

Begründung nach § 5 Absatz 5 Baugesetzbuch (BauGB) mit Umweltbericht nach § 2a in Verbindung mit § 2 Absatz 4 BauGB

zur 199. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 7, Köln-Porz
Arbeitstitel: "Fernbusbahnhof am Flughafen Köln Bonn" in Köln-Porz-Grengel;

hier: Änderung der Darstellung "Fläche für den Luftverkehr" in "Fläche für Hauptverkehrszüge, "Wasserfläche" in "Sonderbaufläche" mit der Zweckbestimmung "Fernbusbahnhof" sowie "Wasserfläche" in "Fläche für den Luftverkehr"

1. Gebietsbeschreibung

Der Änderungsbereich umfasst den Bereich der südlich der Germanwings-Straße gelegenen Regenrückhaltebecken sowie den Verlauf des Autobahnanschlusses des Flughafens bis zur Anschlussstelle Flughafen an das Netz der überörtlichen Hauptverkehrszüge (hier: Autobahn A 59).



2. Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Derzeit befindet sich der zentrale Busbahnhof der Stadt Köln auf dem Breslauer Platz an der Nordostseite des Hauptbahnhofs. Für die städtebauliche Entwicklung der Flächen am Breslauer Platz stellt der Busbahnhof eine starke Einschränkung dar. Zudem sollen die Verkehre innerhalb der Umweltzone reduziert und nach außerhalb der Umweltzone verlagert werden. Eine wesentliche Standortvoraussetzung für die Verlagerung des Fernbusbahnhofs ist eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine direkte Anbindung an die Innenstadt.

3. Darstellungen im Flächennutzungsplan

Der aktuelle Flächennutzungsplan (FNP) stellt den Änderungsbereich wie folgt dar:

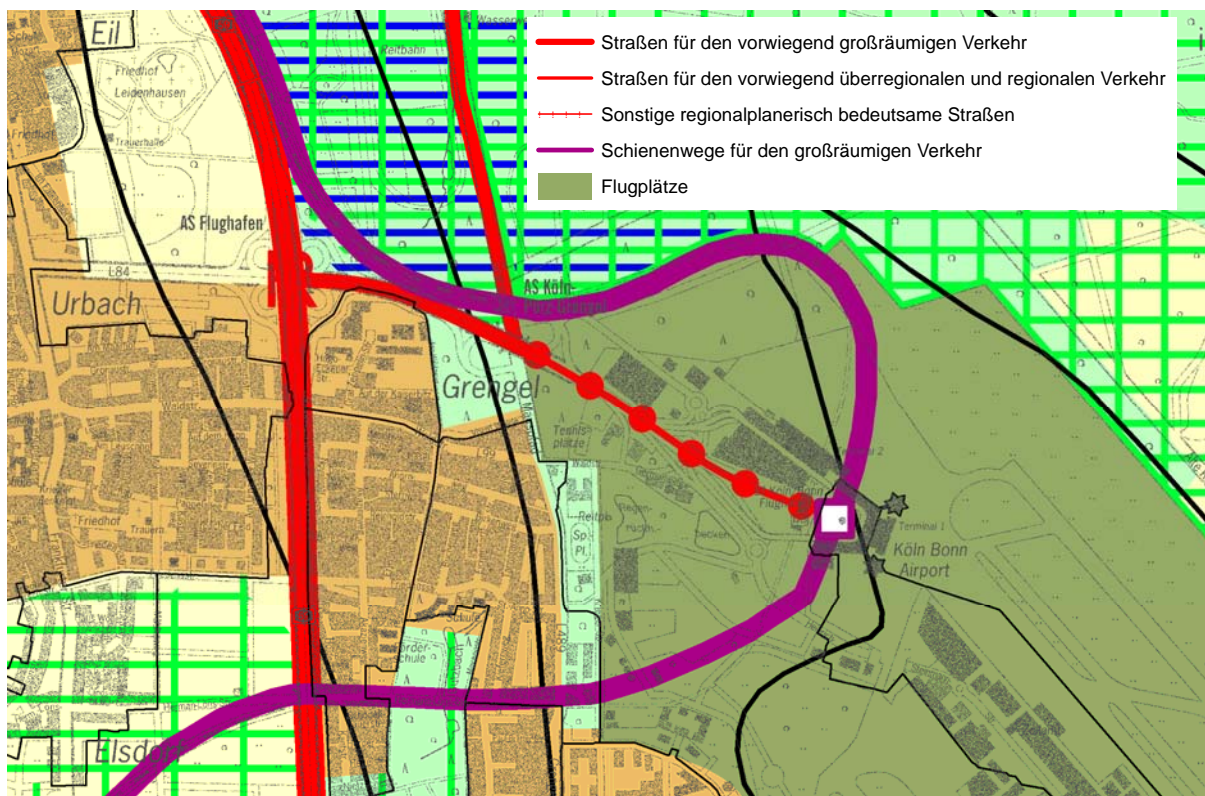
- Die Trasse der Flughafenquerspange von der Anschlussstelle Flughafen über die Anschlussstelle (AS) Porz-Grengel bis zum Eingangsbereich des Flughafens wird als "Fläche für die Forstwirtschaft" dargestellt, der südwestliche Quadrant der AS Porz-Grengel zusammen mit dem Grengeler Wäldchen als "Grünfläche".
Hinweis: Die neue Darstellung im FNP als "Fläche für Hauptverkehrszüge" zeichnet die realen topographischen Gegebenheiten der Verkehrsstrasse nach.
- Östlich schließt sich der Flughafenbereich als "Fläche für den Luftverkehr" an.
- Südlich der Flughafenanbindung, südlich der Germanwings-Straße werden die vorhandenen Regenrückhaltebecken als "Wasserfläche" dargestellt.

Diese Darstellung besteht seit Rechtskraft des Flächennutzungsplanes im Dezember 1984.

4. Berücksichtigung anderer Planungen

4.1 Regionalplan

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, ist die Fläche für den Fernbusbahnhof innerhalb der Verkehrsbereiche als Flughafen dargestellt.



In der Planung sind die regionalplanerischen Belange zu berücksichtigen; während des Verfahrens ist bei der Bezirksregierung Köln abzufragen, ob die Planung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt.

4.2 Landschaftsplan

Der Änderungsbereich befindet sich nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes der Stadt Köln oder des Landschaftsplanes Wahner Heide.

5. Das Änderungsgebiet im Flächennutzungsplan

5.1 Problemstellung

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Liberalisierung des inländischen Fernbuslinienverkehrs umgesetzt. Die Neuregelung ist am 01.01.2013 in Kraft getreten. Der Verbraucher hat nun die Möglichkeit, auch über längere Strecken mit dem Bus zu reisen. Bislang unterlag der Markt erheblichen Restriktionen. Nach alter Gesetzeslage (§ 13 PBefG) konnte ein fahrplanmäßiger Busverkehr grundsätzlich nicht genehmigt werden, wenn eine parallele Eisenbahnverbindung vorhanden war ("Verbot der Doppelbedienung").

Als Folge der Freigabe haben sich im Fernverkehrsmarkt die Reisemöglichkeiten zwischen den Städten erweitert und sich neue Angebote im Niedrigpreissegment für preissensible Reisende entwickelt.

Aus Sicht der Kommunen stellt sich nun die Aufgabe, auf ein stetig steigendes Fernbus-Linienverkehrsangebot und dessen -nachfrage zu reagieren. Nachfrage und Angebot können dabei durch Kommunen weder vorgegeben noch gesteuert werden - Fahrgäste und Busunternehmen lassen sich in einem liberalisiertem Markt nicht regulieren.

Besondere Bedeutung kommt dabei neu einzurichtenden Schwerpunkthaltestellen mit vielen Fahrbewegungen und Fahrgästen zu - nachfolgend als Fernbusterminal bezeichnet. Fernbusterminals sollen verhindern, dass sich Busunternehmen für ihre Linienverkehre unkoordiniert verteilte Haltestellen und Abstellplätze suchen, die weder funktional noch gestalterisch befriedigen sowie keine Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste bieten. Dazu müssen Kommunen eine aktive Standortsteuerung betreiben und auch privatwirtschaftliche Ansätze in Betracht ziehen.

Ein Fernbusterminal erfordert Infrastruktureinrichtungen, die vielfältigen Anforderungen gerecht werden müssen. Alle Anforderungen lassen sich den Zielen Kundenservice, Umweltverträglichkeit, Sozialverträglichkeit, Funktionalität, Wirtschaftlichkeit sowie städtebauliche Attraktivität und Aufenthaltsqualität zuordnen.

Der derzeit noch in Betrieb befindliche Busbahnhof am Breslauer Platz kann bereits jetzt den neuen Anforderungen nicht gerecht werden; es musste ein zweiter Standort an der Gummersbacher Straße eingerichtet werden, um die Verkehre aufzunehmen. Dieser Standort entspricht aber nicht den Anforderungen an einen Fernbusterminal; es fehlt an der erforderlichen Infrastruktur für die Fahrgäste und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist nur unzulänglich

5.2 Standortfindung

Vor diesem Hintergrund wurden bereits im Jahr 2003 51 Flächen durch die Verwaltung als mögliche alternative Standorte im gesamten Stadtgebiet auf ihre mögliche Eignung zur Anlage eines Fernlinienbusbahnhofes geprüft. Neben dem Kriterium der guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und der Anbindung an das Autobahnnetz waren auch die Verfügbarkeit der Fläche und die angrenzenden Nutzungen bedeutende Prüfkriterien.

Nach Auswertung der 51 Flächen konnten drei potenzielle Standorte, die Park-and-ride-Anlage Weiden-West, der Busparkplatz am Kuhweg und der Parkplatz unter der linksrheinischen Zoo-Brücke ermittelt werden. Nur der Standort Weiden-West konnte einer differenzierteren Untersu-

chung standhalten, wurde aber aufgrund der bereits sehr hohen Akzeptanz und der damit verbundenen ebenfalls sehr hohen Auslastung letztlich verworfen.

In 2009 wurde nach einer weiteren Standortsuche eine in erster Priorität stehende Fläche am S-Bahnhaltepunkt Frankfurter Straße diskutiert; da negative verkehrlichen Auswirkungen auf die Frankfurter Straße und die angrenzenden Stadtteile befürchtet wurden, wurde sie nicht weiter verfolgt.

Ein weiterer favorisierter Standort für einen Fernlinienbusbahnhof ist der Bereich des Flughafens Köln Bonn in Köln-Porz.

Neben einem hervorragenden Anschluss an das nationale und internationale Verkehrsnetz gibt es eine Anbindung an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr; der Flughafen bietet mit seiner Infrastruktur alles, was auch für einen Fernbusbahnhof erforderlich ist.

Nach Gesprächen mit dem Flughafen wurden insgesamt vier interne Flächen als mögliche Option für einen Standort eines Fernbusbahnhofes ausgemacht. Drei Flächen benötigt der Flughafen allerdings zwingend als Erweiterungsfläche für seinen Betrieb, diese stehen daher nicht für die dauerhafte Errichtung eines Fernbusterminals zur Verfügung. Es verbleibt eine Fläche im Bereich des Flughafens südlich des Autobahnzubringers, die als Regenrückhaltebecken genutzt wurde, in dieser Funktion aber nicht mehr benötigt wird.

Die Fläche kann direkt, ohne dass die Verkehre den Flughafenterminal passieren müssen, angefahren werden.

5.3 Verkehr

5.3.1 Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV)

Der Flughafen Köln Bonn wird sowohl von der Deutschen Bahn und S-Bahn wie auch von einer Schnellbuslinie und der Buslinie 161 bedient. Mit der Bahn erreicht man den Kölner Hauptbahnhof und damit das Stadtzentrum in fünfzehn Minuten. Der Regionalexpress RE 8 verkehrt zwischen Mönchengladbach und Koblenz, die S 13 zwischen Horrem und Troisdorf, mit dem Schnellbus kann ebenfalls Bonn-Hauptbahnhof erreicht werden, und die Buslinie 161 verbindet die benachbarten Stadtteile mit dem Flughafen.

5.3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Flughafen Köln Bonn und damit der zukünftige Fernbusbahnhof ist über die Anschlussstelle Flughafen an die Autobahn A 59 und damit sowohl an den östlichen Autobahnring um Köln wie auch an das nationale und internationale Fernstraßennetz angebunden.

Eine Verbindung zum innerörtlichen Verkehrsnetz besteht über den Anschluss an die Frankfurter Straße und den Grengeler Mauspfad.

Es können die Parkplätze des Flughafens mitgenutzt werden.

6. Auswirkungen der Planänderung

Von den insgesamt 20 Hektar des Änderungsbereiches macht die Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung "Fernbusbahnhof" lediglich 1,2 Hektar aus. Im restlichen Änderungsbereich wird die vorhandene Trasse der Flughafenanbindung als Hauptverkehrszug aufgenommen sowie die Darstellung des Regenrückhaltebeckens auf die reale Ausdehnung der Wasserfläche reduziert.

Von der Planänderung werden Veränderungen im Verkehrsgeschehen ausgehen, die im nachfolgenden Baurechtsverfahren genauer zu betrachten sein werden.

7. Umweltbericht

Für das Änderungsverfahren des Flächennutzungsplanes wird eine Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 BauGB für die Belange nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 und § 1a BauGB durchgeführt. Die Ergebnisse werden in einem Umweltbericht gemäß § 2a BauGB dargestellt.

Vorbehaltlich der Ergebnisse der frühzeitigen Dienststellenbeteiligung zum Untersuchungsumfang der Umweltprüfung (Scoping) zeichnet sich eine erhebliche Betroffenheit für die folgenden Umweltbelange aus:

7.1 Natur und Landschaft

Das Plangebiet liegt in einem naturnah belassenen, nicht mehr benötigten Regenrückhaltebecken und grenzt südlich unmittelbar an einen Bach. Entsprechend ist eine mindestens mittlere ökologische Wertigkeit im Eingriffsbereich anzunehmen.

Da das Vorhaben unter die Eingriffsregelung gemäß § 1a BauGB fällt, ist eine Eingriffs-Ausgleichsbilanz zu erarbeiten. Erfahrungsgemäß wird eine externe Ausgleichsmaßnahme notwendig werden zum Ausgleich des geplanten Eingriffs.

Die beiden vorgenannten Punkte sind im Rahmen eines landschaftspflegerischen Fachbeitrages zu bearbeiten.

Weiterhin ist eine Artenschutzprüfung erforderlich, um das mögliche Auftreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) abzuklären.

Der Landschaftsplan der Stadt Köln ist nicht betroffen. Das Plangebiet liegt außerhalb des 300 m-Puffers des FFH-Gebietes "Wahner Heide", damit entfällt eine FFH-Verträglichkeitsprüfung.

7.2 Boden- und Grundwasserschutz

Im Plangebiet liegt ein besonders schützenswerter Boden vor (Gley, zum Teil Braunerde-Gley, stellenweise Auengley). Im Verfahren sind die Auswirkungen der Bodenversiegelung zu prüfen.

Weiterhin ist zu prüfen, ob das Plangebiet unter den Anwendungsfall des § 51a Landeswassergesetz fällt und damit das Niederschlagswasser von Dach- und Hofflächen zu versickern ist. Dann wäre entweder die Durchführung einer Versickerungsuntersuchung notwendig oder die Prüfung, ob das Niederschlagswasser in den vorhandenen Bach eingeleitet werden kann.

Weiterhin sind mögliche indirekte Auswirkungen auf den vorhandenen Bach zu prüfen und gegebenenfalls Minderungsmaßnahmen zu entwickeln.

Möglicherweise ergibt sich aus den Ergebnissen des Scopings der Bedarf, weitere Umweltbelange zu prüfen.