

## B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan 06.09 - Parkplatz "Rheindorfer Acker"

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) vom 08.12.1986 (BGBI. I S. 2253)

### 1.0 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Schwadorf, Flur 1 und Badorf Flur 4 und wird wie folgt umgrenzt:

Im Norden: Von der Straße An Hornsgarten bis zur Autobahnunterführung, nördl. Parzellengrenzen Badorf, Flur 1 Nr. 212 und 465 bis zur Stadtbahn,

Im Osten: westlich der Trasse der Stadtbahnlinie 18 entlang der Flurgrenze Badorf/Schwadorf nach Süden bis zu konstruierter Verlängerung der Parzellengrenze Flur 1 Nr. 68 und 233, weiter südlich verlaufend auf der Ostseite der Parzelle der Stadtbahn (94/95) bis zur Stadtgrenze Bornheim,

Im Süden: von der Stadtgrenze Brühl/Bornheim gleichzeitig Kreisgrenze,

Im Westen: von der Stadt-/Kreisgrenze Richtung Norden (Alte Bonnstraße) bis zur Verschwenkung der Kreisgrenze auf der westl. Seite der L 183, westl. Grenze der Parzellen 456, 317, 455, 452 (Unterführung A 553), 458, von der nördl. Spitze auf die östl. Seite der L 183 (konstruierte Linie), entlang der östlichen Grenze, Parzelle 473, 479 und 463 alle Flur 4 bis an Hornsgarten (Nordseite).

### 2.0 Planungs- und Rechtsgrundlagen

#### 2.1 Flächennutzungsplan (FNP)

Der FNP (11.07.1973) weist das Plangebiet südlich der A 553 als landwirtschaftliche, nördlich als Wohnbaufläche mit einem Grünstreifen zur Autobahn hin aus. Im Parallelverfahren zu dem B-Plan 06.09 erfolgt die 23. Änderung des FNP mit der Ausweisung Sondergebiet, Parkplätze Freizeitpark.

#### 2.2 Bebauungsplan 25 I (nördl. A 553)

V. g. B-Plan weist zum größten Teil landwirtschaftliche Flächen, im nordwestlichen Zipfel allgemeines Wohngebiet aus. Hier erfolgt eine Überplanung und Neufestsetzung im laufenden Verfahren.

...

### 2.3 Gebietsentwicklungsplan (GEP)

Der GEP weist für den B-Plan 06.09 landwirtschaftliche Flächen aus. Gleichzeitig ist das Ph.-Land als Freizeit- und Erholungsschwerpunkt festgeschrieben mit der Maßgabe zur weitergehenden Sicherung und Entwicklung.

### 2.4 Landschaftsplan 8

Der Landschaftsplan 8 - Rheinterrassen - beinhaltet das Ziel zur Anreicherung der Landschaft etc. einschließlich einzelner materieller Festsetzungen. Im Zuge des landschaftspflegerischen Begleitplanes wird dieser Zielsetzung in Form von Ausgleichsmaßnahmen (Bachrenaturierung/bepflanzte Wallaufschüttung/Überkronung der Parkflächen etc.) massiv Rechnung getragen.

### 3.0 Planungserfordernis/Planungsziele

#### 3.1. Historie

Seit Mitte der 80er Jahre hat die Entwicklung des Freizeitparkes Phantasialand dazu geführt, daß der Besucher- bzw. Individualverkehr im unmittelbaren Bereich des Parkes selber nicht mehr aufzufangen war, zumal 1989 wesentliche Teile des Parkplatzangebotes zugunsten des ausgewiesenen Landschaftsschutzes im Rahmen des Landschaftsplanes aufgegeben werden mußten, so daß zentral heute noch ungefähr 3.720 Parkplätze zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang wurde in den letzten Jahren die Zu- und Abfahrtsproblematik an sogenannten Spitzentagen immer größer, so daß die Stadt sich aufgrund der verkehrlichen Belange dem gesetzlichen Planungserfordernis nicht mehr entziehen konnte.

Die Verkehrsabwicklung Phantasialand funktionierte in den Jahren '89 - '92 nur, weil in Brühl-Ost auf dem ehemaligen Zuckerfabriksgelände ein dezentraler Ausweichparkplatz von ca. 1400 Parkplätzen (1991/1992) zur Verfügung stand, der über einen privaten Bus-Shuttle den Freizeitpark bediente.

1990 wurde durch die öffentliche Hand ein Gutachten an das Planerbüro Südstadt Köln vergeben zur Entwicklung eines Verkehrskonzeptes "Phantasialand", nachdem zuvor seitens der Fachplanungsträger und zuständigen Behörden keine Lösung gefunden wurde.

Dieses Gutachten mit entsprechenden Empfehlungen und Handlungsstrategien zur verkehrlichen Anbindung avisierte in einem 3-stufigen Konzept, das teilweise schon umgesetzt ist, für 1992 den erforderlichen Bau der dezentralen Stellplatzanlage "Am Rheindorfer Acker" mit den dazugehörigen Erschließungseinrichtungen.

Schon im Vorfeld am 10.09.1990 hat der Rat mit "Aufstellungsbeschlüssen" zum Bebauungsplan 06.09 und 06.05 (Teil I und II) den Willen bekundet, späteren gutachterlichen Empfehlungen zu folgen und diese planungsrechtlich abzusichern.

Mitte/Ende 1991 wurde das bisher tätige Büro mit der weiteren technischen Begutachtung und Ausarbeitung der Detailplanung der Parkplatzanlage "Am Rheindorfer Acker" in Verbindung mit einer Umweltverträglichkeitsstudie durch ein Büro für Freiraum-Planung beauftragt. Diese Planungen dienten als Grundlage für die weiteren Bauleitplanverfahren und werden als landschaftpflegerischer Begleitplan in die Rechtsetzung einfließen.

### 3.2 Planungsgrundlagen-/konzept

#### 3.2.1 Verkehrsgutachterliche Aussagen (Basis)

Als Kernaussage des ersten Grundsatz-Gutachtens (1990 Büro Südstadt) ist festzustellen, daß über das bestehende Verkehrsnetz während der Spitzenstunden vormittags und nachmittags, insbesondere an den Knotenpunkten BAB 553/Phantasialandstraße und Phantasialandstraße/Berggeiststraße maximal 5.000 Kfz in den Spitzenstunden auf die zentralen Parkplätze am Phantasialand geführt werden könnten, ohne daß gravierende Rückstaus auftreten. Desweiteren ist es erforderlich, bestimmte Rahmenbedingungen wie den 3-spurigen Ausbau der Phantasialandstraße, die Signalisierung des Lingsabbiegers aus Köln kommend im Knotenpunkt A 553/L 194 und den freifließenden Rechtsabbieger aus Bliesheim kommend über die Brücke (3-spurig) gegebenenfalls zu realisieren. An Spitzentagen über 5.000 Pkw's ist darüber hinaus die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erreicht, da der Knotenpunkt Berggeiststraße/L 194 (Phantasialandstraße nach Ausbau der vor beschriebenen Maßnahmen eine max. Leistungsfähigkeit von ca. 1.500 Kfz/h (08.00 - 12.00 Uhr) besitzen wird.

Im Rahmen des v.g. Gutachtens sind mit den verschiedenen Fachplanungsträgern zumindest zwei Alternativen erwogen worden, die theoretisch eine zentrale Kapazitätserhöhung der Stellplätze (über 5.000) am Phantasialand zur Folge gehabt hätten:

- Behelfsabfahrt A 553/Berggeiststraße
- Zufahrtsstelle zum Ph.-Land aus Richtung Bliesheim über B-Süd, freifließender Rechtsabbieger über die Autobahnbrücke, parallel zur A 553 östl. zur Berggeiststraße (Privatstraße).

In beiden Fällen haben die Aufsichtsbehörden RABA-Köln/Ministerium und Höhere Landschaftsbehörde den Belangen der Autobahnsystematik bzw. des Naturschutzes Vorrang eingeräumt.

Aus vorgenannten Gründen und unter dem Prognosegesichtspunkt, daß entsprechend der Vergangenheit auch in der Zukunft an Spitzentagen mehr als 5.000 Kfz das Phantasialand anfahren werden, hat der Gutachter die dezentrale Stellplatzanlage "Rheindorfer Acker" empfohlen, da an diesem Standort bestimmte Voraussetzungen und Verträglichkeiten gegeben sind.

Der Standort "Rheindorfer Acker" hat sich langfristig unter verschiedenen Kriterien aus 11 untersuchten Standorten herauskristallisiert. Unabhängig von logistischen Abhängigkeiten handelte es sich um folgende Standorte:

- Renault Gelände - nicht verfügbar
- Eisenwerk Parkplatz - belegt
- Fa. Horst (Wesseling) - nicht verfügbar (Nachbargemeinde)
- Fa. Pohlig (Wesseling) - nicht verfügbar (Nachbargemeinde)
- ehemalige Zuckerfabrik Brühl - kurzfristig verfügbar
- Polizeikaserne Brühl - belegt
- Schulzentrum Süd - keine Kapazität
  
- Kiesgrube Weilerswist (Weilerswist) - Landschaftsschutz (Nachbargemeinde)
- "Bliesheimer Kreuz" (Erftstadt) - Landschaftsschutz (Nachbargemeinde)
- Flächen Engeldorfer Weg - Landwirtschaft
- "Rheindorfer Acker" - Landwirtschaft

Aus betrieblichen, planungsrechtlichen, verkehrstechnischen, liegenschaftlichen oder Kapazitätsgründen waren alle Standorte kurz- bis mittelfristig, mit Ausnahme der "Zuckerfabrik", nicht verfügbar.

Darüber hinaus waren aber schon alleine unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit insbesondere langfristig logistische Gründe dafür ausschlaggebend, daß der präferierte Standort aufgrund der Nähe und der Verkehrsanbindung zum Phantasialand von den Gutachtern vorgeschlagen wurde.

Hierzu ist auszuführen, daß erstens für den motorisierten Besucher die Akzeptanz eines dezentralen Parkplatzes gewährleistet sein muß. Hierbei steigt in zunehmendem Maße die Annahme eines solchen Angebotes im Verhältnis zur abnehmenden Entfernung. Dies gilt insbesondere für die "Stammkunden" (mehrere Besuche), die einen großen, wenn nicht überwiegenden Teil der Besucher ausmachen und bei größerem "Suchaufwand" sich der Verkehrslenkung generell entziehen.

Zweitens gilt es die Position des ÖPNV (Bus/Schiene) weiterzuentwickeln, indem eine Verknüpfung des Bus-Shuttles Phantasialand mit der Stadtbahnlinie (18) erreicht wird. Dies ist lediglich an dem Standort "Rheindorfer Acker"/Haltestelle Schwadorf möglich in Verbindung mit der Buslinie 706.

Zum Dritten ist die ökonomische Verhältnismäßigkeit zu beachten, da es darum geht an einer begrenzten Anzahl von "Spitzentagen" in kürzester Zeit verhältnismäßig große Mengen von Besuchern zu transportieren.

...

Dieser Aufwand sei an folgendem Rechenexempel einmal anhaltsmäßig dargestellt, ohne alle Imponderabilien berücksichtigen zu können:

Bei angenommenen 7 Minuten Fahrtzeit ergeben sich aufgrund der Wartezeiten pro Bus (100 Pers.) 20 Min. Umlaufzeit Schwadorf-Freizeitpark über die Autobahn. In der Spitzenstunde (ca. 1.400 Kfz) ergibt sich ein Transportbedarf (Bus) bei 3,8 Pers./Kfz und 700 Kfz/h (50 % dezentral) von ungefähr 2.700 Besuchern. Daraus errechnet sich ein Fahrzeugpark von 9 Bussen, der gemessen an der Saison '92 an max. 24 Tagen und gleichzeitig nur an wenigen Tagesstunden fahren würde. Eine kurzfristige Anmietung, gerade in den Morgenstunden (Schul- u. Berufsverkehr) dürfe schwierig sein, so daß ein umfangreicher Wagenpark vorgehalten werden muß.

Mit zunehmender Entfernung eines dezentralen Parkplatzes wird somit die Wirtschaftlichkeit ebenso wie die Akzeptanz überstrapaziert und stellt den Bus-Shuttle infrage.

Viertens spiegeln die gefahrenen Bus-km sowohl einen ökologischen Aspekt aufgrund der Summierung der Schadstoffe dar, ebenso wie die Lärmimmissionen bezogen auf die tangierten Wohngebiete (Busroute über L 183/L 194). Anhand eines Rechenbeipieles können die Dimensionen aufgezeigt werden:

Hin- und Rückfahrt Ph.-Land/Rheind. Acker:

über A 553	ca. 8 km
über L 183/L 194	ca. 10 km

Hin- und Rückfahrt Ph.-Land/Zuckerfabrik:

über A 553	ca. 13 km
über K7/L 183/L 194	ca. 20 km

Bei einem Busumlauf können sich je nach festzusetzender Fahrtroute Unterschiede zwischen 5 bis 10 km Streckenverlängerung pro Umlauf ergeben.

Aus vorgenannten Gründen (Logistik, Ökonomie, Ökologie) bietet sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeit (Nutzung nur an Spitzentagen) keine funktionstüchtige Alternative zum "Rheindorfer Acker" an.

### 3.2.2 Verkehrskonzept (ruhender und fließender Verkehr)

#### 3.2.2.1 Parkplätze (Größe und Organisation)

Zur Zeit befinden sich am Phantasialand zentral ca. 3720 Stellplätze ohne Bus- bzw. Bediensteten-Parkplätze. Auf dem Ausweichgelände "Zuckerfabrik" wurden in der Regel 1.400 Stellplätze max. genutzt, so daß sich ein Status quo von ca. 5.120 Parkplätzen ergab. 1993 entfällt dieser Ausweichparkplatz und wird ersetzt durch eine temporäre Parkplatznutzung (1993) im Landschaftsschutzgebiet im Zuge einer Befreiung gemäß § 69 Landschaftsgesetz

Von daher drängt die Realisierung des Parkplatzes "Rheindorfer Acker".

Die Entwicklung der künftigen Verkehrssituation (Individualverkehr) Ph.-Land-spezifisch ist sehr schwer vorauszusehen, da sie von Faktoren abhängig ist, die entweder überhaupt nicht statistisch einzustellen sind oder sich kurzfristig ändern können:

- Allgemeine ökonomische Wirtschaftsentwicklungen
- Die Frequentierung des Phantasialandes ist maßgeblich von der Wettersituation abhängig. In gewissem Umfang tragen die "Überdachten" Attraktionen allerdings immer mehr dazu bei, daß auch an schlechten Wassertagen die Attraktivität weniger leidet.
- Der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Besucher-Pkw's beträgt seit 1989 3,8 Per./Kfz und ist somit im Gegensatz zu anderen Freizeitparks relativ hoch. Eine Abnahme ist nicht unwahrscheinlich.
- Das Freizeitverhalten der Bürger dürfte in einem nicht unerheblichem Maße von allgemeinen wirtschaftlichen Tendenzen abhängig sein, die nicht vorauszusehen sind. Darüber hinaus muß angenommen werden, daß das allg. Freizeitverhalten, gerade was die Wochenenderholung angeht, nach wie vor zur Mobilität hin tendiert.
- Das Ph.-Land versucht über die privaten Bus- und Reiseunternehmen die Besucher vom Pkw wegzubringen, so daß an bestimmten Tagen immerhin ein Anteil von ca. 10 - 15 % der Besucher (1992 = 13,6%/287.000 Bes./7.601 Busse) auf den privaten Buscharter entfällt. Mit Hilfe von gezielten Werbemaßnahmen können somit die besucherstarken Tage, insbesondere in der Hauptsaison, entzerrt werden.
- Die Beeinflussung des Phantasialandes durch Konkurrenzunternehmen in der näheren und weiteren Umgebung ist mit Sicherheit gegeben, größenordnungsmäßig aber kaum beweisbar.
- Die Konstellation der in- und ausländischen Ferientermine stellt eine ganz wesentliche Komponente für die "Spitzentage" dar.
- Das Ph.-Land versucht zeitlich und räumlich gezielt über die Werbung die Besucherspitzen zu entzerren.
- Im absoluten Spitzenjahr 1991 verzeichnete das Phantasialand 2,5 Mio Besucher, 1992 waren es nur noch 2,1 Mio Besucher (- 400.000 Pers.)
- Die Entwicklung des Öffentlichen Nah- und Fernverkehrs wird und soll weitergehend (Kombi-Ticket/Stadtbahnhaltestelle

B.-Schwadorf/Bus-Shuttle) aktiviert und attraktiviert werden.

Dieser Förderung sind voraussichtlich jedoch Grenzen gesetzt, da mit zunehmender Anreisedauer die Akzeptanz schwinden dürfte. Für den regionalen Nahverkehr im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) dürften die Zahlen noch zu steigern sein. In Verbindung mit den Eintrittskarten (Kombi-Ticket) konnten 1992 über den Verkehrsverbund (VRS) ca. 82.000 über die DB 10.600 Besucher festgestellt werden. Die Besucher ohne Kombi-Ticket sind nicht festgestellt und addieren sich in unbekannter Höhe. Die Anreisestatistik (1989) zeigt, daß über 50 % der Besucher mit dem Pkw aus NRW, ca. 10 % aus Rheinland-Pfalz, ca. 10 % aus Hessen, ca. 20 % aus den Benelux-Ländern anreisten. Eine tlw. Verschiebung hat sich mit der Öffnung der Ostländer und der Eröffnung von Disney-World bei Paris ergeben.

- Die Trendentwicklung (zentral Phantasialand) der vergangenen Jahre sieht folgendermaßen aus:

1988	- 56	Spitzentage	über 3.500 Pkw	/davon	15 x	über 5.000				
										Pkw
1989	- 34	"	"	"	"	"	10 x	"	"	"
1990	- 47	"	"	"	"	"	10 x	"	"	"
1991	- 66	"	"	"	"	"	22 x	"	"	"
1992	- 30	"	"	"	"	"	4 x	"	"	"

In den Jahren 1990 - 1992 fand auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik folgender Trend statt:

1990	- 41	Belegungstage	/ 14	Tage	über 1000 Pkw	/ Spitzentag	
							1.600 Pkw
1991	- 36	"	/ 32	"	"	"	Spitzentag
							2.012 Pkw
1992	- 24	"	/ 14	"	"	"	Spitzentag
							1.312 Pkw

Die vorliegenden Zahlen basieren auf den offiziellen Erhebungen des Phantasialandes.

Aus vorgenannten Gründen wird mit dem Planungshorizont 1996 seitens der Gutachter (1992) von folgender Prognose ausgegangen (1989 Basis/vorliegende Zählung):

Zunahme des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs  
von 1989 bis 1991 um 5 % ( Fortschreibung Zähl-  
jahr/Fertigstellung Gutachten) und  
von 1991 bis 1996 um 10 %

Zunahme des Veranstaltungsverkehrs  
von 1989 bis 1991 um 5 % (Fortschreibung) und  
von 1991 bis 1996 um 15 %.

Hierbei wurde aus dem Basisjahr 1989 die "Mittlere Spitzenbelastung" von ca. 5.000 Stellplätzen zugrundegelegt, multipliziert mit den bundesweit prognostizierten Zunahmefaktoren (Veranstaltungsverkehr)  $1,05 \times 1,15 = 20 \%$ , so daß sich eine Spitzenbelastung von ca. 6.000 erforderlichen Stellplätzen errechnet zuzüglich einer Betriebsreserve von einigen hundert Parkplätzen im Zuge einer Wechselwegweisung (Überlaufreserve) zwischen zentraler und dezentraler Anlage.

Unter Abwägung der verkehrstechnischen, ökonomischen und ökologischen Daten und Fakten, die nachfolgend im einzelnen noch weitergehend untersucht und gewichtet sind, begründet sich folgendes Konzept:

Vorhanden	ca. 3.720 zentrale Stellplätze
planungsrechtl. abgesichert	ca. 280 zentrale Stellplätze (Privatgrundstück/nicht aus- gebaut)
geplantes Parkdeck	ca. 1.000 zentrale Stellplätze (Aufstockung Parkplatz Haupteingang)
<hr/>	
zentral ca. 5.000 Stellplätze	

Dezentral sind somit ca. 1.500 Stellplätze im Plangebiet des B-Planes 06.09 zu fixieren.

Die zusätzlich auszuweisenden 1.000 zentralen Stellplätze stellen im Rahmen der Verhältnismäßigkeit keine unverträgliche Belastung des Erholungsgebietes im Nahbereich des Phantasialandes dar, bzw. beeinträchtigen den Erholungswert nachhaltig, insbesondere da es sich nur um saisonale Nutzungen handelt.

Gleichzeitig wird mit den 1000 - 1500 Stellplätzen am "Rheindorfer Acker" die ökonomische und verkehrstechnische Verhältnismäßigkeit sichergestellt, ohne daß die Wohnbevölkerung in Schwadorf über ein objektives Richtmaß hinaus beeinträchtigt würde.

### 3.2.2.2 Verkehrslenkung "Rheindorfer Acker"

1991/92 wurde seitens des Gutachters die Verkehrsanbindung des dezentralen Parkplatzes untersucht.

Unter mehreren Alternativen kristallisierte sich letztendlich unter Einbeziehung der überregionalen Straßenbaulastträger folgende Anbindung heraus:

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit die Parkierungsanlage über das klassifizierte Netz (L183/A 553) anzufahren, wobei die Autobahnverkehre nahezu alleine einen Einfluß auf die Beschickung haben werden. An beiden Ab- bzw. Auffahrtsohren der Anschlußstelle Brühl-Badorf/Bornheim werden Kreisverkehre installiert, die zum einen gegenüber einer Lichtzeichenanlage eine höhere Leistungsfähigkeit besitzen und zum anderen langfristig kostengünstiger sind. Die Kreuzung A 553/L 183 im südlichen Knotenpunkt wird gleichzeitig als Unfallschwerpunkt entschärft. Städtebaulich definieren die Kreisverkehre den Ortseingang Brühl im südlichen Stadtgebiet neu.

Die Verkehre aus Richtung Bliesheimer Kreuz sollen in Form eines freifließenden Rechtsabbiegers unter der Autobahnbrücke an den Kreisverkehren vorbei über eine neue Zufahrtsstraße und die Straße An Horngarten direkt auf den Parkplatz geführt werden. Aus Richtung Köln kommend werden die Verkehre in den nördlichen Kreisverkehr eingeführt und gelangen auf der gleichen zuvor beschriebenen Zufahrtsstraße auf den Parkplatz. Die Straße An Horngarten kann zur L 183 hin als Sackgasse ausgebildet werden.

Die Ausbildung der Kreisverkehre hat zur Folge, daß aufgrund der vorhandenen Belastungen auf der Landstraße die Leistungsfähigkeitsberechnung der Gutachter eine zusätzliche Belastung der Kreisverkehre durch Phantasialandfahrzeuge in der Größenordnung von max. 620 Fahrzeugen/Stunde ermöglicht. Hierbei spielt die morgendliche Anfahrtszeit, die im Zuge einer Wechselwegweisung (zentral/dezentral) zwischen ca. 10.00 und 13.00 Uhr aufgrund der Erfahrungen eintreten dürfte, keine wesentliche Rolle. Die Leerungszeiten des Parkplatzes in den Nachmittagsstunden 18.00 - 20.00 Uhr könnten durch die Überlagerung mit den Nachmittagsspitzenstunden zu Problemen führen. Aus diesem Grunde kann es erforderlich sein, unmittelbar auf den Abfluß der Fahrzeuge auf dem Parkplatz Einfluß zu nehmen, indem entweder eine Lichtsignalgesteuerte Parkplatzausfahrt installiert wird oder der Bus-Shuttle zwischen Phantasialand und "Rheindorfer Acker" zeitlich (längere Wagenfolgen) gesteuert wird. Auch eine weitergehende Zuflußsteuerung über eine Wechselwegweisung eröffnet eine Möglichkeit. Vom Grundsatz her muß aber die Devise gelten, daß zuerst die zentralen Parkplätze am Ph.-Land beschickt werden und lediglich bei erkennbarem Vollaufen der zentralen Parkplätze eine wechselseitige Umschaltung auf den "Rheindorfer Acker" erfolgt inclusive einer max. Betriebs-/Vorlaufreserve von 500 Plätzen. Die Betriebsreserve ist so zu verstehen, daß zum Zeitpunkt X die dezentralen Parkplätze auf der A 553 angezeigt werden, wenn die Leitzentrale eine bestimmte Verkehrsentwicklung erkennt. Nachfolgend kann die Situation eintreten, daß die zentralen Parkplätze somit nicht in gänze vollgelaufen sind, da die Besucherfrequenzen sich kurzfristig ändern.

Das System einer Wechselwegweisung zwischen zentralen und dezentralen Stellplätzen wird unabhängig vom B-Plan zu planen und zu verhandeln sein. Aufgrund der Möglichkeiten, die die Gutachter

aufgezeigt haben, gilt die Zielsetzung der "Minimierung" des "Rheindorfer Ackers" und Maximierung des Phantasialandes zentral. Somit geht es nicht darum eine gleichmäßige Verteilung (zentral/dezentral) der Verkehre zu erzielen, sondern den Verkehr in den Zulaufstrecken (A 553/L 194/Berggeiststraße) flüssigzuhalten und die Rückstaufreiheit (Unfall) auf der A 553 zu gewährleisten. Das Phantasialand selber wird unabhängig von der Technik der Wechselwegweisung kaum ein Interesse haben, den Rheindorfer Acker in einer anderen Form als "Überlaufparkplatz" zu nutzen, da die Betriebskosten eines Busshuttles ganz erheblich sind. Die Parkierungsbauten am Phantasialand können gegebenenfalls gemäß § 176 BauGB durch die Gemeinde "veranlaßt" werden. Eine anderweitige Parknutzung wird planungsrechtlich ausgeschlossen. Über die Genehmigung der Buslinie werden ebenfalls Regulierungen möglich sein, die dazu führen, daß der Parkplatz unkontrolliert beschickt wird.

### 3.2.2.3 Parkplatzorganisation "Rheindorfer Acker"

Die Anlegung und Beschickung des Parkplatzes soll von Norden nach Süden erfolgen, so daß die östlich der Stadtbahn gelegene Wohnbebauung am Rheindorfer Bach auch bei Unterbelegung einen größtmöglichen Abstand erhält. Insbesondere ist parallel zur Stadtbahntrasse eine optische Abschirmungsfläche in 350 m Länge als Wallanlage ausgewiesen. Die Hauptzufahrtsstrecke sollte ebenfalls parallel zur Stadtbahn verlaufen und über die Seitenwege in Ost-West-Richtung ein Vollaufen der Parkstände ermöglichen. Die Besucher werden fußläufig zur L 183 geführt, um dort über den privaten Bus-Shuttle oder die Buslinie 706 zum Ph.-Land transportiert zu werden. Der Parkplatz wird darüber hinaus durch das Phantasialand betrieben.

Unter Bezug auf die Kapitel 3.2.2.4 und 3.2.2.1 ist davon auszugehen, daß der Parkplatz "Rheindorfer Acker" ein Überlaufparkplatz ist. Verglichen z.B. mit dem Trend der Jahre 1990 bis 1992 bzw. der Belegung der ehemaligen Zuckerfabrik als Ausweichparkplatz könnte für die Zukunft im Durchschnitt von einer max. Belegungszeit von ca. 24 - 41 Saisontagen ausgegangen werden (0 - 1.500 Pkw's). Diese gestaffelten Belegungstage würden sich mit der Realisierung der geplanten Parkplätze (ca. 1.280 Stk) zentral am Phantasialand gegebenenfalls noch reduzieren. Es ist zu konstatieren, daß die Bebauungspläne 06.05 II/06.09 im Rahmen des Planungsrechtes keine abschließende Belegungsregelung treffen können. Die Immissionsgutachten haben Ergebnisse zum Inhalt, die eine "Verträglichkeit" bei 2.300 Stellplätzen (Lärm) und 100 Belegungstagen (Luft) in jedem Fall sicherstellen.

### 3.2.2.4 ÖPNV/Bus-Shuttle/Park & Ride

Die Verknüpfung der Stadtbahnhaltestelle Brühl-Schwadorf (Linie 18) und der Buslinie 706 in Verbindung mit dem privaten Bus-Shuttle zum Phantasialand ist ein wesentlicher Baustein der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere über den VRS.

Analog der bisherigen Lösungen sollte die Buslinie 706 indirekt über das angebotene Kombi-Ticket im öffentl. Nahverkehr durch das Ph.-Land zu Spitzenzeiten gefördert werden, um einen verdichteten Takt (1992 tlw. 6 Fahrten/h) zu fahren. In Ergänzung dazu kann der private Bus-Shuttle "Rheindorfer Acker" ein ergänzendes Angebot fahren und dies gegebenenfalls nicht nur zu Spitzenzeiten. Die Gutachter haben aufgezeigt, wie eine optimale Ausgestaltung des HP Brühl-Schwadorf erfolgen kann, damit ein reibungsloses flüssiges Umsteigen Bahn/Bus gewährleistet ist. Der Ausbau des Park & Ride Parkplatzes Brühl-Schwadorf ist im Sinne der öffentlichen Versorgungsträger (HGK AG/VRS/REVG) und ermöglicht generell eine Verbesserung des Angebotes.

Die Einrichtung dieses Park & Ride Parkplatzes mit ca. 60 Plätzen ermöglicht gleichzeitig, über die heutige provisorische Lösung hinaus, dem Busverkehr eine optimale Wendemöglichkeit zu schaffen und gleichzeitig unmittelbar von der Bahn in den Bus umzusteigen. Eine zweite Haltestelle muß im Bereich der Parkplätze angeordnet werden, um für den Pkw-Besucher die fußläufige Akzeptanz zu erhöhen. Die Anbindung an das Gelände der HGK (Stadtbahn) kann in diesem Zusammenhang sichergestellt werden. Eine Doppelnutzung des Park & Ride Parkplatzes durch Phantasialand-Besucher sollte ausgeschlossen werden.

In der Zukunft muß unabhängig vom B-Planverfahren geklärt werden, ob eine Linienführung des Bus-Shuttles über die A 553 erfolgen kann oder das gemeindliche Straßennetz zu frequentieren ist. Je nach Fahrtruhete sind auch unterschiedlich zulässige Transportkapazitäten (100/200 pro Bus) zu berücksichtigen.

#### 4. Umweltverträglichkeit

##### 4.1 Landschaftspflege

Durch einen Gutachter wurde 1992 ein landschaftspflegerisches Gutachten zur Beurteilung der Auswirkungen der Parkplatzerweiterung Phantasialand gestellt. Das Gutachten umfaßte die Umweltbereiche:

- Naturlandschaft/Biotoppotential
- Boden/landwirtschaftliches Anbaupotential
- Grundwasserschutzfunktion/Grundwassergefährdung
- Freiraumnutzung und Erholungsfunktion.

In diesem Zusammenhang wurde das gesamte Lenterbachstal bzw. der Verlauf des Geildorfer Baches im Kontext untersucht und einzelne Flächen, die vom logistischen Standpunkt des Verkehrs bzw. aus Sicht des Landschaftsschutzes überhaupt für eine Parkplatznutzung infrage kamen im speziellen bewertet. Eine Wichtung der v.g. Flächen untereinander ist bewußt nicht erfolgt. Gleichzeitig wurden qualitativ/verbale Empfehlungen für mögliche Vermeidungs-/ Ausgleichmaßnahmen ausgesprochen.

Für die Flächen 6 (nördl. A 553) und 7 (südl. A 553/L 183/Stadtbahn) am "Rheindorfer Acker" wurde folgende Wichtung und Wertung ermittelt:

#### Fläche 6 und 7

#### Beurteilung der Eingriffe

Der Verlust hochwertiger Ackerböden wird als sehr starke Beeinträchtigung beurteilt und ist nicht ausgleichbar.

Die relative Grundwasserferne von mehr als 2 - 4 m (Fläche 7) läßt die Gefahr eines möglichen Schadstoffeintrages gering erscheinen.

Die intensive Ackernutzung läßt außerhalb des Feldfrüchteanbaus kaum Lebensraum für begleitende Vegetationen und Lebensraum/Habitats entwickelter Tiergemeinschaften zu. Die Freiraumqualität ist durch Straßen (Autobahn und Landstraße) und Bahnlinie eingeschränkt.

#### Mögliche Vermeidungs-/Ausgleichsmaßnahmen; Empfehlung

Zur Verringerung weiterer Belastungen der angrenzenden Siedlungsgebiete (Siedlungsgrad Geildorf, Siedlung Rheindorfer Bach) ist ein ausreichend großer Abstand zu den Freiräumen und Häusern dieser Siedlungen zu wahren.

Ein Erdwall von ca. 1,5 m Höhe kann die Distanz zu den störenden Parkplatzauswirkungen verstärken.

Ein Teil des Ackerbodens kann in Erdmieten zwischen den Parkzeilen und an den Rändern gelagert werden, so daß er bei Rückgang der "Autofahrgesellschaft" und möglicher Rückgewinnung von Kulturflächen wieder zur Verfügung steht.

Nur die Hauptzufahrt ist z. B. mit wasserdurchlässigen Betonsteinen zu befestigen, Nebenwege sollten aus Schotter- oder Tennendecken bestehen, Parkflächen aus kornstabilisierten Rasenflächen. Je 80 - 90 m<sup>2</sup> Parkplatzfläche sollte ein großkroniger Baum (z. B. Eichen-, Ahorn-, Lindenarten oder Eschen) gepflanzt werden, so daß die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die massive Pkw-Ansammlung reduziert wird.

Bestandteil des Bebauungsplanes bzw. dieser Begründung ist der landschaftspflegerische Begleitplan (Anlageplan/Text/Begründung bzw. Erläuterungen) zum Bebauungsplan 06.09. Im Rahmen dieses Rechtsplanes sind detaillierte Ausführungen und Festsetzungen auf der Grundlage des Baugesetzes gemäß § 9 (1) Nr. 20 u. 25 getroffen, die entsprechend dem Eingriff nach Bundesnaturschutzgesetz (§ 8) Ausgleichsfunktionen nach Fläche und Maßnahmen, sowohl im privaten als auch im öffentlichen Bereich, eindeutig zuordnen.

#### 4.2 Immissionsschutz (Lärm)

Im Januar 1992 (Bericht Nr. 956 002 291) hat das Büro Dr. W. Wohlfahrt ein Gutachten zu den zu erwartenden Geräuschemissionen

...

durch den geplanten Parkplatz "Am Rheindorfer Acker" und den damit verbundenen Verkehrserschließungsmaßnahmen erstellt. Zusammenfassend stellt der Gutachter fest:

Für den Freizeitpark "Phantasialand" ist die Anlage eines Besucherparkplatzes zwischen BAB A 553, L 183 und Bahnhof Schwadorf der KBE geplant.

Die Planung soll durch einen noch zu erstellenden Bebauungsplan abgesichert werden. Im Rahmen der hierzu durchgeführten Planungsarbeiten wurden Verkehrszählungen sowie Knotenpunktanalysen durchgeführt.

Aufbauend auf diesen Daten wurden die zu erwartenden Geräuschemissionen an jeweils der nächstgelegenen Wohnbebauung untersucht. Es zeigte sich, daß durch die geplanten Maßnahmen in keinem Fall Überschreitungen sowohl der Richtwerte entsprechend TA-Lärm, als auch der Grenzwerte entsprechend der 16. BImSchV zu erwarten sind.

Bei diesem Gutachten ist anzumerken, daß verschiedene Alternativen untersucht wurden, die entgegen der Inhalte des vorliegenden Bebauungsplanes weitaus höhere Emissionen beinhalteten, da bezogen auf die Wohnbebauung sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr wesentliche Reduzierungen (Busführung, Parkplatzgröße, Zufahrtsbelastung) erfolgt sind. Insofern weist das Gutachten eine verträgliche Nutzung nach, die nach dem letzten Planungsstand eine weitergehende Unterschreitung der Richtnormen zur Folge hat, aber nicht ausdrücklich berechnet ist.

Der Gutachter hat festgestellt, daß bezogen auf die Wohnbebauung Am Rheindorfer Bach und die Wohnbebauung An Hornsgarten keine Überschreitungen der Normwerte erreicht werden.

Im Hinblick auf die Aufschüttung eines Walles auf der Westseite der Stadtbahn sind keine nachteiligen Schallreflexionen zu Lasten der Wohnbebauung auf der Ostseite zu befürchten, da Reflexionen aufgrund der Schräge der Böschung über die Häuser gelenkt werden und der fahrende Zug gleichzeitig eine Reflexion in Richtung Parkplatz bewirkt.

Das vorgenannte Gutachten ist als Bestandteil der Begründung anzusehen.

#### 4.3 Immissionsschutz (Luft)

Mit Gutachten vom 23.09.1992 hat das Ingenieurbüro für Umwelttechnik (Bochum) eine Einschätzung bzw. qualitative Risikoanalyse der Schadstoffimmissionen für den Bebauungsplan 06.05 erstellt, die Bestandteil der Begründung ist. Als Beurteilung stellt der Gutachter fest:

Das vom Parkplatz "Am Rheindorfer Acker" ausgehende lufthygienische Risiko wurde auf der Grundlage von 2 verschiedenen Methoden eingeschätzt. Eine rein statistische Abschätzung zeigte, daß die Häufigkeit der Parkplatzbelegung nicht ausreicht, um einen nachweisbaren lufthygienischen Einfluß auf das angrenzende Wohngebiet auszuüben. In der 2. Methode ist der Parkplatz unter Vernachlässigung der statistischen Tatsachen als Autobahn approximiert worden, wobei jeweils absichtlich äußerst unwahrscheinliche Extremvoraussetzungen unterstellt werden. Nach dieser Approximation läßt sich das MLuS-92 anwenden. Eine Berechnung der wichtigsten Schadstoffkomponenten  $\text{NO}_2$  und Benzol zeigte, daß selbst unter den vorausgesetzten Extrembedingungen keine relevanten Immissionsgrenzwerte erreicht werden. Es ist daher mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen, daß insbesondere unter den Bedingungen der real vorgesehenen Nutzung irgendwelche lufthygienisch relevanten Auswirkungen auf das nächstgelegene Wohngebiet oder weiter entfernte Nutzungen von Bedeutung sind.

## 5. Ver- und Entsorgung

### 5.1 Entwässerung

Zum Schutz des Grundwassers vor Kontamination durch Öl- und Schmierstoffe werden zwischen den Parkständen Sickerflächen -oder Streifen angelegt, in die das auf den mit einer Neigung anzulegenden Stellflächen anfallende Stauwasser abfließen kann. Im Gegensatz zu den Stellflächen und den Fahrspuren werden diese Flächen nicht durch Befahren verdichtet, so daß hier die zu erwartende Filterfunktion der Böden erfüllt werden kann.

### 5.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

Gegebenenfalls ist für ein Kassenhäuschen bzw. eine Toilettenanlage An Hornsgarten ein Ver- und Entsorgungsanschluß an das städtische Netz herzustellen.

## 6. Erschließung

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, daß der Ausbau der beiden Kreisverkehre nach Straßen- und Wegegesetzes NW (§ 18) im Rahmen der Sondernutzung Phantasialand-Parkplatz zu sehen ist und nach dem Verursacherprinzip über Vereinbarungen zu regeln ist. Für den südlichen Kreisverkehr wird der Landschaftsverband (RSBA-Köln) aufgrund eines vorliegenden Unfallschwerpunktes sich beteiligen müssen.

Für die geplante öffentliche Zufahrtsstraße, die neben der Parkplatzerschließung eine Netzfunktion (Brühl-Badorf/Schwadorf) erhält, können keine Erschließungsbeiträge erhoben werden, so daß gemäß § 129 BauGB seitens der Gemeinde mindestens 10% der Kosten zu tragen sind. Auch hier ist nach dem Verursacherprinzip zu verfahren.

Für die Kreisverkehre und eine zusätzliche Spur sind ohne Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen grob geschätzte Kosten von 850.000,00 DM, für die neue Anbindungsstraße von 450.000,00 DM zu veranschlagen.

Anlage: - Landschaftspflegerischer  
Begleitplan  
zum Bebauungsplan 06.09  
"Rheindorfer Acker"  
(Textteil und Kartenteil)

Büro für Freiraum- und Landschafts-  
planung Köln, 1993

- Gutachtliche Stellungnahme  
zu den zu erwartenden Geräusch-  
immissionen durch den geplanten  
Parkplatz "Am Rheindorfer Acker"  
und den damit verbundenen Verkehrs-  
erschließungsmaßnahmen.  
(Bericht Nr. 956 002 291)

W. Wohlfahrt      Burscheid, Januar 1992

- Einschätzung der Schadstoffimmissionen  
vom Parkplatz "Rheindorfer Acker"  
Planvariante 3 für den Bebauungsplan  
06.05 Parkplatz  
- qualitative Risikoanalyse -

Infu-Technik      Bochum, September 1992

Diese Begründung ist gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch vom 08. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253) durch Beschluß des Rates vom aufgestellt worden.

Brühl,

Rat der Stadt Brühl

Bürgermeister

Ratsmitglied

Diese Begründung hat gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch vom 08. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253) in der Zeit vom bis einschließlich öffentlich ausgelegt.

Brühl,

Stadt Brühl  
Der Stadtdirektor  
In Vertretung:

( Fröhlich )  
Technischer Beigeordneter