B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan Nr. 28 - Innenstadt, Teil 3, Stadtmitteprojekt - der Stadt Bergisch Gladbach.

Das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 grenzt unmittelbar an die künftige S-Bahn-Station Stadtmitte. Zur Erfüllung der Ziele des Nordrhein-Westfalen-Programms 1975, nämlich der Aktivierung des öffentlichen Nahverkehrs durch Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten von den Buslinien auf die Schienenverbindungen, soll an dieser Stelle der Zentral-Omnibusbahnhof gebaut werden. Um auch den Individualverkehr auf die S-Bahnen und die Omnibusse zu verlagern, ist über dem Omnibusbahnhof und nordöstlich an diesen anschließend ein Parkhaus für ca. 900 Stellplätze vorgesehen. Etwa ein Drittel dieser Stellplätze soll für den park-and-ride-Verkehr gebaut werden.

Zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur ist in dem Bebauungsplan ferner eine Ausweitung der Geschäftsflächen in den bisher extensiv genutzten rückwärtigen Hauptstraßenbereich vorgesehen.

Die Grenzen des Bebauungsplangebietes sind die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, die Nordgrenze des geplanten Omnibusbahnhofes, die Ostgrenze der vorhandenen bzw.- verbreiterten Paffrather Straße und im südlichen Bereich die Hauptstraße.

Das Gebiet wird erschlossen von der Paffrather Straße her über die geplante "Verlängerte Reuterstraße", die Jakobstraße, die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, die Stationsstraße und die Hauptstraße. Darüber hinaus ist eine Tiefstraße als Verbindung der Paffrather Straße mit der Stationsstraße geplant. Diese Tiefstraße schließt den innerstädtischen Verkehrsring, der insbesondere der Andienung des Geschäftszentrums dient.

Die Tiefstraße ist nur in Westrichtung befahrbar. Von ihr aus sind Zufahrten zum Parkhaus und zu der südlich anschließenden unterirdischen Parketage des erweiterten Geschäftszentrums vorgesehen. Die an die Tiefstraße angrenzenden Geschäfte erhalten separate Anlieferspuren.

Die Hauptstraße und ein Teil der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße von der Hauptstraße bis zur Einmündung der Stationsstraße sollen zu Fußgängerzonen umfunktioniert werden. Soweit eine Anlieferung der daran befindlichen Geschäfte nicht von rückwärtigen Andienungsstraßen aus möglich ist, wird der Anlieferverkehr - außer einzelner evtl. erforderlicher Sonderregelungen - etwa in der Zeit von 19.00 Uhr bis 10.30 Uhr zugelassen werden. Für die Geschäfte der Hauptstraße Nr. 143 - 155 und die Geschäfte der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße Nr. 144 bis zur Einmündung in die Hauptstraße ist eine rückwärtige Andienung vorgesehen, die mit kleineren Anlieferfahrzeugen befahren werden kann.

Das Plangebiet wird durchzogen von der geplanten Hochstraße L 288. Unter dieser Straße soll eine Fußgängerzone mit basarartigem Charakter entstehen. Diese Fußgängerzone erhält zwei Anbindungen von der Paffrather Straße her. Der Fußgängerbereich setzt sich über der Tiefstraße in Richtung Omnibusbahnhof und S-Bahn-Station fort.

Die Bauflächen mit Ausnahme des zentralen Parkhauses sind als Kerngebiet ausgewiesen. Die zulässigen Höchstausnutzungen der Baunutzungsverordnung sind wegen der zum Teil kleinen Grundstücksgrößen und zur Erzielung einer optimalen Effektivität des Geschäftszentrums durch Ausweisung von möglichst viel Verkaufsfläche überschritten worden. Diese Überschreitungen werden ausgeglichen durch Errichtung von Garagen unter der Geländeoberfläche, durch großzügige das Plangebiet durchkreuzende Fußgängerpassagen mit platzartigen Aufweitungen, durch die angrenzenden Freiflächen des Konrad-Adenauer-Platzes, durch die anschließenden Grünflächen des Stadiongeländes und des Laurentiusberges.

Das Plangebiet liegt überwiegend innerhalb eines Sanierungsgebietes gemäß § 5 Städtebauförderungsgesetz. Die Gebäude und sonstigen baulichen Anlagen, die bei der Durchführung der Sanierung ganz oder teilweise beseitigt werden müssen, weil sie den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entsprechen, sind gemäß § 10 Städtebauförderungsgesetz kenntlich gemacht. Die Umgrenzungen des Sanierungsgebietes sind in den Bebauungsplan eingetragen. Der finanzielle Aufwand für die Durchführung der im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen ist nachfolgend aufgeführt.

Die Kosten setzen sich im einzelnen zusammen aus:

Grunderwerb einschl. Abbruch und Entschädigung	DM	8.500.000,--
Kanalbau	DM	340.000,--
Straßenbau	DM	1.110.000,--
Omnibusbahnhof	DM	1.000.000,--
Parkhaus	DM	11.000.000,--
Unvorhergesehenes	DM	550.000,--
Gesamtkosten	DM	22.500.000,--

Hierbei sind nicht berücksichtigt die Kosten der Hochstraße (L 288) und der Verbreiterung der Paffrather Straße im nordwestlichen Bereich, da es sich um eine Landstraße handelt. Ebenfalls unberücksichtigt sind die evtl. von der Öffentlichkeit aufzubringenden Sanierungskosten für private Maßnahmen, sowie die Bundes- und Landeszuwendungen und sonstigen Zuschüsse.

Die Entwässerung erfolgt über das städt. Kanalnetz.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 werden folgende förmlich festgesetzten Fluchtlinienpläne teilweise aufgehoben:

1. Fluchtlinien- und Höhenplan Marktplatz und Umgebung, förmlich festgesetzt am 3.8.1894 (Arhiv Nr. 28);
2. Fluchtlinienplan der Jakobstraße und Bahnhofstraße, förmlich festgesetzt am 7.1.1899 (Arhiv Nr. 41);
3. Fluchtlinienplan eines Teiles der Paffrather Straße, förmlich festgesetzt am 29.12.1906 (Arhiv Nr. 4).

Die von der teilweisen Aufhebung betroffenen Bereiche sind auf den beigefügten vorgenannten Fluchtlinienplänen kenntlich gemacht.

Aufgestellt:
Bergisch Gladbach, den 24. Januar 1974
Stadt Bergisch Gladbach
- Stadtplanungsamt -

Dipl.-Ing. Klatt

30. Okt. 1974
Gesehen!
Köln, den ~~13. Sept. 1974~~
Der Regierungspräsident
Im Auftrag