



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2011/2229
Datum: 10.03.2011

TOP: _____
Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	22.03.2011	öffentlich
Rat	28.03.2011	öffentlich

Tagesordnung

42. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Hennef (Sieg) - Möbelmarkt;

1. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)
(Empfehlung an den Stadtrat)
2. Feststellungsbeschluss
(Empfehlung an den Stadtrat)

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung empfiehlt, der Rat der Stadt Hennef (Sieg) möge beschließen:

1. 1. zu B1, Anlieger 1 mit Schreiben vom 18.01.2011

Es werden Bedenken bzgl. der Verkehrserschließung des geplanten Einrichtungshauses vorge-
tragen.

Weiterhin wird die planungsrechtliche Historie mit dem geplanten damaligen Durchführungsver-
trag referiert. In dem damaligen – nicht zum Satzungsbeschluss gebrachten Verfahren – hätte
der Landesbetrieb Straßenbau als zuständiger Baulastträger eine Rechtsabbiegespur von der
klassifizierten Straße auf das Sondergebiet zugelassen.

1. Erschließung des SO-Gebietes

Vor diesem Hintergrund werden die Erschließungsvarianten aus dem Verkehrsgutachten BBW
diskutiert und die Festlegung auf Variante A (ausschließlich Anbindung an die Josef-Dietzgen-
Straße) als nicht fachgerecht kritisiert. Bei der Variante C (rechts rein, links rein, rechts raus) sei
die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nicht untersucht worden.

2. Flohmarkt

An Aktionstagen und Wochenenden mit besonders hohem Verkehrsaufkommen sei mit erheblichen Verkehrsstörungen zu rechnen. Dies sei vor allem auch bei den stattfindenden Flohmärkten zu beobachten, was ausführlich am Beispiel der Parksituation am gegenüber liegenden ... geschildert wird. Künftig werden ähnliche Szenarien durch den durch das Einrichtungshaus erzeugten Verkehr erwartet. Aus diesem Grund wird die verkehrliche Entwicklung als existenzgefährdend für ... eingestuft.

3. IVV-Stellungnahme

Durch den Einwender wurde das Ingenieurbüro IVV um fachgutachterliche Stellungnahme gebeten.

(Dieses Gutachten ist unter TOP „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt“ in dieser Einladung abgedruckt. Auf diese Anlage wird verwiesen.)

Abwägung:

Zu 1.1 Erschließung des SO-Gebietes

In der „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Müllerland in Hennef (Sieg)“ im Auftrag der Müllerland GmbH des Büros BBW vom Sept. 2010 wurde neben der alleinigen Erschließung des Sondergebietes über Zu- und Abfahrten von der Josef-Dietzgen-Straße (Variante A) auch eine Erschließung mit zusätzlicher Anbindung an die Frankfurter Straße (rechts rein / rechts raus) (Variante B) und eine zusätzliche Anbindung an die Frankfurter Straße (rechts rein / links rein / rechts raus) untersucht. Nach der Verkehrsuntersuchung kann „an den östlich gelegenen, signalisierten Knotenpunkten Frankfurter Straße (L 333) / Stoßdorfer Straße (L331) / Löhestraße und Stoßdorfer Straße (L 3231) / Josef-Dietzgen-Straße / Reutherstraße bei den zu erwartenden Verkehrsbelastungen eine Verkehrsqualität der Stufe C („befriedigend“) bzw. der Stufe D („ausreichend“) erreicht werden. Damit sind diese Knotenpunkte grundsätzlich in der Lage, die zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend abzuwickeln.

Bereits aus der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen NRW vom 13.07.2010 ergab sich, dass aus dessen Sicht derzeit keine Notwendigkeit zur Zulassung einer separaten Anbindung des Möbelhauses an die Landesstraße gesehen wird.

Der lichtsignalisiert gesteuerte Knotenpunkt Frankfurter Str. (L 333) / Stoßdorfer Str. (L 331) / Löhestraße könne jedoch nach Ansicht des Landesbetriebes so angepasst werden, dass die zukünftigen Verkehre in guter Qualität abgewickelt werden.

Die Genehmigung eines zusätzlichen vollwertigen Knotenpunktes durch den zuständigen Bau- lastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, der aus Gründen der Verkehrssicherheit mutmaßlich ebenfalls mit einer Signalsteuerung ausgestattet werden müsste, ist nach dem heutigen Stand der Kenntnisse als unrealistisch einzustufen. In seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren vom 15.02.2011 lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW jede neue zusätzliche Anbindung des Sondergebiets-Grundstücks an die klassifizierte Straße (Frankfurter Straße) ab, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktor anzusehen sei.

Die Anbindung des SO-Gebietes über die Josef-Dietzgen-Straße ist also nicht die „günstigste“ Anbindung, sondern vielmehr die einzig zulässige. Die Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird entsprechend ergänzt.

Zu 2. Flohmarkt

Die mögliche Nutzung der Stellplatzanlagen des SO-Gebietes zum Zwecke von Flohmärkten bedarf einer bauordnungsrechtlichen Sondernutzungserlaubnis, die jedoch nicht Gegenstand des verbindlichen Bauleitplanverfahrens sein kann.

Ebenso stellen Fehlnutzungen im öffentlichen Verkehrsraum Ordnungswidrigkeiten dar, deren Verhinderung nicht im Rahmen der Bauleitplanung erfolgen kann.

Zu 3. IVV-Stellungnahme

Bild 2 *(Das IVV-Gutachten verwendet keine Seitenzahl, sondern die Seitenkennung erfolgt über den Zusatz Bild 1 bis Bild 15, rechts unten)*

Im 2. Absatz wird bestätigt, dass die Prognose des Verkehrsaufkommens für das Möbelhaus von der BBW GmbH anhand einschlägiger Regelwerke durchgeführt wurde und die Ergebnisse in einer realistischen Größenordnung liegen.

Ferner wird bestätigt: Sowohl die Ergebnisse der durch die BBW GmbH durchgeführten Zählungen (vgl. Bild 2, 3. Absatz) als auch die Prognose für den Belastungsfall mit Möbelhaus (vgl. Bild 2, 4. Absatz) weisen hohe Übereinstimmungen mit den von der IVV im Jahr 2003 für 2010 prognostizierten Verkehrsbelastungen auf.

Im letzten Absatz wird ausgeführt, dass die von der BBW GmbH vorgenommene pauschale Anhebung des Verkehrsaufkommens um 10 % als zulässig angesehen wird.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass sich die IVV der von der BBW GmbH erarbeiteten Schätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens nach der Inbetriebnahme des Möbelhauses in vollem Umfang anschließt.

Ergänzend ist noch darauf hinzuweisen, dass in der Prognose der BBW GmbH zusätzlich zu den von der IVV kommentierten Bestandteilen auch eine strukturelle Entwicklung in den angrenzenden Gewerbegebieten berücksichtigt wurde, deren realistisch denkbarer Umfang in Abstimmung mit der Stadt Hennef definiert wurde.

Bild 3

1. Absatz: Der von der BBW GmbH errechnete Stellplatzbedarf wird von der IVV als ausreichend bewertet.

Im vorletzten Absatz werden die von der BBW GmbH für die beiden signalgesteuerten Knotenpunkte im Zuge der Stoßdorfer Straße berechneten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs C und D als „tolerabel“ eingestuft. Für eine Beschreibung des Verkehrsablaufs bei vorherrschender Verkehrsqualität der Stufe C ist dieser Begriff keinesfalls zutreffend, sondern deutlich zu ungünstig.

Zur Verkehrsqualität der Stufe D führt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2002 (= „Einführungsschreiben“ zum Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS, Ausgabe 2001) aus: „Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Bundesfernstraßen soll künftig die Qualitätsstufe D als Mindestqualität zugrunde gelegt werden. Sofern sich bei der Planung eines Neubauvorhabens eine

Qualitätsstufe besser als D ergibt, bitte ich nachzuweisen, dass bei einer sparsameren Ausbauvariante, die mit den Vorgaben für die jeweilige Straßenkategorie verträglich ist, die Qualitätsstufe D nicht erreicht wird.“

Der Bund fordert also für die Verkehrsanlagen in seiner Baulast nur die Qualitätsstufe D. Wird eine bessere Verkehrsqualität erreicht, ist dies zu begründen.

Bild 6

Im 1. Absatz wird ausgeführt, dass für einige Linksabbiegeströme an den beiden Knotenpunkten im Zuge der Stoßdorfer Straße bereits heute „hohe Wartezeiten“ anfielen und „nur ausreichende oder sogar nur mangelhafte Verkehrsqualitäten“ erreicht würden. Die Abbildung in Bild 6 (ohne Bildunterschrift, ohne Legende) wird nicht von der IVV kommentiert. Vermutlich ist beabsichtigt, mit den (an der falschen Stelle) eingetragenen Vermessungen die ungefähren Längen der vorhandenen Aufstellbereiche für die Linksabbieger darzustellen. Offensichtlich wird seitens der IVV vermutet, dass diese Längen mit der in den Textfeldern der Abbildung angedeuteten, aber erst später (vgl. Bild 8) diskutierten Verkehrsqualität für die sog. Freilaufenden Rechtsabbieger zu tun haben könnten. Diese Vermutung erweist sich aber bei näherer Betrachtung als falsch (vgl. unten Bild 8, 2. bis 6. Absatz).

Bild 7

Im 1. Absatz wird zutreffend wiedergegeben, dass in der östlichen Zufahrt des Knotenpunktes Frankfurter Straße / Stoßdorfer Straße in der nachmittäglichen Spitzenstunde zukünftig ein Aufstellbereich für die Linksabbieger (in Richtung Möbelhaus) mit einer Länge von 96 m benötigt wird. Der vorhandene Aufstellbereich hat eine Länge von knapp 70 m. Würde keine Verlängerung des Linksabbiegestreifens erfolgen, wären bei hoher Auslastung des Knotenpunktes Beeinträchtigungen des nachfolgenden Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehrs zu erwarten. Dieses mögliche Problem wurde von der BBW GmbH erkannt (vgl. Ziffer 6.4 der Verkehrsuntersuchung, September 2010), mit der in den Bebauungsplan übernommenen Verlängerung des Linksabbiegestreifens (vgl. Bild 7, 2. Absatz) kann ein störungsfreier Verkehrsablauf gewährleistet werden.

Im 3. Absatz wird geschildert, dass die Kunden des Möbelmarktes aus Richtung Siegburg bei der in Variante A vorgesehenen Anbindung des Bauvorhabens zwar bei der Anreise nur zwei mal nach rechts abbiegen müssten, bei der Abreise aber zwei mal nach links. Daraus ergebe sich „keine gute Verkehrsqualität“.

Aus der von der IVV gewählten Formulierung geht aber nicht hervor, dass für die genannten Fahrbeziehungen die Stufe der Verkehrsqualität B („gut“) jeweils nur knapp verfehlt wird. Um dem möglichen Eindruck entgegen zu wirken, dass anstelle einer guten Verkehrsqualität möglicherweise eine schlechte Verkehrsqualität zu erwarten sei, wird hiermit darauf hingewiesen, dass für die angesprochenen Linksabbieger an beiden Knotenpunkten in allen betrachteten Belastungsfällen die Stufe der Verkehrsqualität C („befriedigend“) nachgewiesen wurde, für den Belastungsfall, der auch den Fußgängerverkehr am nördlichen der beiden Knotenpunkte berücksichtigt (vgl. Anlage V-49 der o.g. Verkehrsuntersuchung), sogar eine Verkehrsqualität der Stufe B („gut“).

Unter diesen Umständen muss die im 4. Absatz geäußerte Schlussfolgerung der IVV, die wichtigste Maßnahme aus verkehrstechnischer Sicht sei eine Anbindung des Möbelhauses an die Frankfurter Straße, als unbegründet und nicht nachvollziehbar bezeichnet werden.

Das angeblich problematische zweimalige Linksabbiegen der vom Möbelhaus in Richtung Siegburg abreisenden Kunden an den beiden signalgesteuerten Knotenpunkten könnte außerdem nur dadurch vermindert werden, dass eine vollständige Anbindung des Kundenparkplatzes

An die Frankfurter Straße hergestellt wird (d.h. einschließlich des Einbiegens vom Kundenparkplatz nach links).

Die Genehmigung eines solchen vollwertigen Knotenpunktes durch den zuständigen Baulastträger, den Landesbetrieb Straßen NRW, der aus Gründen der Verkehrssicherheit mutmaßlich mit einer Signalsteuerung ausgestattet werden müsste, ist nach dem heutigen Stand der Kenntnisse als unrealistisch einzustufen. In vorangegangenen Abstimmungsterminen hat der Landesbetrieb Straßen NRW jede zusätzliche Anbindung des Grundstücks an die Frankfurter Straße mit Verweis auf das Straßen- und Wegegesetz NRW abgelehnt. In seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren vom 15.02.2011 lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW jede neue zusätzliche Anbindung des Sondergebiets-Grundstücks an die klassifizierte Straße (Frankfurter Straße) ab, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktor anzusehen sei.

Bild 8

Im 1. Absatz werden die von der BBW GmbH errechneten Kennwerte der Verkehrsqualität für die Linksabbieger aus der Josef-Dietzgen-Straße in die Stoßdorfer Straße kommentiert. Dabei wird darauf hingewiesen, dass dieser Strom (für den eine Aufstelllänge von 48 m errechnet wurde, vgl. Anlage V-28 der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH) ... „schon beinahe die Zufahrt des Möbelmarktes in der Josef-Dietzgen-Straße zu staut.“

Es wird davon ausgegangen, dass mit diesem Hinweis nicht tatsächlich die (vom angesprochenen Rückstau gänzlich unbeeinflusste) Zufahrt zum Möbelmarkt gemeint ist, sondern die am nächsten zum Knotenpunkt mit der Stoßdorfer Straße gelegene der beiden zukünftigen Ausfahrten von den Kundenparkplätzen in die Josef-Dietzgen-Straße.

Diese erste Ausfahrt, die aufgrund der Verkehrsführung auf dem Grundstück nur von wenigen Kunden zur Abreise genutzt werden wird, weist einen Abstand zur Haltelinie des o.g. Knotenpunktes von ca. 70 m auf (vgl. Anlage E-10 der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH), mindestens 60 m davon können als Aufstellbereich für wartende Linksabbieger genutzt werden, ohne dass daraus irgendwelche Beeinträchtigungen für die wenigen an dieser Stelle vom Kundenparkplatz abreisenden Fahrzeuge entstehen.

Selbst von einem längeren Rückstau wären aber nur die vom Kundenparkplatz abreisenden Fahrzeuge selbst und nicht etwa weitere, vom Möbelhaus unabhängige Verkehrsteilnehmer betroffen, da die abreisenden Fahrzeuge gegenüber den Fahrzeugen im Zuge der Josef-Dietzgen-Straße wartepflichtig sind. Die oben zitierte Beschreibung der Verkehrssituation, nach der „beinahe ein Zustauen der Zufahrt“ zu erwarten sei, ist daher nicht zutreffend.

Im 3. Absatz wird darauf hingewiesen, dass die auf einem eigenen Fahrstreifen hinter einer Dreiecksinsel geführten, nicht mit einem Signal geregelten Rechtsabbiegeströme („freie Rechtsabbieger“) in den Berechnungen zur Verkehrsqualität gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (vgl. FGSV, 2009) nicht berücksichtigt wurden. Daher sei eine detaillierte Betrachtung erforderlich.

Den weiteren Ausführungen der IVV ist zu entnehmen, dass die Länge des Rückstaus der benachbarten Fahrstreifen als kritisch betrachtet wird. Im 4. Absatz wird dargestellt, dass der von Norden kommende Rechtsabbieger in die Josef-Dietzgen-Straße durch eine mittlere Staulänge auf dem Geradeausfahrstreifen von 66 m daran gehindert werde, seinen Fahrstreifen zu erreichen, der erst 30 m vor der Ampel beginnt. Die zitierten Kennwerte der Verkehrsqualität beziehen sich offensichtlich auf Anlage V-28 der Verkehrsuntersuchung der Brilon Bondzio Weiser GmbH, eigene Berechnungen werden von der IVV nicht vorgelegt.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass die in Anlage V-28 (vgl. BBW GmbH, 2010) ausgewiesene Rückstaulänge kein Mittelwert ist (wie von der IVV dargestellt), sondern eine sogenannte 95%-Rückstaulänge bei Rot-Ende. D.h.: In 95% der Signalumläufe (gerundet in 31 Umläufen von 33 Umläufen pro Stunde) wird - und auch das nur am Ende der Rot-Zeit, nicht etwa während des gesamten Umlaufs - höchstens die angegebene Rückstaulänge von 66 m erreicht, in den überwiegenden Fällen aber deutlich weniger.

Während der Zeitanteile mit einem Rückstau, der über den Beginn des Rechtsabbiegestreifens hinausgeht, können die Rechtsabbieger (die ansonsten jederzeit unter Beachtung der Vorfahrtregeln frei aus dem Knotenpunkt abfließen können) ihren Fahrstreifen tatsächlich vorübergehend nicht erreichen. Sie können dann erst wieder abfließen, wenn die Kraftfahrzeuge auf dem benachbarten Fahrstreifen Grün erhalten und sich der Rückstau auflöst. Wie die Ergebnisse in Anlage V-28 (vgl. BBW GmbH, 2010) zeigen, erfolgt in jedem Umlauf eine vollständige Auflösung dieses Rückstaus (NGE = mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grün-Ende = 0). Alle Fahrzeuge auf dem benachbarten Fahrstreifen fließen ab, die Rechtsabbieger können ihren Abbiegestreifen wieder uneingeschränkt erreichen.

Aus einer kurzfristigen „Überstauung“ des Rechtsabbiegestreifens durch den benachbarten Geradeausfahrstreifen ergeben sich also (sofern keine Koordinierung erfolgt, siehe dazu die folgende Stellungnahme zu Bild 9) schlimmstenfalls geringe zusätzliche Wartezeiten für einige der ansonsten mit einer sehr hohen Verkehrsqualität abgewickelten Rechtsabbieger, keinesfalls aber nennenswerte Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs.

Bild 9

Im 1. Absatz wird die Aussage getroffen „Eine Koordinierung der Signalanlagen hilft insofern nicht, als die Zuläufe in die Stoßdorfer Straße vom nördlichen Knoten nicht aus sämtlichen Richtungen koordiniert werden können.“ Richtig ist (vgl. 2. Satz dieses Absatzes), dass für die am nördlichen Knotenpunkt frei laufenden Rechtsabbieger keine Koordinierung am südlichen Knotenpunkt gewährleistet werden kann.

Dass nicht beide Ströme aus der Löhestraße und der Frankfurter Straße aus Richtung Hennef mit der südlichen Kreuzung koordiniert werden können (vgl. 3. Satz dieses Absatzes), ist dagegen falsch.

Der Geradeausstrom von Nord nach Süd kann am südlichen Knotenpunkt über 60 s lang freigegeben werden. Die ersten knapp 20 s der Freigabezeit können zum Abbau eines ggf. vorhandenen Rückstaus genutzt werden, anschließend treffen nacheinander erst die Fahrzeuge aus der Frankfurter Straße (Linksabbieger aus Richtung Hennef) sowie anschließend die Fahrzeuge aus der Löhestraße (Geradeausverkehr nach Süden) bei Grün ein und können ihre Fahrt ohne Halt fortsetzen.

Weitere Details der Koordinierung werden zurzeit im Rahmen der Ausführungsplanung für die Signalsteuerung erarbeitet. Es war aber bereits beim Abschluss der Verkehrsuntersuchung absehbar, dass mit der hier beschriebenen Koordinierung für etwa zwei Drittel des von Norden auf den südlichen Knotenpunkt zulaufenden Verkehrs eine wesentlich geringere Staubildung gewährleistet werden kann als bei zufälligem Zufluss. Ein solcher Zufluss wird aber bei den Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrs HBS (vgl. FGSV, 2009) systematisch unterstellt. Dies hat in den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zu einer erkennbaren Überschätzung der Rückstaulängen geführt.

Die Aussagen im letzten Satz des 1. Absatzes sind keinem der Berechnungsprotokolle (Anlagen V-1 bis V-49) in der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH zuzuordnen. Am ehesten passen die Aussagen noch zu den Linksabbiegern in der südlichen Zufahrt des nördlichen Knoten-

punktes. Für diesen Strom sind in Anlage V-17 (Spitzenstunde samstags) und in Anlage V-49 (Spitzenstunde nachmittags, mit Berücksichtigung zusätzlicher Fußgängerfurten) tatsächlich 54 m angegeben, jedoch als 95%- Rückstaulänge, nicht als mittlere Rückstaulänge. Es handelt sich allerdings um die Signalgruppe K3L (nicht K3). Sollte diese Signalgruppe gemeint sein, ist in dem errechneten Rückstauwert allerdings ebenfalls kein Problem zu sehen. Einerseits ist selbstverständlich auch in dieser Fahrtrichtung eine Begrenzung der Rückstauentwicklung durch eine Koordinierung möglich. Andererseits hat der verfügbare Aufstellbereich für die Linksabbieger eine Länge von etwa 75 m.

Die im 2. Absatz geäußerte Einschätzung „Je geringer die Grünzeiten sind, umso geringer ist auch der Verbesserungseffekt, der durch eine Koordinierung zu erreichen ist.“ wird nicht geteilt. Richtig ist stattdessen: Je kürzer die Grünzeiten sind, desto schwieriger ist es, eine gute Koordinierung herzustellen. Mit einer gelungenen Koordinierung können aber die nachteiligen Wirkungen einer knappen Bemessung von Grünzeiten in einem erheblichen Umfang ausgeglichen werden.

Im 3. Absatz wird ausgeführt, der Rechtsabbiegestreifen am nördlichen Knotenpunkt für die Fahrzeuge aus der Stoßdorfer Straße in Richtung Hennef sei ebenfalls zu kurz, um den Verkehr frei abfließen zu lassen. Ein Vergleich der Länge des Rechtsabbiegestreifens (ca. 40 m) mit den Ergebnissen der Rückstaulängenberechnungen aus der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH erfolgt nicht. Wie Anlage V-49 ausweist, ist für den benachbarten Geradeausstrom (Signalgruppe K3) ein 95%-Rückstau von 42 m zu erwarten. D.h.: Wenn keine Koordinierung erfolgt (s.o.) ist am Ende der Sperrzeit für den Geradeausverkehr damit zu rechnen, dass das letzte Fahrzeug, das sich noch am Stauende angestellt hat, den Rechtsabbieger daran hindern kann, seinen eigenen Fahrstreifen zu erreichen. Unmittelbar nach dem Ende der Sperrzeit erfolgt die Freigabe des Geradeausstroms. In jedem Umlauf ergibt sich eine vollständige Auflösung dieses Rückstaus (NGE = mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grün-Ende = 0). Alle Fahrzeuge auf dem benachbarten Fahrstreifen fließen ab, die Rechtsabbieger können ihren Abbiegestreifen wieder uneingeschränkt erreichen.

Aus einer kurzfristigen „Überstauung“ des Rechtsabbiegestreifens durch den benachbarten Geradeausfahrstreifen ergeben sich also (sofern keine Koordinierung erfolgt, siehe dazu die vorangegangenen Ausführungen) schlimmstenfalls geringe zusätzliche Wartezeiten für einige der ansonsten mit einer sehr hohen Verkehrsqualität abgewickelten Rechtsabbieger, keinesfalls aber nennenswerte Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs. Die Aussage „Auch hier ist die Rechtsabbiegespur zu kurz, um diesen Verkehr flüssig abfließen zu lassen.“ ist daher nicht zutreffend.

Bild 10

Zum 1. Absatz: Die Erarbeitung einer mikroskopischen Simulation des Verkehrsablaufs wird von den Verfassern der Verkehrsuntersuchung weiterhin nicht für erforderlich gehalten. Die nach den Berechnungsverfahren aus dem HBS erarbeiteten Ergebnisse reichen zur Bewertung der Verkehrssituation aus, wenn neben den mittleren Wartezeiten, die im vorliegenden Fall aufgrund der gemäß HBS nicht zu berücksichtigenden Koordinierung tatsächlich nur als (eher ungünstige) Orientierungswerte zu verstehen sind, auch die vorhandenen Kapazitätsreserven und die maßgebenden Rückstaulängen in die Betrachtung einbezogen werden. Diese Einschätzung hat sich in den zurzeit noch laufenden Arbeiten der Signalplanung für beide Knotenpunkte erwartungsgemäß bestätigt.

Eine Verlängerung der Rechtsabbiegestreifen (vgl. Forderung der IVV im 2. Absatz) ist nicht erforderlich. Selbstverständlich könnte aber von einer solchen Verlängerung eine positive Wirkung für den Verkehrsablauf erwartet werden, z.B. an Tagen mit außergewöhnlich hohem Verkehrsaufkommen oder wenn sich die Verkehrsbelastungen mittel- bis langfristig über das hier

angenommene Maß hinaus entwickeln sollten. Solche Aspekte sind aber für das derzeitige Planungsverfahren nicht relevant.

Eine zusätzliche Anbindung des Bauvorhabens an die Frankfurter Straße (vgl. Forderung der IVV im 3. Absatz) ist ebenfalls nicht erforderlich, aus verkehrsplanerischer Sicht aber selbstverständlich denkbar, wenn dabei die Belange der Verkehrssicherheit mit der erforderlichen Gewichtung berücksichtigt werden. Am ehesten ist auch unter diesem Aspekt noch eine Anbindung mit den zugelassenen Fahrbeziehungen „rechts herein / rechts heraus“ denkbar. Inwiefern damit eine Veränderung im Hinblick auf die Parkplatzsituation am Hotel verbunden sein könnte, kann von hier aus nicht beurteilt werden.

Bild 11

Im 1. Absatz wird eine zusätzliche, möglichst umfassende Anbindung des neuen Komplexes an die Frankfurter Straße „unbedingt empfohlen“. Anschließend wird die in unmittelbarer Nähe liegende Zufahrt zum BAHR - Baumarkt als gutes Beispiel angeführt.

Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass neben den Erwägungen zum Verkehrsablauf stets auch die Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden müssen. Einer „unbedingten Empfehlung“ können sich die Verfasser der Verkehrsuntersuchung schon aus diesem Grund nicht anschließen. Das Linksabbiegen von der bevorrechtigten Straße sowie vor allem auch das Linkseinbiegen aus einer untergeordneten Zufahrt sind im Hinblick auf die Verkehrssicherheit in besonderer Weise zu beachten.

Bei der zusätzlichen Anbindung des BAHR - Baumarktes an die Frankfurter Straße, die vor einigen Jahren ebenfalls von der Brilon Bondzio Weiser GmbH geplant wurde, handelt es sich außerdem nicht um eine umfassende Anbindung (im Sinne einer großen Anzahl möglicher Fahrbeziehungen), sondern um eine Lösung mit nur einer einzigen direkten Fahrbeziehung („rechts herein“), die noch dazu nicht auf der freien Strecke liegt, sondern innerhalb der Ortsdurchfahrt. Die anderen Fahrbeziehungen werden über den benachbarten, signalgesteuerten und schon vor der Ansiedlung des Baumarktes relativ hoch belasteten Knotenpunkt abgewickelt, der einen deutlich geringeren Ausbaustand aufweist als die im vorliegenden Fall untersuchten Knotenpunkte.

Die im letzten Satz des 1. Absatzes geforderte Abstimmung mit Straßen NRW hat stattgefunden.

Bilder 12, 13, 14

Es wurde bereits ausgeführt, dass die in den o.g. Bildern dargestellten Maßnahmen geeignet sein dürften, die Verkehrssituation im Bereich der Stoßdorfer Straße weiter zu verbessern.

Die verkehrliche Anbindung der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan überplanten Grundstücke kann jedoch auch ohne diese Maßnahmen gewährleistet werden, ohne dass Einschränkungen der Verkehrssicherheit oder der Funktionstüchtigkeit der vorhandenen bzw. im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geplanten Verkehrsanlagen zu erwarten sind.

Letzter Absatz (Bild 13): Die Anregung, die Einfahrten zum Möbelmarkt auffällig zu beschildern, wird im weiteren Planungsverlauf aufgegriffen.

zu B2, Anlieger 2 und RA Dr. Krist für Anlieger 2

mit Email vom 15.12.2010 und Schreiben vom 04.02.2011, sowie Aufrechterhaltung der bereits vorliegenden Stellungnahmen aus 2010

Stellungnahme 15.12.2010

Die Stellungnahme bezieht sich auf die **schalltechnische Untersuchung** des Büros BBW, wonach die zulässigen Richtwerte für Gewerbelärm am Objekt Josef-Dietzgen-Straße... eingehalten würden, was seitens des Einwenders bezweifelt wird, da die Emissionen von PKWs und LKWs in der Untersuchung jeweils separat und nicht kumuliert betrachtet worden seien.

Abwägung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, die darin vorgebrachten Annahmen sind allerdings unzutreffend und zurückzuweisen.

Die schalltechnische Untersuchung unterscheidet zwischen den vom Grundstück ausgehenden Geräuschemissionen und den Geräuschemissionen, die im öffentlichen Straßenraum entstehen.

Die Geräusche sind der gewerblichen Nutzung zuzuschreiben und entsprechend nach TA-Lärm zu berechnen und nach DIN 18005 bzw. TA-Lärm zu bewerten. Dabei wurden Pkw- und Lkw-Geräusche separat angesetzt, da sie in aller Regel auf unterschiedlichen Flächen und Wegen erzeugt werden. Der Emissionsansatz für Linienschallquellen basiert auf der Formel für $L_{m,E}$ nach RLS-90 und ist mit dem Summanden +19 dB(A) in einen längenbezogenen Ansatz umzurechnen. Die Ansätze sind auf den Seiten 8 bis 10 der schalltechnischen Untersuchung ausführlich erläutert.

Für die Betrachtung der Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrswegen erfolgt dagegen eine gemeinsame Betrachtung der Pkw und Lkw im Berechnungsverfahren nach 16. BImSchV bzw. RLS-90 entsprechend den rechtlichen Vorgaben. Dabei ist aufgrund der Vorbelastung die Veränderung der Geräuschsituation durch das geänderte Verkehrsaufkommen zu ermitteln. Die angesetzten Verkehrsmengen inklusive der Schwerverkehrsanteile sind auf Seite 14, Abb. 4, dargestellt.

Einer Änderung oder Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung bedarf es nicht. Siehe hierzu auch Abwägung Ziffer 2 c zu Stellungnahme B 2

noch zu B2, RA Dr. Krist, für Anlieger 2

mit Schreiben vom 04.02.2011

Stellungnahme

Rechtsanwalt Dr. Krist trägt im Namen der ... Anregungen und Bedenken vor.

- 1.) Vorangestellt wird, dass trotz zahlreicher Eingaben die eingebrachten Vorschläge und Zweifel komplett abgewiesen wurden. Dabei stelle sich die Frage, ob die durchgeführte Abwägung sach- und fachgerecht sei.
- 2.a) Die geplante Zu- und Abfahrt zum geplanten Möbelhaus wird als stark konflikträchtig hinsichtlich der Immissionen kritisiert. Eine Lösung könne nicht allein durch die geltenden Regelungen erfolgen. Dabei werden das vorhandene Gebäude der Mandantin sowie die bestehenden Dienstbarkeiten und Baulasten angeführt.

- 2.b) Eine Verschlechterung der Situation würde nicht hingenommen. Vor diesem Hintergrund wird die Zu- und Abfahrt weiter westlich (Zufahrt Wenco) als konfliktfreie Erschließungslösung eingebracht.
- 2.c) Es wird kritisiert, dass das Verkehrsgutachten BBW die Vorgaben der Parkplatzlärmstudie nicht berücksichtigen würde. Hier werden eigene Ergebnisse vorgestellt, die sich deutlich von den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens unterscheiden würden. Dabei wird dem Gutachten u. a. ein unrealistischer Ansatz vorgeworfen und eine stärkere Lärmbelästigung prognostiziert.
- 2.d) Weiterhin wird aus Sicht des Rechtsvertreters mit Kaufkraftabflüssen oberhalb von 10% (Erheblichkeitsschwelle) durch die Realisierung des Einrichtungshauses und damit eine Störung der Raumordnungssituation gerechnet. Dies wird mit Zahlen aus nachbargemeindlichen Bedenken, die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens bisher geäußert wurden, belegt. Anschließend wird die planerische und rechtliche Situation referiert und eine gerichtliche Überprüfung angekündigt.

Abwägung:

Zu 1.)

Aus der Tatsache, dass „von Seiten des Planungsträgers“ alle „Anregungen und Bedenken (des Einwenders) bisher gewürdigt, aber allesamt zurückgewiesen“ worden seien, ist nicht zwingend zu schließen, dass die Belange des Einwenders unverhältnismäßig benachteiligt worden sind und daher ein Abwägungsfehler vorliegt. In der folgenden Abwägung wird auf die Gründe für die Zurückweisung im Einzelnen eingegangen.

Zu 2. a)

Dazu ist festzustellen, dass auf den Grundstücken des Plangebietes heute bereits gewerbliche Nutzungen vorhanden sind. Auf den Flurstücken 102 und 104 befindet sich die ehemalige Messe Hennef.

Auf den Flurstücken 146, 147 und 151 befinden sich Lagerhallen eines Logistikbetriebes.

Auf dem Flurstück 154 befindet sich die Firma Wenco, deren Erschließung bisher über das Flurstück 147 in unmittelbarer Nachbarschaft zum Gebäude des Einwenders abgewickelt wird.

Von den zuletzt genannten Betrieben ging bisher bereits ein nennenswertes Schwerverkehrsaufkommen aus.

Die geplante Erschließung des Möbelhauses nutzt die vorhandene Zufahrt der ehemaligen Messe Hennef. Auf dem Flurstück 147 werden die Lagergebäude entfernt. Dort entsteht ein Parkplatz, dessen Zufahrt an der gleichen Stelle liegt wie die heutige Zufahrt zu den Lagerhallen. Die Erschließung der Firma Wenco wird in Zukunft an der Grenze zu Flurstück 146 erfolgen, sodass diese Fahrzeugbewegungen vom Grundstück des Einwenders entfernt nach Westen verlegt werden.

Insofern werden keine neuen Verkehrswege geschaffen, die vorhandenen Trassen werden genutzt. Die Erschließung des Gebäudes des Einwenders wird über eine neu zu schaffende Stellplatzfläche mit 27 Stellplätzen auf dem Flurstück 147 an der Grenze zum Grundstück gesichert.

Die konkrete Lage, entsprechend der bestehenden zugehörigen Baulasten und Grunddienstbarkeiten, wurde im Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) gewürdigt.

Damit zeigt sich, dass die Ansprüche des Grundstücks des Einwenders hinsichtlich einer unproblematischen Erschließung angemessen berücksichtigt sind.

Zu 2. b)

Die geplante Zuwegung nutzt bereits heute vorhandene Fahrbeziehungen. Die vorgeschlagene Form der Erschließung ist in der Planung bereits berücksichtigt und dient dazu, die Abreise der Kunden des geplanten Möbelhauses und die Erschließung des Flurstücks 154 zu organisieren.

Die vermuteten Erschließungskonflikte für das Grundstück der Einwenderin werden über eine eigene Stellplatzfläche mit einer gemeinsamen Zufahrt mit der Parkplatzerweiterungsfläche des Möbelhauses gelöst.

Konflikte durch Geräuschimmissionen sind nicht zu erwarten, da die geltenden Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm während der Betriebszeiten des Möbelhauses im Tageszeitraum von 6 bis 22 Uhr nicht nur eingehalten, sondern um mehr als 6 dB(A) unterschritten werden. Dazu wird auf die schalltechnische Untersuchung verwiesen, in der die Ergebnisse der durchgeführten Berechnungen detailliert beschrieben und dargestellt sind.

Zu 2. c)

Die Darstellung, das Schallschutzgutachten komme zu dem Ergebnis, „dass ... die zulässigen Grenzwerte gerade noch so eingehalten würden“ (Zitat) ist nicht zutreffend. Richtig ist, wie oben bereits dargestellt, dass die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm im Tageszeitraum sogar um mehr als 6 dB(A) unterschritten werden.

„Dass die Begutachtung mindestens einen erheblichen Mangel aufweist“ (Zitat), nämlich dass der Lärmpegel der Pkw nicht mit dem Lärmpegel der Lkw überlagert wurde (vgl. Mail vom 15.12.2010 an das Amt für Stadtplanung- und entwicklung der Stadt Hennef) ist nicht zutreffend.

Richtig ist, dass diese Einschätzung seitens der Einwenderin auf einem Missverständnis beruht.

Die Geräuschemissionen vom Betriebsgrundstück sind entsprechend den Vorgaben der 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BImSchG – Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu berechnen und zu bewerten. Die Geräuschemissionen auf öffentlichen Verkehrswegen sind nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) zu berechnen und zu bewerten. Dabei sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 1990 – RLS-90 als Rechenvorschrift Bestandteil der 16. BImSchV.

Genau dieses ist in der vorliegenden Begutachtung erfolgt. Dabei bedient sich die Berechnung nach TA-Lärm für die Fahrgeräusche auf dem Betriebsgrundstück der Emissionsansätze aus den RLS-90. Da auf dem Betriebsgrundstück Lkw und Pkw weitestgehend auf unterschiedlichen Fahrwegen verkehren, erfolgte eine Trennung der Fahrzeugarten im Berechnungsmodell.

Dort, wo die Fahrlinien des Pkw- und des Lkw-Verkehrs zusammenfallen - dies betrifft den Bereich der Grundstücksanbindung östlich des Grundstücks der Einwenderin - wurde dies selbstverständlich durch eine Überlagerung der Schallquellen berücksichtigt. Für die Berechnung der Schallemissionen, die von öffentlichen Verkehrswegen ausgehen, wurden entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung Pkw und Schwerverkehr gemeinsam modelliert, da sie auf den gleichen Fahrwegen verkehren (vgl. Ziffer 3.3 des Schall-Gutachtens, Tabelle 1).

Dass „die allgemein anerkannten Vorgaben der sog. Parkplatzlärmstudie offensichtlich nicht berücksichtigt worden sind“ (Zitat), ist nicht zutreffend.

Richtig ist, dass die Geräuschemissionen aller Parkplatzflächen des Möbelhauses und der separaten Stellplatzfläche für das Grundstück der Einwenderin nach der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (6. Auflage, August 2007) berechnet wurden (vgl. Ziffer 3.1 der schalltechnischen Untersuchung).

Die Einwendung: „Nach Ziff. 5.4 der genannten Parkplatzlärmstudie ist vorliegend unter Berücksichtigung der geplanten Sortimente des Möbelmarktes von einer durchschnittlichen Bewegungshäufigkeit tagsüber von 0,3 Bewegungen je m² Nettoverkaufsfläche und Stunde auszugehen.“ ist in mehrfacher Hinsicht falsch:

- Die aktuell gültige 6. Auflage der Parkplatzlärmstudie aus dem Jahr 2007 behandelt unter Ziffer 5.4 „Parkplätze an Diskotheken“. Die darin angegebenen Werte sind zur Beurteilung eines Möbelhauses selbstverständlich nicht geeignet.
- In der 4. Auflage aus dem Jahr 2003 werden unter Ziffer 5.4 noch „Parkplätze an Einkaufsmärkten“ behandelt. Dabei sind dort die Ergebnisse der Messungen an 3 Möbelhäusern mit Verkaufsflächen bis zu 7.500 m² und 2 Baumärkten dargestellt, die zu den empfohlenen Ansätzen für die Bewegungshäufigkeit geführt haben.
- Eine Bewegungshäufigkeit von 0,3 Bewegungen je m² Nettoverkaufsfläche ist in den Texten und Tabellen der Parkplatzlärmstudie nicht zu finden. Aus einer Bewegungshäufigkeit von 0,3 Bewegungen je m² Verkaufsfläche wird in der Einwendung durch Multiplikation mit der Verkaufsfläche ein stündliches Verkehrsaufkommen von 855 Fahrzeugbewegungen hergeleitet. In der Einwendung wird aber nicht angegeben, mit welcher Verkaufsfläche gerechnet wurde. Möglicherweise wurde hierzu der Wert von 34.000 m² aus der Verkehrsuntersuchung der Brilon Bondzio Weiser GmbH herangezogen. Das richtige Ergebnis einer solchen Multiplikation wäre aber $0,3 \times 34.000 = 10.200$, ein Wert, der erfahrungsgemäß deutlich über dem Verkehrsaufkommen eines ganzen Tages liegt. Um auf 855 Fahrzeugbewegungen pro Stunde zu kommen, müsste der Wert für die Bewegungshäufigkeit von 0,3 Bewegungen je m² VKF mit einer Verkaufsfläche von 2.850 m² multipliziert werden ($0,3 \times 2.850 = 855$). Das Möbelhaus wird aber eine mehr als 10 x größere Verkaufsfläche aufweisen. In Abschnitt 2 c) des hier diskutierten Einwendungsschreibens scheint insofern ein gravierender Rechenfehler vorzuliegen.
- Aus dem falsch berechneten stündlichen Verkehrsaufkommen von 855 Fahrzeugbewegungen wird anschließend durch Hochrechnung auf eine Öffnungszeit von 9 bis 18 Uhr ein fiktives tägliches Verkehrsaufkommen berechnet. Diese Vorgehensweise ist sachlich falsch und entspricht nicht der Parkplatzlärmstudie.

Es zeigt sich, dass von den Einwendern in offensichtlicher Unkenntnis der Regelwerke argumentiert wird. Auf das errechnete Verkehrsaufkommen insgesamt wird später noch eingegangen.

Dem Verkehrsgutachten wird unterstellt, dass die Berechnung „trickreich von einem Besetzungsgrad der Fahrzeuge mit zwei Personen ausgeht“ (Zitat).

Die gewählte Vorgehensweise ist aber sachlich vollkommen korrekt, da die Ansätze der Verkehrsuntersuchung – wie darin ordnungsgemäß zitiert – entsprechend der bundesweit anerkannten und als Stand der Technik akzeptierten Veröffentlichung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung,

Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung (Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Wiesbaden, 2000)“ gewählt wurden. Dabei wird grundsätzlich von Fahrten einzelner Personen (im vorliegenden Fall Kunden und Beschäftigte) ausgegangen. Dass mehrere Personen gemeinsam in einem Pkw zum Möbelkauf fahren, entspricht darüber hinaus auch der allgemeinen Lebenserfahrung, ist sachlich zutreffend und daher auch entsprechend dieser Veröffentlichung so zu berücksichtigen.

Wenn allerdings – wie in Ziffer 2 c) der vorgelegten Einwendungen – die Stärke des Verkehrs des Sondergebietes bei der zukünftigen An- und Abreise nicht über die Anzahl der Kunden, sondern direkt über Kennwerte zur Häufigkeit von Fahrzeugbewegungen berechnet wird, ist eine Halbierung des Verkehrsaufkommens zur Berücksichtigung eines Pkw-Besetzungsgrades von 2,0 Personen/Pkw natürlich nicht erforderlich, sondern in der Tat „fachlich unzulässig“. Nur mit diesem letzten, falschen Rechenschritt kann im Berechnungsbeispiel des Einwendungstextes eine realistische Größenordnung des Verkehrsaufkommens von 3.900 Fahrten/Tag errechnet wird (gegenüber 2.900 Fahrten/Tag im Gutachten, d.h. 35% mehr Verkehr), die wenigstens in der Nähe realistischer Werte liegt. Dies zeigt, wie unbrauchbar die vom Einwender aus der Parkplatzlärmstudie entnommenen Kennwerte sind.

Weiter wird ausgeführt, dass eigentlich „ein tägliches Fahrzeugbewegungsaufkommen von etwa 3.900 Fahrzeugen“ aus den Annahmen des Verkehrsgutachtens resultieren müsste, dass tatsächlich aber „das Verkehrsgutachten ... hingegen ein solches von 1.454 Pkw/Tag“ ansetzt.

Richtig ist, dass das Verkehrsgutachten ein Verkehrsaufkommen in Höhe von 1.454 Pkw/Tag ansetzt, das aber „jeweils als Zielverkehr (ankommende Fahrten) sowie als Quellverkehr (wegführende Fahrten)“ auftritt. (vgl. Seite 7 des Gutachtens, vorletzter Absatz). Daraus ergibt sich ein Gesamtaufkommen von $1.454 \times 2 = 2.908$ Fahrzeugbewegungen.

Die Einwenderin verwechselt hier offensichtlich die einschlägigen Grundbegriffe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens.

Darauf aufbauend wird argumentiert: „Bei der Unterstellung eines halbwegs realistischen Verkehrsaufkommens hat unsere Mandantin (...) mit Belästigungen zu rechnen, die deutlich über den Grenzwerten liegen.“ (Zitat)

Richtig ist, dass die Annahmen der Verkehrsuntersuchung zum Verkehrsaufkommen fachlich korrekt sind und das ermittelte Verkehrsaufkommen in einer realistischen Größenordnung liegt. Dieses wird sogar in einer anderen Einwendung mit dem Titel „Überprüfung Verkehrsplanung BBW“ der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung IVV im Auftrag des ... aus dem Dezember 2010 bestätigt:

Bild 2, 2. Absatz: „Das neue Verkehrsaufkommen des Möbelhauses ist nach einschlägigen Regelwerken ermittelt worden. ... Insofern liegt das ermittelte Verkehrsaufkommen in einer realistischen Größenordnung.“

Das zeigt sich u. a. auch im Vergleich mit dem bereits vorhandenen und hinsichtlich Verkaufsfläche und Warensortiment vergleichbaren Objekt des Bauherrn in Görgeshausen, an dem vergleichende Erhebungen durchgeführt wurden. Diese sind in dem Verkehrsgutachten ebenfalls dargestellt (vgl. Seite 7, letzter Absatz) und zeigen, dass die getroffenen Annahmen an der Obergrenze des realistisch zu erwartenden Verkehrsaufkommens liegen.

Dem gegenüber würde eine unreflektierte Verwendung der Werte der Parkplatzlärmstudie zu völlig überzogenen Ergebnissen führen. Mit einem Ansatz von 0,04 Bewegungen je m² Verkaufsfläche und Stunde ergäbe sich bei 34.000 m² VKF und 16 Stunden Beurteilungszeit ein

Verkehrsaufkommen von insgesamt 21.760 Pkw. Dabei handelt es sich um Pkw-Bewegungen, also 10.880 Zu- und 10.880 Abfahrten.

Ein derartiges Verkehrsaufkommen, für das an anderer Stelle Autobahnen geplant und gebaut werden, könnte im angrenzenden Straßennetz keinesfalls abgewickelt werden und ist auch im Vergleich zu anderen verkehrserzeugenden Nutzungen völlig unrealistisch.

Aus diesen Überlegungen ist abzuleiten, dass der Ansatz der Parkplatzlärmstudie nicht ohne weiteres durch lineares Hochrechnen auf die geplante Verkaufsfläche eines zu bewertenden Vorhabens anzuwenden ist.

Um tatsächlich Immissionen zu bewirken, die über den Immissionsrichtwerten liegen, wäre dagegen ein mindestens viermal so hohes Verkehrsaufkommen erforderlich. Zur Erläuterung: Eine Steigerung um 6 dB(A) - so groß ist der Abstand des errechneten Wertes zum hier gültigen Immissionsrichtwert - erfordert ein Vierfaches der Schalleistung.

Insgesamt ist festzustellen, dass die unter den Ziffern 1. und 2. a) – c) vorgebrachten Einwendungen offensichtlich auf Missverständnisse bei der Bewertung der vorliegenden Gutachten, auf die Verwendung nicht zutreffender Kennwerte zur Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens und / oder auf nicht nachvollziehbare Fehler bei der Berechnung zurückzuführen sind.

Sämtliche unter den Ziffern 1. und 2. a) – c) vorgebrachten Einwendungen sind unbegründet und werden zurückgewiesen. Änderungen an der bisherigen Planung sind nicht erforderlich.

Zu 2.d)

Das BBE-Gutachten hat die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Angebotsstrukturen in allen potenziell tangierten Kommunen detailliert untersucht. Unmittelbare Auswirkungen gewichtiger Art auf zentrale Versorgungsbereiche im Sinne von § 2 Abs. 2 BauGB sind demnach auszuschließen.

Ebenso kann nach den Ergebnissen des Gutachtens ausgeschlossen werden, dass andere Kommunen in ihren durch Ziele der Raumordnung zugewiesenen Funktionen beeinträchtigt werden, denn es ist auszuschließen, dass das geplante Möbelhaus so ausgeprägte Wettbewerbswirkungen erzielen würde, dass die Versorgung der Bevölkerung mit Möbeln und Einrichtungsbedarf anderenorts wesentlich eingeschränkt und die Funktionen anderer Zentraler Orte damit gefährdet würde.

Die Stellungnahme wird zu Kenntnis genommen.

zu B3, Anlieger 3

mit Schreiben vom November 2010

Stellungnahme

Es werden Befürchtungen hinsichtlich des hohen Verkehrsaufkommens durch das geplante Einrichtungshauses vorgebracht. Vor diesem Hintergrund wird darauf hingewiesen, dass es essentiell wichtig sei, dass die eigenen Zuliefer-, Kunden- und Mitarbeiterverkehre ungehindert fließen können. Dies wäre durch eine Zu- und Abfahrt des Möbelhauses an der Frankfurter Straße sichergestellt, dessen Anbindung bevorzugt wird.

Abwägung:

Die verkehrliche Anbindung des Sondergebietes ist ausschließlich über verschiedene Zufahrten von der Josef-Dietzgen-Straße aus geplant.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Stoßdorfer Straße (L 331) /Frankfurter Straße (L 333) und Stoßdorfer Straße (L 331)/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße wurden für die zu erwartenden Mehrverkehre ebenso untersucht, wie die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßen.

Ein wesentlicher Bestandteil der „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Müllerland in Hennef (Sieg)“ vom September 2010 war die Ermittlung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs an den o.g. signalisierten Knotenpunkten.

Dazu wurden im April 2010 an einem Samstag von 11 bis 15 Uhr und an einem Donnerstag von 15 bis 19 Uhr Verkehrszählungen durchgeführt. Der Samstag wurde gewählt aufgrund der zu erwartenden höchsten Verkehrsbelastungen durch den geplanten Möbelmarkt und der Donnerstag aufgrund der starken Verkehrsbelastung im umgebenden Straßennetz.

Ein Knotenpunkt wird gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS“ als leistungsfähig bezeichnet, wenn die Qualitätsstufe A bis E erreicht wird. Dabei ist jeder Qualitätsstufe eine Obergrenze für die mittlere Wartezeit zugeordnet. Der Fahrstreifen mit der größten mittleren Wartezeit ist dabei maßgebend für den gesamten Knotenpunkt. Bei einem signalisierten Knotenpunkt ist die Leistungsfähigkeit dann gegeben, wenn die mittlere Wartezeit eines Fahrzeuges 100 Sekunden nicht überschreitet.

Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass beide Knotenpunkte leistungsfähig sind und darüber hinaus auch eine akzeptable Verkehrsqualität aufweisen.

Am Knotenpunkt Stoßdorfer Straße (L 331)/ Reutherstraße / Josef-Dietzgen-Straße wird in allen Fällen, d.h. im Prognosefall ohne Ansiedlung von Müllerland und im Planfall mit einer Ansiedlung von Müllerland die Qualitätsstufe C erreicht. Dies betrifft die werktägliche Nachmittagsspitze und die samstägliche Mittagsspitze. Alle mittleren Wartezeiten liegen unterhalb von 50 Sekunden.

Für den aus der Josef-Dietzgen-Straße ausfahrenden Verkehr tritt in allen untersuchten Fällen kein Reststau nach Grünende auf. D.h. alle Fahrzeuge aus der Josef-Dietzgen-Straße in die Stoßdorfer Straße oder Reutherstraße können innerhalb einer Grünphase abfließen.

Am Knotenpunkt Frankfurter Straße (L333) / Stoßdorfer Straße (L 331) wird in allen Fällen, d.h. im Prognosefall ohne die Ansiedlung von Müllerland und im Planfall mit einer Ansiedlung von Müllerland, die Qualitätsstufe C in der samstäglichen Mittagsspitze und die Qualitätsstufe D in der werktäglichen Nachmittagsspitze erreicht. Alle mittleren Wartezeiten liegen unterhalb von 50 bzw. 70 Sekunden.

Diese Ergebnisse zeigen, dass mit der vorhandenen und ggf. noch optimierten Signalsteuerung eine leistungsfähige Abwicklung auch des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gewährleistet werden kann. Die Wartezeiten werden sich nicht spürbar von der heutigen Situation unterscheiden.

Die Genehmigung der gewünschten verkehrstechnischen Anbindung des Möbelhauses an die Frankfurter Straße durch den zuständigen Baulastträger, den Landesbetrieb Straßen NRW, ist nach dem heutigen Stand der Kenntnisse als unrealistisch einzustufen. In vorangegangenen Abstimmungsterminen hat der Landesbetrieb Straßen NRW jede zusätzliche Anbindung des Grundstücks an die Frankfurter Straße mit Verweis auf das Straßen- und Wegegesetz NRW abgelehnt. In seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren vom 15.02.2011 lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW jede neue zusätzliche Anbindung des Sondergebiets-Grundstücks an

die klassifizierte Straße (Frankfurter Straße) ab, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktor anzusehen sei (siehe auch Abwägung zu T 4 Landesbetrieb Straßenbau NRW).

Im Zuge des Umbaus des Messegeländes zum Möbelhaus werden zudem insgesamt 1.100 Stellplätze in den Freianlagen geschaffen.

Einzelheiten hierzu sind dem Vorhaben- und Erschließungsplan zu entnehmen.

Gegenüber der Bestandssituation wird sich, nicht zuletzt durch Abbruch des Edeka-Lagers und Anlage von ca. 600 Stellplätzen allein in diesem Bereich, die Stellplatzsituation deutlich verbessern. Dies auch vor dem Hintergrund, dass für das geplante Bauvorhaben bauordnungsrechtlich lediglich 606 Stellplätze notwendig werden, für einzelne Aktionstage jedoch zusätzliche Bedarfsstellplätze (ca. 500) zur Verfügung stehen werden.

Fehlfahrten von Kunden des SO-Gebietes stellen Ordnungswidrigkeiten dar und sind somit nicht im Bauleitplanverfahren regelbar.

zu B4, Anlieger 4

mit Mail vom 07.02.2011

Stellungnahme

Es werden Bedenken vorgetragen, da befürchtet wird, dass auf die verkehrlichen Belange des Einwenders (ungehinderter Zugang zu Gebäuden auch mit Sondertransportfahrzeugen) durch die Kunden des Einrichtungshauses keine Rücksicht genommen werden würde.

Abwägung

Da weder am Straßenquerschnitt noch an den Kurvenradien im öffentlichen Verkehrsraum Veränderungen geplant sind, sind Einschränkungen für straßenbehördlich zugelassene Fahrzeuge, auch für Sondertransportfahrzeuge, nicht zu erwarten.

Evtl. zu erwartendes ordnungswidriges Fehlverhalten von Kunden mit ihren Kfz im öffentlichen Verkehrsraum kann über das Bauleitplanverfahren nicht verhindert werden.

Die verkehrliche Anbindung des Sondergebietes ist ausschließlich über verschiedene Zufahrten von der Josef-Dietzgen-Straße aus geplant.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Stoßdorfer Straße (L 331) /Frankfurter Straße (L 333) und Stoßdorfer Straße (L 331)/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße wurden für die zu erwartenden Mehrverkehre ebenso untersucht, wie die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßen.

Ein wesentlicher Bestandteil der „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Müllerland in Hennef (Sieg)“ vom September 2010 war die Ermittlung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs an den o.g. signalisierten Knotenpunkten.

Dazu wurden im April 2010 an einem Samstag von 11 bis 15 Uhr und an einem Donnerstag von 15 bis 19 Uhr Verkehrszählungen durchgeführt. Der Samstag wurde gewählt aufgrund der zu erwartenden höchsten Verkehrsbelastungen durch den geplanten Möbelmarkt und der Donnerstag aufgrund der starken Verkehrsbelastung im umgebenden Straßennetz.

Ein Knotenpunkt wird gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS“ als leistungsfähig bezeichnet, wenn die Qualitätsstufe A bis E erreicht wird. Dabei ist jeder Qualitätsstufe eine Obergrenze für die mittlere Wartezeit zugeordnet. Der Fahrstreifen mit der größten mittleren Wartezeit ist dabei maßgebend für den gesamten Knotenpunkt. Bei einem signalisierten Knotenpunkt ist die Leistungsfähigkeit dann gegeben, wenn die mittlere Wartezeit eines Fahrzeuges 100 Sekunden nicht überschreitet.

Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass beide Knotenpunkte leistungsfähig sind und darüber hinaus auch eine akzeptable Verkehrsqualität aufweisen.

Am Knotenpunkt Stoßdorfer Straße (L 331)/ Reutherstraße / Josef-Dietzgen-Straße wird in allen Fällen, d.h. im Prognosefall ohne Ansiedlung von Müllerland und im Planfall mit einer Ansiedlung von Müllerland die Qualitätsstufe C erreicht. Dies betrifft die werktägliche Nachmittagsspitze und die samstägliche Mittagsspitze. Alle mittleren Wartezeiten liegen unterhalb von 50 Sekunden.

Für den aus der Josef-Dietzgen-Straße ausfahrenden Verkehr tritt in allen untersuchten Fällen kein Reststau nach Grünende auf. D.h. alle Fahrzeuge aus der Josef-Dietzgen-Straße in die Stoßdorfer Straße oder Reutherstraße können innerhalb einer Grünphase abfließen.

Am Knotenpunkt Frankfurter Straße (L333) / Stoßdorfer Straße (L 331) wird in allen Fällen, d.h. im Prognosefall ohne die Ansiedlung von Müllerland und im Planfall mit einer Ansiedlung von Müllerland, die Qualitätsstufe C in der samstäglichen Mittagsspitze und die Qualitätsstufe D in der werktäglichen Nachmittagsspitze erreicht. Alle mittleren Wartezeiten liegen unterhalb von 50 bzw. 70 Sekunden.

Diese Ergebnisse zeigen, dass mit der vorhandenen und ggf. noch optimierten Signalsteuerung eine leistungsfähige Abwicklung auch des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gewährleistet werden kann. Die Wartezeiten werden sich nicht spürbar von der heutigen Situation unterscheiden.

Die Genehmigung der gewünschten verkehrstechnischen Anbindung des Möbelhauses an die Frankfurter Straße durch den zuständigen Baulastträger, den Landesbetrieb Straßen NRW, ist nach dem heutigen Stand der Kenntnisse als unrealistisch einzustufen. In vorangegangenen Abstimmungsterminen hat der Landesbetrieb Straßen NRW jede zusätzliche Anbindung des Grundstücks an die Frankfurter Straße mit Verweis auf das Straßen- und Wegegesetz NRW abgelehnt. In seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren vom 15.02.2011 lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW jede neue zusätzliche Anbindung des Sondergebiets-Grundstücks an die klassifizierte Straße (Frankfurter Straße) ab, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktor anzusehen sei (siehe auch Abwägung zu T 4 Landesbetrieb Straßenbau NRW).

Im Zuge des Umbaus des Messegeländes zum Möbelhaus werden zudem insgesamt 1.100 Stellplätze in den Freianlagen geschaffen.

Einzelheiten hierzu sind dem Vorhaben- und Erschließungsplan zu entnehmen.

Gegenüber der Bestandssituation wird sich, nicht zuletzt durch Abbruch des Edeka-Lagers und Anlage von ca. 600 Stellplätzen allein in diesem Bereich, die Stellplatzsituation deutlich verbessern. Dies auch vor dem Hintergrund, dass für das geplante Bauvorhaben bauordnungsrechtlich lediglich 606 Stellplätze notwendig werden, für einzelne Aktionstage jedoch zusätzliche Bedarfsstellplätze (ca. 500) zur Verfügung stehen werden.

zu B5, Anlieger 5

mit Mail vom 05.02.2011

Stellungnahme

Es werden Bedenken und Anregungen geltend gemacht und auf die vorgetragenen Bedenken des unter B1 aufgeführten Gewerbebetriebes verwiesen.

Der Einwender schließt sich den Ausführungen des unter B1 aufgeführten Gewerbebetriebes vollinhaltlich an.

Der Einwender unterstellt, dass für den Betreiber des Einrichtungshauses im Stau stehende KFZ bei An- und Abfahrt werbewirksam seien und somit kein Interesse an einer leistungsfähigen Verkehrsführung beständen.

Für ein junges Unternehmen sei es existenzgefährdend, wenn Stellplätze auf dem Grundstück des Einwenders nicht mehr für Kunden erreichbar seien.

Abwägung

Zu 1.1 Erschließung des SO-Gebietes

In der „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Müllerland in Hennef (Sieg)“ im Auftrag der Müllerland GmbH des Büros BBW vom Sept. 2010 wurde neben der alleinigen Erschließung des Sondergebietes über Zu- und Abfahrten von der Josef-Dietzgen-Straße (Variante A) auch eine Erschließung mit zusätzlicher Anbindung an die Frankfurter Straße (rechts rein / rechts raus) (Variante B) und eine zusätzliche Anbindung an die Frankfurter Straße (rechts rein / links rein / rechts raus) untersucht. Nach der Verkehrsuntersuchung kann „an den östlich gelegenen, signalisierten Knotenpunkten Frankfurter Straße (L 333) / Stoßdorfer Straße (L331) / Löhestraße und Stoßdorfer Straße (L 3231) / Josef-Dietzgen-Straße / Reutherstraße bei den zu erwartenden Verkehrsbelastungen eine Verkehrsqualität der Stufe C („befriedigend“) bzw. der Stufe D („ausreichend“) erreicht werden. Damit sind diese Knotenpunkte grundsätzlich in der Lage, die zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend abzuwickeln.

Bereits aus der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen NRW vom 13.07.2010 ergab sich, dass aus dessen Sicht derzeit keine Notwendigkeit zur Zulassung einer separaten Anbindung des Möbelhauses an die Landesstraße gesehen wird.

Der lichtsignalisiert gesteuerte Knotenpunkt Frankfurter Str. (L 333) / Stoßdorfer Str. (L 331) / Löhestraße könne jedoch nach Ansicht des Landesbetriebes so angepasst werden, dass die zukünftigen Verkehre in guter Qualität abgewickelt werden.

Die Genehmigung eines zusätzlichen vollwertigen Knotenpunktes durch den zuständigen Bau- lastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, der aus Gründen der Verkehrssicherheit mutmaßlich ebenfalls mit einer Signalsteuerung ausgestattet werden müsste, ist nach dem heutigen Stand der Kenntnisse als unrealistisch einzustufen. In seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren vom 15.02.2011 lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW jede neue zusätzliche Anbindung des Sondergebiets-Grundstücks an die klassifizierte Straße (Frankfurter Straße) ab, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktor anzusehen sei.

Die Anbindung des SO-Gebietes über die Josef-Dietzgen-Straße ist also nicht die „günstigste“ Anbindung, sondern vielmehr die einzig zulässige. Die Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird entsprechend ergänzt.

Zu 2. Flohmarkt

Die mögliche Nutzung der Stellplatzanlagen des SO-Gebietes zum Zwecke von Flohmärkten bedarf einer bauordnungsrechtlichen Sondernutzungserlaubnis, die jedoch nicht Gegenstand des verbindlichen Bauleitplanverfahrens sein kann.

Ebenso stellen Fehlnutzungen im öffentlichen Verkehrsraum Ordnungswidrigkeiten dar, deren Verhinderung nicht im Rahmen der Bauleitplanung erfolgen kann.

Zu 3. IVV-Stellungnahme

Bild 2 *(Das IVV-Gutachten verwendet keine Seitenzahl, sondern die Seitenkennung erfolgt über den Zusatz Bild 1 bis Bild 15, rechts unten)*

Im 2. Absatz wird bestätigt, dass die Prognose des Verkehrsaufkommens für das Möbelhaus von der BBW GmbH anhand einschlägiger Regelwerke durchgeführt wurde und die Ergebnisse in einer realistischen Größenordnung liegen.

Ferner wird bestätigt: Sowohl die Ergebnisse der durch die BBW GmbH durchgeführten Zählungen (vgl. Bild 2, 3. Absatz) als auch die Prognose für den Belastungsfall mit Möbelhaus (vgl. Bild 2, 4. Absatz) weisen hohe Übereinstimmungen mit den von der IVV im Jahr 2003 für 2010 prognostizierten Verkehrsbelastungen auf.

Im letzten Absatz wird ausgeführt, dass die von der BBW GmbH vorgenommene pauschale Anhebung des Verkehrsaufkommens um 10 % als zulässig angesehen wird.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass sich die IVV der von der BBW GmbH erarbeiteten Schätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens nach der Inbetriebnahme des Möbelhauses in vollem Umfang anschließt.

Ergänzend ist noch darauf hinzuweisen, dass in der Prognose der BBW GmbH zusätzlich zu den von der IVV kommentierten Bestandteilen auch eine strukturelle Entwicklung in den angrenzenden Gewerbegebieten berücksichtigt wurde, deren realistisch denkbarer Umfang in Abstimmung mit der Stadt Hennef definiert wurde.

Bild 3

1. Absatz: Der von der BBW GmbH errechnete Stellplatzbedarf wird von der IVV als ausreichend bewertet.

Im vorletzten Absatz werden die von der BBW GmbH für die beiden signalgesteuerten Knotenpunkte im Zuge der Stoßdorfer Straße berechneten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs C und D als „tolerabel“ eingestuft. Für eine Beschreibung des Verkehrsablaufs bei vorherrschender Verkehrsqualität der Stufe C ist dieser Begriff keinesfalls zutreffend, sondern deutlich zu ungünstig.

Zur Verkehrsqualität der Stufe D führt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2002 (= „Einführungsschreiben“ zum Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS, Ausgabe 2001) aus: „Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Bundesfernstraßen soll künftig die Qualitätsstufe D als Mindestqualität zugrunde gelegt werden. Sofern sich bei der Planung eines Neubauvorhabens eine Qualitätsstufe besser als D ergibt, bitte ich nachzuweisen, dass bei einer sparsameren Ausbau

variante, die mit den Vorgaben für die jeweilige Straßenkategorie verträglich ist, die Qualitätsstufe D nicht erreicht wird.“

Der Bund fordert also für die Verkehrsanlagen in seiner Baulast nur die Qualitätsstufe D. Wird eine bessere Verkehrsqualität erreicht, ist dies zu begründen.

Bild 6

Im 1. Absatz wird ausgeführt, dass für einige Linksabbiegeströme an den beiden Knotenpunkten im Zuge der Stoßdorfer Straße bereits heute „hohe Wartezeiten“ anfielen und „nur ausreichende oder sogar nur mangelhafte Verkehrsqualitäten“ erreicht würden. Die Abbildung in Bild 6 (ohne Bildunterschrift, ohne Legende) wird nicht von der IVV kommentiert. Vermutlich ist beabsichtigt, mit den (an der falschen Stelle) eingetragenen Vermessungen die ungefähren Längen der vorhandenen Aufstellbereiche für die Linksabbieger darzustellen. Offensichtlich wird seitens der IVV vermutet, dass diese Längen mit der in den Textfeldern der Abbildung angedeuteten, aber erst später (vgl. Bild 8) diskutierten Verkehrsqualität für die sog. Freilaufenden Rechtsabbieger zu tun haben könnten. Diese Vermutung erweist sich aber bei näherer Betrachtung als falsch (vgl. unten Bild 8, 2. bis 6. Absatz).

Bild 7

Im 1. Absatz wird zutreffend wiedergegeben, dass in der östlichen Zufahrt des Knotenpunktes Frankfurter Straße / Stoßdorfer Straße in der nachmittäglichen Spitzenstunde zukünftig ein Aufstellbereich für die Linksabbieger (in Richtung Möbelhaus) mit einer Länge von 96 m benötigt wird. Der vorhandene Aufstellbereich hat eine Länge von knapp 70 m. Würde keine Verlängerung des Linksabbiegestreifens erfolgen, wären bei hoher Auslastung des Knotenpunktes Beeinträchtigungen des nachfolgenden Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehrs zu erwarten. Dieses mögliche Problem wurde von der BBW GmbH erkannt (vgl. Ziffer 6.4 der Verkehrsuntersuchung, September 2010), mit der in den Bebauungsplan übernommenen Verlängerung des Linksabbiegestreifens (vgl. Bild 7, 2. Absatz) kann ein störungsfreier Verkehrsablauf gewährleistet werden.

Im 3. Absatz wird geschildert, dass die Kunden des Möbelmarktes aus Richtung Siegburg bei der in Variante A vorgesehenen Anbindung des Bauvorhabens zwar bei der Anreise nur zwei mal nach rechts abbiegen müssten, bei der Abreise aber zwei mal nach links. Daraus ergebe sich „keine gute Verkehrsqualität“.

Aus der von der IVV gewählten Formulierung geht aber nicht hervor, dass für die genannten Fahrbeziehungen die Stufe der Verkehrsqualität B („gut“) jeweils nur knapp verfehlt wird. Um dem möglichen Eindruck entgegen zu wirken, dass anstelle einer guten Verkehrsqualität möglicherweise eine schlechte Verkehrsqualität zu erwarten sei, wird hiermit darauf hingewiesen, dass für die angesprochenen Linksabbieger an beiden Knotenpunkten in allen betrachteten Belastungsfällen die Stufe der Verkehrsqualität C („befriedigend“) nachgewiesen wurde, für den Belastungsfall, der auch den Fußgängerverkehr am nördlichen der beiden Knotenpunkte berücksichtigt (vgl. Anlage V-49 der o.g. Verkehrsuntersuchung), sogar eine Verkehrsqualität der Stufe B („gut“).

Unter diesen Umständen muss die im 4. Absatz geäußerte Schlussfolgerung der IVV, die wichtigste Maßnahme aus verkehrstechnischer Sicht sei eine Anbindung des Möbelhauses an die Frankfurter Straße, als unbegründet und nicht nachvollziehbar bezeichnet werden.

Das angeblich problematische zweimalige Linksabbiegen der vom Möbelhaus in Richtung Siegburg abreisenden Kunden an den beiden signalgesteuerten Knotenpunkten könnte außerdem nur dadurch vermindert werden, dass eine vollständige Anbindung des Kundenparkplatzes an die Frankfurter Straße hergestellt wird (d.h. einschließlich des Einbiegens vom Kundenparkplatz nach links).

Die Genehmigung eines solchen vollwertigen Knotenpunktes durch den zuständigen Baulastträger, den Landesbetrieb Straßen NRW, der aus Gründen der Verkehrssicherheit mutmaßlich mit einer Signalsteuerung ausgestattet werden müsste, ist nach dem heutigen Stand der Kenntnisse als unrealistisch einzustufen. In vorangegangenen Abstimmungsterminen hat der Landesbetrieb Straßen NRW jede zusätzliche Anbindung des Grundstücks an die Frankfurter Straße mit Verweis auf das Straßen- und Wegegesetz NRW abgelehnt. In seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren vom 15.02.2011 lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW jede neue zusätzliche Anbindung des Sondergebiets-Grundstücks an die klassifizierte Straße (Frankfurter Straße) ab, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktor anzusehen sei.

Bild 8

Im 1. Absatz werden die von der BBW GmbH errechneten Kennwerte der Verkehrsqualität für die Linksabbieger aus der Josef-Dietzgen-Straße in die Stoßdorfer Straße kommentiert. Dabei wird darauf hingewiesen, dass dieser Strom (für den eine Aufstelllänge von 48 m errechnet wurde, vgl. Anlage V-28 der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH) ... „schon beinahe die Zufahrt des Möbelmarktes in der Josef-Dietzgen-Straße zu staut.“

Es wird davon ausgegangen, dass mit diesem Hinweis nicht tatsächlich die (vom angesprochenen Rückstau gänzlich unbeeinflusste) Zufahrt zum Möbelmarkt gemeint ist, sondern die am nächsten zum Knotenpunkt mit der Stoßdorfer Straße gelegene der beiden zukünftigen Ausfahrten von den Kundenparkplätzen in die Josef-Dietzgen-Straße.

Diese erste Ausfahrt, die aufgrund der Verkehrsführung auf dem Grundstück nur von wenigen Kunden zur Abreise genutzt werden wird, weist einen Abstand zur Haltelinie des o.g. Knotenpunktes von ca. 70 m auf (vgl. Anlage E-10 der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH), mindestens 60 m davon können als Aufstellbereich für wartende Linksabbieger genutzt werden, ohne dass daraus irgendwelche Beeinträchtigungen für die wenigen an dieser Stelle vom Kundenparkplatz abreisenden Fahrzeuge entstehen.

Selbst von einem längeren Rückstau wären aber nur die vom Kundenparkplatz abreisenden Fahrzeuge selbst und nicht etwa weitere, vom Möbelhaus unabhängige Verkehrsteilnehmer betroffen, da die abreisenden Fahrzeuge gegenüber den Fahrzeugen im Zuge der Josef-Dietzgen-Straße wartepflichtig sind. Die oben zitierte Beschreibung der Verkehrssituation, nach der „beinahe ein Zustauen der Zufahrt“ zu erwarten sei, ist daher nicht zutreffend.

Im 3. Absatz wird darauf hingewiesen, dass die auf einem eigenen Fahrstreifen hinter einer Dreiecksinsel geführten, nicht mit einem Signal geregelten Rechtsabbiegeströme („freie Rechtsabbieger“) in den Berechnungen zur Verkehrsqualität gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (vgl. FGSV, 2009) nicht berücksichtigt wurden. Daher sei eine detaillierte Betrachtung erforderlich.

Den weiteren Ausführungen der IVV ist zu entnehmen, dass die Länge des Rückstaus der benachbarten Fahrstreifen als kritisch betrachtet wird. Im 4. Absatz wird dargestellt, dass der von Norden kommende Rechtsabbieger in die Josef-Dietzgen-Straße durch eine mittlere Staulänge auf dem Geradeausfahrstreifen von 66 m daran gehindert werde, seinen Fahrstreifen zu erreichen, der erst 30 m vor der Ampel beginnt. Die zitierten Kennwerte der Verkehrsqualität beziehen sich offensichtlich auf Anlage V-28 der Verkehrsuntersuchung der Brilon Bondzio Weiser GmbH, eigene Berechnungen werden von der IVV nicht vorgelegt.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass die in Anlage V-28 (vgl. BBW GmbH, 2010) ausgewiesene Rückstaulänge kein Mittelwert ist (wie von der IVV dargestellt), sondern eine sogenannte 95%-

Rückstaulänge bei Rot-Ende. D.h.: In 95% der Signalumläufe (gerundet in 31 Umläufen von 33 Umläufen pro Stunde) wird - und auch das nur am Ende der Rot-Zeit, nicht etwa während des gesamten Umlaufs - höchstens die angegebene Rückstaulänge von 66 m erreicht, in den überwiegenden Fällen aber deutlich weniger.

Während der Zeitanteile mit einem Rückstau, der über den Beginn des Rechtsabbiegestreifens hinausgeht, können die Rechtsabbieger (die ansonsten jederzeit unter Beachtung der Vorfahrtregeln frei aus dem Knotenpunkt abfließen können) ihren Fahrstreifen tatsächlich vorübergehend nicht erreichen. Sie können dann erst wieder abfließen, wenn die Kraftfahrzeuge auf dem benachbarten Fahrstreifen Grün erhalten und sich der Rückstau auflöst. Wie die Ergebnisse in Anlage V-28 (vgl. BBW GmbH, 2010) zeigen, erfolgt in jedem Umlauf eine vollständige Auflösung dieses Rückstaus (NGE = mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grün-Ende = 0). Alle Fahrzeuge auf dem benachbarten Fahrstreifen fließen ab, die Rechtsabbieger können ihren Abbiegestreifen wieder uneingeschränkt erreichen.

Aus einer kurzfristigen „Überstauung“ des Rechtsabbiegestreifens durch den benachbarten Geradeausfahrstreifen ergeben sich also (sofern keine Koordinierung erfolgt, siehe dazu die folgende Stellungnahme zu Bild 9) schlimmstenfalls geringe zusätzliche Wartezeiten für einige der ansonsten mit einer sehr hohen Verkehrsqualität abgewickelten Rechtsabbieger, keinesfalls aber nennenswerte Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs.

Bild 9

Im 1. Absatz wird die Aussage getroffen „Eine Koordinierung der Signalanlagen hilft insofern nicht, als die Zuläufe in die Stoßdorfer Straße vom nördlichen Knoten nicht aus sämtlichen Richtungen koordiniert werden können.“ Richtig ist (vgl. 2. Satz dieses Absatzes), dass für die am nördlichen Knotenpunkt frei laufenden Rechtsabbieger keine Koordinierung am südlichen Knotenpunkt gewährleistet werden kann.

Dass nicht beide Ströme aus der Löhestraße und der Frankfurter Straße aus Richtung Hennef mit der südlichen Kreuzung koordiniert werden können (vgl. 3. Satz dieses Absatzes), ist dagegen falsch.

Der Geradeausstrom von Nord nach Süd kann am südlichen Knotenpunkt über 60 s lang freigegeben werden. Die ersten knapp 20 s der Freigabezeit können zum Abbau eines ggf. vorhandenen Rückstaus genutzt werden, anschließend treffen nacheinander erst die Fahrzeuge aus der Frankfurter Straße (Linksabbieger aus Richtung Hennef) sowie anschließend die Fahrzeuge aus der Löhestraße (Geradeausverkehr nach Süden) bei Grün ein und können ihre Fahrt ohne Halt fortsetzen.

Weitere Details der Koordinierung werden zurzeit im Rahmen der Ausführungsplanung für die Signalsteuerung erarbeitet. Es war aber bereits beim Abschluss der Verkehrsuntersuchung absehbar, dass mit der hier beschriebenen Koordinierung für etwa zwei Drittel des von Norden auf den südlichen Knotenpunkt zulaufenden Verkehrs eine wesentlich geringere Staubildung gewährleistet werden kann als bei zufälligem Zufluss. Ein solcher Zufluss wird aber bei den Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrs HBS (vgl. FGSV, 2009) systematisch unterstellt. Dies hat in den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zu einer erkennbaren Überschätzung der Rückstaulängen geführt.

Die Aussagen im letzten Satz des 1. Absatzes sind keinem der Berechnungsprotokolle (Anlagen V-1 bis V-49) in der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH zuzuordnen. Am ehesten passen die Aussagen noch zu den Linksabbiegern in der südlichen Zufahrt des nördlichen Knotenpunktes. Für diesen Strom sind in Anlage V-17 (Spitzenstunde samstags) und in Anlage V-49

(Spitzenstunde nachmittags, mit Berücksichtigung zusätzlicher Fußgängerfurten) tatsächlich 54 m angegeben, jedoch als 95%- Rückstaulänge, nicht als mittlere Rückstaulänge. Es handelt sich allerdings um die Signalgruppe K3L (nicht K3). Sollte diese Signalgruppe gemeint sein, ist in dem errechneten Rückstauwert allerdings ebenfalls kein Problem zu sehen. Einerseits ist selbstverständlich auch in dieser Fahrtrichtung eine Begrenzung der Rückstauentwicklung durch eine Koordinierung möglich. Andererseits hat der verfügbare Aufstellbereich für die Linksabbieger eine Länge von etwa 75 m.

Die im 2. Absatz geäußerte Einschätzung „Je geringer die Grünzeiten sind, umso geringer ist auch der Verbesserungseffekt, der durch eine Koordinierung zu erreichen ist.“ wird nicht geteilt. Richtig ist stattdessen: Je kürzer die Grünzeiten sind, desto schwieriger ist es, eine gute Koordinierung herzustellen. Mit einer gelungenen Koordinierung können aber die nachteiligen Wirkungen einer knappen Bemessung von Grünzeiten in einem erheblichen Umfang ausgeglichen werden.

Im 3. Absatz wird ausgeführt, der Rechtsabbiegestreifen am nördlichen Knotenpunkt für die Fahrzeuge aus der Stoßdorfer Straße in Richtung Hennef sei ebenfalls zu kurz, um den Verkehr frei abfließen zu lassen. Ein Vergleich der Länge des Rechtsabbiegestreifens (ca. 40 m) mit den Ergebnissen der Rückstaulängenberechnungen aus der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH erfolgt nicht. Wie Anlage V-49 ausweist, ist für den benachbarten Geradeausstrom (Signalgruppe K3) ein 95%-Rückstau von 42 m zu erwarten. D.h.: Wenn keine Koordinierung erfolgt (s.o.) ist am Ende der Sperrzeit für den Geradeausverkehr damit zu rechnen, dass das letzte Fahrzeug, das sich noch am Stauende angestellt hat, den Rechtsabbieger daran hindern kann, seinen eigenen Fahrstreifen zu erreichen. Unmittelbar nach dem Ende der Sperrzeit erfolgt die Freigabe des Geradeausstroms. In jedem Umlauf ergibt sich eine vollständige Auflösung dieses Rückstaus (NGE = mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grün-Ende = 0). Alle Fahrzeuge auf dem benachbarten Fahrstreifen fließen ab, die Rechtsabbieger können ihren Abbiegestreifen wieder uneingeschränkt erreichen.

Aus einer kurzfristigen „Überstauung“ des Rechtsabbiegestreifens durch den benachbarten Geradeausfahrstreifen ergeben sich also (sofern keine Koordinierung erfolgt, siehe dazu die vorangegangenen Ausführungen) schlimmstenfalls geringe zusätzliche Wartezeiten für einige der ansonsten mit einer sehr hohen Verkehrsqualität abgewickelten Rechtsabbieger, keinesfalls aber nennenswerte Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs. Die Aussage „Auch hier ist die Rechtsabbiegespur zu kurz, um diesen Verkehr flüssig abfließen zu lassen.“ ist daher nicht zutreffend.

Bild 10

Zum 1. Absatz: Die Erarbeitung einer mikroskopischen Simulation des Verkehrsablaufs wird von den Verfassern der Verkehrsuntersuchung weiterhin nicht für erforderlich gehalten. Die nach den Berechnungsverfahren aus dem HBS erarbeiteten Ergebnisse reichen zur Bewertung der Verkehrssituation aus, wenn neben den mittleren Wartezeiten, die im vorliegenden Fall aufgrund der gemäß HBS nicht zu berücksichtigenden Koordinierung tatsächlich nur als (eher ungünstige) Orientierungswerte zu verstehen sind, auch die vorhandenen Kapazitätsreserven und die maßgebenden Rückstaulängen in die Betrachtung einbezogen werden. Diese Einschätzung hat sich in den zurzeit noch laufenden Arbeiten der Signalplanung für beide Knotenpunkte erwartungsgemäß bestätigt.

Eine Verlängerung der Rechtsabbiegestreifen (vgl. Forderung der IVV im 2. Absatz) ist nicht erforderlich. Selbstverständlich könnte aber von einer solchen Verlängerung eine positive Wirkung für den Verkehrsablauf erwartet werden, z.B. an Tagen mit außergewöhnlich hohem Verkehrsaufkommen oder wenn sich die Verkehrsbelastungen mittel- bis langfristig über das hier

angenommene Maß hinaus entwickeln sollten. Solche Aspekte sind aber für das derzeitige Planungsverfahren nicht relevant.

Eine zusätzliche Anbindung des Bauvorhabens an die Frankfurter Straße (vgl. Forderung der IVV im 3. Absatz) ist ebenfalls nicht erforderlich, aus verkehrsplanerischer Sicht aber selbstverständlich denkbar, wenn dabei die Belange der Verkehrssicherheit mit der erforderlichen Gewichtung berücksichtigt werden. Am ehesten ist auch unter diesem Aspekt noch eine Anbindung mit den zugelassenen Fahrbeziehungen „rechts herein / rechts heraus“ denkbar. Inwiefern damit eine Veränderung im Hinblick auf die Parkplatzsituation am Hotel verbunden sein könnte, kann von hier aus nicht beurteilt werden.

Bild 11

Im 1. Absatz wird eine zusätzliche, möglichst umfassende Anbindung des neuen Komplexes an die Frankfurter Straße „unbedingt empfohlen“. Anschließend wird die in unmittelbarer Nähe liegende Zufahrt zum BAHR - Baumarkt als gutes Beispiel angeführt.

Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass neben den Erwägungen zum Verkehrsablauf stets auch die Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden müssen. Einer „unbedingten Empfehlung“ können sich die Verfasser der Verkehrsuntersuchung schon aus diesem Grund nicht anschließen. Das Linksabbiegen von der bevorrechtigten Straße sowie vor allem auch das Linkseinbiegen aus einer untergeordneten Zufahrt sind im Hinblick auf die Verkehrssicherheit in besonderer Weise zu beachten.

Bei der zusätzlichen Anbindung des BAHR - Baumarktes an die Frankfurter Straße, die vor einigen Jahren ebenfalls von der Brilon Bondzio Weiser GmbH geplant wurde, handelt es sich außerdem nicht um eine umfassende Anbindung (im Sinne einer großen Anzahl möglicher Fahrbeziehungen), sondern um eine Lösung mit nur einer einzigen direkten Fahrbeziehung („rechts herein“), die noch dazu nicht auf der freien Strecke liegt, sondern innerhalb der Ortsdurchfahrt. Die anderen Fahrbeziehungen werden über den benachbarten, signalgesteuerten und schon vor der Ansiedlung des Baumarktes relativ hoch belasteten Knotenpunkt abgewickelt, der einen deutlich geringeren Ausbaustand aufweist als die im vorliegenden Fall untersuchten Knotenpunkte.

Die im letzten Satz des 1. Absatzes geforderte Abstimmung mit Straßen NRW hat stattgefunden.

Bilder 12, 13, 14

Es wurde bereits ausgeführt, dass die in den o.g. Bildern dargestellten Maßnahmen geeignet sein dürften, die Verkehrssituation im Bereich der Stoßdorfer Straße weiter zu verbessern.

Die verkehrliche Anbindung der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan überplanten Grundstücke kann jedoch auch ohne diese Maßnahmen gewährleistet werden, ohne dass Einschränkungen der Verkehrssicherheit oder der Funktionstüchtigkeit der vorhandenen bzw. im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geplanten Verkehrsanlagen zu erwarten sind.

Letzter Absatz (Bild 13): Die Anregung, die Einfahrten zum Möbelmarkt auffällig zu beschildern, wird im weiteren Planungsverlauf aufgegriffen.

Evtl. Fehlverhalten durch Fremdparker gilt als Ordnungswidrigkeit und kann über das verbindliche Bauleitplanverfahren nicht geregelt werden.

zu B6, Einzelhändler
mit Mail vom 01.02.2011

Stellungnahme

Der Betreiber der Geschäfte... zweifelt die Erhebungsdaten zum projektrelevanten Einzelhandel in der Hennefer Innenstadt an. Er bezieht sich dabei u.a. auf Telefonate mit Kollegen, ohne dabei Namen zu nennen. Die vom Gutachter erhobenen Verkaufsflächen seines Betriebs werden angezweifelt, konkrete Zahlen aber als Beleg nicht angeführt. Die für seinen Betrieb ... prognostizierten Umsatzleistungen seien weit überhöht dargestellt. Das Gutachten wird insbesondere hinsichtlich der Aussagen zu den Auswirkungen im Bereich der zentrenrelevanten Randsortimente angezweifelt. Gleichzeitig werden die Ergebnisse des Gutachtens zitiert und darauf verwiesen, dass die gegenüber der Hennefer Innenstadt prognostizierten Umsatzverluste existenzgefährdend seien.

Abwägung

Die im Einwand genannten Umsatzzahlen für den Betrieb ... sind aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Bezieht man die genannten Umsatzleistungen auf die erhobene Verkaufsfläche, errechnet sich eine Flächenleistung von 400 € je Quadratmeter Verkaufsfläche – ein Wert, der weit unter der für einen Betrieb dieser Größenordnung erforderlichen Mindestproduktivität liegt.

Die übrigen Kritikpunkte können nicht verifiziert werden, da keine belastbaren Zahlenangaben gemacht werden.

Die Stellungnahme wird zu Kenntnis genommen.

zu T1, Stadt Königswinter
mit Schreiben vom 20.01.2011

Stellungnahme

Die Stadt Königswinter hält an ihren Äußerungen vom 15.11.2010 fest.

Danach lehnt die Stadt Königswinter die Planung des benachbarten Mittelzentrums ab, da ein erheblicher Teil des in Königswinter vorhandenen Kaufkraftpotenzials abgeschöpft werden wird.

Die Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche und dabei insbesondere auf die Ortsmitten von Königswinter und Ittenbach seien näher untersucht werden.

Der Anteil der zentrenrelevanten Randsortimente sollte auf 2.500 m² beschränkt werden, worunter auch die Saisonwaren des Weihnachtsmarktes gefasst werden sollten.

Die Umsatzleistung des Vorhabens sollte in Orientierung an den Grundsätzen von § 24a Landesentwicklungsprogramm auf die Größenordnung des Kaufkraftpotenzials im Stadtgebiet Hennef beschränkt werden.

Abwägung

Nach den Prognosen des Gutachters würde das Planvorhaben rd. 12 % des im Stadtgebiet Königswinter vorhandenen projektrelevanten Kaufkraftpotenzials binden. Somit würde kein so

erheblicher Teil der Kaufkraft abgeschöpft, dass die Marktzutrittschancen eines vergleichbaren Wettbewerbers geschmälert würden.

Alle projektrelevanten Anbieter in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Königswinter wurden vom Gutachter systematisch erfasst. Größter Wettbewerber ist dabei der Betrieb Heider im Nahversorgungszentrum Ittenbach. Dieser Betrieb auch am stärksten von Umsatzverlusten tangiert, wobei aber auch hier nach vertiefender Aussage des Gutachters Verluste von höchstens 3 bis 4 % des heutigen Jahresumsatzes befürchtet werden müssten. Somit wäre auch dieser, in seinem Sortiment sehr hochwertig positionierte Anbieter infolge der Ansiedlung von Müllerland in Hennef nur geringe Umsatzverluste hinzunehmen haben.

Auch die Betriebe in der Altstadt von Königswinter – darunter „La Remise“, ein Betrieb, der nach eigenen Angaben „ausgefallene Exklusivmöbel, Antiquitäten, anerkannte zeitgenössische Kunst und zahlreiche geschmackvolle Accessoires“ anbietet, wären von der Ansiedlung Müllerland nur in geringem Maße tangiert.

Mit dem Aufstellungsbeschluss hat die Stadt Hennef vorgegeben, die zentrenrelevanten Randsortimente auf höchstens 2.500 m² Verkaufsfläche zu beschränken. Die Bewertung, welche der geplanten Randsortimente in Hennef als zentrenrelevant zu gelten haben, wurde zwischenzeitlich mit dem einem im Entwurf vorliegenden kommunalen Einzelhandelskonzept festgelegt. Demnach werden die im BBE Gutachten untersuchten Sortimente „Lampen und Leuchten“ sowie „Bettwaren“ als für die Stadt Hennef als nicht-zentrenrelevant eingestuft. Die übrigen Randsortimente werden mittels genauer textlicher Festsetzungen im Bebauungsplan auf die von der Handwerkskammer geforderte Obergrenze von 2.500 m² begrenzt.

Auf die Festsetzung eines saisonal zulässigen Weihnachtsmarktes mit zusätzlichen 800 m² Verkaufsfläche von Nebensortimenten wird verzichtet. Diesbezüglich wird der Stellungnahme der Stadt Königswinter entsprochen. Der geforderten Beschränkung der Umsatzleistung des Vorhabens auf die Größenordnung des Kaufkraftpotenzials im Stadtgebiet Hennef kann jedoch nicht entsprochen werden. Dies stellt keine für die Bauleitplanung verbindliche Vorgabe dar. Das geplante Möbelhaus hat wirtschaftliche Dimensionen, führt jedoch, wie gutachterlich nachgewiesen, nicht zu mehr als unerheblichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbe- reich und auf die Versorgung der Bevölkerung in Königswinter.

Die Stadt Königswinter beabsichtigt eine weitere Beratung ihrer Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren in ihrem zuständigen politischen Gremium am 23.03.2011. Sollte sich daraus ggfs. eine Änderung der Stellungnahme von Königswinter und in Folge eine geänderte Abwägung ergeben, wird diese zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes und der zugehörigen Flächennutzungsplanänderung vorgelegt.

zu T2, Gemeinde Eitorf
mit Schreiben vom 03.02.2011

Stellungnahme

Die Gemeinde verweist auf Ihr Schreiben vom 09.11.2011, das inhaltlich aufrecht erhalten werden würde.

Darin argumentierte die Gemeinde, dass in der Analyse der BBE fälschlich davon ausgegangen sei, in der Ortsmitte Eitorf würden keine Geschäfte mit projektrelevanten Sortimenten betrieben. Dies sei in der Auswirkungsanalyse zu berücksichtigen.

Weiterhin wurde gefordert, dass der Anteil der zentrenrelevanten Randsortimente eine Größe von 2.500 m² nicht überschreiten dürfe.

Die Gemeinde ging zudem davon aus, dass Lampen und Leuchten als zentrenrelevante Randsortimente gelten würden.

Abwägung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die von der Gemeinde Eitorf angeführten Betriebe wurden vom Gutachter in ihrer Projektrelevanz vertiefend geprüft:

Elektro Wirtz, Radio/Elektro Wünsche, der Otto-Versand-Shop weisen allenfalls sehr begrenzte Sortimentsüberschneidungen mit dem Planvorhaben auf.

Radio/Elektro Wünsche vertreibt u.a. Lampen/Leuchten auf begrenzter Verkaufsfläche, bietet darüber hinaus einen Bestellservice für Markenprodukte.

Die Geschenkboutique „Kunstgewerbe und Wohndesign Vendel“ vertreibt überwiegend exklusive Produkte des Kunstgewerbes.

Wie die Gemeinde Eitorf in ihrem Schreiben richtigerweise aufgeführt hat, befinden sich in der Ortsmitte einzelne kleinteilige Einzelhandelsbetriebe, die projektrelevante Sortimente anbieten. Es ist nach Prognosen der Gutachter allerdings davon auszugehen, dass diese Einzelhandelsbetriebe aufgrund der geringen Angebotsüberschneidungen im Realisierungsfall nur geringfügige Umsatzverluste zu erwarten haben. Städtebaulich negative Auswirkungen auf die Ortsmitte sind dabei auszuschließen.

Um die Zentrenverträglichkeit eines Möbelkaufhauses am Standort Messe Hennef auch langfristig abzusichern und unverträgliche Wettbewerbswirkungen auf den Einzelhandel in den zentralen Versorgungsbereichen langfristig auszuschließen, wurden die zentrenrelevanten Randsortimente mittels entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan gezielt gesteuert. Demnach wurde die Gesamtverkaufsfläche der zentrenrelevanten Randsortimente auf max. 2.500 m² Verkaufsfläche (VK) beschränkt. Zusätzlich wird auf die Festsetzung eines saisonal zulässigen Weihnachtsmarktes verzichtet, durch den die zulässigen zentrenrelevanten Randsortimente auf max. 2.500 m² Verkaufsfläche (VK) im Zeitraum vom 15.10. bis zum 15.01. jeden Jahres um 800 m² VK überschritten worden wären.

Das im Entwurf vorliegende Einzelhandelskonzept der Stadt Hennef sieht vor, Heim- und Haushaltstextilien (Gardinen, Dekostoffe, Haus-, Tisch- und Bettwäsche) sowie Glas/ Porzellan/Keramik, Haushaltsgegenstände, Bilder, -rahmen, Geschenkartikel als zentrenrelevant einzustufen. Die sonstigen projektrelevanten Sortimente werden dagegen als nicht-zentrenrelevante Sortimente eingeordnet.

Das Sortiment Lampen und Leuchten ist im Einzugsgebiet des Planvorhabens in erster Linie in der Stadt Bonn im Sortiment von hochwertigen Fachgeschäften vertreten. Ansonsten finden sich diese Waren vor allem noch im Randsortiment der Bau- und Möbelmärkte. Vor diesem Hintergrund ist die Forderung der Stadt Eitorf, die Verkaufsfläche des Sortiments Lampen und Leuchten in die auf insgesamt 2.500 m² begrenzte Verkaufsfläche für zentrenrelevante Waren einzubeziehen, aus Sicht der Gutachter nicht begründbar. Denn das Gutachten der BBE Handelsberatung belegt widerspruchsfrei, dass auch bei Realisierung des der Prüfung zugrunde liegenden Sortimentskonzeptes keine städtebaulich relevanten Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Eitorf zu erwarten wären.

Der Anregung der Gemeinde Eitorf wurde mit Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanes somit weitgehend entsprochen.

zu T3, IHK Bonn/Rhein-Sieg, Bonn
mit Schreiben vom 02.02.2011

Stellungnahme

1. Verkehr

1.1 Anbindung

Die IHK beanstandet in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan, dass die alleinige Anbindung über die Josef-Dietzgen-Straße als die „günstigste Alternative des Einrichtungshauses an das bestehende Straßennetz“ dargestellt wird. Diese Einschätzung stünde nicht im Einklang mit den Aussagen der Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Müllerland in Hennef.

1.2 Verkehrsqualität Knotenpunkte

Die Verkehrsuntersuchung käme zu dem Ergebnis, dass die Anbindung des Einrichtungshauses an die Josef-Dietzgen-Straße und an die Frankfurter Straße mit Rechtsabbieger, Rechtsinbieger und Linksabbieger (Variante C) der Verkehrsqualität A, eine Anbindung ohne Anbindung an die Frankfurter Straße demgegenüber mit D oder C bewertet wurde. Im Interesse der ortsansässigen Gewerbebetriebe sei die Umsetzung der Variante C zu prüfen.

1.3 Erreichbarkeit Nachbarbetriebe

Ferner wird befürchtet, dass der prognostizierte Verkehrszuwachs von 359 KFZ in den Spitzenstunden die Erreichbarkeit der im Umfeld der Messe ansässigen Betriebe deutlich erschwert.

2. Verkaufsflächen

2.1 Weihnachtsmarkt

Durch die saisonalen Sortimente Weihnachtsmarkt anstelle von Gartenmöbeln fände de facto temporär eine Erweiterung der Schwelle des zentrenrelevanten Sortimentes über 2.500 m² statt. Somit würde auf die Forderung der IHK Bonn/Rhein-Sieg v. 14.10.2010 nicht eingegangen.

2.2 Umsatzerwartung

Des Weiteren äußert die IHK Bonn/ Rhein-Sieg Bedenken hinsichtlich der prognostizierten Raumleistung in Höhe von rd. 955 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche, die von der durchschnittlichen Flächenproduktivität großer Möbelhäuser von rd. 1.217 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche¹ abweicht. (Index 1: Quelle: Industrie- und Handelskammer NRW, Institut für Handelsforschung , 2005)

Zudem ginge aus der Umsatzerwartung pro Quadratmeter gem. BBE-Gutachten nicht hervor, ob sich die prognostizierten 955 €/m² auf den Geschäftsraum, den Verkaufsraum oder auf die Bruttogeschoßfläche beziehen würden. Der Wert werde – untermauert von eigenen Angaben – als unterdurchschnittliche Angabe angezweifelt. Die Begründung für die Abweichung vom Durchschnittswert nach unten wird ebenso angezweifelt.

Abwägung

Zu 1. Verkehr

Zu 1.1 Anbindung

In der „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Müllerland in Hennef (Sieg)“ im Auftrag der Müllerland GmbH des Büros BBW vom Sept. 2010 wurde neben der alleinigen Erschließung des Sondergebietes über Zu- und Abfahrten von der Josef-Dietzgen-Straße (Variante A) auch eine Erschließung mit zusätzlicher Anbindung an die Frankfurter Straße (rechts rein / rechts raus) (Variante B) und eine zusätzliche Anbindung an die Frankfurter Straße (rechts rein / links rein / rechts raus) untersucht. Nach der Verkehrsuntersuchung kann „an den östlich gelegenen, signalisierten Knotenpunkten Frankfurter Straße (L 333) / Stoßdorfer Straße (L331) / Löhestraße und Stoßdorfer Straße (L 3231) / Josef-Dietzgen-Straße / Reutherstraße bei den zu erwartenden Verkehrsbelastungen eine Verkehrsqualität der Stufe C („befriedigend“) bzw. der Stufe D („ausreichend“) erreicht werden. Damit sind diese Knotenpunkte grundsätzlich in der Lage, die zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend abzuwickeln.

Bereits aus der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen NRW vom 13.07.2010 ergibt sich, dass aus dessen Sicht derzeit keine Notwendigkeit zur Zulassung einer separaten Anbindung des Möbelhauses an die Landesstraße gesehen wird.

Der lichtsignalisiert gesteuerte Knotenpunkt Frankfurter Str. (L 333) / Stoßdorfer Str. (L 331) / Löhestraße könne jedoch nach Ansicht des Landesbetriebes so angepasst werden, dass die zukünftigen Verkehre in guter Qualität abgewickelt werden.

Die Genehmigung eines zusätzlichen vollwertigen Knotenpunktes durch den zuständigen Baulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, der aus Gründen der Verkehrssicherheit mutmaßlich ebenfalls mit einer Signalsteuerung ausgestattet werden müsste, ist nach dem heutigen Stand der Kenntnisse als unrealistisch einzustufen. In seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren vom 15.02.2011 lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW jede neue zusätzliche Anbindung des Sondergebiets-Grundstücks an die klassifizierte Straße (Frankfurter Straße) ab, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktor anzusehen sei.

Die Anbindung des SO-Gebietes über die Josef-Dietzgen-Straße ist also nicht die „günstigste“ Anbindung, sondern vielmehr die einzig zulässige. Die Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird entsprechend ergänzt.

Zu 1.2 Verkehrsqualität Knotenpunkte

Die o. a. Verkehrsuntersuchung weist nach, dass die Verkehrsbelastungen an dem Knotenpunkt Frankfurter Str. (L 333) / Stoßdorfer Str. (L 331) / Löhestraße und Stoßdorfer Straße / Josef-Dietzgen-Straße / Reuther Straße ohne separate Verkehrsanbindung des SO-Gebietes an die Frankfurter Straße abgewickelt werden können. Die Verkehrsqualität der Knotenpunkte entspricht dabei den Stufen C (mittägliche Spitzenstunde) und D (Knotenpunkt Frankfurter Str. (L 333) / Stoßdorfer Str. (L 331) zur mutmaßlichen Spitzenstunde). Die geforderte Umsetzung einer Anbindung an die Frankfurter Straße mit einer besseren Verkehrsqualität scheitert wie bereits beschrieben an der Ablehnung des zuständigen Baulastträgers LBS NRW.

Zu 1.3 Erreichbarkeit Nachbarbetriebe

Der Befürchtung, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunden (359 KFZ zusätzlich) die Erreichbarkeit der im Umfeld der Messe ansässigen Gewerbebetriebe erschweren würde, ist zurückzuweisen. Die Verkehrsuntersuchung BBW weist für

die Spitzenstunden nach, dass zusätzliche Maßnahmen am Knotenpunkt Stoßdorfer Straße / Josef-Dietzgen-Straße / Reuther Straße nicht erforderlich sind. Der Knotenpunkt erreicht in allen Fällen, d.h. im Prognosefall ohne die Ansiedlung von Müllerland und im Planfall mit einer Ansiedlung die Qualitätsstufe C. Dies betrifft die werktägliche Nachmittagsspitze und die samstägliche Mittagsspitze. Alle mittleren Wartezeiten liegen unter 50 Sekunden. Für den aus der Josef-Dietzgen-Straße ausfahrenden Verkehr tritt in allen untersuchten Fällen kein Reststau nach Grünende auf, d.h. alle Fahrzeuge aus der Josef-Dietzgen-Straße in die Stoßdorfer Straße oder Reutherstraße können innerhalb einer Grünphase abfließen. Etwaiges Fehlparken von Kunden des Sondergebietes des Sondergebietes sind als Ordnungswidrigkeiten einzustufen und im Rahmen der Bauleitplanung nicht regelbar.

2. Verkaufsflächen

2.1 Weihnachtsmarkt

Mit dem Aufstellungsbeschluss hat die Stadt Hennef vorgegeben, die zentrenrelevanten Randsortimente auf höchstens 2.500 m² Verkaufsfläche zu beschränken.

Die Bewertung, welche der geplanten Randsortimente in Hennef als zentrenrelevant zu gelten haben, wurde zwischenzeitlich mit dem im Entwurf vorliegenden kommunalen Einzelhandelskonzept vorgenommen.

Demnach werden die im BBE Gutachten untersuchten Sortimente „Lampen und Leuchten“ sowie „Bettwaren“ für die Stadt Hennef als nicht-zentrenrelevant eingestuft.

Die übrigen Randsortimente werden mittels genauer textlicher Festsetzungen im Bebauungsplan auf die von der IHK geforderte Obergrenze von 2.500 m² begrenzt.

Um die für die zentrenrelevanten Sortimente vorgesehene Verkaufsfläche von 2.500 m² einzuhalten, wird auf Festsetzung eines saisonal befristeten Weihnachtsmarktes im Bebauungsplan verzichtet.

Der Entwurf der textlichen Festsetzungen folgt somit der Empfehlung der IHK Bonn/ Rhein-Sieg und es wird mit Bezug auf die im Entwurf vorliegende Hennefer Liste nur noch zwischen nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten und zentrenrelevanten Randsortimenten unterschieden.

2.1 Umsatzerwartung

Im Rahmen der Auswirkungsanalyse wurde für das Planvorhaben mit einer Verkaufsfläche von 31.000 m² nach Einschätzung der Gutachter eine Umsatzleistung von rd. 29,6 Mio. EUR prognostiziert. Somit ergibt sich eine Raumleistung in Höhe von 955 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche.

Diese Flächenleistung weicht von der im Möbeleinzelhandel durchschnittlichen Flächenleistung in Höhe von 1.217 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche ab.

Nach Aussage des Gutachters wurden in die Prognose zur Modellierung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen zunächst Umsätze basierend auf einer Flächenleistung von 1.219 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche eingestellt.

Nach dieser Prognoserechnung würde das Planvorhaben eine um rd. 8,2 Mio. EUR höhere Jahresumsatzleistung erzielen. Differenziert nach Warengruppen, ergeben sich nach dieser Berechnung folgende Umsatzleistungen (siehe nachfolgende Abb.):

Projektrelevante Sortimente	max. VKF in m ²	Flächenleistung in EUR/ m ² VKF		max. Umsatz in Mio. EUR	
		Variante I	Variante II Real-Case	Variante I	Variante II Real-Case
Gesamt (Maximalvariante), davon	31.000	1.219	955	37,7	29,5
Kernsortimente²	27.350	1.181	899	32,2	24,5
<i>Möbel, Küchen-, Bad-, Büro-, Gartenmö- bel,</i>	27.350	1.177	896	32,2	24,5
Randsortimente	3.650	1.505	1.380	5,5	5,0
<i>davon Sonstige Heim- und Haustextilien (Gardinen, Dekostoffe, Haus-, Tische und Bettwäsche)</i>	max. 1.050	1.523	1.330	max. 1,6	max. 1,4
<i>davon Glas/ Porzellan/ Keramik, Haus- haltsgegenstände, Bilder, -rahmen, Ge- schenkartikel</i>	max. 2.250	1.467	1.380	max. 3,3	max. 3,1
<i>davon Lampen und Leuchten</i>	max. 900	1.760	1.550	max. 1,6	max. 1,4
<i>davon Bettwaren</i>	max. 250	1.230	1.150	max. 0,3	max. 0,3

Rundungsdifferenzen möglich

² Der saisonal befristete Weihnachtsmarkt wurde aus der Betrachtung heraus genommen

Stellt man die zu erwartenden Umsatzleistungen nach Prognose-Variante I der im Gutachten dargelegten Real-Case-Variante gegenüber, so lässt sich feststellen, dass insbesondere im Kernsortiment „Möbel“ ein Mehrumsatz um 7,7 Mio. EUR zu erwarten wäre. In den sonstigen projektrelevanten Warengruppen sind nach Auffassung der Gutachter dagegen nur vergleichsweise geringe Mehrumsätze in Höhe von insgesamt 0,5 Mio. EUR anzunehmen.

Bei der Betrachtung der absatzwirtschaftlichen Umsatzzumlenkungseffekte ist in beiden Varianten zu erwarten, dass die zu erwartende Umsatzleistung im Kernsortiment überwiegend zu Lasten von direkten Wettbewerbern sowie Warengruppenspezialisten umverteilt würde. Während in der Variante I Umverteilungsquoten zwischen 7 % und 12 % erreicht würden, bewegen sie sich in der Real-Case-Variante gemäß BBE-Gutachten in der Spannweite zwischen 5 % und 9 %.

Von den Umsatzverlusten wären auch bei Eintreten der in Variante I angenommenen deutlich höheren Umsatzleistungen insbesondere die solitär gelegenen Möbelstandorte in Hennef sowie die in Solitärlage im Raum Köln, Rösrath, Bonn sowie Bornheim gelegenen Möbelkaufhäuser und Möbelsortimenter betroffen. Absolut gesehen würden die höchsten Umsatzverluste in Höhe von 13,3 Mio. EUR die in Köln ansässigen Möbelmärkte zu verzeichnen haben. Dieser Umsatzverlust fällt um rd. 3,4 Mio. EUR höher aus als in der in der Real-Case-Variante. Auch für die Möbelanbieter in Rösrath sowie Bornheim wären um 1,2 Mio. EUR bzw. 0,5 Mio. EUR höhere Umverteilungen zu erwarten.

Aufgrund der räumlichen Nähe würden bei Erreichung der hohen Umsatzleistung nach Variante I die Umverteilungen gegenüber den an dezentralen Standorten im Stadtgebiet Hennef ansässigen projektrelevanten Anbietern Möbel Felder und Discount-Profi prozentual gesehen am höchsten ausfallen (insgesamt rd. 23 % des derzeitigen Umsatzes). Insgesamt wären bei diesen Anbietern Umsatzverluste von rd. 0,9 Mio. EUR zu erwarten, rd. 0,2 Mio. EUR mehr als in der Variante II.

Da die Branche „Möbel“ kein typisch innenstadtrelevantes Sortiment darstellt und – wie im Gutachten ausführlich dargelegt – in den zentralen Versorgungsbereichen nur in sehr begrenztem Maße vertreten ist, würden die Umsatzzumverteilungen in dieser Warengruppe gegenüber den Zentren weiterhin fast unverändert bleiben. Somit könnten Umsatzverluste in Existenz gefähr-

dender Größenordnung bei Wettbewerbern innerhalb zentraler Versorgungsbereiche auch in diesem Fall ausgeschlossen werden.

Auch hinsichtlich der Umverteilungseffekte im Bereich der zentrenrelevanten Randsortimente wäre bei Eintreten von Umsätzen gemäß Variante I in zentralen Versorgungsbereichen keine Umsatzverluste in kritischer Größe zu erwarten. Dies schließt auch die Innenstädte Bonn und Siegburg mit ein, die – wie im Gutachten dargelegt – über ein breiteres Angebot verfügen. In den Citys von Bonn und Siegburg würden sich demnach nur geringfügig höhere Verluste ergeben (jeweils ca. 0,1 Mio. EUR höher als in der Real-Case-Variante gemäß BBE-Gutachten).

Fazit:

Nach Aussage der Gutachter sind die nach Variante I prognostizierten Flächen- und Umsatzleistungen aus Sicht der Gutachter für das Planvorhaben als nicht realistisch zu bewerten.

Begründet wird dies wie folgt:

- Im Verdichtungsraum Köln-Bonn ist eine hohe Wettbewerbsdichte mit einer Vielzahl etablierter Anbieter zu verzeichnen.
- Das Vorhaben nimmt eine Randlage in der südlichen Rheinschiene ein, weite Teile des östlichen Einzugsgebiets (Bergisches Land, nördlicher Westerwald) verfügen über eine vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte.
- Das östliche Einzugsgebiet ist lediglich über Landstraßen an den Planstandort angebunden, wodurch die Erreichbarkeit aus diesen Teilräumen eingeschränkt ist.
- Der Standort verfügt nur über eine eingeschränkte Außenwirkung ohne Sichtbeziehung zu einer Autobahn.
- Der Standort verfügt nur über eine indirekte Anbindung an eine überregional bedeutsame Fernverkehrsstraße. Der A 560 fällt insbesondere die Funktion einer Ortsumgehung für die Hennefer Innenstadt zu und bündelt die Regionalverkehre zwischen dem rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und den Talräumen von Sieg und Bröl sowie dem Raum Altenkirchen und dem nördlichen Westerwald. Für überregionale Verkehrsströme ist die A 560 dagegen nicht von Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund wurde im Gutachten eine Umsatzleistung zugrunde gelegt, die aus gutachterlicher Sicht mit einem wirtschaftlich vertretbaren Marketingaufwand höchstens erreicht werden kann.

Gleichwohl wird seitens des Gutachters darauf verwiesen, dass selbst bei Erreichen einer Umsatzleistung gemäß Prognose-Variante I keine städtebaulich relevanten Auswirkungen zu erwarten wären. Denn auch in diesem Fall hätten die in zentralen Versorgungsbereichen ansässigen Einzelhandelsbetriebe keine Umsatzverluste in existenzbedrohender Größenordnung zu erwarten, so dass städtebaulich relevante Auswirkungen auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche auszuschließen wären.

Ebenso könnten Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung ausgeschlossen werden. Denn in keiner der tangierten Kommunen würden die Wettbewerbsstrukturen im Bereich des Möbeleinzelhandels so schwerwiegend tangiert, dass daraus Eingriffe in die Versorgungsfunktionen anderer Kommunen abgeleitet werden könnten.

**Anhang 1: Umverteilungseffekte nach Prognose-Variante I und
Anhang 2: Umverteilungseffekte nach „Real-Case-Variante“ gemäß BBE-Gutachten
sind Bestandteile des Abwägungsbeschlusses und werden diesem beigelegt.**

zu T4, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LBS NRW), Köln
mit Schreiben vom 15.02.2011

Stellungnahme

Da das Plangebiet an die freien Abschnitte der Landesstraßen L 333 und L 331 grenzt, sind wesentliche Belange der Straßenbauverwaltung betroffen. Es bestehen jedoch keine grundlegenden Bedenken, da im Rahmen des Bauleitplanungsverfahrens bereits Vorabstimmungen mit dem LBS NRW stattgefunden haben. Die Abstimmung mündet derzeit in der Erstellung von fertigen Planunterlagen, um eine Prüfung und Baufreigabe seitens des LBS NRW zu erhalten. Zudem wird seitens der Stadt eine Verwaltungsvereinbarung erstellt.

Es wird betont, dass der LBS NRW keinerlei Kosten, die durch Umsetzung des Verfahrens entstehen, übernimmt und weiterhin keinerlei Verpflichtungen für diesen entstehen.

Neue zusätzliche Anbindungen an die L 331 und L 333 werden nicht zugelassen, da die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs dadurch gestört würden.

Abwägung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

zu T5, Rhein-Sieg-Kreis, Amt 61 – Planung –, Abt. 61.2 Regional-/Bauleitplanung, Siegburg
mit Schreiben vom 28.01.2011

Stellungnahme

Es sind keine Anregungen vorgetragen worden.

Abwägung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

zu T6, Landwirtschaftskammer (LWK) NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis, Köln
mit Schreiben vom 03.01.2011

Stellungnahme

Seitens der Landwirtschaftskammer (LWK) bestehen keine Bedenken gegen die Planung.

Die LWK geht davon aus, dass Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen außerhalb landwirtschaftlicher Nutzflächen realisiert werden.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Externe Ausgleichsmaßnahmen erfolgen gem. Ziffer A 7 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes außerhalb landwirtschaftlicher Nutzflächen.

zu T7, rhenag, Rheinische Energie AG, Siegburg
mit Schreiben vom 30.12.2010

Stellungnahme

Es bestehen seitens der rhenag keine Bedenken. Die rhenag bittet jedoch um weitere Beteiligung bei der weiterführenden Planung und verweist auf ihre Schreiben vom 22.10.2010 und ihre Stellungnahme vom 21.12.2010.

Die rhenag überreichte darin Bestandspläne für Gas- und Wasserversorgungsleitungen und Steuerkabel, die im Bestand zu sichern seien. Darüber hinausgehende Angaben seien unverbindlich und müssten in jedem Fall an Ort und Stelle überprüft werden. Dies gelte insbesondere für eingetragene Abstands- und Rohrüberdeckungsmaße. Für diese werde keine Gewähr übernommen. Es müsse mit geringeren Tiefenlagen als angegeben gerechnet werden. Zur genauen Feststellung des Leitungsverlaufs seien Quergräben von Hand zu ziehen.

Die Lage der Hausanschlüsse würde an Ort und Stelle bekannt gegeben. Vor Beginn der Arbeiten bat die rhenag um eine gemeinsame Ortsbegehung.

Im Falle von Arbeiten in der Nähe von Versorgungsleitungen wies das Unternehmen auf die Notwendigkeit von Handarbeit hin. Dies gelte für den gesamten Bereich, in dem nach den Angaben der rhenag mit Leitungen gerechnet werden müsse.

Bei Beachtung der anerkannten Regeln der Technik (wie z.B. DVGW-Arbeitsblätter, DIN-Vorschriften, VDE-Richtlinie, UV-Vorschriften usw.) beständen seitens rhenag gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan keine Bedenken.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und unter Hinweise im Teil B der textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan bzw. im Rahmen der weiterführenden Planungen berücksichtigt. Zudem wird der Punkt „Hauptversorgungsleitungen“ unter Hinweise aufgenommen.

Die das Plangebiet querenden Gas- und Wasserleitungen der rhenag wurden bereits einschließlich Schutzstreifen in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nachrichtlich aufgenommen.

Zur Sicherung der vorhandenen Gas- und Wasserleitungen im Plangebiet ist vor Bauarbeiten der Netzservice Hennef der Rheinischen Energie Aktiengesellschaft zu benachrichtigen.

zu T8, Wahnachtalsperrenverband, Siegburg
mit Schreiben vom 01.02.2011

Stellungnahme

Der Verband erläutert zunächst, dass die gem. dem Schreiben vom 05.11.2010 vorgetragenen Anregungen und Bedenken zwischenzeitlich in den Bebauungsplan eingeflossen seien.

Die in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde (UWB) getroffene Regelung, wonach die über das bauordnungsrechtlich notwendige Maß hinaus zusätzlich hergestellten Stellplätze ohne Anschluss an die Kanalisation über belebte Bodenzonen entwässert werden sollen, wird vom Verband als vertretbar angesehen. Diese im B-Plan als textliche Festsetzung Ziffer A 5.4 auf

genommene Regelung soll jedoch nach Vorstellung des Verbands dem Betreiber des Möbelhauses als Auflage gemacht und die Einhaltung seitens der Stadt kontrolliert werden.

Abwägung:

Die Anregungen der Stellungnahme werden in den weiteren Planungen berücksichtigt. Eine entsprechende Ergänzung zur Kontrolle der Einhaltung der genannten Festsetzung durch die Stadt und ggf. durch die Gewässerwarte des Wahnachtalsperrenverbandes wurde in dem Abschnitt Monitoring des Umweltberichtes zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V.01.18/2.2 aufgenommen.

Die Einhaltung der Entwässerungsfestsetzung gem. Ziffer A 5.4 wird im Zuge der weiteren Planungen (Baugenehmigung, Abnahme) fixiert und überprüft werden.

zu T9, Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH, RSAG, Siegburg
mit Schreiben vom 04.01.2011

Stellungnahme

Gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden keine grundsätzlichen Bedenken erhoben, wenn die aufgeführten Hinweise zu Fahrbahnbreiten, Eckausrundungen von Straßeneinmündungen und den Vorschriften der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Entsorgungsfahrzeuge etc. zum reibungslosen Befahren von dreiachsigen Müllfahrzeugen beachtet werden.

Die Erschließung mit Straßen, Wohnwegen und Wendekreisen und Wendehämmern sei so anzulegen, dass die Fahrbahnbreite eine reibungslose Müll- und Sperrgutabfuhr – auch mit Dreiachsen-Großraumwagen – gewährleistet.

Es sei darauf zu achten, dass Straßeneinmündungen mit Eckausrundungen vorgesehen und ausgeführt sowie Stichstraßen mit Wendeanlagen (Wendekreis oder –hammer) geplant oder errichtet werden. Wendekreise bedürfen eines Radius von neun Metern.

Sollte den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Müllbeseitigung (VBG § 16) nicht entsprochen werden, könne eine Abfallentsorgung an dem Grundstück nicht erfolgen. Somit müsse in der Planung ein Stellplatz im Straßeneinmündungsbereich für die Abfallbehälter berücksichtigt werden.

Außerdem wird darauf hingewiesen, gemäß des 56. Nachtrags zu den UVV der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Müllbeseitigung (VBG § 16) dürfe Abfall nur dann abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu den Müllbehälterstandplätzen so angelegt sei, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Ausgenommen sei ein kurzes Zurückstoßen, wenn es für den Ladevorgang erforderlich ist.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die im Geltungsbereich befindlichen Verkehrsflächen sind bereits ausgebaut. Bei den geplanten Maßnahmen in öffentlichen Verkehrsflächen werden die Hinweise im weiteren Verfahren beachtet.

zu R1, Stadt Bonn

Gesprächsvermerk vom 16.02.2011 sowie bereits abgewogene Stellungnahme vom 02.11.2010

Stellungnahme:

(1) Die Stadt Bonn befürchtet auch bei einer zeitlich begrenzten Überschreitung der vereinbarten Obergrenze für zentrenrelevante Randsortimente durch den Weihnachtsmarkt eine schädliche Auswirkung auf ihre Innenstadt.

Sie regt an, die Gesamtfläche der zentrenrelevanten Randsortimente auf 2.500 m² zu beschränken.

(2) Des Weiteren äußerte die Stadt Bonn bereits in ihrer Stellungnahme vom 02.11.2010 Bedenken hinsichtlich der prognostizierten Raumleistung in Höhe von rd. 955 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche, die von der durchschnittlichen Flächenproduktivität großer Möbelhäuser von rd. 1.217 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche abweicht.

Abwägung

Zu (1):

Mit dem Aufstellungsbeschluss hat die Stadt Hennef vorgegeben, die zentrenrelevanten Randsortimente auf höchstens 2.500 m² Verkaufsfläche zu beschränken.

Die Bewertung, welche der geplanten Randsortimente in Hennef als zentrenrelevant zu gelten haben, wurde zwischenzeitlich mit dem im Entwurf vorliegenden kommunalen Einzelhandelskonzept vorgenommen.

Demnach werden die im BBE Gutachten untersuchten Sortimente „Lampen und Leuchten“ sowie „Bettwaren“ für die Stadt Hennef als nicht-zentrenrelevant eingestuft.

Die übrigen Randsortimente werden mittels genauer textlicher Festsetzungen im Bebauungsplan auf die von der IHK geforderte Obergrenze von 2.500 m² begrenzt.

Um die für die zentrenrelevanten Sortimente vorgesehene Verkaufsfläche von 2.500 m² einzuhalten, wird auf Festsetzung eines saisonal befristeten Weihnachtsmarktes im Bebauungsplan verzichtet.

Zu (2):

Im Rahmen der Auswirkungsanalyse wurde für das Planvorhaben mit einer Verkaufsfläche von 31.000 m² nach Einschätzung der Gutachter eine Umsatzleistung von rd. 29,6 Mio. EUR prognostiziert. Somit ergibt sich eine Raumleistung in Höhe von 955 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche.

Diese Flächenleistung weicht von der im Möbele Einzelhandel durchschnittlichen Flächenleistung in Höhe von 1.217 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche ab.

Nach Aussage des Gutachters wurden in die Prognose zur Modellierung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen zunächst Umsätze basierend auf einer Flächenleistung von 1.219 EUR je Quadratmeter Verkaufsfläche eingestellt.

Nach dieser Prognoserechnung würde das Planvorhaben eine um rd. 8,2 Mio. EUR höhere Jahresumsatzleistung erzielen. Differenziert nach Warengruppen, ergeben sich nach dieser Berechnung folgende Umsatzleistungen (siehe nachfolgende Abb.):

Projektrelevante Sortimente	max. VKF in m ²	Flächenleistung in EUR/ m ² VKF		max. Umsatz in Mio. EUR	
		Variante I	Variante II Real-Case	Variante I	Variante II Real-Case
Gesamt (Maximalvariante), davon	31.000	1.219	955	37,7	29,5
Kernsortimente²	27.350	1.181	899	32,2	24,5
<i>Möbel, Küchen-, Bad-, Büro-, Gartenmöbel,</i>	27.350	1.177	896	32,2	24,5
Randsortimente	3.650	1.505	1.380	5,5	5,0
<i>davon Sonstige Heim- und Haustextilien (Gardinen, Dekostoffe, Haus-, Tische und Bettwäsche)</i>	max. 1.050	1.523	1.330	max. 1,6	max. 1,4
<i>davon Glas/ Porzellan/ Keramik, Haus- haltsgegenstände, Bilder, -rahmen, Ge- schenkartikel</i>	max. 2.250	1.467	1.380	max. 3,3	max. 3,1
<i>davon Lampen und Leuchten</i>	max. 900	1.760	1.550	max. 1,6	max. 1,4
<i>davon Bettwaren</i>	max. 250	1.230	1.150	max. 0,3	max. 0,3

Rundungsdifferenzen möglich

² Der saisonal befristete Weihnachtsmarkt wurde aus der Betrachtung heraus genommen

Stellt man die zu erwartenden Umsatzleistungen nach Prognose-Variante I der im Gutachten dargelegten Real-Case-Variante gegenüber, so lässt sich feststellen, dass insbesondere im Kernsortiment „Möbel“ ein Mehrumsatz um 7,7 Mio. EUR zu erwarten wäre. In den sonstigen projektrelevanten Warengruppen sind nach Auffassung der Gutachter dagegen nur vergleichsweise geringe Mehrumsätze in Höhe von insgesamt 0,5 Mio. EUR anzunehmen.

Bei der Betrachtung der absatzwirtschaftlichen Umsatzumlenkungseffekte ist in beiden Varianten zu erwarten, dass die zu erwartende Umsatzleistung im Kernsortiment überwiegend zu Lasten von direkten Wettbewerbern sowie Warengruppenspezialisten umverteilt würde. Während in der Variante I Umverteilungsquoten zwischen 7 % und 12 % erreicht würden, bewegen sie sich in der Real-Case-Variante gemäß BBE-Gutachten in der Spannweite zwischen 5 % und 9 %.

Von den Umsatzverlusten wären auch bei Eintreten der in Variante I angenommenen deutlich höheren Umsatzleistungen insbesondere die solitär gelegenen Möbelstandorte in Hennef sowie die in Solitärlage im Raum Köln, Rösrath, Bonn sowie Bornheim gelegenen Möbelkaufhäuser und Möbelsortimenter betroffen. Absolut gesehen würden die höchsten Umsatzverluste in Höhe von 13,3 Mio. EUR die in Köln ansässigen Möbelmärkte zu verzeichnen haben. Dieser Umsatzverlust fällt um rd. 3,4 Mio. EUR höher aus als in der in der Real-Case-Variante. Auch für die Möbelanbieter in Rösrath sowie Bornheim wären um 1,2 Mio. EUR bzw. 0,5 Mio. EUR höhere Umverteilungen zu erwarten.

Aufgrund der räumlichen Nähe würden bei Erreichung der hohen Umsatzleistung nach Variante I die Umverteilungen gegenüber den an dezentralen Standorten im Stadtgebiet Hennef ansässigen projektrelevanten Anbietern Möbel Felder und Discount-Profi prozentual gesehen am höchsten ausfallen (insgesamt rd. 23 % des derzeitigen Umsatzes). Insgesamt wären bei diesen Anbietern Umsatzverluste von rd. 0,9 Mio. EUR zu erwarten, rd. 0,2 Mio. EUR mehr als in der Variante II.

Da die Branche „Möbel“ kein typisch innenstadtrelevantes Sortiment darstellt und – wie im Gutachten ausführlich dargelegt – in den zentralen Versorgungsbereichen nur in sehr begrenztem

Maße vertreten ist, würden die Umsatzumverteilungen in dieser Warengruppe gegenüber den Zentren weiterhin fast unverändert bleiben. Somit könnten Umsatzverluste in Existenz gefährdender Größenordnung bei Wettbewerbern innerhalb zentraler Versorgungsbereiche auch in diesem Fall ausgeschlossen werden.

Auch hinsichtlich der Umverteilungseffekte im Bereich der zentrenrelevanten Randsortimente wäre bei Eintreten von Umsätzen gemäß Variante I in zentralen Versorgungsbereichen keine Umsatzverluste in kritischer Größe zu erwarten. Dies schließt auch die Innenstädte Bonn und Siegburg mit ein, die – wie im Gutachten dargelegt – über ein breiteres Angebot verfügen. In den Citys von Bonn und Siegburg würden sich demnach nur geringfügig höhere Verluste ergeben (jeweils ca. 0,1 Mio. EUR höher als in der Real-Case-Variante gemäß BBE-Gutachten).

Fazit:

Nach Aussage der Gutachter sind die nach Variante I prognostizierten Flächen- und Umsatzleistungen aus Sicht der Gutachter für das Planvorhaben als nicht realistisch zu bewerten.

Begründet wird dies wie folgt:

- Im Verdichtungsraum Köln-Bonn ist eine hohe Wettbewerbsdichte mit einer Vielzahl etablierter Anbieter zu verzeichnen.
- Das Vorhaben nimmt eine Randlage in der südlichen Rheinschiene ein, weite Teile des östlichen Einzugsgebiets (Bergisches Land, nördlicher Westerwald) verfügen über eine vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte.
- Das östliche Einzugsgebiet ist lediglich über Landstraßen an den Planstandort angebunden, wodurch die Erreichbarkeit aus diesen Teilräumen eingeschränkt ist.
- Der Standort verfügt nur über eine eingeschränkte Außenwirkung ohne Sichtbeziehung zu einer Autobahn.
- Der Standort verfügt nur über eine indirekte Anbindung an eine überregional bedeutsame Fernverkehrsstraße. Der A 560 fällt insbesondere die Funktion einer Ortsumgehung für die Hennefer Innenstadt zu und bündelt die Regionalverkehre zwischen dem rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und den Talräumen von Sieg und Bröl sowie dem Raum Altenkirchen und dem nördlichen Westerwald. Für überregionale Verkehrsströme ist die A 560 dagegen nicht von Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund wurde im Gutachten eine Umsatzleistung zugrunde gelegt, die aus gutachterlicher Sicht mit einem wirtschaftlich vertretbaren Marketingaufwand höchstens erreicht werden kann.

Gleichwohl wird seitens des Gutachters darauf verwiesen, dass selbst bei Erreichen einer Umsatzleistung gemäß Prognose-Variante I keine städtebaulich relevanten Auswirkungen zu erwarten wären. Denn auch in diesem Fall hätten die in zentralen Versorgungsbereichen ansässigen Einzelhandelsbetriebe keine Umsatzverluste in existenzbedrohender Größenordnung zu erwarten, so dass städtebaulich relevante Auswirkungen auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche auszuschließen wären.

Ebenso könnten Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung ausgeschlossen werden. Denn in keiner der tangierten Kommunen würden die Wettbewerbsstrukturen im Bereich des Möbeleinzelhandels so schwerwiegend tangiert, dass daraus Eingriffe in die Versorgungsfunktionen anderer Kommunen abgeleitet werden könnten.

**Anhang 1: Umverteilungseffekte nach Prognose-Variante I und
Anhang 2: Umverteilungseffekte nach „Real-Case-Variante“ gemäß BBE-Gutachten
sind Bestandteile des Abwägungsbeschlusses und werden diesem beigelegt.**

Die Stadt Bonn beabsichtigt eine weitere Beratung ihrer Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren in ihren zuständigen politischen Gremien. Sollte sich daraus ggfs. eine Änderung der Stellungnahme der Stadt Bonn und in Folge eine geänderte Abwägung ergeben, wird diese zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes und der zugehörigen Flächennutzungsplanänderung vorgelegt.

Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen keine Bedenken, Anregungen oder Hinweise vorgetragen:

- BR Köln Landeskultur
- Landesbetrieb Wald und Holz

2. Gemäß § 2 Abs. 1 und § 1 Abs. 8 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) werden die 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt und die Begründung hierzu nebst Umweltbericht beschlossen.

Begründung

Die Öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 06.01. bis zum 07.02.2011 statt. Die Träger Öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 29.12.2010 am Verfahren beteiligt. Die abwägungsrelevanten Stellungnahmen und deren Abwägung sind im Beschlussvorschlag unter B1 bis B6 und T1 bis T9 aufgeführt.

Im Rahmen des rak (Regionaler Arbeitskreis) wurden in 2010 alle Teilnehmer aufgefordert, im Rahmen der regionalen Abstimmung ihre Stellungnahme zu dem Vorhaben abzugeben. Diese Stellungnahmen wurden bereits in der Sitzung am 16.12.2010 abgewogen und mit Schreiben vom 22.12.2010 wurde allen Einreichern das Ergebnis mitgeteilt und die vollständigen Unterlagen zur Öffentlichen Auslegung zugestellt. Gleichzeitig wurde angeboten, bei weiterem Gesprächsbedarf, einen Gesprächstermin anzubieten.

Dieses Angebot wurde einzig von der Bundesstadt Bonn wahr genommen. Die Gesprächsnotiz dazu ist unter R1 zu finden. Die Stadt Bonn hält ihre kritische Einstellung zu dem Vorhaben weiterhin aufrecht. Die Vertreter der Stadt Bonn sagten jedoch auch, dass sich noch weitere Gremien mit dem Thema befassen müssten. Eine abweichende Stellungnahme ist daher im Bereich des Möglichen, kann aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorgelegt werden.

Von einer erneuten Beteiligung des rak wurde abgesehen, da davon ausgegangen wird, dass alle anderen Mitglieder ihre Bedenken nicht aufrecht erhalten.

Die Stadt Königswinter (T1) und die Gemeinde Eitorf (T2) sind auch rak-Mitglieder, wurden aber standardmäßig als Nachbarkommunen beteiligt und äußerten Bedenken zu dem Vorhaben. In persönlichen Gesprächen mit beiden Kommunen wurde der Inhalt der Stellungnahmen mit den jeweiligen Behördenvertretern erörtert.

Es ist nicht auszuschließen, dass hierzu noch eine ergänzende Stellungnahme in den nächsten Tagen eingeht. Eine Abwägung kann auch noch direkt in der Ratssitzung erfolgen. Auf Grund der Ergebnisse der Öffentlichen Auslegung wurden folgende redaktionelle Änderungen vorgenommen, die jedoch keiner erneuten Öffentlichen Auslegung bedürfen:

- Weihnachtsmarkt:

Auf die Festsetzung einer saisonal zulässigen Verkaufsfläche von 800m² für Nebensortimente wird künftig im Bebauungsplan verzichtet. Durch das kurzzeitige Überschreiten der Selbstbeschränkung auf max. 2500m² wurde zunehmend Kritik geäußert (z.B. IHK) und durch den Verzicht wird diese nun obsolet.

- Kernsortiment:

Entsprechend der im Entwurf vorliegenden Hennefer Sortimentsliste wurden die nachstehenden Sortimente im vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Kernsortimente festgesetzt:

- Wohnmöbel (52.44.1 – WZ 2003)
- Korbwaren und Möbel (52.44.6 – WZ 2003)
- Büromöbel (aus 52.49.9 – WZ 2003)
- **(Elektrische Haushaltsgeräte,)** Elektrogroßgeräte (aus 52.45.1 – WZ 2003)
- Gartenmöbel (aus 52.44.1 – WZ 2003)
- Teppiche und Bodenbeläge (aus 52.48.1 – WZ 2003)
- Lampen, Leuchten (52.44.2 – WZ 2003)
- Bettwaren (aus 52.41.1 – WZ 2003)

Die Warengruppe „Elektrische Haushaltsgeräte“ wird ersatzlos gestrichen. Die Unterscheidung „Elektrogroßgeräte“ im Bereich Kernsortimente und „Elektrokleingeräte“ im Bereich der zentrenrelevanten Randsortimente ist genauer.

- Umsatzerwartung:

Die Verträglichkeit mit dem Einzelhandel in Hennef und der Nachbargemeinden wird durch die Auswirkungsanalyse der BBE Handelsberatung nachgewiesen.

Die hierin angenommenen Umsatzerwartungen von 955 € je m² Verkaufsfläche liegen zwar auf einem für die Betriebsform unterdurchschnittlichen Niveau, sind aber wegen der starken Konkurrenz der bereits am Markt im Raum Köln etablierten Anbieter und der fehlenden Direktanbindung an eine Autobahnanschlussstelle mit überragender Verkehrsbedeutung begründet.

Diese Umsatzerwartung wurde mehrfach von Verfahrensbeteiligten als zu niedrig erachtet. Deshalb wurde nachträglich mit einer höheren Umsatzerwartung (jetzt 1219 € je m²) gerechnet. Ausführlich ist dies unter T 3 mit dem Fazit dargestellt, dass auch bei einer höher anzunehmenden Umsatzerwartung keine städtebaulich relevanten Auswirkungen zu erwarten sind.

- Ausgleichsberechnung:

Bedingt durch erst im späten Stadium des Verfahrens erkennbaren weiteren Ausgleichsbedarf (Fällung bzw. Rodung im Zusammenhang mit verkehrlichen Maßnahmen) sind Ausgleichsbilanz und Ausgleichsmaßnahmen geringfügig angepasst worden.

Aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes des Flächennutzungsplanverfahrens kann nunmehr der Feststellungsbeschluss empfohlen werden.

Auswirkungen auf den Haushalt

☒ Keine Auswirkungen	☐ Kosten der Maßnahme
	Sachkosten: €
☐ Jährliche Folgekosten	Personalkosten: €
☐ Maßnahme zuschussfähig	Höhe des Zuschusses € %
☐ Ausreichende Haushaltsmittel vorhanden,	HAR: €
Haushaltsstelle:	Lfd. Mittel: €
☐ Bewilligung außer- oder überplanmäßiger Ausgaben erforderlich	Betrag: €
☐ Kreditaufnahme erforderlich	Betrag: €
☐ Einsparungen	Betrag €
☐ Jährliche Folgeeinnahmen	Art:
	Höhe: €

☒ Bemerkungen

Die mit der Aufstellung der 42. FNP-Änderung verbundenen Kosten trägt der Vorhabenträger.

Bei planungsrelevanten Vorhaben

Der Inhalt des Beschlussvorschlages stimmt mit den Aussagen / Vorgaben

des Flächennutzungsplanes	☐ überein	☐ nicht überein (siehe Anl.Nr.)
der Jugendhilfeplanung	☒ überein	☐ nicht überein (siehe Anl.Nr.)

Mitzeichnung:

Name:	Paraphe:	Name:	Paraphe:
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Hennef (Sieg), den 10.03.2011

K. Pipke

Anlagen:

- Anhang 1 und Anhang 2 zu den Abwägungen der Stellungnahmen T 3 und R1
- Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichen Auslegung
gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB
- Stellungnahmen B 1 – B 6, T1 – T 9, R1
- 42. Änderung des Flächennutzungsplans (Rechtsplan)
Verfasser Planungsgruppe Skribbe-Jansen
Stand: 10.03.2011
- Begründung (Rechtsplan)
Verfasser Planungsgruppe Skribbe-Jansen
Stand: 10.03.2011
- Umweltbericht (Rechtsplan)
Verfasser Planungsgruppe Skribbe-Jansen
Stand: 10.03.2011
- Artenschutzfachliche Einschätzung in Bezug auf Fledermäuse – Endbericht
Verfasser: Mechthild Höller
Stand: Februar 2011
(Diese Anlage ist unter TOP „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt“ in dieser Einladung abgedruckt. Auf diese Anlage wird verwiesen.)