

KREISSTADT BERGHEIM

BEBAUUNGSPLAN NR. 277/Bm
‘Bahnhof Bergheim’
- Ergänzendes Verfahren -

BEGRÜNDUNG
MIT UMWELTBERICHT

A ZIELE, ZWECKE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1. Allgemeines

- 1.1 Vorgaben
- 1.2 Planverfahren

2. Bestehende Situation

- 2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Bestand
- 2.2 Lage und Umgebung
- 2.3 Verkehrliche und technische Erschließung

3. Ziel und Zweck der Planung

- 3.1 Anlass und Ziel der Planung
- 3.2 Einzelhandelskonzept Stadt Bergheim
- 3.3 Städtebauliches und hochbauliches Konzept
- 3.4 Erschließungskonzept

4. Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen

- 4.1 Art der baulichen Nutzung
- 4.2 Maß der baulichen Nutzung
- 4.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen
- 4.4 Erschließung
 - 4.4.1 Verkehrsflächen
 - 4.4.2 Ruhender Verkehr
 - 4.4.3 Bahnanlagen
 - 4.4.4 Ver- und Entsorgung
 - 4.4.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte
- 4.5 Festsetzungen für übereinanderliegende Ebenen
- 4.6 Grünordnung
 - 4.6.1 Öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Parkanlage‘
 - 4.6.2 Anpflanzung von Straßenbäumen
- 4.7 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- 4.8 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen
 - 4.8.1 Lichtimmissionen
 - 4.8.2 Lärmimmissionen
 - 4.8.3 Luftschadstoffimmissionen

5. Ausgleichsmaßnahmen

6. Artenschutzprüfung

7. Flächenbilanz

B UMWELTBERICHT

1. Allgemeines

- 1.1 Vorgehensweise bei der Erstellung des Umweltberichtes
- 1.2 Abgrenzung und Beschreibung des Plangebietes
- 1.3 Bisheriges Planungsrecht
- 1.4 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes
- 1.5 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

- 2.1 Untersuchungsrelevante Schutzgüter
 - 2.1.1 Schutzgut Mensch, seine Gesundheit und die Bevölkerung insgesamt
 - 2.1.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt
 - 2.1.3 Schutzgut Boden
 - 2.1.4 Schutzgut Wasser
 - 2.1.5 Schutzgüter Luft und Klima
 - 2.1.6 Schutzgut Landschaft / Stadtbild
 - 2.1.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter
 - 2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes
 - 2.1.9 Zusammengefasste Umweltauswirkungen
- 2.2 Entwicklungsprognose des Umweltzustandes
 - 2.2.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung
 - 2.2.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung
- 2.3 Anderweitige Planungsmöglichkeiten
 - 2.3.1 Standort
 - 2.3.2 Planinhalt

3. Zusätzliche Angaben

- 3.1 Grundlagen und technische Verfahren
- 3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung
- 3.3 Zusammenfassung

A ZIELE, ZWECKE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1. Allgemeines

1.1 Vorgaben

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, stellt das Plangebiet als ‚Allgemeinen Siedlungsbereich‘ (ASB) dar.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes 2 ‚Jülicher Börde mit Titzer Höhe‘ des Rhein-Erft-Kreises. Der Landschaftsplan trifft keine Festsetzungen für das Plangebiet, da für dieses bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan besteht.

Im aktuellen Flächennutzungsplan der Kreisstadt Bergheim ist das Plangebiet überwiegend als Fläche für den überörtlichen Verkehr dargestellt, so auch die nördlich im Plangebiet verlaufende Kölner Straße (B 55 / L 361). Die südöstliche Teilfläche ist als Fläche für Bahnanlagen, das Gelände um das Betriebsgebäude der RVK Regionalverkehr Köln GmbH als Sondergebiet dargestellt. Im westlichen Bereich des Plangebietes sind die Flächen mit der Darstellung als ‚öffentliche Parkfläche‘ überlagert.

Im Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ ist für den Großteil der Flächen die Festsetzung als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung ‚Einkaufs- und Dienstleistungszentrum‘ geplant. Die notwendige Flächennutzungsplanänderung mit einer Größe von ca. 3,18 ha zur entsprechenden Änderung der Flächen in ‚Sonderbaufläche‘ wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ als 135. Änderung des Flächennutzungsplanes der Kreisstadt Bergheim durchgeführt.

Für den Bereich des Bergheimer Bahnhofs besteht seit dem Jahr 1988 der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 159/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘. Dieser setzt das Plangebiet überwiegend als Verkehrsflächen mit den besonderen Zweckbestimmungen ‚Zentraler Omnibusbahnhof‘ und ‚Park + Ride‘ fest. Weiterhin ist die Fläche im südwestlichen Geltungsbereich als Sondergebiet ‚Omnibus-Betriebshof‘ und der Gebäuderiegel östlich des ZOB mit dem ehemaligen Bahnempfangsgebäude als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt.

Im Jahre 1993 erlangte die 1. Textergänzung zum Bebauungsplan Nr. 159/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ Rechtskraft. Mit der Änderung wurde festgesetzt, dass Spielhallen, Peep-Shows und Sex-Kinos als bestimmte Art von Vergnügungsstätten innerhalb des Plangebietes nicht zulässig sind. Damit wurde das Ziel verfolgt, ein allgemeines Absinken des innenstädtischen Niveaus, eine Verdrängung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben aus dem zentralen Innenstadt-/Hauptgeschäftsbereich mit seiner Fußgängerzone und eine damit einhergehende Beeinträchtigung der Versorgungsfunktion zu vermeiden.

Am 15.12.2008 wurde vom Rat der Kreisstadt Bergheim bereits der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 247/Bm ‚Bahnhof

Bergheim‘ zur Neugestaltung des Bahnhofareals gefasst, allerdings wurde das Planverfahren nicht weitergeführt.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ wird der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 247/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ aufgehoben.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 159/Bm treten mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ für den überlagerten Bereich außer Kraft.

Der Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes NRW wurde am 14. April 2016 innerhalb der 63. Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zugestimmt. Der Plan sieht nunmehr den Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn (Kerpen – Horrem – Bedburg) vor. Eine erste Machbarkeitsstudie sieht den Ausbau des Bahnhofs Bergheim vor.

1.2 Planverfahren

Bebauungspläne können gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden, wenn es sich um die Wiedernutzbarmachung von Flächen, eine Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung handelt. Da es für das Gebiet bereits einen rechtskräftigen Bebauungsplan gibt und die Flächen allseitig umbaut sind, wird dieses Kriterium eingehalten.

Als weitere Voraussetzung gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB darf die zulässige Grundfläche von insgesamt 20.000 m² nicht überschritten werden. Der Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ bietet die Möglichkeit zur Überbauung von ca. 18.600 m², wodurch diese Voraussetzung ebenfalls erfüllt ist.

Gemäß dem UVP-Gesetz, Anlage 1 unter 18.8 in Verbindung mit 18.6.1 ist jedoch beim Bau eines Einkaufszentrums mit einer zulässigen Geschossfläche von mehr als 5.000 m² eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c Satz 1 durchzuführen. Wenn sich aus der überschlägigen Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien zur Vorprüfung des Einzelfalls die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt, ist das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB abgeschlossen.

Aufgrund der vielfältigen Lärmproblematik würde die allgemeine Vorprüfung mit großer Wahrscheinlichkeit zum Ergebnis kommen, dass der Bebauungsplan im zweistufigen Normalverfahren aufgestellt werden muss. Entsprechend wurde beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ direkt – ohne Vorprüfung des Einzelfalls – im Normalverfahren aufzustellen.

Im zweistufigen Bebauungsplanverfahren sind ein Umweltbericht mit Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung sowie ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zu erstellen.

Insbesondere aufgrund der landesplanerischen Bedenken der Bezirksregierung bezüglich der Darstellung ‚Gemischte Bauflächen‘ anstelle von ‚Sonderbauflächen‘ und dem Verzicht auf Begrenzung der Verkaufsflächen innerhalb der vorbereitenden Bauleitplanung wurde eine erneute Offenlage sowohl der 135. Änderung des Flächennutzungsplanes als auch des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ notwendig.

Auf Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen am 26.04.2018 wurde der Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ der Stadt Bergheim bis zur rechtskräftigen Entscheidung außer Vollzug gesetzt, weil der Bebauungsplan hinsichtlich der planbedingten Lärmbelastungen für die Anwohner der Kölner Straße an zwei zu seiner Unwirksamkeit führenden Abwägungsmängeln leidet. Da die Mängel nicht den Kern der Abwägungsentscheidung betreffen, soll der Bebauungsplan durch ein ergänzendes Verfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend in Kraft gesetzt werden.

2. Bestehende Situation

2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Bestand

Das 3,48 ha große Plangebiet liegt zentral in der Kernstadt Bergheims und umfasst das Areal des Bergheimer Bahnhofs und sein näheres Umfeld. Es wird im Nordosten von den Bestandsgrundstücken an der Kölner Straße (B 55 / L 361), im Süden von den weiterhin bestehenden Bahnanlagen und Bahngleisen begrenzt. Die nordwestliche Plangebietsgrenze bilden die Bestandsgrundstücke an der Südweststraße und ‚Am Bahndamm‘.

Der Geltungsbereich beinhaltet die Flurstücke 187, 515, 563, 564 und 565 und Teile der Flurstücke 248, 249 und 566 in der Flur 3, Gemarkung Kenten. Die detaillierte Abgrenzung ist dem zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes im Maßstab 1:500 zu entnehmen.

Die Flächen beinhalten im Norden den zentralen Busbahnhof mit 11 Bussteigen, den davon südöstlich gelegenen Gebäuderiegel mit ehemaligem Bahnhofgebäude, die Park+Ride-Flächen (ca. 284 Parkplätze, gemäß Zählung in 2016), die einen Großteil des Plangebietes einnehmen, mit Ziergrünflächen und im Südwesten die Fahrzeughalle und das Betriebsgebäude der RVK Regionalverkehr Köln GmbH. Das Plangebiet fällt von Nordosten nach Südwesten um ca. 2,50 m ab und weist insbesondere entlang der Südwestseite der Kölner Straße einen größeren Geländesprung auf.

Die Lage der realisierten Grünflächen, welche überwiegend als Eingrünung der vorhandenen Stellplätze dienen, entspricht den Festsetzungen des derzeit gültigen Bebauungsplanes Nr. 159/Bm.

2.2 Lage und Umgebung

Das Plangebiet ist aufgrund seiner zentralen Lage gemäß Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Bergheim Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches Hauptzentrum, welcher gesamtstädtische und regionale Versorgungsfunktionen mit Waren aller Art sowie die Aufgabe der Nahversorgung für die Anwohner übernimmt (s. 3.2 ‚Einzelhandelskonzept Stadt Bergheim‘).

Nordwestlich des Plangebietes befinden sich entlang der Hauptstraße sowohl großflächige wie auch kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen. Im Bereich der Kölner Straße setzt sich die Ein-

zelhandels- und Dienstleistungsnutzung mit überwiegender Wohnnutzung in den Obergeschossen fort.

2.3 Verkehrliche und technische Erschließung

Das Plangebiet ist über die Kölner Straße (B 55 / L 361) und die Straße ‚Am Knöchelsdamm‘ (K 42) gut an das örtliche bzw. überörtliche Verkehrsnetz angebunden.

Der Anschluss an die Autobahn A 61 ist über die Anschlussstelle Bergheim Süd in einer Entfernung von ca. 1,7 km Luftlinie oder über die Anschlussstelle Bergheim in einer Entfernung von ca. 3,0 km möglich.

Die unmittelbare Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Kölner Straße. Fußläufig kann das Gebiet zudem über die Südweststraße und die Straße ‚Am Bahndamm‘ erreicht werden.

Der Bahnhof Bergheim (Erft) wird durch die RB38 Erftbahn (Köln/Horrem – Bergheim – Bedburg – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf) bedient. Der Hauptbahnhof Köln ist in 30 Minuten, der Hauptbahnhof Düsseldorf in 65 Minuten zu erreichen. Die Bahn verkehrt von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf und Köln und im 30-Minuten-Takt zwischen Bedburg und Horrem.

Der zentrale Omnibusbahnhof innerhalb des Plangebietes wird derzeit von 12 Linien des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg GmbH angefahren.

Gemäß § 44 Landeswassergesetz ist das anfallende Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01. Januar 1996 erstmals bebaut werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder einem ortsnahen Oberflächengewässer zuzuführen, sofern dieses ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist.

Da das Grundstück bereits baulich genutzt wird, kann das anfallende Niederschlagswasser den vorhandenen Kanälen zugeführt werden.

3. Ziel und Zweck der Planung

3.1 Anlass und Ziel der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, den Bereich des Bergheimer Bahnhofs entsprechend seiner prädestinierten Lage innerhalb des städtebaulichen Zusammenhanges aufzuwerten und hier eine geordnete städtebauliche Entwicklung einzuleiten. Zur Stärkung der Bergheimer Innenstadt soll die Ansiedlung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums mit qualifizierten Einzelhandelsbetrieben auf dem Bahnhofsareal ermöglicht werden.

Zugleich ist es Ziel, den Bahnhofstempel enger mit dem Busbahnhof zu verknüpfen und eine ausreichende Anzahl an Park+Ride-Plätzen vorzuhalten. Weiterhin soll eine verbesserte Anbindung des Gebietes an das örtliche Verkehrsnetz erfolgen. Insbesondere soll die fußläufige Anbindung des Bahnhofareals an den Kernbereich der Stadt (Fußgängerzone) sowie den Stadtteil Kenten (Unterführung) optimiert werden.

Durch die Attraktivierung des Areals soll ein repräsentatives Entrée zur Innenstadt geschaffen werden. Das Projekt soll sich in das städtebauliche Umfeld einpassen und sich gleichzeitig als Meilenstein der Stadtentwicklung der Kreisstadt Bergheim darstellen. Dies dient dem Ziel, der Stadt einen nachhaltigen Entwicklungsschub zu geben.

Der besonderen Bedeutung des Standortes für die Kreisstadt soll sowohl städtebaulich wie auch architektonisch Rechnung getragen werden. Unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen wird eine qualitativ hochwertige Bebauung mit hohem gestalterischen Anspruch angestrebt.

Um eine bestmögliche Einbindung des Vorhabens in das vorhandene Ortsbild zu gewährleisten und Störungen des Orts- und Straßenbildes, z.B. durch Werbeanlagen, zu vermeiden, sollen zusätzlich örtliche Bauvorschriften erlassen werden.

Im Jahre 2007 hat die Kreisstadt Bergheim das ehemalige Bahnempfangsgebäude sowie das Grundstück des zentralen Busbahnhofs erworben, um dieses für die weitere Stadtentwicklung bedeutsame Grundstück zu sichern. Durch die Verlegung noch vorhandener für den Bahnbetrieb notwendiger Anlagen wurden die Voraussetzungen geschaffen, an diesem Standort eine gewünschte städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen.

In seiner Sitzung am 27.04.2015 hat der Rat der Kreisstadt Bergheim den Verkauf des Bahnhofsgeländes beschlossen, um die weitere Entwicklung voranzubringen.

3.2 Einzelhandelskonzept Stadt Bergheim

Das ‚Einzelhandelskonzept Stadt Bergheim‘ der CIMA Beratung + Management GmbH, Köln aus dem Jahre 2010 benennt die Bergheimer Innenstadt als den wichtigsten Einzelhandelsstandort im Stadtgebiet und stellt besonders die gute Erreichbarkeit heraus. Den Haupteinkaufsbereich definiert das Konzept als den Bereich zwischen der K 42, der historischen Stadtmauer und der Bahnlinie mit Schwerpunkt des Einzelhandelsbesatzes im Bereich der Hauptstraße zwischen dem Aachener Tor im Westen und der Kreuzung mit der Bahnstraße im Osten.

Bei der Bewertung der vorhandenen Einzelhandelsstrukturen stellt die CIMA insgesamt ein breites Angebot fest, identifiziert jedoch einige Schwachstellen des Standortes. Darunter fallen unter anderem die Dominanz des Lebensmittelangebotes in der Bergheimer Innenstadt, das Fehlen eines größeren Textilhauses, das geringe Angebot in den Warengruppen Bücher, Haushaltswaren, Lederwaren, Sportartikel und Unterhaltungstechnik und der Mangel an qualitätsorientierten Filialisten und Spezialgeschäften.

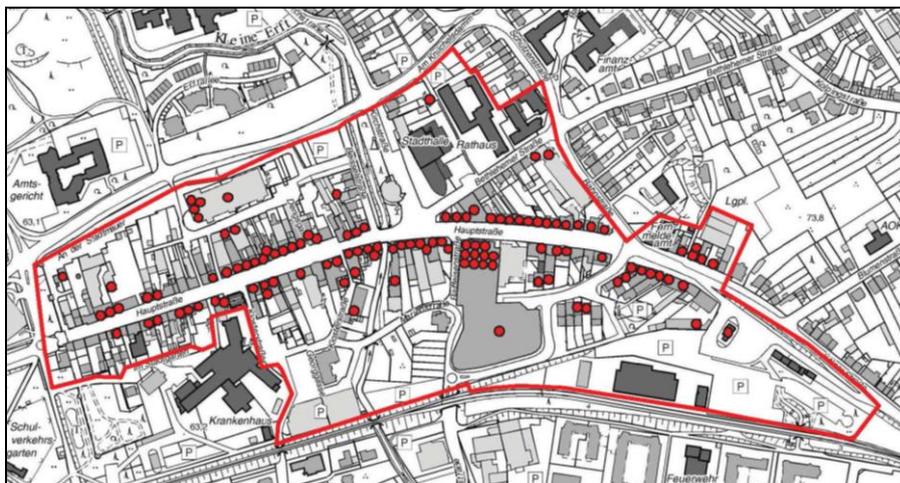
Aus einer Bürgerbefragung der CIMA ergab sich ein Defizit von Angeboten in den Segmenten Bekleidung allgemein, Unterhaltungselektronik, Herrenbekleidung, Schuhe und Damenbekleidung.

Der Anteil der Innenstadt am Gesamtumsatz des Bergheimer Einzelhandels ist im CIMA-Städtevergleich sehr gering, was mit der polyzentrischen Struktur der Kreisstadt Bergheims mit mehreren Siedlungsschwerpunkten zu begründen ist.

Für den Bereich der Kölner Straße identifiziert die CIMA Mängel bei der Verknüpfung des Bahnhofsbereiches mit dem zentralen Einkaufsbereich entlang der Hauptstraße, eine erhebliche verkehrliche Belastung verbunden mit einem unzureichenden Parkplatzangebot und ein Defizit in der Gestaltung und der Pflege des öffentlichen Raumes.

Zur Verbesserung der Angebotsstrukturen der Kreisstadt Bergheim formuliert die CIMA vier Bausteine. Einer davon ist die Entwicklung des Bahnhofsbereiches, die als Chance gesehen wird, auf einer innerstädtischen Entwicklungsfläche mit neuen, nachgefragten Nutzungen die Gesamtattraktivität der Innenstadt zu verbessern. Bestehende Angebotslücken sollen durch die Entwicklung des Standortes gefüllt werden und die CIMA empfiehlt insbesondere die Berücksichtigung von bahnhofsspezifischen Angeboten bei der Auswahl der Mieter.

Im ‚Einzelhandelskonzept Stadt Bergheim‘ wird der zentrale Versorgungsbereich ‚Hauptzentrum Innenstadt Bergheim‘ parzellenscharf abgegrenzt. Der Bereich erstreckt sich entlang der Haupteinkaufslage Hauptstraße zwischen Kennedystraße, der Straße ‚Am Knücheldamm‘, Klosterstraße, Bahnstraße, nördlich der Kölner Straße bis zum Bahnhofsbereich, südlich den Bahngleisen und beinhaltet bis auf die östliche Plangebietsspitze das gesamte Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘.



Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches ‚Hauptzentrum Innenstadt Bergheim‘ im ‚Einzelhandelskonzept Stadt Bergheim‘

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine zusätzliche Verträglichkeitsuntersuchung zur Einzelhandelsentwicklung im Bereich Bahnhof Bergheim in Auftrag gegeben. Auftragnehmer ist die CIMA Beratung + Management GmbH, Köln. Die entsprechende Untersuchung datiert in einer überarbeiteten Fassung vom 28. Juni 2017. Diese Fassung wurde im März 2019 aktualisiert. Gemäß Untersuchung wurde das Planungsvorhaben auf die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Sachlichen Teilplans ‚Großflächiger Einzelhandel‘ auf Landesebene überprüft. Hier wurde eine Übereinstimmung mit allen relevanten Zielen und Grundsätzen festgestellt. Des Weiteren wurde eine Übereinstimmung des Vorhabens mit dem kommunalen Einzelhandelskonzept ohne Einschränkung konstatiert.

Gemäß Gutachten unterschreitet das Nutzungsprogramm des Vorhabens die geplante maximale Verkaufsfläche von 10.000 m². Für die geplanten Hauptsortimente wurde eine detaillierte ökonomische und städtebauliche Auswirkungsanalyse erstellt und dabei die maximale stadt- und regionalverträgliche Dimensionierung der einzelnen Sortimente ermittelt. Die aktualisierte Erhebung des Einzelhandelsbesatzes im Einzugsgebiet des Planvorhabens (März 2019) kommt zu dem Ergebnis, dass es keine wettbewerblichen Veränderungen im Betrachtungsraum gab, die die bisher getroffenen inhaltlichen Aussagen aus Juni 2017 insbesondere hinsichtlich der Stadt- und Regionalverträglichkeit des Planvorhabens in Frage stellen. Zwar hat es in einzelnen Sortimenten Veränderungen gegeben, im Ergebnis jedoch ist in den vergangenen Jahren eine weitestgehende Konstanz im Einzelhandelsbesatz der betrachteten Kommunen festzustellen. Die Ergebnisse werden als Verkaufsflächenobergrenzen in die textlichen Festsetzungen übernommen. Des Weiteren wurde festgestellt, dass für die zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente, die nicht zu den Hauptsortimenten zählen, eine Stadt- und Regionalverträglichkeit sichergestellt wird, wenn die Verkaufsflächen auf maximal 250 m² begrenzt werden.

3.3 Städtebauliches und hochbauliches Konzept

Durch den Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ soll im südwestlichen Teil des Plangebietes ein zusammenhängender langgestreckter eingeschossiger Baukörper ermöglicht werden. Dieser Baukörper ist parallel zu den Bahngleisen in einer Tiefe von etwa 70 m und in seiner längsten Ausdehnung von etwa 290 m vorgesehen. Zwischen diesem Baukörper und der Kölner Straße soll als städtebaulicher Akzent in Sichtachse der Hauptstraße ein sechsgeschossiger Baukörper geschaffen werden, der unmittelbar mit dem Hauptbaukörper verknüpft ist. Der Hauptbaukörper wird von einer abknickenden Fußwegeverbindung galerieartig gequert. Im mittleren Abschnitt ist eine platzartige Aufweitung vorgesehen, die gastronomisch genutzt werden kann. Der Hauptfußweg stellt die unmittelbare Verbindung zwischen der Kölner Straße und dem Bahnhof her.

Im westlichen Teil des geplanten Gebäudes ist eine Nutzungsmischung aus Einkaufszentrum und Dienstleistungen angedacht. Neben der Ansiedlung von kleineren Geschäften sind Geschäftsgrößen unter- und oberhalb der Großflächigkeit vorgesehen. Im östlichen Teilbereich des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums ist unmittelbar angrenzend an den hier geplanten Busbahnhof ein Kundencenter und ein Fahrradparkhaus incl. Shop vorgesehen.

Der östliche Teil des Baukörpers überdeckt den zukünftigen Busbahnhof, der damit erheblich näher an den Bahnhof heranrückt. Daraus resultiert eine Verkürzung der Umsteigezeiten. Der zukünftige Busbahnhof soll sich optisch in das Erscheinungsbild des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums einfügen und Reisenden einen hohen Komfort bieten.

Das Dach des eingeschossigen Baukörpers soll in kompletter Fläche als Parkdeck genutzt werden. Die organischen Gebäudeformen schaffen zusammen mit einer anspruchsvollen Architektur ein modernes Erscheinungsbild, das der besonderen Lage im Stadtgebiet ge-

recht wird.

Insgesamt beansprucht das geplante Gebäude eine Grundfläche von ca. 17.500 m². Das Gebäude schafft im Erdgeschoss geschäftlich genutzte Flächen in einer Größe von maximal 10.000 m².

3.4 Erschließungskonzept

Das Plangebiet wird insgesamt über die Kölner Straße (B 55 / L 361) erschlossen. Da trotz intensiver Abstimmungsgespräche mit dem Straßenbaulastträger dieser an seinen Bedenken bezüglich der Anbindung über einen Kreisverkehr festhält, eine Zustimmung jedoch zur Fortführung des Planverfahren rechtlich erforderlich ist, musste eine Umplanung erfolgen. Gegenüber dem Planungsstand der frühzeitigen Bürger- und Trägerbeteiligung wird nun eine Anbindung über eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage planerisch weiter verfolgt, die in den Grundzügen bereits mit dem Landesbetrieb Straßenbau abgestimmt wurde.

Mit dem Landesbetrieb Straßenbau wurde am 16. April 2019 vereinbart, die geplante Lichtsignalanlage mit einer Nachtabschaltung auszustatten. Im Bereich der Kölner Straße soll zwischen Südweststraße und der Kettelerstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt werden. Das Verfahren zur Verkehrsanordnung der dafür notwendigen Maßnahmen wurde von der Kreisstadt Bergheim eingeleitet.

In einer Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Bahnhofsareal in Bergheim, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Aachen, Mai 2019 unter Einbeziehung neuer Baugebiete im Umfeld und der beabsichtigten Lichtsignalanlage im Bereich der neuen Anbindung des Bahnhofsareals an die Kölner Straße zeigt sich, dass im Planfall unter Berücksichtigung der Entwicklung auf dem Bahnhofsareal und einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Kölner Straße zwischen Südweststraße und Kettelerstraße die Knotenpunkte in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde leistungsfähig abgewickelt werden können. In der höher belasteten nachmittäglichen Spitzenstunde ist der Knotenpunkt Kölner Straße/neue Anbindung Bahnhofsareal zwar mit dem bisher für die nachmittägliche Spitzenstunde geplanten Signalprogramm an der Kapazitätsgrenze, aber durch geringfügige Änderungen im Signalprogramm lässt sich die Verkehrsqualität weiter verbessern. Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass der Verkehrsfluss durch den angenommenen Prognoseplanfall leistungsfähig abgewickelt werden kann. Dies beinhaltet insbesondere auch den zu- und abfahrenden Busverkehr.

Die Rampe zum Parkdeck wird an die südlich gelegene Erschließungsstraße angebunden. Die Erschließungsstraße wiederum wird als untergeordnete Straße östlich der geplanten Rampe auf die Kölner Straße geführt. Im Bereich der Kölner Straße werden die notwendigen Abbiegespuren für Busse, LKW und PKW vorgesehen. Im Bebauungsplan werden die dafür notwendigen Verkehrsflächen planungsrechtlich festgesetzt. Im Rahmen der Erschließungsplanung erfolgte die detaillierte Ausführungsplanung.

Unmittelbar südlich der Einmündung der Erschließungsstraße in die Kölner Straße befindet sich die Ausfahrt der Park+Ride-Anlage.

Die Erschließungsstraße wird im Südwesten des Plangebietes mit einem für den Anlieferungsverkehr notwendigen Wendekreis abgeschlossen. Auf dem Dach des geplanten Baukörpers sind insgesamt ca. 420 Parkplätze vorgesehen.

Eine unmittelbare Straßenverbindung zur Südweststraße ist bis auf eine fußläufige Verbindung nordwestlich des zukünftigen Baukörpers nicht beabsichtigt.

Die fußläufige Anbindung des DB-Haltepunkts aus Richtung Innenstadt erfolgt vorrangig durch die nordsüdverlaufende Hauptpassage des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums Richtung Kölner Straße, die zu den Hauptöffnungszeiten der Geschäfte bis mind. 23 Uhr geöffnet sein wird, sowie dem Fußweg an der Kölner Straße oder der Straße ‚Am Bahndamm‘. Die umliegenden Fußwege um das Einkaufs- und Dienstleistungszentrum herum verbleiben im städtischen Eigentum. Dadurch ist die fußläufige Verbindung der Innenstadt mit dem DB-Haltepunkt sowie dem zentralen Busbahnhof durchgängig gesichert.

Für die Erschließung der Bahnsteige ist eine Treppe in Verbindung mit einer Doppelaufzugsanlage vorgesehen, über die der heutige Durchstich in Richtung des südlichen Siedlungsraums Kenten / Zepelinstraße erreicht werden kann.

Die Erschließung des südlichen Bahnsteigs bleibt unverändert (Treppe und zwei Rampen).

4. Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen

4.1 Art der baulichen Nutzung

Innerhalb des Bebauungsplangebietes soll ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum realisiert werden. Dabei handelt es sich um die Ansammlung von großflächigen und nichtgroßflächigen Verkaufsstätten verschiedener Arten und Größe als Bestandteil des Einkaufszentrums in Kombination mit verschiedenartigen Dienstleistungsbetrieben, die einen einheitlich geplanten, finanzierten, gebauten und verwalteten Komplex bilden. Die Verkaufsstätten stehen in einem räumlichen konzentrierten Zusammenhang, sind aus der Sicht des Kunden aufeinander bezogen und treten durch ein gemeinsames Konzept und durch Kooperation miteinander in Erscheinung.

Aufgrund der Lage innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches ‚Hauptzentrum Innenstadt Bergheim‘ und des zusammenhängenden Grundstücks in prädestinierter Lage zwischen Bahnanschluss und Kölner Straße bietet sich die Fläche für die Ausweisung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums an. Gemäß § 11 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO sind Einkaufszentren lediglich in Kerngebieten und in für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig. Um die Übereinstimmung des Gesamtvorhabens mit den einzelhandelsrelevanten Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen si-

cherzustellen, sollen innerhalb der parallellaufenden 135. Flächennutzungsplanänderung die Verkaufsflächen generell und für die Warengruppe ‚Unterhaltungselektronik‘ speziell begrenzt werden. Eine derartige Begrenzung setzt innerhalb der Flächennutzungsplanänderung die Darstellung als ‚Sonderbaufläche‘ voraus. Um die Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan zu gewährleisten, ergibt sich innerhalb der verbindlichen Bauleitplanung somit eine Festsetzung als Sondergebiet.

Die Gesamtverkaufsflächengröße für das Einkaufszentrum wird entsprechend der Darstellung innerhalb der 135. FNP-Änderung gemäß textlicher Festsetzung auf 10.000 m² beschränkt. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BauNVO enthält keine Vorgaben für die Größe von Einkaufszentren. Aus der vorliegenden Rechtsprechung lassen sich hierzu keine grundsätzlichen Aussagen entnehmen. Die festgesetzte Flächengröße von maximal 10.000 m² ermöglicht einerseits eine sinnvolle und wirtschaftliche Realisierung eines entsprechenden Zentrums, andererseits wird gewährleistet, dass keine schädlichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche der Kreisstadt Bergheim oder der Nachbarstädte zu erwarten sind.

Durch die Begrenzung der Verkaufsflächen für einzelne zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente wird die Stadt- und Regionalverträglichkeit der geplanten Hauptsortimente sichergestellt. Für die aufgeführten Hauptsortimente wurden detaillierte ökonomische und städtebauliche Auswirkungsanalysen erstellt. Dabei wurde auch unter Berücksichtigung unterschiedlicher Varianten die maximale stadt- und regionalverträgliche Dimensionierung des Vorhabens ermittelt (‚Verträglichkeitsuntersuchung zur Einzelhandelsentwicklung im Bereich Bahnhof Bergheim‘, CIMA Beratung + Management GmbH Köln, Juni 2017). Diese Ermittlung wurde durch die aktualisierte Erhebung des Einzelhandelsbesatzes im Einzugsgebiet des Planvorhabens (März 2019) bestätigt. Die aktuelle Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es keine wettbewerblichen Veränderungen im Betrachtungsraum gab, die die bisher getroffenen Aussagen aus Juni 2017 insbesondere hinsichtlich der Stadt- und Regionalverträglichkeit des Planvorhabens in Frage stellen. Gemäß vorgenannter Untersuchung wird für die zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente der Bergheimer Sortimentsliste, die nicht zu den Hauptsortimenten des Einkaufszentrums zählen, die Verkaufsfläche auf jeweils 250 m² begrenzt. Für diese Flächengröße wurde in vorgenannter Untersuchung ebenfalls eine Stadt- und Regionalverträglichkeit festgestellt.

Um die geplante Nutzungsmischung und die damit einhergehende Attraktivität sicherzustellen, werden einzelne Nutzungen wie Gastronomieeinrichtungen, Betriebe des Beherbergungsgewerbes u.ä. zugelassen.

Innerhalb des Plangebietes werden in Anknüpfung an die 1. Textergänzung zum Bebauungsplan Nr. 159/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ (Unzulässigkeit von Spielhallen, Peep-Shows und Sex-Kinos als bestimmte Art von Vergnügungsstätten) Spielhallen, Wettbüros, Wettlokale und ähnliche Einrichtungen, Gewerbebetriebe der Unterart Erotik (Bordelle) sowie diejenigen Vergnügungsstätten mit den Zweckbestimmun-

gen Sex-Darbietungen und Vorführung von Sexfilmen oder -videos u.Ä. ausgeschlossen. Dadurch sollen im Plangebiet und dessen näherer Umgebung städtebauliche Konflikte – die insbesondere durch die Nähe zur angrenzenden Bebauung entstehen können – vermieden werden. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten würde voraussichtlich zur Verschlechterung der Außenwirkung des Quartiers beitragen und eine nachteilige Verschiebung der Nutzungsstruktur bewirken. Zudem entstünden durch derartige Nutzungen zusätzliche Ziel- und Quellverkehre, die in dem ohnehin stark verkehrlich beanspruchten Bereich zu einer zusätzlichen Belastung für den Standort führen würden.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ), der Zahl der Vollgeschosse und durch Angaben der Gebäudehöhen bestimmt.

Als Grundflächenzahl wird für das Sondergebiet 1,0 als Höchstmaß festgesetzt. Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO wird für Sonstige Sondergebiete eine Obergrenze der Grundflächenzahl von 0,8 vorgegeben. Diese Obergrenze kann aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die Überschreitung der Grundflächenzahl wird damit begründet, dass durch dieses Vorhaben ein repräsentatives Entrée zur Innenstadt geschaffen werden soll und es einen Meilenstein der Stadtentwicklung der Kreisstadt Bergheim darstellt. Da es sich um Flächen innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches ‚Hauptzentrum Innenstadt Bergheim‘ handelt, kommt den Flächen eine kerngebietsähnliche Bedeutung zu. Entsprechend wurden für die westlich angrenzenden Bebauungspläne jeweils Kerngebiete festgesetzt. Durch die Überschreitung werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt.

Der derzeit gültige Bebauungsplan Nr. 159/Bm ermöglicht durch die Festsetzung des überwiegenden Plangebietes als Verkehrsflächen mit den besonderen Zweckbestimmungen ‚Zentraler Omnibusbahnhof‘ und ‚Park + Ride‘ mit nur geringem Grünanteil bereits eine hohe Versiegelung der Flächen.

Die hohe Ausnutzung wird auch dadurch kompensiert, dass für den überwiegenden Teil des Sondergebietes lediglich eine eingeschossige Bebauung festgesetzt wird, so dass die gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO gültige Obergrenze für die Geschossflächenzahl von 2,4 deutlich eingehalten wird. Zusätzlich werden innerhalb des Sondergebietes zur Reduzierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt großflächige Dachbegrünungen (1.600 m²) festgesetzt.

Zur Realisierung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums werden überwiegend eine maximale eingeschossige Gebäudehöhe von 5,0 m über Bezugspunkt festgesetzt. Dadurch wird die Nutzung des Daches als Parkdeck ermöglicht. Die moderate Höhenfestsetzung unterstützt das Einfügen des Baukörpers in seine

Umgebung. In Ausrichtung zur Kölner Straße ist aufgrund der Bedeutsamkeit der Straße ein Bauabschnitt in ca. 80 m Länge als städtebauliche Dominante geplant. Entsprechend wird für das nördliche Sondergebiet TF 3 eine maximale Sechsgeschossigkeit und eine maximale Gebäudehöhe von 23,00 m über Bezugspunkt festgesetzt. Für die festgesetzte Baulinie entlang der Kölner Straße wird im Bereich der städtebaulichen Dominante eine zwingende Fünfgeschossigkeit mit entsprechender zwingend vorgegebener Gebäudehöhe festgesetzt. Daraus folgt, dass das sechste Vollgeschoss gegenüber dieser Baulinie zurückspringen darf.

Das sechste Vollgeschoss trägt nicht mehr zur dominanten Gebäudestellung bei und kann deshalb gegenüber der Baulinie, die gemäß Legende für das sechste Vollgeschoss zur Baugrenze wird, zurückspringen. Das Zurücksetzen dient auch der Minderung einer eventuellen Beeinträchtigung für die gegenüberliegende Wohnbebauung.

Eine maximale Zweigeschossigkeit und eine höhere Gebäudehöhe werden zudem für den Erschließungsbereich innerhalb des Einkaufszentrums mit Rolltreppe, Treppenhaus, Aufzug und Windfängen vorgesehen (SO TF 2).

Zusätzlich werden innerhalb der textlichen Festsetzungen Abweichungen von den Höhenfestsetzungen für Anlagen der Gebäudetechnik zugelassen.

Die Höhenfestsetzungen beziehen sich auf die Höhe des Kanaldeckels im Einmündungsbereich der Blumenstraße in die Kölner Straße (B 55 / L 361), der als Bezugspunkt im Bebauungsplan mit einer Höhe von 72,81 m ü. NN festgesetzt wurde. Aufgrund der Topographie des Geländes wird die Höhenfestsetzung entsprechend angepasst.

Da im Stadtgebiet der Kreisstadt Bergheim sowohl im Zuge der Grundwasserabsenkung als auch bei einem späteren Grundwasseranstieg hierdurch bedingte Bodenbewegungen möglich sind, wird ein auf den definierten Bezugspunkt Kanaldeckel (BZP) bezogenes Bezugssystem für die Höhenangaben gewählt.

Der Planung zugrunde liegt der Bestandsplan des ÖBVI Stollenwerk vom Juni 2008. Die Topografie wurde im Juni 2008 aufgemessen und im März/April 2011 ergänzt.

4.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Als Bauweise wird eine geschlossene Bauweise gemäß § 22 Baunutzungsverordnung festgesetzt. Durch die Festsetzung dieser Bauweise kann die angestrebte Bebauungsdichte verwirklicht werden. Zudem werden dadurch geschlossene Raumkanten geschaffen, die den weitläufigen Raum fassen.

Der Entwurf für das Einkaufs- und Dienstleistungszentrum wird überwiegend eng mit Baugrenzen umfahren. Die Festsetzung mit Baugrenzen soll einen gewissen Spielraum ermöglichen, da im Rahmen der Ausführungsplanung geringfügige Abweichungen von der ursprünglich geplanten Gebäudehülle möglich sind. Eine weitere Flexibilisierung wird durch die Überschreitungsmöglichkeit von Baugrenzen durch untergeordnete Bauteile erzielt.

Im Bereich der Kölner Straße wird eine Baulinie festgesetzt, die nicht über- oder unterschritten werden darf. Damit sollen städtebaulich ge-

wünschte Raumkanten zur Fassung der Hauptstraße gewährleistet werden. Im Bereich der städtebaulichen Dominante gilt die festgesetzte Baulinie nur für die Geschosse I bis V. Das oberste Geschoss kann von der Baulinie zurückweichen, da der Straßenraum durch die Fassaden der ersten fünf Geschosse entsprechend der Gebäude auf der gegenüberliegenden Seite der Kölner Straße ausreichend gefasst werden kann.

4.4 Erschließung

4.4.1 Verkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Kölner Straße und die östlich der Spindel einmündende Erschließungsstraße. Die Erschließungsstraße wird parallel zu den Bahnflächen weitergeführt und bündelt die Verkehre für Anlieferung, die Verkehre für die Nutzer des Einkaufszentrums und der Park+Ride-Anlage.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden die erforderlichen Straßenverkehrsflächen planungsrechtlich gesichert. Die konkrete Verkehrsflächengliederung und –ausgestaltung wurde im Rahmen der Ausführungsplanung vorgenommen.

Standplätze für Taxis sind innerhalb der Flächen mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Zentraler Busbahnhof‘ zulässig.

Zur Sicherung der Fuß- und Radwegeverbindung zum Plangebiet wird entlang der nordwestlichen Grenze des Geltungsbereiches eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Fuß- und Radweg‘ festgesetzt.

4.4.2 Ruhender Verkehr

Die festgesetzte Gebäudehöhe als Maximalmaß innerhalb des Sondergebietes ermöglicht auf der Dachfläche des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums auf dem eingeschossigen Gebäudeteil die Errichtung eines Parkdecks mit etwa 420 Stellplätzen.

Der Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ sieht vor, dass Stellplätze innerhalb des Sondergebietes oberhalb des Erdgeschosses zulässig sind, um derartige Nutzungen im Bereich des Erdgeschosses möglichst auszuschließen. Anlagen für Fahrradstellplätze sind im Bereich des Erdgeschosses zulässig, um den nicht-motorisierten Verkehr zu fördern bzw. um Radfahrern eine attraktive Einstellmöglichkeit bieten zu können.

Im östlichen Geltungsbereich wird durch die Festsetzung der Fläche als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung ‚oberirdisches Parkbauwerk‘ zudem der Bau eines zweigeschossigen Parkdecks planungsrechtlich ermöglicht. Für diesen Bereich und die unmittelbar angrenzenden Grünflächen wird allerdings eine aufschiebende Wirkung formuliert. Danach kann die Umsetzung innerhalb dieses Bereiches erst dann erfolgen, wenn die Deutsche Bahn AG – DB Immobilien verbindlich zusagt, dass zukünftig in diesem Bereich keine Flächen als Bahnanlagen benötigt werden. Entsprechend der

Stellungnahme der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien wird augenblicklich im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft, ob im Zuge des Ausbaus der Erftbahn zur S-Bahn und im Rahmen des Ausbaus des Kreuzungsbahnhofs Bergheim Flächen als Bahnanlagen erhalten bleiben müssen, die eigentlich freigestellt werden sollen.

Nach erfolgter Zustimmung der Deutschen Bahn AG können die heute ebenerdigen Parkplätze zu einer Parkpalette ausgebaut werden. Dabei kann ein geringfügiger Eingriff in die nördlich angrenzende Grünfläche erforderlich sein. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist nachzuweisen, dass dieser Eingriff kompensiert wird, bspw. durch Begrünungsmaßnahmen des Parkdecks oder Aufwertung der restlichen Grünflächen.

Die bisherige Park+Ride-Anlage umfasst derzeit inkl. 10 Behindertenparkplätze insgesamt ca. 284 Stellplätze. Eine verwaltungsseitige Überprüfung der Nutzung der Parkflächen im Jahre 2016 hat ergeben, dass ca. 180 Parkplätze durch Bus- und Bahnnutzer genutzt werden. Auf den übrigen Stellplätzen parken in erster Linie Mitarbeiter umliegender Betriebe (RVK, Dienstleister), Anwohner und auch Innenstadtbesucher. Durch die Aufgabe des RVK-Geländes werden nun zahlreiche Stellplätze, welche vorher durch die Mitarbeiter der RVK genutzt wurden, nicht mehr durch diese Nutzergruppe in Anspruch genommen.

Das neue Konzept für den Bahnhof sieht die Unterbringung von ca. 235 Stellplätzen im Umfeld des Bahnhofs und der Bergheimer Innenstadt vor. Ca. 135 Stellplätze für die Park+Ride-Nutzung werden auf zwei Flächen nördlich und südlich der Bahnlinie mit fußläufiger Anbindung an den DB-Haltepunkt und den zentralen Busbahnhof errichtet. Die erste Fläche befindet sich östlich des geplanten Einkaufs- und Dienstleistungszentrums und wird ca. 40 Stellplätze umfassen. Die zweite Fläche ist auf einem Grundstück an der Zeppelinstraße mit ca. 95 Stellplätzen vorgesehen. Hier befindet sich momentan der dafür notwendige Bebauungsplan im Aufstellungsverfahren. In Abhängigkeit von den Planungen der DB AG zur S-Bahn-Strecke und deren erforderlicher Freigabe und Zustimmung zur Bebauung der Fläche ist vorgesehen, die Park+Ride-Anlage durch die Aufstockung der derzeit ebenerdig vorgesehen Parkflächen (durch Parkpaletten) im Umfeld des DB-Haltepunkts auszubauen. Für die Errichtung der Park+Ride-Plätze wird eine Förderung beantragt. Hierzu wurde bereits ein Finanzierungsantrag beim NVR (Nahverkehr Rheinland) eingereicht.

Die Festsetzung von Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung ‚öffentliche Parkfläche‘ am westlichen Rand des Plangebietes schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine kleine Stellplatzanlage, die beispielsweise von Mitarbeitern genutzt werden kann.

4.4.3 Bahnanlagen

Der Bereich des Bahnzugangs wird im Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt.

4.4.4 Ver- und Entsorgung

Gemäß § 44 Landeswassergesetz ist das anfallende Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01. Januar 1996 erstmals bebaut werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder einem ortsnahen Oberflächengewässer zuzuführen, sofern dieses ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist.

Da das Grundstück bereits baulich genutzt wird, kann das anfallende Niederschlagswasser den vorhandenen Kanälen zugeführt werden.

Ansonsten ist davon auszugehen, dass alle Ver- und Entsorgungsleitungen im Bereich der Kölner Straße angebunden werden können.

4.4.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Das festgesetzte Gehrecht sichert wichtige Wegebeziehungen für den öffentlichen Fußgängerverkehr. Insbesondere stellt es die fußläufige Verknüpfung zwischen Kölner Straße und dem Bahnhofpunkt her. Im städtebaulichen Vertrag wird mit dem Vorhabenträger gemäß § 11 BauGB geregelt, dass die Wegeverbindung mindestens in der Zeit von 06 Uhr bis 23 Uhr für die Allgemeinheit nutzbar ist.

4.5 Festsetzungen für übereinanderliegende Ebenen

Im Bereich des zentralen Busbahnhofes werden Festsetzungen für unterschiedliche Ebenen getroffen, die durch Einschrieb in den zeichnerischen Festsetzungen des Bebauungsplans konkretisiert werden. Für das Erdgeschoss wird die Nutzung als Busbahnhof durch die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung ‚Zentraler Busbahnhof‘ ermöglicht, wobei eine lichte Höhe von mindestens 4,5 m einzuhalten ist. Die darüberliegende Ebene wird als Sondergebiet festgesetzt und soll als Parkdeck genutzt werden.

4.6 Grünordnung

4.6.1 Öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Parkanlage‘

Die Festsetzung der Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Parkanlage‘ dient der Eingrünung und städtebaulichen Einbindung des Plangebietes in sein näheres Umfeld. Durch die westlichen Grünflächen wird zudem ein Abstand zwischen der neuen Bebauung und der vorhandenen Bebauung an der Südweststraße und ‚Am Bahndamm‘ geschaffen.

Gleichzeitig führt die Anlegung der extensiven Grünflächen zu einer ökologischen Aufwertung des Gebietes.

Innerhalb der mit A im Kreis gekennzeichneten Grünfläche zwischen dem geplanten Parkdeck im östlichen Plangebiet und den Bahngleisen sollen insgesamt mindestens 10 Laubbäume gepflanzt werden.

Im Rahmen des Ausbaus des Parkdecks kann ein geringfügiger Eingriff in die nördlich angrenzende Grünfläche erforderlich sein. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist nachzuweisen, dass dieser Eingriff kompensiert wird, bspw. durch Begrünungsmaßnahmen des Parkdecks oder Aufwertung der restlichen Grünflächen.

Alle Baumpflanzungen sind aus standortgerechten Laubbäumen gemäß Pflanzliste im Anhang der textlichen Festsetzungen nach spezi-

fischen Vorgaben zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Die konkreten Baumstandorte bleiben der Detailplanung vorbehalten. Für den Wurzelraum der anzupflanzenden Bäume ist eine Fläche von mindestens 8,00 qm offen zu halten und zu begrünen (Rasen und/oder Bodendeckerpflanzung). Die Größe für den durchwurzelbaren Raum beträgt mindestens 12 cbm (vgl. FLL-Richtlinie). Dabei sind auch überfahrbare Baumscheiben zulässig.

4.6.2 Anpflanzung von Straßenbäumen

Zur Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes sollen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen insgesamt mindestens 11 Laubbäume gepflanzt werden. Im Bereich der Straßen sind die Bäume mit Unterpflanzungen zu versehen.

Alle Baumpflanzungen sind aus standortgerechten Laubbäumen gemäß Pflanzliste im Anhang der textlichen Festsetzungen nach spezifischen Vorgaben zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Die konkreten Baumstandorte bleiben der Detailplanung vorbehalten. Für den Wurzelraum der anzupflanzenden Bäume ist eine Fläche von mindestens 8,00 qm offen zu halten und zu begrünen (Rasen und/oder Bodendeckerpflanzung). Die Größe für den durchwurzelbaren Raum beträgt mindestens 12 cbm (vgl. FLL-Richtlinie). Dabei sind auch überfahrbare Baumscheiben zulässig.

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

Aufgrund der hochgradigen Versiegelung sind auf dem Dach des eingeschossigen Parkdecks Dachbegrünungen in einer Größe von 1.600 m² vorzunehmen. Damit sollen die Verdunstung und die klein-klimatischen Verhältnisse verbessert werden.

Zur Reduktion von Metallschadstoffen im Grundwasser wird die Verwendung von unbeschichtetem Metall für Bedachungen ausgeschlossen.

4.8 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

4.8.1 Lichtimmissionen

Zur Vermeidung schädlicher Lichtimmissionen, welche die umliegenden Nutzungen – insbesondere die Wohnnutzungen – beeinträchtigen könnten, wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass alle Brüstungen im Bereich der Parkbauwerke aus lichtundurchlässigem Material errichtet werden müssen. Dadurch wird sichergestellt, dass die Lichtkegel der Fahrzeuge, die das Parkdeck befahren, nicht direkt in die Fenster der umliegenden Bebauung scheinen können. Die Wirksamkeit der lichtundurchlässigen Brüstungen ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

4.8.2 Lärmimmissionen

Gemäß TA Lärm sind Fahrzeuggeräusche, die durch den anlagenbezogenen Verkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen entstehen, zu berücksichtigen. Deswegen wurden im Rahmen eines schalltechnischen

Prognosegutachtens die zu erwartenden Verkehrsgeräuscheinwirkungen ermittelt, die an vorhandenen Wohngebäuden nördlich der Kölner Straße zu erwarten sind.

Bezüglich der Verkehrslärmuntersuchungen auf den öffentlichen Straßen wurde der Prognosenullfall (Bestandssituation ohne den Verkehr des geplanten Objektes) und der Prognoseplanfall (Situation nach Realisierung des Objektes mit den planinduzierten Verkehrsströmen) untersucht. Der Prognoseplanfall geht von einem Tempolimit von 30 km/h und einer Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage aus, um damit eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrsflusses inklusive des zu- und abfahrenden Busverkehrs sicherzustellen. Die Prognose zeigt, dass an keinem der Immissionspunkte im Nahbereich des Planvorhabens die kritischen Toleranzwerte von mehr als 70 dB (A) tags bzw. 60 dB (A) nachts zu erwarten sind. Somit können die unterschiedlichen Lärmarten – insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm – wie im Ursprungsplan nach wie vor isoliert betrachtet werden. Auf einen Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel ist damit im Wege einer energetischen Addition nicht abzustellen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass im Bereich der Kölner Straße unter Berücksichtigung von im Gutachten aufgezeigten Schallschutzmaßnahmen die Immissionsrichtwerte und Maximalpegel der TA Lärm in der Nachbarschaft mit dem Betrieb des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums eingehalten werden.

Die Bestimmungen der 16. BImSchV gehen davon aus, dass eine wesentliche Änderung der Geräuschsituation vorliegt, wenn eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB (A) zu verzeichnen ist. Die Bestimmungen der 16. BImSchV gelten jedoch gesetzlich nur bei einem erheblichen baulichen Eingriff im Bereich vorhandener öffentlicher Straßen. Aufgrund der heutigen verkehrlichen Situation im Bahnhofsvorbereich ist nicht eindeutig zu klären, ob mit den vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen von einem erheblichen baulichen Eingriff auszugehen ist. Trotzdem soll den Betroffenen entlang der Kölner Straße Abhilfe in Form passiver Schallschutzmaßnahmen angeboten werden, da aktive Schallschutzmaßnahmen vorliegend nicht umsetzbar sind.

Voraussetzung für die Umsetzung ist, dass im Rahmen eines Monitorings nachgewiesen wird, dass die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen tatsächlich vorliegen. Bei den Betroffenen sind in einem nachgeordneten Verfahren passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend der 24. BImSchV zu prüfen. Die entsprechende Vorgehensweise wird vertraglich zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger geregelt.

Zur Reduzierung der Geräuschimmissionen im Bereich der Anlieferung und der Technischen Anlagen sind gemäß Schalltechnischem Prognosegutachten einzelne Schallschutzmaßnahmen notwendig. Im Bereich der Hauptanbindung sind an den Toren der Anlieferung Torrandabdichtungen vorzusehen. Die im Gebäudekomplex befindlichen Anlieferungsbereiche sind mit einem schalldämmenden Rolltor auszustatten. Des Weiteren werden innerhalb des Gutachtens zulässige Schallleistungspegel angegeben, die für einzelne technische Anlagen zu berücksichtigen sind. Bei Beachtung der vorgenannten Maßnahmen können die zulässigen Immissionsrichtwerte für den Tages- und

Nachtzeitraum an den untersuchten Immissionspunkten eingehalten werden.

Des Weiteren wurden weiterführende Untersuchungen für den Verwaltungsturm durchgeführt. Die Berechnungen ergaben, dass an den Fassadenbereichen, die zum Parkdeck ausgerichtet sind, die anzusetzenden Immissionsrichtwerte für Sondergebiete bzw. für Kerngebiete überschritten werden. Hier werden zu öffnende Fenster von schutzbedürftigen Räumen ausgeschlossen. Im Rahmen weiterer Hochbauplanungen sind dazu alternative schalltechnische Maßnahmen vorzusehen wie z.B. verglaste Vorbauten oder verglaste Laubengänge.

Zum Schutz vor den Lärmemissionen des Straßenverkehrs und der angrenzenden Bahnstrecke wurden gemäß DIN 18005 die entsprechenden Schallimmissionspegel für Tag und Nacht und für unterschiedliche Höhen ermittelt. Innerhalb des Rechtsplanes wurden die maßgeblichen Außenlärmpegel festgesetzt. Die Pegel berücksichtigen jeweils die freie Schallausbreitung. Anhand der maßgeblichen Außenlärmpegel können gemäß textlicher Festsetzung die Anforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109-1 ‚Schallschutz im Hochbau Teil 1: Mindestanforderungen‘ Ausgabe Januar 2018 ermittelt werden.

Dabei kann auch die Abschirmung von Gebäuden bzw. Gebäudeteilen berücksichtigt werden, wenn dies gutachterlich hinterlegt wird.

Unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 an den geplanten Außenbauteilen werden somit gesunde Arbeitsplatzverhältnisse aus akustischer Sicht gewährleistet.

4.8.3 Luftschadstoffimmissionen

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftqualität im Plangebiet sowie der Auswirkung auf die lufthygienische Belastungssituation im Umfeld der Planung wurde eine lufthygienische Untersuchung mit Luftschadstoffausbreitungsberechnungen für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid durchgeführt („Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ in Bergheim“, Peutz-Consult GmbH, Düsseldorf, April 2019). Die Emissionen des Straßenverkehrs wurden auf Grundlage des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren bestimmt. Die so ermittelten Immissionen wurden mit den Grenzwerten der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen verglichen und bewertet. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2020 als frühestmöglicher Realisierungszeitpunkt des Vorhabens verwendet.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsberechnungen zeigen, dass im Prognosenullfall die Grenzwerte der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich eingehalten werden. Im Vergleich zum Prognosenullfall erhöhen sich im Planfall mit Tempolimit von 30 km/h auf der Kölner Straße die Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet und hiermit auch die emittierten NO₂-Emissionen durch den planbedingten Zusatzverkehr. Des Weiteren verändern sich durch die Plangebäude die Belüftungsverhältnisse. Die Grenzwerte der 39. BIm-

SchV werden im Bereich von Bestands- oder geplanten Gebäuden nicht überschritten. Unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen gemäß Verkehrsgutachten Mai 2019 ergeben sich gemäß Stellungnahme der Peutz Consult GmbH vom 07. Mai 2019 marginal geringere Immissionskonzentrationen. Die grundsätzlichen Aussagen des Luftschadstoffgutachtens bleiben unverändert.

5. Ausgleichsmaßnahmen

Nach § 1 Abs. 5 i.V.m. § 1a BauGB ist ein Ziel der Bauleitplanung, dazu beizutragen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Die Belange des Umweltschutzes, des Naturhaushaltes und der Landschaftspflege sind zu berücksichtigen. Vermeidbare Beeinträchtigungen der Natur und der Landschaft sind nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG zu unterlassen. Unvermeidbare Eingriffe sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

Die möglichen Auswirkungen der Realisierung des hier vorliegenden Bebauungsplanes auf den Naturhaushalt werden im Einzelnen im nachfolgenden Umweltbericht benannt.

Zur Ermittlung des notwendigen Ausgleiches wurde im Rahmen des landschaftspflegerischen Fachbeitrages für den überwiegenden Plangebietsbereich der Ausgangszustand gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 159/Bm dem Zustand gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ gegenübergestellt. (Aktualisierung des landschaftspflegerischen Fachbeitrages zum Bebauungsplan Nr. 277/Bm, ‚Bahnhof Bergheim‘, Büro RaumPlan Aachen, April 2019) Im übrigen Bereich wurde der Ausgangszustand nach der vorhandenen Situation beurteilt. Trotz des geringwertigen Ausgangszustandes des Plangebietes aufgrund der weitgehenden Versiegelung der Flächen führen die Festsetzung von öffentlichen Grünflächen und Dachbegrünungen lediglich zu einer geringen Kompensation des Eingriffs innerhalb des Bebauungsplangebietes.

Die externen Ausgleichsmaßnahmen sollen auf der externen Kompensationsfläche Nr. 1.8.1 (Gemarkung Quadrath-Ichendorf, Flur 16, Flurstück 139; Erstaufforstung von Auewald auf Acker) umgesetzt werden.

6. Artenschutzprüfung

Bei der Prüfung auf vorhandene schützenswerte Arten wurde besonderes Augenmerk auf die Vegetationsflächen des stillgelegten Bahngleises und auf die zum Abriss vorgesehenen Gebäude als möglicher Lebensraum für Fledermäuse gelegt.

Die Artenschutzprüfung Stand August 2016 kommt zu dem Ergebnis, dass für die im Betrachtungsraum vorkommenden artenschutzrechtlich relevanten Arten unter Beachtung von Vermeidungs-, Minimierungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG eintreten.

Im Rahmen der in der Artenschutzprüfung im Jahr 2016 durchgeführten artenschutzrechtlichen Konfliktanalyse wurden Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen dargestellt, die das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände verhindern sollten. So wurde beispielsweise beim Rückbau der Gebäude auf dem betreffenden Areal eine vorherige Kontrolle auf Vorkommen gebäudebesiedelnder Arten durchgeführt. Die im Rahmen der Artenschutzprüfung August 2016 getroffenen Annahmen bezüglich des Vorkommens und des Schutzes der relevanten Arten haben sich im Zuge der Realisierung des Vorhabens gemäß heutiger Einschätzung des Gutachters bestätigt. (Stellungnahme: Artenschutzrechtliche Prüfung – heutige Einschätzung. Projekt B’Plan Nr. 277/Bm, Kölner Büro für Faunistik, Köln Februar 2019) Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass die in der Artenschutzprüfung aus 2016 getroffenen Bewertungen nach Stand Februar 2019 nicht mehr zutreffen würden.

7. Flächenbilanz

Plangebiet	(100,0 %)	34.753 m²
- Sondergebiet	(52,5 %)	18.251 m²
- Öffentliche Verkehrsflächen	(47,1 %)	16.354 m²
- Straßenverkehrsflächen		9.960 m ²
- Zweckbestimmung ‚Zentraler Busbahnhof‘		2.993 m ²
- Zweckbestimmung ‚Fuß- und Radweg‘		1.566 m ²
- Zweckbestimmung ‚oberirdisches Parkbauwerk‘		1.475 m ²
- Zweckbestimmung Parkplatz		360 m ²
- Öffentliche Grünflächen	(3,6 %)	1.265 m²
Zweckbestimmung Parkanlage		
- Bahnanlagen	(2,7 %)	933 m²
- Überlagerte Festsetzung	(5,9 %)	2.050 m²
(Überlagerung von Öffentlicher Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Zentraler Bahnhof‘ und Sondergebiet)		

TEIL B

Umweltbericht

1. Allgemeines

1.1 Vorgehensweise bei der Erstellung des Umweltberichtes

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ wurde zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt wurden. Diese Auswirkungen werden in dem vorliegenden Umweltbericht beschrieben und bewertet.

Der Umweltbericht wird innerhalb des Verfahrens entsprechend dem jeweiligen Kenntnis- und Planungsstand angepasst und ist Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan.

1.2 Abgrenzung und Beschreibung des Plangebietes

Das Bebauungsplangebiet liegt zentral in der Kernstadt Bergheims zwischen der Kölner Straße im Norden, den Bahnanlagen und -gleisen im Süden und den Bestandsgrundstücken an der Südweststraße und ‚Am Bahndamm‘ im Westen. Es bildet gemäß dem Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Bergheim das östliche Ende des zentralen Versorgungsbereiches Hauptzentrum.

Die Flächen im Plangebiet werden vorrangig als Verkehrsflächen, zum Großteil als Park+Ride-Flächen genutzt. Im Südwesten befinden sich die Fahrzeughalle und das Betriebsgebäude der RVK Regionalverkehr Köln GmbH, deren Nutzung aufgegeben wird, im Norden der zentrale Busbahnhof und ein Gebäuderiegel mit ehemaligem Bahnhofsgebäude. Östlich des Gebäuderiegels liegt ein stillgelegtes Bahngleis mit üppigem Vegetationsbestand.

Insgesamt weist das Gebiet einen sehr geringen Vegetationsbestand auf.

Die Plangebietsgröße beträgt insgesamt ca. 3,48 ha.

1.3 Bisheriges Planungsrecht

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln weist den Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Allgemeinen Siedlungsbereich aus. Der Flächennutzungsplan der Kreisstadt Bergheim stellt den Planbereich überwiegend als Fläche für den überörtlichen Verkehr dar. Die südöstliche Teilfläche ist als Fläche für Bahnanlagen, das Gelände um das Betriebsgebäude der RVK Regionalverkehr Köln GmbH ist als Sondergebiet dargestellt.

Der überwiegende Teil des Plangebietes (ca. 2,79 ha) ist deckungsgleich mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 159/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘. Der Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ beinhaltet zusätzlich die Flächen der Kölner Straße im angrenzenden Bereich und die Flächen der ehemaligen Gleisanlage im Osten des Plangebietes. Die Bahnflächen im Süden und die Bereiche

der westlich angrenzenden Bebauung sind – anders als im Bebauungsplan Nr. 159/Bm – überwiegend nicht Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm.

Die Flächen des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ sind im Bebauungsplan Nr. 159/Bm zum Großteil als Verkehrsflächen mit den besonderen Zweckbestimmungen ‚Zentraler Omnibusbahnhof‘ und ‚Park + Ride‘ festgesetzt. Zur Gliederung und Gestaltung der Parkplatzflächen wurden innerhalb der Verkehrsflächen kleinere öffentliche Grünflächen mit sehr geringer ökologischer Relevanz festgesetzt, die die Stellung der Parkplätze vorgeben. Weiterhin setzt der derzeit rechtskräftige Bebauungsplan die Fläche im südwestlichen Geltungsbereich als Sondergebiet ‚Omnibus-Betriebshof‘ und den Gebäuderiegel östlich des ZOB mit dem ehemaligen Bahnempfangsgebäude als Fläche für Bahnanlagen fest.

Der Landschaftsplan Nr. 2 ‚Jülicher Börde mit Titzer Höhe‘ des Rhein-Erft-Kreises trifft für das Plangebiet keine Festsetzungen, da für dieses bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan besteht.

Innerhalb des Plangebietes sind weder schützenswerte Biotop gemäß § 62 LG NRW vorhanden noch werden Flächen im Biotopkataster des LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW) geführt. Es befinden sich weder Fauna-Flora-Habitat- noch Vogelschutzgebiete in unmittelbarer Nähe.

1.4 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes

Ziel der Planung ist die Aufwertung des Bahnhofsareals entsprechend seiner prädestinierten Lage im Stadtgebiet, um damit die Bergheimer Innenstadt zu stärken und um eine zeitgemäße Funktionalität als Umsteigepunkt zu gewährleisten. Neben der Neuordnung der Verkehrsflächen (Bahnhaltepunkt, Zentraler Busbahnhof und Park+Ride-Plätze) zur besseren Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sollen eine bessere Anbindung des Gebietes an den Kernbereich der Stadt (Fußgängerzone) sowie den Stadtteil Kenten (Unterführung) erfolgen. Zudem sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung qualifizierter, teils großflächiger Einzelhandelsbetriebe innerhalb eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums geschaffen werden.

Das Plangebiet wird überwiegend als öffentliche Verkehrsfläche und als Sondergebiet festgesetzt und schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neugliederung des Busbahnhofes, der Bahnflächen und der Park+Ride-Plätze sowie für die Realisierung des geplanten Einkaufs- und Dienstleistungszentrums.

Die Plangebietsgröße beträgt insgesamt ca. 3,48 ha. Davon entfallen ca. 0,58 ha auf bestehende Straßenverkehrsflächen (Kölner Straße). Da im Bereich der Kölner Straße eine Straßenverengung geplant ist, werden die Flächen im Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ nicht mehr – wie im Bebauungsplan Nr. 159/Bm – als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Stattdessen erhalten sie die Festsetzung als Sondergebiet, öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung ‚Zentraler Busbahnhof‘ und als öffentliche Grünfläche.

Für ca. 2,79 ha der Flächen im Plangebiet werden derzeit Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 159/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ getroffen. Ca. 0,22 ha der Flächen des stillgelegten Bahngleises liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 159/Bm. Der Ausgangszustand dieser Flächen wird entsprechend der vorhandenen Situation beurteilt.

1.5 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen

Eingriffsvermeidung und Ausgleichsgebot

Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB und der Eingriffsregelung gemäß § 21 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz sind Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes zu vermeiden und durch geeignete Festsetzungen auszugleichen.

Die Bilanzierung der Ausgleichsmaßnahmen wird im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages vorgenommen (RaumPlan Aachen, April 2019).

Darüber hinaus sind die rechtlichen Regelungen zum Arten- und Biotopschutz, die FFH-Richtlinie sowie die Vogelschutzrichtlinie zu beachten. Artenschutzprüfung wurde durchgeführt.

Bodenschutz

Die zunehmende Beanspruchung von Boden durch Siedlungs- und Verkehrsflächen erfordert einen umfassenden Schutz des Bodens. Die Inhalte des Bodenschutzes richten sich einerseits auf die Reduzierung der Flächenversiegelung und andererseits auf die Sicherung der ökologischen Funktionsfähigkeit des Bodens durch den Schutz vor stofflichen und nichtstofflichen Beeinträchtigungen.

Wasserschutz

Das Wasser wird entsprechend seiner Funktionen als zu schützendes Gut in der Aufzählung der Umweltbelange in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB geführt.

Gemäß § 44 Landeswassergesetz ist das anfallende Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01. Januar 1996 erstmals bebaut werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder einem ortsnahen Oberflächengewässer zuzuführen, sofern dieses ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist.

Lärmschutz / Klimaschutz

Zu den Aufgaben der Bauleitplanung gehört die am Grundgedanken des vorbeugenden Immissionsschutzes (§ 1 BauGB) orientierte Ordnung der baulichen Nutzungen. Diese soll so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz).

Die DIN 18005 ‚Schallschutz im Städtebau‘ enthält als Zielvorstellung schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Die maßgeblichen Außenlärmpegel werden auf der Grundlage der DIN 4109, Januar 2018 ermittelt.

Die Beurteilung der Luftschadstoffe erfolgt anhand der 39. BImSchV, Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen).

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Auf die einzelnen Schutzgüter bezogen werden nachfolgend die bestehenden Situationen beschrieben, die Planungsein- und -auswirkungen beurteilt und einzelne Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen aufgeführt. Beschreibungen und Bewertungen erfolgen jeweils auf Grundlage der Auswertung der schutzgutbezogenen Daten aus vorliegenden Gutachten und Grundlagenkarten sowie des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages.

2.1 Untersuchungsrelevante Schutzgüter

2.1.1 Schutzgut Mensch, seine Gesundheit und die Bevölkerung insgesamt

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Mensch sind Aspekte wie Gesundheitsvorsorge, Wohnqualität, Erholung und Freizeit, Luftschadstoffe, Gerüche, Lärmimmissionen u. ä. zu berücksichtigen. Grundsätzlich sind die Anforderungen an gesundes Wohnen und Arbeiten zu erfüllen.

Durch den Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ werden überwiegend Flächen in Anspruch genommen, die bereits gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 159/Bm baulich genutzt werden. Für das Schutzgut Mensch sind daher im Wesentlichen die Aspekte Lärm, Lufthygiene und Belichtung/Verschattung von Bedeutung. Die klimaökologische und lufthygienische Bestandssituation wird im Kapitel 2.1.5 dargestellt.

Vom Aachener Ingenieurbüro ‚Schwietering - Verkehrstechnik und Straßenplanung‘ wurde ein Verkehrskonzept zur Erschließung des neuen Bahnhofs sowie eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung von Park+Ride-Plätzen erstellt (Konzeption des neuen Busbahnhofs Bergheim sowie Konzeption von P+R-Plätzen, Schwietering – Verkehrstechnik und Straßenplanung, 17.01.2017). Dazu wurden verschiedene Varianten entwickelt und bewertet, auf deren Grundlage Empfehlungen zur weiteren Planung ausgesprochen wurden. Das schalltechnische Prognosegutachten wurde vom Ingenieurbüro ‚Graner + Partner GmbH‘ aus Bergisch Gladbach erstellt (Schalltechnisches Prognosegutachten für den Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘, Ingenieurbüro Graner + Partner GmbH, Bergisch Gladbach, Mai 2017). Innerhalb des Gutachtens wird zwischen Emissionen der öffentlichen Straßen infolge von Ziel- und Quellverkehren, die sich durch das geplante Einkaufszentrum ergeben und anlagentypi-

schen Geräuschemissionen durch die Nutzung von Besucherstellplätzen, Lieferverkehren und technischen Nebenanlagen unterschieden. Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde im weiteren Verfahren durch die Festsetzung entsprechender Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftqualität im Plangebiet sowie der Auswirkung auf die lufthygienische Belastungssituation im Umfeld der Planung wurde eine lufthygienische Untersuchung mit Luftschadstoffausbreitungsberechnungen für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid durchgeführt („Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ in Bergheim“, Peutz-Consult GmbH, Düsseldorf, April 2019).

Situationsbeschreibung

Auf der Kölner Straße ist bereits heute aufgrund des großen Verkehrsaufkommens von einer hohen Lärmbelastung im Bereich angrenzender Flächen auszugehen. Zusätzliche Lärmemissionen gehen von der Bahnnutzung, dem zentralen Busbahnhof mit 11 Bussteigen und den Park+Ride-Plätzen (ca. 284 Plätze) aus. Weitere nennenswerte Geräuschvorbelastungen durch Anlagengeräusche sind nicht vorhanden.

Das Plangebiet hat keine unmittelbare Relevanz für die Aspekte Erholung und Freizeit.

Innerhalb des Plangebietes besteht insbesondere auf dem Gelände der RVG aufgrund der dort ausgeführten Nutzungen als Wasch- und Pflegehalle, Werkstatt und Tanklager der Verdacht auf Altlasten. Im Umfeld des Tanks wurde ein MKW-Schaden im Rahmen einer Altlastenuntersuchung (Dr. Spoerer & Dr. Hausmann Beratungsgesellschaft mbH, Elsdorf, Januar 2017, ergänzende Stellungnahme vom 17.12.2018) bestätigt. Hier liegt eine gefährliche Bodenveränderung vor und eine Gefährdung des Grundwassers ist nicht gänzlich auszuschließen. Diese Kontamination kann anhand der aktuellen Untersuchungen nicht konkret eingegrenzt werden. Deswegen sind weitere Untersuchungen erforderlich. Das weitere Vorgehen ist mit dem Rhein-Erft-Kreis abzustimmen. Ansonsten werden die Prüfwerte der BBodSchV für Kinderspielflächen in den Mischproben durchweg eingehalten.

Beurteilung der Planungsein- und -auswirkungen

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ wird eine Verbesserung der Umsteigebeziehung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und eine Verbesserung und Ergänzung des Einzelhandelsangebotes erzielt. Weiterhin wird eine Optimierung der Fuß- und Radwegeverbindung zum Bahnhofsteilpunkt herbeigeführt.

Aufgrund der zukünftigen intensiven baulichen Nutzung ist mit einer Zunahme negativer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu rechnen. So führt die geplante Nutzung als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum zu einer Erhöhung der Verkehrsbewegungen und damit einhergehenden Lärmemissionen. Die Errichtung der Park+Ride-

Anlage im Südosten führt ebenfalls zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und der Schallemissionen.

Die Einzelhandelsnutzung bewirkt weitere Lärmemissionen durch technische Anlagen wie Klimaanlage, Kühlaggregate und insbesondere durch die Anlieferung.

Zur Beurteilung der unterschiedlichen Lärmimmissionen wurde ein schalltechnisches Prognosegutachten erarbeitet.

Hinsichtlich der Untersuchungen zum Gewerbelärm wurden sämtliche Schallquellen einbezogen, die an dem geplanten Gebäudekomplex dem Gewerbelärm zuzuordnen sind. Dies sind z. B. Anlieferungsbereiche, haustechnische Anlagen, Zu- und Abfahrten der Pkw inkl. Parkplatznutzungen auf den Parkdecks etc. Die Berechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Anforderungswerte gemäß TA Lärm an den maßgeblichen Immissionspunkten in der Nachbarschaft unter Berücksichtigung der abgestimmten Gebietseinstufung sowohl während des Tages- als auch während des Nachtzeitraumes eingehalten werden können, wenn die entsprechenden Maßnahmen zur Lärmreduzierung durchgeführt werden.

Im Bereich der Hauptanbindung sind an den Toren der Anlieferung Torrandabdichtungen vorzusehen. Die im Gebäudekomplex befindlichen Anlieferbereiche sind mit einem schalldämmenden Rolltor auszustatten. Des Weiteren werden innerhalb des Gutachtens zulässige Schalleistungspegel angegeben, die für einzelne technische Anlagen zu berücksichtigen sind. Bei Beachtung der vorgenannten Maßnahmen können die zulässigen Immissionsrichtwerte für den Tages- und Nachtzeitraum an den untersuchten Immissionspunkten eingehalten werden.

Des Weiteren wurden weiterführende Untersuchungen für den Verwaltungsturm durchgeführt. Die Berechnungen ergaben, dass an den Fassadenbereichen, die zum Parkdeck ausgerichtet sind, die anzusetzenden Immissionsrichtwerte für Kerngebiete überschritten werden. Hier werden zu öffnende Fenster von schutzbedürftigen Räumen ausgeschlossen. Im Rahmen weiterer Hochbauplanungen sind dazu alternative schalltechnische Maßnahmen vorzusehen wie z.B. verglaste Vorbauten oder verglaste Laubengänge.

Bezüglich der Verkehrslärmuntersuchungen auf den öffentlichen Straßen wurde der Prognosenullfall (Bestandssituation ohne den Verkehr des geplanten Objektes) und der Prognoseplanfall (Situation nach Realisierung des Objektes mit den planinduzierten Verkehrsströmen) untersucht. Der Prognoseplanfall geht von einem Tempolimit von 30 km/h und einer Nachtabstimmung der Lichtsignalanlage aus, um damit eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrsflusses inklusive des zu- und abfahrenden Busverkehrs sicherzustellen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass im Bereich der Kölner Straße bei einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h während des Tageszeitraumes in keinem Bereich der kritische Toleranzwert von 70 dB(A) erreicht bzw. überschritten wird. Eine weitergehende schalltechnische Optimierung kann erreicht werden, wenn während des Nachtzeitraumes die Lichtsignalanlage am neu geplanten Knotenpunkt Kölner Straße / Planstraße ausgeschaltet wird. Ohne dies dann zu berücksichtigenden Ampelzuschlags wird dann auch während des Nachtzeitraumes an allen Immissionspunkten im Nahbereich des

Planvorhabens der kritische Toleranzwert von 60 dB(A) nicht erreicht bzw. überschritten. Somit können die unterschiedlichen Lärmarten – insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm – wie im Ursprungsplan nach wie vor isoliert betrachtet werden. Auf einen Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel ist damit im Wege einer energetischen Addition nicht abzustellen.

Alle weiteren Werte liegen zum Teil erheblich unter diesem Wert. Aufgerundet wird jedoch an allen Immissionspunkten eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB (A) prognostiziert. Gemäß Ziffer 7.4 der TA-Lärm sollen Geräusche des An- und Abfahrverkehrs durch entsprechende Maßnahmen vermindert werden, wenn folgende drei Bedingungen kumulativ erfüllt werden:

1. Die Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht erhöhen sich um mindestens 3 dB (A)
2. Es erfolgt keine sofortige Vermischung mit dem übrigen Verkehr
3. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden erstmalig überschritten.

Da jedoch die Bedingung ‚keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr‘ eindeutig nicht vorliegt, werden gemäß TA-Lärm keine Maßnahmen organisatorischer Art notwendig.

Die Bestimmungen der 16. BImSchV gehen davon aus, dass eine wesentliche Änderung der Geräuschsituation vorliegt, wenn eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB (A) zu verzeichnen ist. Die Bestimmungen der 16. BImSchV gelten jedoch gesetzlich nur bei einem erheblichen baulichen Eingriff im Bereich vorhandener öffentlicher Straßen. Aufgrund der heutigen verkehrlichen Situation im Bahnhofsvorbereich ist nicht eindeutig zu klären, ob mit den vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen von einem erheblichen baulichen Eingriff auszugehen ist. Trotzdem soll den Betroffenen entlang der Kölner Straße Abhilfe in Form passiver Schallschutzmaßnahmen angeboten werden, da aktive Schallschutzmaßnahmen vorliegend nicht umsetzbar sind.

Voraussetzung für die Umsetzung ist, dass im Rahmen eines Monitorings nachgewiesen wird, dass die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen tatsächlich vorliegen. Bei den Betroffenen sind in einem nachgeordneten Verfahren passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend der 24. BImSchV zu prüfen. Die entsprechende Vorgehensweise wird vertraglich zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger geregelt.

Zum Schutz vor den Lärmemissionen des Straßenverkehrs und der angrenzenden Bahnstrecke wurden gemäß DIN 18005 die entsprechenden Schallimmissionspegel für Tag und Nacht und für unterschiedliche Höhen ermittelt. Innerhalb des Rechtsplanes wurden die maßgeblichen Außenlärmpegel festgesetzt. Die Pegel berücksichtigen jeweils die freie Schallausbreitung. Anhand der maßgeblichen Außenlärmpegel können gemäß textlicher Festsetzung die Anforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109-1 ‚Schallschutz im Hochbau Teil 1: Mindestanforderungen‘ Ausgabe Januar 2018 ermittelt werden. Dabei kann auch die Abschirmung von Gebäuden bzw.

Gebäudeteilen berücksichtigt werden, wenn dies gutachterlich hinterlegt wird.

Unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 an den geplanten Außenbauteilen können gesunde Arbeitsplatzverhältnisse aus akustischer Sicht gewährleistet werden.

Durch die Zulässigkeit des Parkdecks auf den Dachflächen des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums sowie des Parkbauwerks im östlichen Plangebiet sind Lichtimmissionen, verursacht von PKW-Scheinwerferlicht, für die umliegende Bebauung nicht ausgeschlossen. Zur Vermeidung von erheblichen Auswirkungen wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass alle Brüstungen im Bereich der Parkbauwerke aus lichtundurchlässigem Material errichtet werden müssen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Die Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs wurden auf der Grundlage des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren bestimmt. Die so ermittelten Immissionen wurden mit den Grenzwerten der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen verglichen und bewertet. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2020 als frühestmöglicher Realisierungszeitpunkt des Vorhabens verwendet.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsberechnungen zeigen, dass im Prognosenullfall die Grenzwerte der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich eingehalten werden. Im Vergleich zum Prognosenullfall erhöhen sich im Planfall mit Tempolimit von 30 km/h auf der Kölner Straße die Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet und hiermit auch die emittierten NO₂-Emissionen durch den planbedingten Zusatzverkehr. Des Weiteren verändern sich durch die Plangebäude die Belüftungsverhältnisse. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden im Bereich von Bestands- oder geplanten Gebäuden nicht überschritten. Unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen gemäß Verkehrsgutachten Mai 2019 ergeben sich gemäß Stellungnahme der Peutz Consult GmbH vom 07. Mai 2019 marginal geringere Immissionskonzentrationen. Die grundsätzlichen Aussagen des Luftschadstoffgutachtens bleiben unverändert.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

- Festsetzung von maßgeblichen Außenlärmpegeln und entsprechenden Anforderungen an die Schalldämmung von Außenbauteilen
- Reduzierung der maximalen Verkehrsgeschwindigkeit auf der Kölner Straße zwischen Südweststraße und Kettelerstraße
- Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage an der neuen Einmündung Kölner Straße / Planstraße
- Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage des Schalltechnischen Prognosegutachtens (Mai 2019)
- Anordnung der Anlieferung auf der Südseite des Einkaufszentrums

- Zeitliche Eingrenzung der Nutzung des Parkdecks des Einkaufszentrums
- Lichtundurchlässige Brüstungen im Bereich der Parkbauwerke zur Reduzierung der Lichtemissionen

2.1.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt

Auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. Zur Beurteilung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen und der biologischen Vielfalt wurde vom Büro RaumPlan, Aachen, Mai 2017 der Landschaftspflegerische Fachbeitrag erstellt. Dieser wurde mit Datum April 2019 aktualisiert. Zudem wurde eine Artenschutzprüfung Stufe II durch das Büro für Faunistik, Köln, August 2016 vorgenommen. Hierzu liegt eine zusätzliche Stellungnahme aus Februar 2019 vor (Artenschutzrechtliche Prüfung - heutige Einschätzung, Projekt Bebauungsplan Nr. 277/Bm, Kölner Büro für Faunistik, Köln).

Situationsbeschreibung

Das Plangebiet befindet sich im innerstädtischen Raum und ist vollständig anthropogen überformt.

Für den überwiegenden Bereich des Plangebietes ist die Bestandssituation nach den Festsetzungen, die sich aus dem bestehenden Bebauungsplan Nr. 159/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ ergeben, zu beurteilen. Ca. 22 % des Plangebietes des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ stellen sich derzeit als Grünfläche dar. Davon sind ca. 10 % Zierrasenflächen mit sehr geringer ökologischer Relevanz und etwa 12 % Gleisbereiche mit Vegetation, die eine höhere ökologische Wertigkeit aufweisen. Ca. 76 % der Flächen sind Gebäude und Verkehrsflächen und damit versiegelte Flächen.

Im Bereich außerhalb des bestehenden Bebauungsplanes Nr. 159/Bm wurde der Ausgangszustand entsprechend der vorhandenen Situation beurteilt.

Nach Angaben des zuständigen Landesamtes (LANUV) sind im Bereich der zugrunde zu legenden topographischen Karte TK 5005 Frechen im 2. Quadranten Vorkommen von insgesamt 49 besonders geschützten und planungsrelevanten Tierarten bekannt, deren potentielle Betroffenheit im Rahmen des Artenschutzgutachtens geprüft wurde. Aufgrund der tatsächlichen hohen Versiegelung des Plangebietes ist das Vorkommen planungsrelevanter Tierarten jedoch nicht zu erwarten.

Im Plangebiet gelten keine Erhaltungsziele gemäß der europäischen Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzrichtlinie.

Beurteilung der Planungsein- und -auswirkungen

Da es sich um ein überwiegend stark anthropogen geprägtes Gebiet handelt, sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt als gering einzustufen. Die versiegelten, überbauten Flächen besitzen als faunistischer Lebensraum nur

eine untergeordnete Bedeutung.

Insgesamt wurden im Rahmen der Erfassungen in 2015 und 2016 14 Vogelarten im Plangebiet nachgewiesen. Darunter befinden sich keine Vogelarten, die als planungsrelevante Vogelarten einzustufen sind. Der nach der Roten Liste NRW in der hier relevanten Großlandschaft regional gefährdete Haussperling besitzt eine Brutkolonie außerhalb des Plangebietes. Im Rahmen der Fledermauserfassung konnten lediglich die Zwergfledermaus sowie einmalig der Große Abendsegler nachgewiesen werden. Die Zwergfledermaus nutzt das Plangebiet jedoch lediglich als Nahrungshabitat. Auch für den Großen Abendsegler liegen keine Hinweise auf artenschutzrechtlich relevante Funktionen des Plangebietes als Quartiersstandort vor.

Insgesamt ist die Zeit der Baufeldfreimachung (Vegetation und Gebäudeabbrüche) zeitlich zu beschränken. Die Artenschutzprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG eintreten.

Im Rahmen der in der Artenschutzprüfung im Jahr 2016 durchgeführten artenschutzrechtlichen Konfliktanalyse wurden Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen dargestellt, die das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände verhindern sollten. So wurde beispielsweise beim Rückbau der Gebäude auf dem betreffenden Areal eine vorherige Kontrolle auf Vorkommen gebäudebesiedelnder Arten durchgeführt. Die im Rahmen der Artenschutzprüfung August 2016 getroffenen Annahmen bezüglich des Vorkommens und des Schutzes der relevanten Arten haben sich im Zuge der Realisierung des Vorhabens gemäß heutiger Einschätzung des Gutachters bestätigt. (Stellungnahme: Artenschutzrechtliche Prüfung – heutige Einschätzung. Projekt B'Plan Nr. 277/Bm, Kölner Büro für Faunistik, Köln Februar 2019) Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass die in der Artenschutzprüfung aus 2016 getroffenen Bewertungen nach Stand Februar 2019 nicht mehr zutreffen würden.

Durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen werden Eingriffe ermöglicht, die zu einem Verlust von 20.908 Wertpunkten gemäß Landschaftspflegerischem Fachbeitrag führen können. Durch entsprechende Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ kann der Gesamteingriff nur zu einem geringen Anteil innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden. Dieser Ausgleich erfolgt durch die Festsetzung öffentlicher Grünflächen, von Baumanpflanzungen und von extensiven Dachbegrünungen.

Die nicht ausgeglichenen Wertpunkte sind extern auszugleichen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

- Festsetzung von öffentlichen Grünflächen
- Festsetzung von extensiven Dachbegrünungen
- Festsetzung der Anpflanzung von insgesamt 21 Laubbäumen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen und Grünflächen
- Durchführung von externen Ausgleichsmaßnahmen

2.1.3 Schutzgut Boden

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 und Nr. 7 BauGB die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie die Belange des Bodens zu berücksichtigen. Es ist zu prüfen, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auf Dauer im Plangebiet gewährleistet werden können. Zusätzlich ist gemäß § 1a Abs. 2 BauGB mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Situationsbeschreibung

Gemäß der Bodenkarte von NRW, Geologischer Dienst NRW, Krefeld, 2003, herrscht im Plangebiet vorwiegend Typisches Kolluvium mit lehmigem Schluff und schluffigem Lehm vor.

Laut dem Informationskataster ‚Schutzwürdige Biotopie in Nordrhein-Westfalen‘ vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen sind die Böden zwar aufgrund ihrer hohen Bodenfruchtbarkeit mit ausgezeichneter Lebensraumfunktion sehr schutzwürdig bis besonders schutzwürdig, aber nur bedingt zur Versickerung geeignet.

Eine Untersuchung der Bodenverhältnisse und der Hydrogeologie erfolgte durch das Büro ‚Dr. Spoerer & Dr. Hausmann Beratungsgesellschaft mbH‘, Elsdorf, Januar 2017. Hierzu wurde am 17.12.2018 eine ergänzende Stellungnahme abgegeben, in der konstatiert wurde, dass die Ergebnisse des Gutachtens vom 10.01.2017 fortbestehen bzw. sich die Bodenverhältnisse im Plangebiet seitdem zum Besseren verändert haben.

Der überwiegende Teil des Bebauungsplanes enthält humose Böden, ein kleinerer Teilbereich im Westen ist als Auengebiet zu bezeichnen.

Innerhalb des Plangebietes besteht insbesondere auf dem Gelände der RVG aufgrund der dort ausgeführten Nutzungen als Wasch- und Pflegehalle, Werkstatt und Tanklager der Verdacht auf Altlasten. Eine entsprechende Untersuchung wurde durchgeführt (siehe 2.1.1 Schutzgut Mensch).

Aufgrund der überwiegenden Versiegelung des Plangebietes, die sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 159/Bm ergeben hat, ist der Boden hinsichtlich seiner Funktion für den Naturhaushalt von geringer Bedeutung und kann nur noch sehr kleinräumig als Lebensraum für Pflanzen und Tiere dienen.

Die Funktion als Filter-/Puffermedium ist durch die Versiegelung weitgehend unterbunden.

Beurteilung der Planungsein- und -auswirkungen

Ziel und Zweck des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ entsprechen dem Leitgedanken des § 1a Abs. 2 BauGB, weil bereits genutzte Flächen wieder nutzbar gemacht werden und somit gesamtstädtisch mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen wird.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ sind voraussichtlich mit keinen erheblichen Auswirkungen

auf das Schutzgut Boden verbunden, weil die Fläche heute bereits zu ca. 78 % versiegelt ist.

In Randbereichen werden Grünflächen und Anpflanzungen festgesetzt, um eine flächendeckende Versiegelung zu vermeiden. Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen werden nach Durchführung der Erschließungsplanung weitere kleinflächige Grünanlagen angelegt.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

- Konzentration von tertiären Nutzungen im Innenbereich, dadurch Vermeidung der Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen im Außenbereich
- Wiedernutzbarmachung heute brachliegender Flächen
- Festsetzung von öffentlichen Grünflächen und der Anpflanzung von 21 Laubbäumen
- Anlage weiterer Grünflächen gemäß der Erschließungsplanung
- Durchführung von externen Ausgleichsmaßnahmen
- Hinweis innerhalb des Bebauungsplanes, dass das Plangebiet über dem auf Braunkohle verliehenen Bergwerksfeld ‚Union 148‘ liegt
- Abstimmung des weiteren Vorgehens bezüglich Altlasten mit dem Rhein-Erft-Kreis
- Gutachterliche Begleitung der Altlastenbeseitigung
- Kennzeichnung des Gebietes mit humosen Böden innerhalb des Rechtsplanes, Hinweis auf entsprechende Maßnahmen im Gründungsbereich.

2.1.4 Schutzgut Wasser

Im Vordergrund der Umweltprüfung bezüglich des Schutzgutes Wasser stehen der Schutz der Gewässer und deren Funktion für den Menschen und den Naturhaushalt. Zu prüfen ist u.a. der Umgang mit dem Grundwasser, den Oberflächengewässern und der Entwässerung der überbaubaren Flächen.

Situationsbeschreibung

Oberflächenwasser in Form von offenen Gewässern ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ nicht vorhanden. Entsprechend sind für das Schutzgut Wasser lediglich die Grundwasserverhältnisse im Plangebiet und die Entwässerung von Bedeutung.

Zur Klärung der hydrogeologischen Verhältnisse wurde das Büro ‚Dr. Spoerer & Dr. Hausmann - Beratungsgesellschaft mbH‘, Elsdorf mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt.

Laut dem Informationskataster ‚Schutzwürdige Biotope in Nordrhein-Westfalen‘ vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen sind die Böden nur bedingt zur Versickerung geeignet.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades wird das Niederschlagswasser heute nahezu komplett in die Kanalisation eingeleitet. Gemäß Bilanzierung des landschaftspflegerischen Fachbeitrages sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘

heute ca. 26.500 m² und damit ca. 76 % versiegelt.

Beurteilung der Planungsein- und -auswirkungen

Aufgrund der bereits vorhandenen Bebauung innerhalb des Plangebietes ist § 44 Landeswassergesetz nicht anzuwenden. Ohnehin ist eine Versickerung aufgrund der nur bedingten Versickerungseignung der Böden ausgeschlossen.

Gemäß Bilanzierung des landschaftspflegerischen Fachbeitrages werden durch die Planung ca. 31.550 m² der Fläche versiegelt.

Zur Verbesserung des Niederschlagswasserabflusses und zur Verbesserung der Verdunstung werden im Bebauungsplan Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft normiert. So soll die Oberflächenversiegelung durch Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung reduziert werden.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

- Festsetzung von öffentlichen Grünflächen
- Festsetzung einer Dachbegrünung zur Reduzierung des Niederschlagswasserabflusses und zur Verbesserung der Verdunstung
- Hinweis im Bebauungsplan, dass das Plangebiet im Bereich der durch den Braunkohletagebau bedingten Grundwasserabsenkung liegt
- Kennzeichnung des überwiegenden Teils des Plangebietes als Bereich mit humosen Böden, Hinweis auf entsprechende Gründungsmaßnahmen
- Festsetzung innerhalb des Bebauungsplanes, dass die Verwendung von unbeschichtetem Metall zur Bedachung ausgeschlossen ist

2.1.5 Schutzgüter Luft und Klima

Situationsbeschreibung

Das Plangebiet ist heute durch einen hohen Versiegelungsgrad von ca. 76 % und eine hohe Verkehrsbelastung geprägt.

Das Kleinklima und der Luftaustausch werden heute dadurch begünstigt, dass die Flächen nur einen Bebauungsanteil von ca. 9,4 % aufweisen. Des Weiteren wirkt sich positiv aus, dass das Plangebiet im Osten durch die Gleisanlagen unmittelbar mit dem freien Landschaftsraum verknüpft ist.

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftqualität im Plangebiet sowie der Auswirkung auf die lufthygienische Belastungssituation im Umfeld der Planung wurde eine lufthygienische Untersuchung mit Luftschadstoffausbreitungsberechnungen für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid durchgeführt („Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ in Bergheim“, Peutz-Consult GmbH, Düsseldorf, April 2019).

Beurteilung der Planungsein- und -auswirkungen

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ ermöglichen eine Erhöhung der versiegelten Flächen und eine Zunahme der überbaubaren Flächen gegenüber dem heutigen Stand. Für den überwiegenden Bereich des Sondergebietes werden jedoch nur eine eingeschossige Bebauung und eine maximale Gebäudehöhe von 5,0 m über Bezugspunkt zugelassen, sodass hier nur von einer geringfügigen Verschlechterung der lokalklimatischen Situation und einer Beeinträchtigung des Luftaustausches auszugehen ist. Eine stärkere Beeinträchtigung des Luftaustausches ist durch das Parkbauwerk im östlichen Bereich des Plangebietes zu erwarten, weil dadurch die unmittelbare Verbindung zum Landschaftsraum bebaut wird.

Die Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs wurden auf der Grundlage des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren bestimmt. Die so ermittelten Immissionen wurden mit den Grenzwerten der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen verglichen und bewertet. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2020 als frühestmöglicher Realisierungszeitpunkt des Vorhabens verwendet.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsberechnungen zeigen, dass im Prognosenullfall die Grenzwerte der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich eingehalten werden. Im Vergleich zum Prognosenullfall erhöhen sich im Planfall mit Tempolimit von 30 km/h auf der Kölner Straße die Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet und hiermit auch die emittierten NO₂-Emissionen durch den planbedingten Zusatzverkehr. Des Weiteren verändern sich durch die Plangebäude die Belüftungsverhältnisse. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden im Bereich von Bestands- oder geplanten Gebäuden nicht überschritten. Unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen gemäß Verkehrsgutachten Mai 2019 ergeben sich gemäß Stellungnahme der Peutz Consult GmbH vom 07. Mai 2019 marginal geringere Immissionskonzentrationen. Die grundsätzlichen Aussagen des Luftschadstoffgutachtens bleiben unverändert.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

- Reduzierung der Oberflächenversiegelung durch Festsetzung von Grünflächen und einer extensiven Dachbegrünung
- Festsetzung von 21 Laubbäumen
- Durchführung von externen Ausgleichsmaßnahmen

- Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe von 5,0 m über Bezugspunkt im überwiegenden Bereich des Sondergebietes
- Festsetzung einer möglichst geringen Höhe des Parkbauwerks im östlichen Bereich des Plangebietes
- Reduzierung der maximalen Verkehrsgeschwindigkeit auf der Kölner Straße zwischen Südweststraße und Kettelerstraße
- Nachabschaltung der Lichtsignalanlage an der neuen Einmündung Kölner Straße / Planstraße

2.1.6 Schutzgut Landschaft / Stadtbild

Situationsbeschreibung

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen anthropogen überformten Innenbereich in zentraler Lage. Das Plangebiet wurde insbesondere im südwestlichen Bereich entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 159/Bm bebaut. Grünstrukturen befinden sich vorrangig im östlichen Geltungsbereich und als angelegte Ziergrünflächen zwischen den Park+Ride-Flächen. Das Gebiet ist stark geprägt durch die zahlreichen Parkplätze.

Die heutige Gestaltung des Plangebietes entspricht in keiner Weise der Bedeutung und der zentralen Lage des Gebietes.

Beurteilung der Planungsein- und -auswirkungen

Das Stadtbild wird sich durch die Baumaßnahmen auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ erheblich ändern. Eine wesentliche Änderung wird sich infolge der festgesetzten überbaubaren Flächen ergeben, durch die großflächige, geschlossene Gebäudestrukturen zulässig werden. Insbesondere das Erscheinungsbild der Kölner Straße wird sich durch die zulässige Gebäudehöhe von bis zu 23,00 m entlang der südlichen Straßenseite wandeln. In den übrigen überbaubaren Bereichen wird die Gebäudehöhe vorrangig auf max. 5,0 m über Bezugspunkt beschränkt, sodass sich hier keine dominante Wirkung gegenüber der Bestandsbebauung entwickeln wird. In diesen Bereichen steht vielmehr die flächenhafte und homogene Bebauung im Vordergrund.

Da es sich um einen innerstädtischen Standort handelt, wird die Neugestaltung der Flächen als angemessen und der besonderen Lage entsprechend beurteilt. Insbesondere durch den hohen Anspruch an die Gestaltung stellt die Bebauung des Bahnhofsareals eine erhebliche Aufwertung des Standortes dar.

Die Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung im Bebauungsplan trägt zur Gestaltung der Dachlandschaft, die teilweise von den benachbarten Gebäuden eingesehen werden kann, bei.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

- Aufhebung der heutigen Mindernutzung der Flächen und Realisierung einer dem Standort entsprechenden Bebauung
- Festsetzung von Grünflächen zur Strukturierung und Gliederung des Plangebietes

- Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung
- Schaffung einer städtebaulich dominanten Bebauung im Achsbe-
reich der Kölner Straße zur Betonung des Bahnhofsareals
- Ansonsten Festsetzung einer zurückhaltenden geringen Gebäu-
dehöhe im Übergang zur bestehenden Bebauung im westlichen
Plangebiet
- Festsetzung von Bäumen innerhalb der Verkehrsflächen und der
öffentlichen Grünfläche zwischen östlichem Parkdeck und Bahn-
gleisen

2.1.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Situationsbeschreibung

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmäler.
Eine systematische Erfassung archäologischer Bodenfunde hat in-
nerhalb des Plangebietes nicht stattgefunden. Somit kann das Auftre-
ten von Bodenfunden oder Befunden nicht ausgeschlossen werden.

Beurteilung der Planungsein- und -auswirkungen

Innerhalb des Bebauungsplanes wird darauf hingewiesen, dass ge-
mäß §§ 15 und 16 DSchG NW beim Auftreten archäologischer Bo-
denfunde u. ä. die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das
Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Nideggen
unverzüglich zu informieren ist.

Aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes sind archäologische
Bodenfunde insbesondere aus der Römerzeit nicht ausgeschlossen.
Im Rahmen der bisherigen Realisierung wurden keine Bodendenkmä-
ler festgestellt.

Das heutige Bahnhofsgebäude im mittleren Bereich des Plangebietes
wird überplant und muss abgerissen werden.

2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter
beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Die aus
methodischen Gründen schutzgutbezogene Vorgehensweise der Un-
tersuchung betrifft ein stark vernetztes komplexes Wirkungsgefüge.
Wechselwirkungen, die über die bereits bei den einzelnen Schutzgü-
tern berücksichtigten Funktionszusammenhänge hinausgehen, erge-
ben sich nicht.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung
und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen wurden im Rahmen
der einzelnen Schutzgüter beschrieben. Eine Verstärkung der Aus-
wirkungen durch sich gegenseitig in negativer Weise beeinflussende
Wirkungen ist nicht zu erwarten.

2.1.9 Zusammengefasste Umweltauswirkungen

Der Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ ermöglicht ge-
genüber dem Bebauungsplan Nr. 159/Bm, der derzeit für die über-
wiegenden Flächen des Plangebietes Festsetzungen trifft, eine Neu-

ordnung der Verkehrsflächen, insbesondere des Busbahnhofs und der Park+Ride-Plätze, und schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums.

Der zulässige Bau des Zentrums führt zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens im Plangebiet und in den angrenzenden Straßen. Weiterhin sind anlagen- und betriebsbezogene Auswirkungen des Zentrums wie Anlieferverkehre, Parkverkehre und Lärmimmissionen technischer Nebenanlagen zu erwarten. Diese Auswirkungen sind jedoch bei Berücksichtigung der genannten Maßnahmen unerheblich.

Aufgrund der geringwertigen Ausgangssituation des Vegetationsbestandes und der bereits hohen Flächenversiegelung innerhalb des Plangebietes ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen auszugehen. Die zum Abriss vorgesehenen Gebäude sowie die Flächen des stillgelegten Bahngleises im Osten des Plangebietes mit üppigem Vegetationsbestand wurden im Rahmen eines Artenschutzgutachtens auf das Vorhandensein schützenswerter Arten untersucht.

Infolge des hohen Versiegelungsgrades, der sich aus den Festsetzungen des derzeitigen Bebauungsplanes Nr. 159/Bm ergibt, sind trotz der Erhöhung des Versiegelungsgrades nur geringe Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser zu erwarten. Das Niederschlagswasser soll weiterhin den vorhandenen Kanälen zugeführt werden.

Aufgrund des bestehenden Altlastenverdacht wurden entsprechende Untersuchungen durchgeführt, welche im Ergebnis den Verdacht bestätigen. Die Beseitigung von Altlasten ist vom Eigentümer zu leisten.

Das Stadtbild wird sich – insbesondere im Bereich der Kölner Straße – durch die Bebauung, die nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ zulässig ist, erheblich ändern. Diese Änderung entspricht jedoch sowohl der innerstädtischen Lage wie auch der besonderen Bedeutung des Standortes als zentralem Umsteigepunkt in der Kreisstadt Bergheim.

2.2 Entwicklungsprognose des Umweltzustandes

2.2.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit der Realisierung des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ sind voraussichtlich die vorgenannten Umweltauswirkungen verbunden. Durch die beschriebenen Kompensationsmaßnahmen können die negativen Umweltauswirkungen minimiert werden, sodass keine wesentlichen verbleibenden Risiken für die Schutzgüter zu erwarten sind. Unter Berücksichtigung und Realisierung der genannten Maßnahmen entstehen nach dem derzeitigen Kenntnisstand keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

2.2.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Verzicht auf die Planung gilt der Bebauungsplan Nr. 159/Bm fort. Da dieser Bebauungsplan durch sehr konkrete Festsetzungen kaum Flexibilität bietet, würde sich die Nutzung der Flächen voraussichtlich nicht wesentlich ändern. Das nicht mehr genutzte Betriebsgelände der RVK Regionalverkehr Köln GmbH im südwestlichen Plangebiet ist als Sondergebiet ‚Omnibus-Betriebshof‘ festgesetzt und kann deswegen ohne Aufgabe der Festsetzung keiner neuen Nutzung zugeführt werden. Aufgrund der Verortung des zentralen Busbahnhofes im nördlichen Plangebiet an der Kölner Straße und den detaillierten Grünfestsetzungen im Süden, die den Standort der Park+Ride-Flächen vorgeben, wäre eine Neuordnung der Verkehrsflächen zur besseren Verknüpfung von Bus und Bahn auf Grundlage des bestehenden Bebauungsplanes nicht möglich.

Ebenso bietet der bestehende Bebauungsplan nicht die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums. Das Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Bergheim stellt für verschiedene Sortimente Angebotsdefizite innerhalb der Stadt heraus. Würde keine Erweiterung bzw. Verbesserung des Angebots erfolgen, würde weiterhin die Abwanderung von Kaufkraft in die umliegenden Städte bestehen bleiben.

2.3 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

2.3.1 Standort

Die Festsetzungen der Bahnfläche, der bus- und bahnhofsbezogenen Verkehrsflächen (Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Zentraler Busbahnhof‘, ‚oberirdisches Parkbauwerk‘ und ‚Parkplatz‘) sowie des Sondergebietes mit der Zweckbestimmung ‚Einkaufs- und Dienstleistungszentrum‘ stehen im direkten Zusammenhang mit dem Standort, sodass eine Betrachtung von alternativen Standorten für die Planung entfällt.

Das Areal des Bahnhofes in Bergheim ist bereits anthropogen überformt. Für die Realisierung eines Einzelhandelsstandortes in isolierter Lage würden voraussichtlich zusätzliche Flächen neu in Anspruch genommen werden. Dies würde der Zielsetzung eines schonenden Umganges mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB entgegenstehen. Zudem würden sich wahrscheinlich durch die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen außerhalb bestehender Einzelhandelslagen im Stadtzentrum negative Auswirkungen auf bestehende Einzelhandelsbetriebe ergeben. Die Lage des Bahnhofes Bergheims innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches Hauptzentrum bietet die ideale Voraussetzung zur Ergänzung des bestehenden Angebotes und somit zur Stärkung der Bergheimer Innenstadt.

2.3.2 Planinhalt

Die Kreisstadt Bergheim hat im Vorverfahren drei Investoren ausgewählt, um Ideen für das Bahnhofsareal zu entwickeln und diese in einer nicht öffentlichen Informationsveranstaltung für die Fraktionen im Rat am 26. März 2015 vorzustellen. Die Konzepte erfolgten auf Grundlage einiger Eckpunkte, die durch verschiedene Bürgerbeteili-

gungsverfahren und der verwaltungsinternen Projektgruppe Innenstadt vorgegeben wurden und aus denen die grundlegenden Ideen und Vorstellungen für die Entwicklung am Bahnhof hervorgehen. Nach der Vorstellung der Ideen wurde vom Bergheimer Stadtrat in seiner Sitzung am 27.04.2015 der Verkauf des Bahnhofsgeländes an einen Investor beschlossen. Das Konzept entspricht der städtebaulichen Zielsetzung hinsichtlich der Entwicklung des Bahnhofsareals der Kreisstadt Bergheim, welche sich im Rahmen der Bürgerbeteiligung ergeben hat.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Grundlagen und technische Verfahren

Zur Beurteilung der Umweltbelange wurde auf folgende Stellungnahmen und Gutachten zurückgegriffen:

- Aktualisierung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages zum Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘, Büro RaumPlan, Aachen, April 2019
- Artenschutzprüfung (ASP II), Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘, Kölner Büro für Faunistik, Köln, August 2016
- Artenschutzrechtliche Prüfung – Heutige Einschätzung Projekt Bebauungsplan Nr. 277/Bm, Kölner Büro für Faunistik, Köln, Februar 2019
- Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Bahnhofsareal, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, Mai 2019
- Schalltechnisches Prognosegutachten für den Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘, Ingenieurbüro Graner + Partner GmbH, Bergisch Gladbach, Mai 2019
- ‚Konzept Bahnhof Bergheim – Busbahnhof und P+R-Plätze‘, Ingenieurbüro ‚Schwietering - Verkehrstechnik und Straßenplanung‘, Aachen, Januar 2017
- Ergänzte Fassung zur Verträglichkeitsuntersuchung zur Einzelhandelsentwicklung im Bereich Bahnhof Bergheim, CIMA Beratung + Management GmbH, Köln, Dezember 2016, überarbeitete Fassung, März 2019
- Altlastenuntersuchung, Dr. Spoerer & Dr. Hausmann Beratungsgesellschaft mbH, Elsdorf, Januar 2017
- Boden- und hydrogeologische Untersuchungen im Bereich des Bahnhofs und des ZOB Bergheim, Dr. Spoerer & Dr. Hausmann Beratungsgesellschaft mbH, Elsdorf, Januar 2017
- Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘, Ergänzende Stellungnahme zum Gutachten vom 10.01.2017, Dr. Spoerer & Dr. Hausmann Beratungsgesellschaft mbH, Elsdorf Dezember 2018
- Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ in Bergheim, Peutz Consult, April 2019
- Stellungnahme Peutz Consult zu aktualisierten Verkehrszahlen, Peutz Consult, 07. Mai 2019

3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Der Zeitpunkt der Überprüfung der Realisierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen u.a. auf den öffentlichen Grünflächen und auf externen Flächen ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Innerhalb der Umweltprüfung haben sich keine Hinweise ergeben, dass innerhalb der Planrealisierung Umweltfolgen auftreten könnten, die im Umweltbericht nicht erfasst wurden.

3.3 Zusammenfassung

Durch das Bebauungsplanverfahren sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, den Bereich des Bergheimer Bahnhofs entsprechend seiner prädestinierten Lage innerhalb des städtebaulichen Zusammenhangs aufzuwerten und hier eine geordnete städtebauliche Entwicklung einzuleiten. Zur Stärkung der Bergheimer Innenstadt soll die Ansiedlung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums mit qualifizierten Einzelhandelsbetrieben ermöglicht werden.

Da es sich bei dem Plangebiet um ein anthropogen überformtes Areal mit überwiegend bereits versiegelten Flächen handelt, sind insgesamt durch die Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ keine erheblichen Auswirkung auf die unterschiedlichen Schutzgüter zu erwarten.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter Berücksichtigung eines anerkannten Beurteilungsmaßstabes bewertet. Der landschaftsökologische Eingriff wird durch Anlage von öffentlichen Grünflächen, Baumanpflanzungen und der Festsetzung einer Dachbegrünung zu einem geringen Teil innerhalb des Plangebietes ausgeglichen. Zum Ausgleich der übrigen Wertpunkte sind externe Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Diese sollen auf der externen Kompensationsfläche Nr. 1.8.1 (Gemarkung Quadrath-Ichendorf, Flur 16, Flurstück 139; Erstaufforstung von Auewald auf Acker) umgesetzt werden.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung einzelner Umweltauswirkungen werden bezogen auf die jeweiligen Schutzgüter im Umweltbericht aufgeführt. Die genannten Maßnahmen führen zum Ausgleich der Umweltauswirkungen, sodass nach Realisierung in der Gesamtheit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.