Begründung mit Umweltbericht

I. BEGRÜNDUNG GEMÄSS § 5 (5) BauGB

1. Lage und Darstellung im heutigen Flächennutzungsplan

Der Bereich der 145. Flächennutzungsplanänderung liegt am östlichen Rand des Stadtzentrums der Kreisstadt Bergheim zwischen der Bahnstrecke im Norden und der Zeppelinstraße im Südwesten. Im Nordwesten wird die bestehende Stichstraße in der ganzen Länge in den Geltungsbereich einbezogen. Im Südosten grenzt der Änderungsbereich an die Talstraße. Die Gesamtgröße des Änderungsbereiches beträgt 1,22 ha.

Der Änderungsbereich umfasst die Bestandsbebauung an der Talstraße und an der Zeppelinstraße. Im nordwestlichen Abschnitt des Änderungsbereiches befindet sich aktuell eine P+R-Parkplatzanlage, die von der Zeppelinstraße aus über die vorhandene Stichstraße entlang der westlichen Grenze des Änderungsbereiches erschlossen wird.

Die P+R-Parkplatzanlage weist heute 113 Stellplätze auf und ist im Nordosten mit einem bestehenden Fuß- und Radweg parallel zum Bahndamm sowohl mit der Talstraße als auch mit der Unterführung Richtung Kölner Straße verknüpft.

Der Änderungsbereich wird im heutigen Flächennutzungsplan der Kreisstadt Bergheim als gemischte Baufläche dargestellt. Die nordwestlich, südwestlich und südöstlich angrenzenden Flächen werden als Wohnbauflächen dargestellt. Nördlich schließen sich Flächen für Bahnanlagen an.

2. Ziele der Landesplanung

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, stellt den Änderungsbereich als ‚Allgemeinen Siedlungsbereich‘ (ASB) dar. Nördlich angrenzend werden Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt.

3. Ziel und Zweck der Planung

Durch das Angebot von P+R-Parkplätzen im Bereich des Bahnhofpunktes Bergheim soll ein Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs geleistet und der Pendler dazu animiert werden, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, um seinen Arbeitsplatz zu erreichen. Gleichzeitig wird damit der Bahnhofpunkt Bergheim aufgewertet und die Nutzung des im Bau befindlichen Einkaufs- und Dienstleistungszentrums unterstützt.

Die im Bereich des Bahnhofpunktes Bergheim vorhandene Park + Ride-Anlage umfasste inkl. Behindertenparkplätze vor Realisierung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums ca. 284 Parkplätze. Eine verwaltungsseitige Überprüfung der Nutzung der Parkflächen im Jahr 2016 ergab, dass ca. 180 Parkplätze durch Bus- und Bahnnutzer genutzt wurden. Auf den übrigen Stellplätzen parkten

in erster Linie Mitarbeiter umliegender Betriebe. Durch die Aufgabe des RVK-Geländes wurden zahlreiche Stellplätze nicht mehr von deren Mitarbeiter genutzt.

Das neue Konzept für den Bahnhofsteil sieht die Unterbringung von ca. 235 Stellplätzen im Umfeld des Bahnhofs und der Bergheimer Innenstadt vor. Ca. 135 Stellplätze für die Park + Ride Nutzung sollen dabei auf zwei Flächen nördlich und südlich der Bahnlinie mit fußläufiger Anbindung an den DB-Haltepunkt und den zentralen Busbahnhof errichtet werden. Die erste Fläche befindet sich östlich des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums nördlich der Bahnstrecke. Für die zweite Fläche bietet sich das Grundstück im Bereich der Zeppelinstraße südlich der Bahnstrecke an. Aufgrund der Absicht der Bahn AG, die Strecke als S-Bahnstrecke auszubauen, ist beabsichtigt, die bereits ebenerdig vorhandene Park + Ride-Anlage durch Aufstockung auszubauen und hier insgesamt ca. 153 Stellplätze anzubieten. Damit erhöht sich die Anzahl gegenüber dem heutigen Stand um ca. 40 Stellplätze.

Das städtebauliche Konzept sieht im nördlichen Teil des Änderungsbereiches die Realisierung eines Parkbauwerkes in Form einer eingeschossigen Großgarage mit Parkdeck vor.

Die bisher als gemischte Bauflächen dargestellten Flächen innerhalb des Änderungsbereiches sollen zukünftig wie folgt dargestellt werden:

- Darstellung der gesamten Flächen als Wohnbauflächen
- Kennzeichnung des Standortes einer Park + Ride-Fläche ohne Flächendarstellung.

4. Erforderlichkeit der Planung

Die Erforderlichkeit der Park + Ride-Fläche ergibt sich insbesondere aus der zunehmenden Bedeutung des Haltepunktes Bergheim. Diese Bedeutung wird zusätzlich gestärkt durch die Absicht der Bahn AG, die Strecke als S-Bahnstrecke auszubauen, und durch die Realisierung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums an diesem Standort. Aufgrund der notwendigen Nähe zum Bahnhofsteil scheidet alternative Standorte für Park + Ride-Flächen aus.

Um das verträgliche Nebeneinander von Parkbauwerk und Wohnen zu gewährleisten, wird die angrenzende Bestandsbebauung in den Änderungsbereich einbezogen. Die bisher als gemischte Bauflächen dargestellten Bereiche sollen entsprechend des heutigen Bestandes zukünftig als Wohnbauflächen dargestellt werden.

5. Erschließung

Die Zufahrt zur zukünftigen Park + Ride-Fläche soll über die vorhandene Stichstraße erfolgen, die innerhalb des Kurvenverlaufes in die Zeppelinstraße mündet.

Zur Überprüfung der zukünftigen Verkehrssituation wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Gemäß dieser Untersuchung ist das Vorhaben in der geplanten Form grundsätzlich umsetzbar. Das Vorhaben erzeugt bei voller Auslastung des Parkbauwerkes täglich 300 Kfz-Fahrten zusätzlich im Vergleich zum Ist-Zustand. Die Verkehrsstärken im Umfeld des Vorhabens bleiben in den Spitzenstunden auch mit dem Vorhaben unter dem für Sammelstraßen zulässigen Wert von 800 Kfz/h. Außerhalb der Spitzenstunden liegen die zukünftigen Verkehrsstärken deutlich darunter. Die zukünftigen Verkehrsstärken sind somit auch mit der Verkehrszunahme durch das geplante Vorhaben umweltverträglich.

Die umliegenden Knoten bleiben auch mit den zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen leistungsfähig, zumal beabsichtigt ist, den Knoten Chaunyring/Südweststraße in einen Kreisverkehrsplatz umzubauen.

6. Immissionsschutz

Zur Überprüfung der Lärmimmissionen, die von dem geplanten Parkbauwerk ausgehen können, wurde ein schalltechnisches Fachgutachten erstellt. Dafür wurden insgesamt 5 Immissionspunkte innerhalb der angrenzenden Allgemeinen Wohngebiete betrachtet. Grundsätzlich sind alle auf öffentlichen Verkehrsflächen stattfindenden Vorgänge nach der 16. BImSchV zu beurteilen, somit auch das geplante Parkbauwerk. An dem DRK Alten- und Pflegeheim werden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts, an der Wohnbebauung Grenzwerte von 59 dB(A) tags und von 49 dB(A) nachts berücksichtigt. Die Verkehrsbewegungen werden entsprechend der Verkehrsuntersuchung angenommen. Dabei wird von einer 100 %-Auslastung ausgegangen. Des Weiteren wird angenommen, dass 2/3 der Pkw-Bewegungen auf der unteren Ebene und 1/3 auf der oberen Ebene stattfinden. Nachts wird davon ausgegangen, dass nahezu alle Bewegungen auf der weitgehend leeren unteren Ebene stattfinden werden.

Auf der Basis der Planunterlagen wurde ein digitales Geländemodell erstellt, in dem die für die Immissionssituation relevanten Schallquellen unter Berücksichtigung ihrer akustischen Eigenschaften nachgebildet wurden. Abschirmungen, Teilabschirmungen und Reflexionen wurden entsprechend dem Stand der Technik exakt berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte sowohl tags als auch nachts in allen Fällen deutlich unterschritten werden. Somit sind keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich. Eine Beeinträchtigung der benachbarten Wohnbebauung kann durch das Vorhaben ‚Parkbauwerk‘ ausgeschlossen werden.

7. Artenschutz

(Wird nach Vorlage der Artenschutzvorprüfung zur Offenlage ergänzt.)

8. Sonstige umweltschützende Belange

Für die Belange des Umweltschutzes wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter auf der Ebene des Flächennutzungsplanes ermittelt werden. Die Auswirkungen werden in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht ist Bestandteil dieser Begründung.

Die konkreten Auswirkungen auf den Naturhaushalt werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bilanziert.

II. UMWELTBERICHT

(Wird zur Offenlage ergänzt.)