



Hennef

DER BÜRGERMEISTER

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der hier näher bezeichneten Sitzung lade ich Sie herzlich ein.

Die Tagesordnung ist beigefügt.

Hennef, 10.03.2011

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Offergeld
Ausschussvorsitzender

Gremium		
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung		
Wochentag	Datum	Uhrzeit
Dienstag	22.03.2011	17:00
Sitzungsort		
Rathaus, Saal Hennef (T3.01), Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef		

Dieses Deckblatt gilt ab einer halben Stunde vor Sitzungsbeginn und während der Sitzungszeit als Parkschein für die Rathaustiefgarage.

Legen Sie das Deckblatt gut sichtbar in Ihr Fahrzeug.

Tagesordnung		
TOP	Beratungsgegenstand	Anlagen
	Öffentliche Sitzung	
1	Beschlussvorlagen	
1.1	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)	1
1.2	Bebauungsplan Nr. 01.26 Hennef (Sieg)-Frankfurter Str./Bröltalstr./Kleine Umgehung, 11. Änderung; Aufstellungsbeschluss	2
1.3	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) - Möbelmarkt; 1. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) (Empfehlung an den Stadtrat) 2. Satzungsbeschluss (Empfehlung an den Stadtrat)	3
1.4	Durchführungsvertrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) - Möbelmarkt; Vorstellung der Planung	4
1.5	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.34 Hennef (Sieg) - Kloster Geistingen, 1. Änderung; 1. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) (Empfehlung an den Stadtrat) 2. Satzungsbeschluss (Empfehlung an den Stadtrat); Öffentliche Auslegung endet am 10.03.2011	5 wird nachgereicht
2	Anfragen	
2.1	Anfrage der Fraktion Die Linke vom 09.03.2011; Zwischenstand der Umbaumaßnahme des Busbahnhofes bzgl. der Barrierefreiheit	6
3	Mitteilungen	
3.1	Verkehrsrechtliche Anordnungen nach der StVO Verfügung der Bezirksregierung 25.1.3-194/10/He vom 12.01.2011	7
3.2	Verkehrssicherheitsaktionen der Ordnungsverwaltung in Kooperation mit der Polizei in 2010	8
	Nicht öffentliche Sitzung	
4	Beschlussvorlagen	
4.1	Durchführungsvertrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 01.34 Hennef (Sieg) - Kloster - Geistingen vom 22.10.2007; Änderungsvertrag	9
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	
6.1	Durchführungsvertrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) - Möbelmarkt; Sachstandsbericht	10 wird nachgereicht



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung

TOP: _____

Vorl.Nr.: V/2011/2229

Anlage Nr.: _____

Datum: 10.03.2011

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 vorgetragen.

Weiterhin wird die planungsrechtliche Historie mit dem geplanten damaligen Durchführungsvertrag 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 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 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

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 Geräuschemissionen 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).

- 12 -

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,

- 13 -

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

- 14 -

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.

- 15 -

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.

- 18 -

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 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 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).

- 21 -

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 Fremdarker 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 Vor-

habens 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 Versorgungsbereich 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.

- 27 -

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 Haustextilien (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.

- 28 -

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, Rechtseinbieger 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 Verkaufsfläche 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 Durchschnittwert 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 scheidet 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

- 30 -

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 Reststaus 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.):

- 31 -

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
Kernsortimente	27.350	1.181	899	32,2	24,5
<i>Möbel, Küchen-, Bad-, Büro-, Gartenmöbel, Bodenbeläge</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, Haushaltsgegenstände, Bilder, -rahmen, Geschenkartikel</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 Möbelvollsortimenter 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 gefähr-

- 32 -

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 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 sind 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.**

- 33 -

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, Wahnbachtalsperrenverband, Siegburg
mit Schreiben vom 01.02.2011

Stellungnahme

Der Verband erläutert zunächst, dass die gem. dem Schreiben vom 05.11.2010 vorgetragene 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 Bodenzone 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 Wahnbachtalsperrenverbandes 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 Dreiaxsen-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, Bodenbeläge</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, Haushaltsgegenstände, Bilder, -rahmen, Geschenkartikel</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 Möbelvollsortimenter 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

- 38 -

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 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 sind 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.

- 39 -

**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:
_____	_____	_____	_____
□□□□□		□□□□□	
_____	_____	_____	_____
□□□□□		□□□□□	
_____	_____	_____	_____

K. Pipke

- 42 -

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: Mechtild 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.)

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Per Boten an Herrn Norbert Schübler
Frankfurter Strasse 97
53773 Hennef

B₁

AB
18.01.11

Dienstag, 18. Januar 2011

Betreff: Stellungnahme Möbelmarkt „Müllerland“

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg)

[BP Nr. V 01.18, 2.2 (neu) und BP Nr. V 01.18.2 (alt)]

- **Aufstellungsbeschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt vom 16.12.2010**
- **Öffentliche Auslegung vom 06.01.2011 bis 07.02.2011**

Sehr geehrter Herr Schübler,

mit Veröffentlichung vom 20.12.2010 im Mitteilungs- und Amtsblatt der Stadt Hennef haben Sie uns im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01.2011 bis 07.02.2011 die Zeit zur Stellungnahme mitgeteilt.

Der nunmehr geplante Möbelmarkt wird eine Verkaufsfläche von 31.000 qm haben, davon 2.500 qm zentrenrelevante Randsortimente. Das bedeutet ein entsprechend höheres Verkehrsaufkommen.

Gegen den vorbezeichneten Bebauungsplan machen wir unsere

Bedenken und Anregungen

geltend.

Hierzu erhalten Sie als Anlagen, jeweils in dreifacher Ausfertigung:

- **Bedenken und Anregungen**

18.01.2011

- **Landesbetrieb Straßen NRW**

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Möbelmarkt Messe“
Schreiben vom 15.03.2004: Anbindung an die B 8

- **IVV Stellungnahme**

Verkehrsuntersuchung Möbelmarkt Hennef vom 22.12.2010
Überprüfung Verkehrsplanung BBW
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
V01.18/2.2.Hennef (Sieg) – Möbelmarkt

- **Verkehrsverhältnisse auf der Stoßdorfer Straße**

Fotos vom 07.11.2010 (Flohmarkt Grothe & Hiller)

Mit freundlichen Grüßen

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Nr. V01.18/2.2. Hennef (Sieg) – Möbelmarkt
Öffentliche Auslegung vom 06.01.2011 bis 07.02.2011**

Bedenken und Anregungen

Wesentlicher Planinhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V01.18/2.2. Hennef (Sieg) – Möbelmarkt ist die Umnutzung der ehemaligen Messe~Hennef zu einem Möbelmarkt. Die **Bedenken** richten sich gegen die Verkehrserschließung des geplanten Möbelmarktes.

Die Messe~Hennef war in den Jahren 2004 ff schon einmal Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens mit dem Ziel, die Messe zu einem Möbelmarkt umzunutzen (vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr.V01.18/2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt Messe). Das Bebauungsplanverfahren war soweit fortgeschritten, dass nur noch der Satzungsbeschluss ausstand, der aber nicht gefasst wurde, weil der Investor absprang. Geplant war eine Verkaufsfläche von insgesamt 22.500 qm, davon 2.180 qm zentrenrelevante Randsortimente.

Die Verkehrserschließung sah eine Einfahrt und eine kombinierte Ein- und Ausfahrt vor. Die erste Zufahrt sollte nördlich des Plangebietes als Rechtsabbieger von der Frankfurter Straße (damalige B 8)) angelegt werden. Die Erschließung für den übrigen Besucher- und den gesamten Lieferverkehr zum/vom Möbelmarkt soll rückwärtig über die Josef-Dietzgen-Straße erfolgen.

s. Ziff. 5.4 der Begründung des Bebauungsplans

Die geplante verkehrliche Erschließung war mit dem Landesbetrieb Straßen NRW zuvor abgestimmt worden.

s. Schreiben des Landesbetriebs Straßen NRW vom 15.03.2004

Die verkehrliche Erschließung ist als Verpflichtung der damaligen Vorhabenträgerin in den Durchführungsvertrag aufgenommen worden.

Auf Veranlassung des Landesbetriebs Straßen NRW sollte die Vorhabenträgerin darüber hinaus verpflichtet werden, bei Bedarf die Kosten für die Anpassung der Steuerprogramme der Lichtsignalanlagen im Bereich der Kreuzungen B 8 / L 331 / Löhestraße und L 331 / Josef-Dietzgen-Straße / Reutherstraße und die Verlängerung des Linksabbiegers an der B 8 für den von Osten kommenden PKW-Verkehr zu übernehmen.

Auszug aus dem ausverhandelten Durchführungsvertrag:

§ A 1

Gegenstand des Vertrages

(1) Gegenstand des Vertrages sind die Umnutzung des Gebäudes der Messe Hennef als Möbelmarkt, die im Bebauungsplan festgesetzten Stellplätze, die Außenanlagen (Begrünung) sowie die Erschließung der Grundstücke im Vertragsgebiet (Bau einer privaten Zufahrt von der B 8 auf das Gelände des Möbelmarktes sowie Herstellung der inneren Erschließung zwischen Möbelhaus und Abhollager). Darüber hinaus sind bei Bedarf die Anpassung der Steuerprogramme der Lichtsignalanlagen im Bereich der Kreuzungen B 8 / L 331 / Löhestraße und L 331 / Josef-Dietzgen-Straße / Reutherstraße und die Verlängerung des Linksabbiegers an der B für den von Osten kommenden PKW-Verkehr Gegenstand dieses Vertrages. Näheres hierzu regelt § E 1 dieses Vertrages.

Der nunmehr geplante Möbelmarkt wird eine Verkaufsfläche von 31.000 qm haben, davon 2.500 qm zentrenrelevante Randsortimente. Die Verkaufsfläche ist damit rd. 50 % größer als die des damals geplanten Möbelmarktes. Das bedeutet ein entsprechend höheres Verkehrsaufkommen. Unter den als Kernsortimente festgesetzten Sortimenten finden sich mehrere, die von der Bezirksregierung Köln als zentrenrelevante Randsortimente eingestuft werden. Aufgrund der vorgesehenen umfangreichen Randsortimente wird der Möbelmarkt teilweise die Funktion eines Warenhauses für Hennef und die weitere Umgebung übernehmen. Dadurch wird zusätzlich das Verkehrsaufkommen erhöht. Es ist daher unverständlich, warum im aktuellen Planentwurf auf die Rechtsabbiegespur von der Frankfurter Straße (jetzt L 333) verzichtet wird.

Das Verkehrsgutachten von BBW (Brilon, Bondzio, Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH) hat drei Varianten der verkehrlichen Anbindung des Möbelmarktes entwickelt. Die „Variante B: Anbindung an die Josef-Dietzgen-Straße und an die Frankfurter Straße (nur Rechtsabbieger und Rechtseinbieger) entspricht im Ansatz der verkehrlichen Erschließung, die in 2004 für das wesentlich kleinere Möbelhaus geplant war. In der damaligen Verkehrsuntersuchung und auch in den Vorentwurfsplänen war eine Einfahrt aus Richtung Siegburg vorgesehen; die Variante B geht darüber also etwas hinaus, was angesichts der deutlich größeren Verkaufsfläche und des damit einhergehenden Verkehrsaufkommens auch geboten ist. Es verwundert daher umso mehr, dass sich weder im Verkehrsgutachten noch in der Begründung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V01.18/2.2. Hennef (Sieg) – Möbelmarkt ein Hinweis, warum die Variante B nicht weiter verfolgt worden ist.

In der Begründung des Bebauungsplans (Stand 03.12.2010) wird unter Ziff. 3.1.1 Äußere Erschließung ausgeführt, dass das Verkehrsgutachten die Erschließung nur über die Josef-Dietzgen-Straße (Variante A) als günstigste Variante ermittelt hat. Das ist so nicht richtig, da in den Leistungsfähigkeitsnachweisen alle Varianten gleich abschneiden, was die Qualitätsstufe angeht und sich die Wartezeiten an den Knoten in der Varianten B (mit Anbindung Frankfurter Straße, nur Rechtsabbieger und Rechtseinbieger) z.T. geringfügig verbessern. Variante C wurde unter Leistungsfähigkeitsaspekten an den beiden relevanten Knoten überhaupt nicht untersucht. Hier würden sich sicher noch deutlichere Verbesserungen zeigen. Die Gutachter geben auch keine Empfehlung für eine Erschließungsvariante ab, sondern führen nur aus, dass auch mit der Variante A (Erschließung nur über Josef-Dietzgen-Straße) eine verkehrliche Anbindung des Möbelmarktes möglich ist.

Es ist schon jetzt absehbar, dass mit der Variante A (Erschließung nur über Josef-Dietzgen-Straße) das zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen nicht bewältigt werden kann. An Samstagen, verkaufsoffenen Sonntagen und insbesondere bei speziellen Werbeaktionen sind erhebliche Verkehrsstörungen zu erwarten. Einen Ausblick auf das Verkehrsaufkommen nach Inbetriebnahme des Möbelmarktes hatte man am Sonntag, den 07.11.2010. An diesem Sonntag fand auf dem Gelände der Messe~Hennef ein Flohmarkt statt.

Bereits am frühen Sonntagmorgen war der Hotelparkplatz mit Pkw von Ausstellern des Flohmarktes besetzt. Ab 10:45 Uhr musste der Betreiber des Flohmarktes die Einfahrt in die Josef-Dietzgen-Straße immer wieder absperren, weil der Verkehr auf der Stoßdorfer Strasse zusammengebrochen war. Es kam zu Auseinandersetzungen mit anfährenden, uneinsichtigen Pkw-Fahrern. Zahlreiche Fahrzeuge bogen zwangsläufig in die Reutherstrasse ab und fuhren auf den Hotelparkplatz. Gegen 11:00 Uhr hatte das Hotel keinen eigenen Parkplatz mehr frei - weder für die Schwerbehinderten einer Tagung im Hotel, noch für die vielen Gäste des sonntäglichen Brunchs. Beim Empfang des Hotels gingen zahlreiche berechtigte Beschwerden ein. Die behinderten Gäste und die Besucher des Sonntags-Brunch fanden keinen Parkplatz vor dem Hotel.

Weder die Abspernungen durch den Betreiber des Flohmarktes noch die Kontrollen an der Einfahrt des Hotelparkplatzes konnten verhindern, dass der private Parkplatz des ... auf fremd beparkt wurde. Autofahrer, von der Frankfurter Strasse auf die Stoßdorfer Strasse abbiegend, sehen, ob bzw. dass auf dem Parkplatz des ... „freie“ Parkplätze vorhanden sind.

Zahlreiche Fahrzeuge weichen dann wegen des Staus auf der Rechtsabbiegerspur zum Messegelände links abbiegend auf den Parkplatz des ... aus, was auf den am 07.11.2010 gemachten Fotos deutlich zu sehen ist.

Richtig ist, dass an diesem Tag auch die Großbäckerei Gilgen einen „Tag der offenen Tür“ veranstaltet hat. Richtig ist aber ebenso, dass auf den durch die Josef-Dietzgen-Straße erschlossenen Flächen Nutzungen vorstellbar sind, die das Verkehrsaufkommen auf der Josef-Dietzgen-Straße noch weiter erhöhen werden. Bereits jetzt werden über die Stoßdorfer Strasse eine Reihe von Unternehmen in der Josef-Dietzgen-Strasse (Industrieverpackungen Klein, DRK Hennef Krankenwagen, Metallbau etc.) und der Reutherstrasse (EURO PARK HOTEL, RSVG Bus-Bahnhof, OLIGO Lichttechnik u.v.a.) an die Frankfurter Strasse angeschlossen. Darüber hinaus ist die Stoßdorfer Strasse die wichtigste innere Erschließung von Hennef aus Richtung Siegburg kommend, soweit man nicht über die Autobahn oder Innenstadt fahren will oder kann. Alle die hier im Gewerbegebiet ansässigen öffentlichen und privaten Unternehmen erzeugen erheblichen Ziel- und Quellverkehr.

Das Verkehrsaufkommen des Flohmarktes wird ab Herbst 2011 an Werktagen ersetzt durch das des Möbelmarktes, der im Kellerbereich des jetzigen Messegebäudes zusätzlich einen SB-Abholmarkt betreiben wird. Aufgrund der Tatsache, dass der Haupteingang des Möbelmarktes auf der Seite der Frankfurter Strasse liegt, werden Kunden, die den Möbelmarkt wegen der umfangreichen Randsortimente (Kleinteile) aufsuchen, es vorziehen, auf dem weit einsehbaren Parkplatz des [redacted] zu parken, denn der Fußweg ist weitaus kürzer und angenehmer. Das wird die direkte Folge sein, wenn der gesamte ankommende Verkehr über die Stoßdorfer Strasse abgewickelt wird.

Diese Verkehrsprobleme werden auch an Sonntagen entstehen. Denn es ist davon auszugehen, dass auch zukünftig auf dem Gelände der ehemaligen Messe und dem zukünftigen Möbelmarkt Flohmärkte stattfinden werden.

Die Fremdnutzung des Parkplatzes des [redacted] wird sich auch nicht durch eine Einfahrtskontrolle verhindern lassen. Zum einen kann jeder Fahrzeugführer behaupten, das Restaurant des [redacted] eine Tagung im Hotel oder das Fitness-Center zu besuchen, zum anderen lassen sich, wie die Erfahrung gezeigt hat, rücksichtslose Autofahrer mit einer Einfahrtbeschränkung (und Hinweisschild!) nicht aufhalten. Man kann auch nicht erwarten, dass sich Kontrollpersonal umfahren lässt.

Für das [redacted] sind die sich abzeichnenden Entwicklungen existenzgefährdend. Das Hotel lebt nicht allein von Übernachtungen (Logis), sondern überwiegend von Veranstaltungen, Tagungen, Hochzeiten, Geburtstags-/Feiern usw., die alle die Parkplatzfläche des [redacted] benötigen. Die wirtschaftliche Existenz des Hotels hängt daher entscheidend von der Erreichbarkeit für die Veranstaltungsgäste ab. Diese Veranstaltungen finden zu einem großen Teil an den Wochenenden (Freitag bis Sonntag) statt und werden sich daher mit den Hauptgeschäftszeiten des Möbelzentrums überschneiden.

Für den Möbelmarkt mögen solche Verkehrsprobleme hinnehmbar sein, weil die Staus den Kunden die besondere Attraktivität des Möbelzentrums suggerieren.

Für das Hotel wäre der Effekt jedoch eindeutig negativ, weil es für Veranstaltungen nicht mehr gebucht würde. Gäste, die zum Brunch wollen und keinen Parkplatz vor dem Restaurant finden, werden das Hotel nicht mehr besuchen.

Verschlechterungen der verkehrlichen Erreichbarkeit, bezogen auf den Status quo, gefährden die wirtschaftliche Existenz des _____ und können nicht hingenommen werden.

Wir haben deshalb IVV, Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung GmbH & Co. KG, um eine fachgutachterliche Stellungnahme gebeten. IVV hat für die Stadt Hennef die Stadt Hennef im Jahre 2001 eine umfassende Verkehrsuntersuchung erstellt und hat daher genaue Kenntnisse der verkehrlichen Verhältnisse. IVV kommt zu folgendem Ergebnis:

Die Knotenpunkte Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße sind schon heute stark belastet. Hierbei sind insbesondere die Verkehrsströme einiger Linksabbieger mit hohen Wartezeiten behaftet. Es werden z.T. nur ausreichende oder sogar nur mangelhafte Verkehrsqualitäten erreicht.

Das allgemeine Verkehrsaufkommen wird künftig steigen und durch den Möbelmarkt wird weiteres zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt.

Es bestehen Defizite in der Leistungsfähigkeit zum einen im Knoten Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße. Hier hat der Linksabbieger aus Richtung Hennef eine nicht ausreichende Aufstellfläche.

Zudem sind die Rechtsabbiegespuren auf der Stoßdorfer Straße sowohl in nördlicher als auch in südlicher Richtung zwischen Frankfurter Straße und Josef-Dietzgen-Straße zu kurz um jederzeit den Verkehr dort frei fließen zu lassen.

Bei der alleinigen Zu- und Abfahrt des Möbelmarktes über die Josef-Dietzgen-Straße werden die angesprochenen hochbelasteten Knotenpunkte erheblich belastet.

Auf der Grundlage dieser gutachterlichen Stellungnahme geben wir folgende **Anregungen:**

Es ist eine zusätzliche, möglichst umfassende Anbindung des neuen Komplexes an die Frankfurter Straße vorzunehmen (gem. Variante C BBW). In dieser Variante wird eine Zufahrt zum Möbelmarkt von der Frankfurter Straße sowohl aus Richtung Siegburg, als auch aus Richtung Hennef ermöglicht. Die Ausfahrt ist nur in Richtung Hennef möglich.

Diese zusätzliche Anbindung an die Frankfurter Straße entlastet die Knotenpunkte und den Streckenabschnitt der Stoßdorfer Straße. Gleichzeitig wird sich auch die Ein- und Ausfahrtssituation des Möbelmarktes entspannen und die Kundenzufriedenheit sich aufgrund der guten Erreichbarkeit weiter erhöhen.

Eine Anbindung an die Frankfurter Straße gemäß der Variante B (nur „rechts rein“ und „rechts raus“) ist wenigstens vorzunehmen, da hier zumindest ein Teil der kritischen Ströme von der Stoßdorfer Straße verlagert werden könnten.

Eine neue Spuraufteilung der Stoßdorfer Straße zwischen Frankfurter Straße und Josef-Dietzgen-Straße würde helfen, dieses Nadelöhr aufzulösen und zu einem erheblich besseren Verkehrsablauf in diesem Bereich beitragen. Werden hier die Rechtsabbiegespuren verlängert, verbessert sich die Möglichkeit des flüssigen Abfließens der Rechtsabbieger, welche die Leistungsfähigkeit der hoch belasteten Knoten weiter verbessern würde.

Die bereits eingebrachten Maßnahmen zur Optimierung des Signalprogramms und die Verlängerung der Linksabbiegerspur aus Richtung Hennef im Knoten Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) sind natürlich zu begrüßen und unterstützenswert.

Die gutachterliche Stellungnahme von IVV ist als Anlage beigefügt und ist Bestandteil der geltend gemachten Bedenken und Anregungen.

Beigefügt sind des Weiteren das Schreiben des Landesbetriebes Straßen NRW sowie die am 07.11.2010 gemachten Fotos.

Hennef, 18.01.2011, _____





Sonntag, 7. November 2010, gegen 11:20 Uhr: Besucher des Flohmarktes biegen links ab zum Parkplatz des
D-53773 Hennef





Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Niederlassung Bonn · Postfach 180147 · 53080 Bonn

Ing. Büro BFB
z. H. Herrn R. Schürmann

Derschlager Straße 3
58540 Melmerzhagen

Kontakt: Herr Liebchen
E-Mail: wulf.liebchen@koeln.strassen.nrw.de
Zeichen: 4200.2310-Lie-642-18/07

fon: 0228 / 9184-284
fax: 0228 / 9184-343
Datum: 15.03.2004

Betriebsitze Köln/Münster

Niederlassung Aachen
Niederlassung Bielefeld
Niederlassung Bochum
Niederlassung Bonn
Niederlassung Coesfeld
Niederlassung Essen
Niederlassung Esvelroden
Niederlassung Gummersbach
Niederlassung Hagen
Niederlassung Hamm
Niederlassung Köln
Niederlassung Krefeld
Niederlassung Meschede
Niederlassung Minden
Niederlassung Mönchengladbach
Niederlassung Münster
Niederlassung Paderborn
Niederlassung Siegen
Niederlassung Wessl

Fachcenter

- Gebäudemanagement
- Prüfcener
- Telekommunikation
- Vermessung/Straßen- Informationssysteme

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Möbelmarkt Messe“, -Stadt Hennef
hier: Anbindung an die B 8

Ihr Schreiben vom 13.01.2004

Sehr geehrter Herr Schürmann,

der o.a. Planbereich wird von den freien Strecken der B 8 –Frankfurter Straße und der L 331 – Stoßdorfer Straße begrenzt und rückwärtig über die Josef-Dietzgen-Straße erschlossen. Die von Ihnen vorgeschlagene direkte Rechtsabblagerspur von der B 8 zum Messegelände berührt somit wesentliche Belange der Straßenbauverwaltung.

Gegen den Bau dieser Rechtsabblagerspur bestehen vom Grundsatz her keine Bedenken. Diese Zustimmung gilt jedoch nur für den von Westen (Siegburg/Bulsdorf) kommenden PKW-Verkehr und unter der Voraussetzung einer verkehrsgerechten Ausgestaltung. Der Ausfahrbereich, die Länge der Parallelfahrbahn und ihre Anbindung an die innerbetrieblichen Verkehrsflächen sind deshalb so zu dimensionieren (Länge, Breite, Radlen), dass der Abblеgeverkehr die Bundesstraße zügig verlassen kann und sich dann nachfolgend, ohne Rückstau bis auf die B 8, zügig verteilen kann. Der übrige Besucher- und Anlieferverkehr ist weiterhin ausschließlich über die L 331- und Josef-Dietzgen-Straße zu führen.

Unberührt von den vorstehenden Ausführungen ist die konkrete Erschließungsplanung frühzeitig mit mir abzustimmen. Zu einzelnen Detailfragen (z.B. Entwässerung, Beschilderung, Eingriff/Ausgleich etc.) behalte ich mir hierbei weitere Anregungen und Bedenken vor. Ergänzend hierzu weise ich bereits jetzt darauf hin, dass es sich hier um eine private Erschließungsanlage handelt und sämtliche hiermit verbundenen Bau-, Grunderwerbs- und Ablösekosten vom Vorhabenträger zu übernehmen sind.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Abs

Niederlassung Bonn · Villerompler Straße 169 · 53127 Bonn · ☎ 0228/91840

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Straßen NRW Köln · Mindener Straße 2 · 50679 Köln · ☎ 0221/801 81 - 0
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Straßen NRW Münster · Fürstenbergstr. 15 · 48147 Münster · ☎ 0251/14 44-0
Internet: strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Verkehrsuntersuchung Hennef-Mitte

Möbelmarkt Hennef



Überprüfung Verkehrsplanung BBW
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
V01.18/2.2. Hennef (Sieg) – Möbelmarkt

Auftraggeber: .

Dezember 2010

Aufgabenstellung

Die Firma Müllerland plant, die Umnutzung des Gebäudes des Messezentrums Bonn/Rhein-Sieg im Gewerbepark Hennef-West als Möbelmarkt mit rund 34.000 qm Verkaufsfläche. Dazu ist eine Nutzungsänderung im Zuge einer B-Planänderungsverfahrens erforderlich. Da diese Umnutzung für das umliegende Straßennetz verkehrliche Konsequenzen haben wird, wurde im Auftrag der Firma Müllerland bereits ein Verkehrsgutachten durch Brilon Bondzio Weiser (BBW) erarbeitet.

Die Ingenieurgruppe IVV hat zu einem ähnlich geplanten Projekt bereits 2003 ein kurzes Gutachten verfasst, das sich mit der Ansiedlung eines Porta-Möbelmarktes auf dem Messegelände befasste. Dies geschah auf der Grundlage einer generellen Verkehrsuntersuchung für die Stadt Hennef, die in diesem Bereich verfeinert wurde.

Unsere Ingenieurgruppe wurde nun durch die Geschäftsleitung des beauftragt auf dieser Grundlage das nun vorliegende Gutachten von BBW zu prüfen und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, die die Verkehrssituation im umliegenden Straßennetz verbessern können.

Es sollen also folgende Arbeitsschritte erfolgen:

1. Überprüfung des vorliegenden Gutachtens und der Aussagen bezüglich der prognostizierten Verkehrsmengen und Verkehrsverteilungen.
2. Überprüfung des vorliegenden Gutachtens und der Aussagen bezüglich der Leistungsfähigkeit der untersuchten Knoten.
3. Vergleich mit der IVV-Untersuchung von 2003.
4. Ermittlung von zusätzlich sinnvollen Maßnahmen, die die Verkehrssituation im Bereich Messe und verbessern bzw. entspannen können.

BBW hat Zählungen an den Knotenpunkten B 8/Stoßdorfer Straße/Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Josef-Dietzgen-Str./Reutherstr. durchgeführt. Hierdurch liegen Grundlagen für die Verkehrsberechnungen vor.

Das neue Verkehrsaufkommen des Möbelhauses ist nach einschlägigen Regelwerken ermittelt worden. Es wurde ein zusätzliches, neues Verkehrsaufkommen von rund 3.100 Kfz am Tag berechnet. 2003 wurde für den Porta-Markt von IVV ein Verkehrsaufkommen von 2.800 Kfz am Tag zu Grunde gelegt. Dabei ist zu beachten, dass jetzt auch für Müllerland eine höhere Verkaufsfläche zu beachten war. Insofern liegt das ermittelte Verkehrsaufkommen in einer realistischen Größenordnung.

Zum Vergleich der Verkehrsuntersuchungen wurden in Bild 4, das die Prognosewerte 2010 aus der IVV-Untersuchung von 2003 zeigt, die nun von BBW neu erhobenen Verkehrsmengen, hochgerechnet auf Kfz DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr über alle Tage des Jahres), aufgetragen. Dabei zeigt sich, dass die Prognosewerte des Verkehrsmodells durch die Zählung bestätigt werden.

Auch in der Prognose mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen des Möbelhauses (Sog. Mit-Fall) ergeben sich hohe Übereinstimmungen des Verkehrsmodells mit den von BBW angenommenen Belastungszahlen (Bild 5).

Insofern wird auch die Verteilung der Verkehrsströme der BBW-Untersuchung durch das Verkehrsmodell bestärkt.

Eine pauschale Steigerung für die Prognose von 10% ist durchaus zulässig, auch wenn eine Prognose mit Hilfe eines Verkehrsmodells mehr Einflussgrößen und Veränderungen von Verkehrsströmen betrachten kann.

Der Stellplatzbedarf von 500 Kundenparkplätzen und 110 Mitarbeiterparkplätzen wird ebenfalls als ausreichend bewertet.

BBW hat insgesamt 3 Anbindungsvarianten untersucht.

Variante A – Anbindung nur über die Josef-Dietzgen-Straße

Variante B – zusätzliche Anbindung an der B 8 (nur rechts rein)

Variante C – zusätzliche Anbindung an der B 8 (nur rechts rein/raus und links rein)

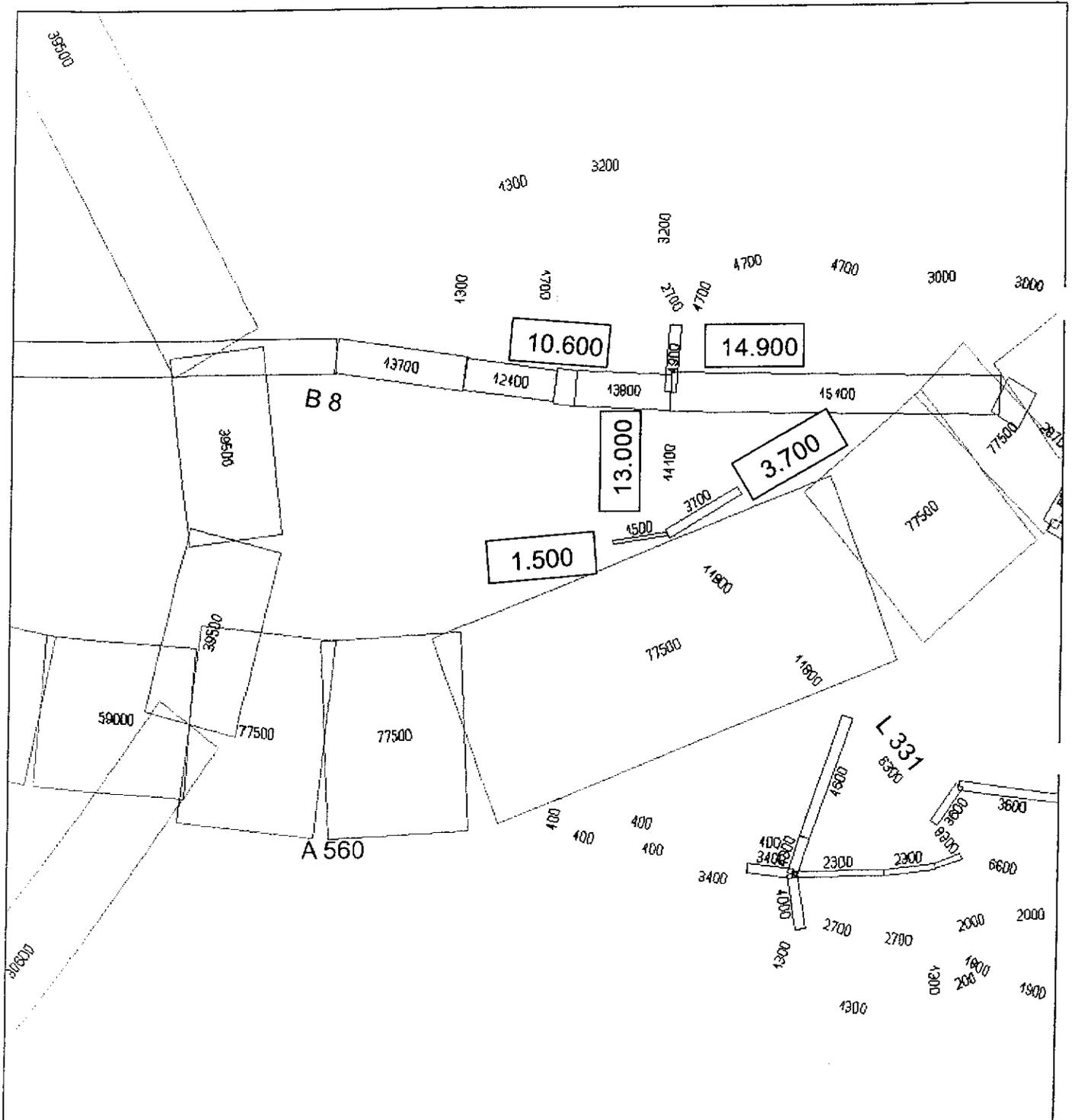
Nach BBW sind alle Varianten leistungsfähig und machbar.

Die Leistungsfähigkeit von Knoten wird durch Berechnungsverfahren nach dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (kurz HBS) ermittelt. Als Ergebnis wird die Verkehrsqualität ausgewiesen, die in 6 Stufen unterschieden wird. Dabei entspricht die Verkehrsqualität A einer sehr guten Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität B einer guten, C einer befriedigenden Verkehrsqualität. Im Allgemeinen wird eine Verkehrsqualität von D (ausreichend) als hinreichend angenommen. Verkehrsqualitäten E (mangelhaft) und F (ungenügend) sollten dringend verbessert werden.

Die hier für alle Varianten für die beiden Knoten B 8/Stoßdorfer Straße/Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Josef-Dietzgen-Str./Reutherstr. (mit einem modifizierten Signalprogramm) ermittelten Verkehrsqualitäten C und D sind daher als tolerabel zu bezeichnen.

Eine Empfehlung einer Variante wird nicht explizit ausgesprochen.

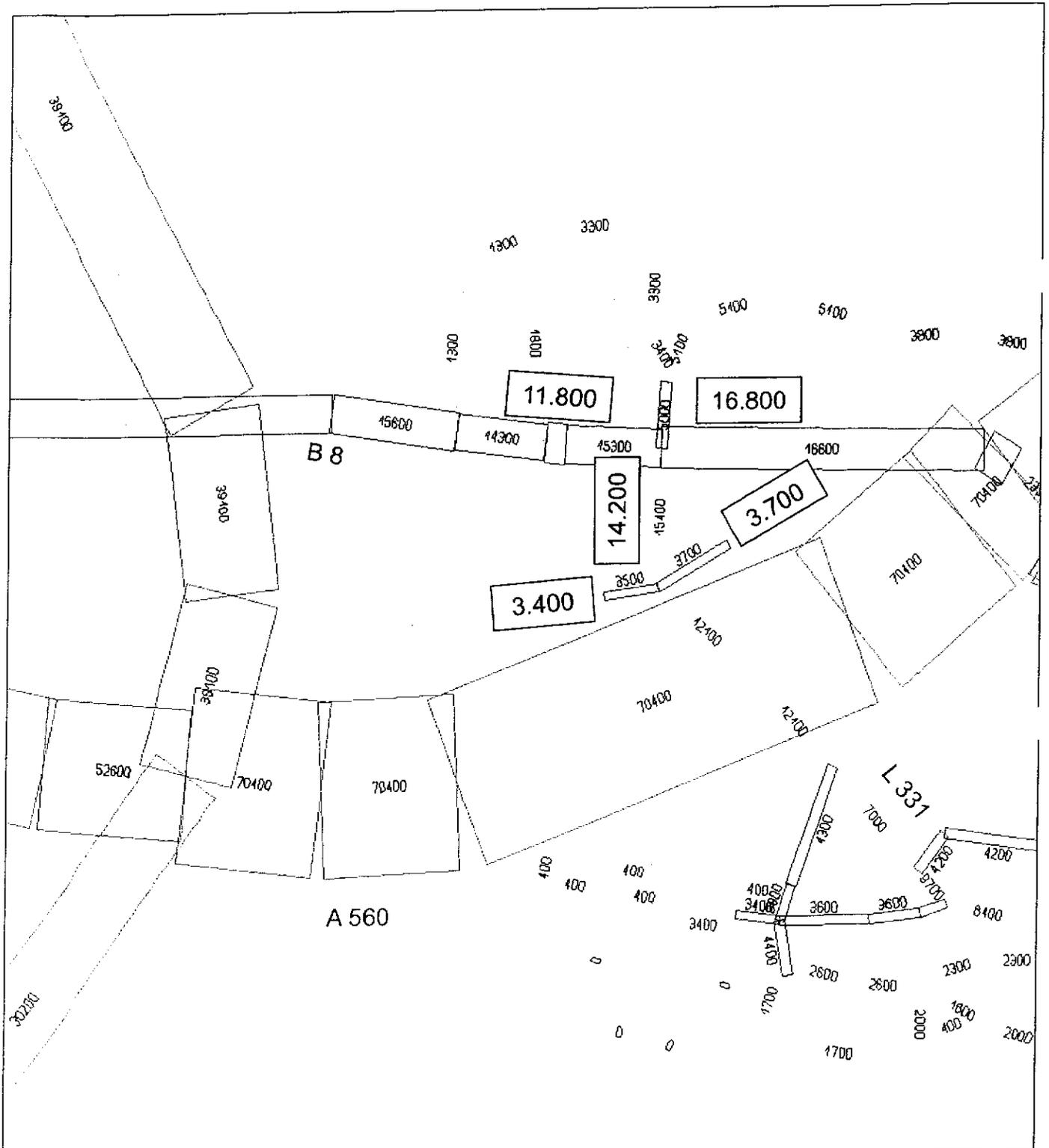
Planfall Pc ohne Möbelhaus (aus VU 2003) in Kfz DTV



12.300 Belastungszahlen BBW auf DTV hochgerechnet

Planfall Pc mit Möbelhaus (aus VU 2003) in Kfz DTV

- Anbindung des Möbelhauses an J.-Dietzgen-Str. und Frankfurter Straße (rechts rein/rechts raus)



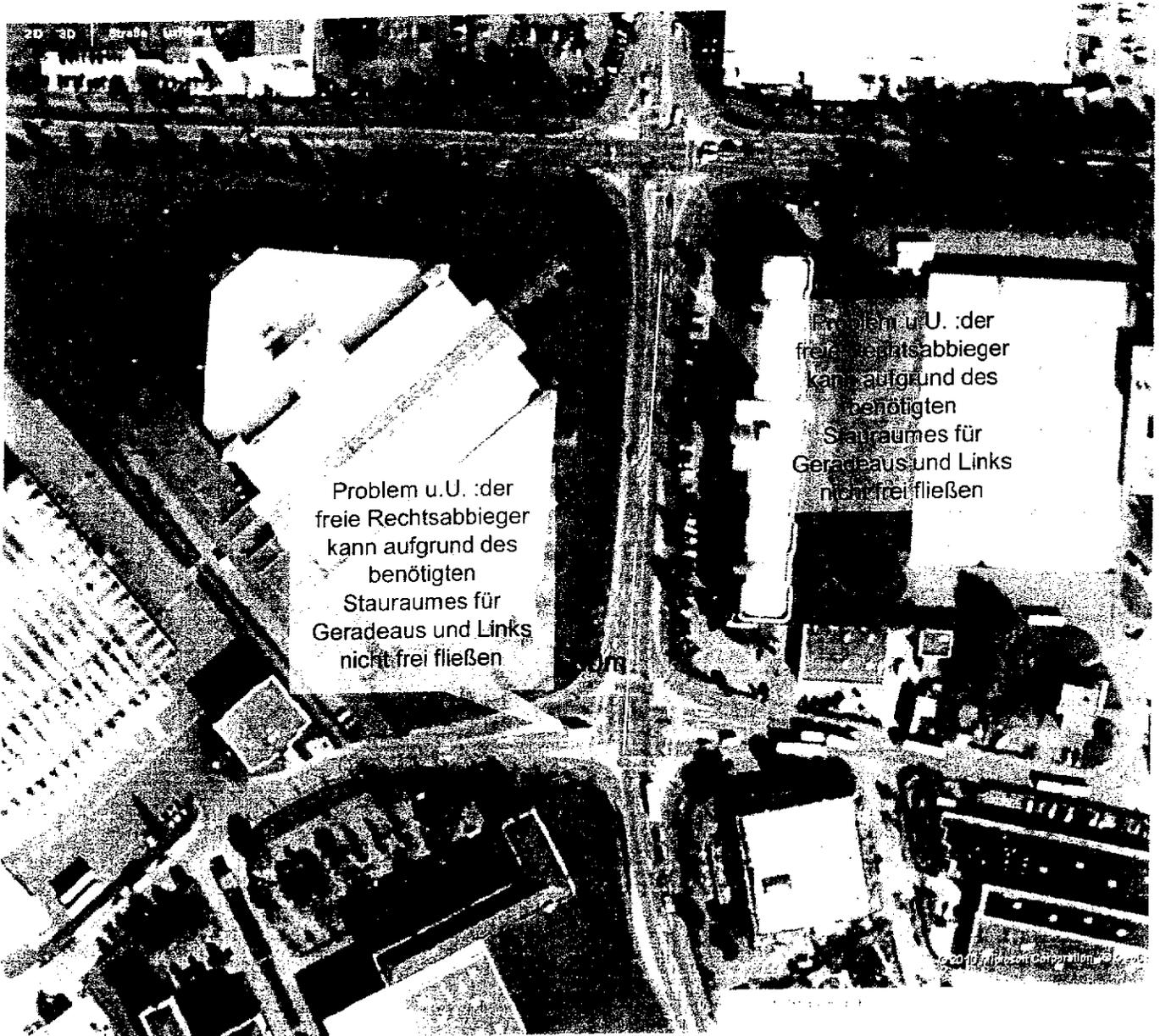
12.300

Belastungszahlen BBW auf DTV hochgerechnet

vsa_ergebnisse_januar2008.ppt//10.01.2008 - 5

Überprüfung Leistungsfähigkeiten

Die Knotenpunkte Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße sind schon heute stark belastet. Hierbei sind insbesondere die Verkehrsströme einiger Linksabbieger mit hohen Wartezeiten behaftet. Es werden z.T. nur ausreichende oder sogar nur mangelhafte Verkehrsqualitäten erreicht.



Das allgemeine Verkehrsaufkommen wird künftig steigen und durch den Möbelmarkt wird weiteres zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt. Für die aus Richtung Hennef kommenden Kunden des Möbelmarktes ist es notwendig, an der Kreuzung Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße links in die Stoßdorfer Straße einzubiegen. Hier müssen die Verkehrsteilnehmer in der werktäglichen Spitzenstunde zukünftig im Durchschnitt ca. 65 Sekunden Wartezeit in Kauf nehmen. Es wird eine Aufstellfläche der Linksabbiegerspur von 96 m benötigt. Heute sind nur knapp 70m vorhanden, sodass durch das hohe Linksabbiegeaufkommen auch die anderen Fahrspuren behindert werden.

Das Gutachten von BBW fordert eine Verlängerung dieser Linksabbiegespur und eine Optimierung des Signalprogramms. Dies wird auch in den B-Plan übernommen. (siehe Beschlussvorlage V/2010/2130).

Kunden des Möbelmarktes aus Richtung Siegburg biegen im Zielverkehr an beiden Kreuzungen (Frankfurter Straße /Stoßdorfer Straße /Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße) rechts ab, sind aber bei der Rückfahrt auf zweimaliges Linksabbiegen angewiesen. Hier ist keine gute Verkehrsqualität vorhanden.

Die wichtigste Maßnahme aus verkehrstechnischer Sicht ist daher die Anbindung des Möbelhauses an die Frankfurter Straße. Dies würde einen großen Teil des zusätzlichen Verkehrs aus den kritischen Fahrbeziehungen der hoch belasteten Kreuzungen nehmen.

Hier ist insbesondere der Linksabbieger aus Richtung Hennef zu nennen, der an der Kreuzung Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße dann als Geradeausfahrer nicht mehr die Linksabbiegespur belasten würde und mit guter Verkehrsqualität am nächsten Knoten zum Parkplatz des Möbelmarktes einbiegen könnte.

Bei der Rückreise dieser Verkehrsbeziehung wird der Linksabbieger aus der Josef-Dietzgen-Straße entlastet, der ansonsten mit einer mittleren Wartezeit von knapp 40 Sekunden und einer benötigten Aufstellfläche von 48 Metern schon beinahe die Zufahrt des Möbelmarktes in der Josef-Dietzgen-Straße zu staut. Hier würde also auch eine Verbesserung der Verkehrssituation durch die Anbindung des Möbelmarktes an die Frankfurter Straße erreicht.

Eine Entlastung des Abschnittes der Stoßdorfer Straße könnte durch die Anbindung an die Frankfurter Straße und die damit verbundene Herausnahme auch des Zielverkehrs aus Richtung Siegburg erreicht werden. Da wir, wie oben erwähnt, nur eine sehr kurze Rechtsabbiegespur aus der Stoßdorfer Straße in die Josef-Dietzgen-Straße haben, würde es der Verkehrssituation sehr gut bekommen, wenn der Verkehr aus Richtung Siegburg bereits an der Frankfurter Straße auf das Gelände des Möbelmarktes einfahren könnte.

In den Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte werden die sogenannten "freien Rechtsabbieger", also die Rechtsabbieger, die ohne Signalsteuerung nur unter Beachtung der Vorfahrtsregel die Kreuzung passieren können, nicht betrachtet. Dies ist in den Berechnungen gemäß HBS nicht berücksichtigt. Eine detaillierte Betrachtung ist daher erforderlich.

Diese Rechtsabbieger können oft nicht flüssig fahren, da sie durch den langen Rückstau des Geradeausverkehrs bzw. des Linksabbiegers noch nicht ihre Abbiegespur erreichen können. Dies ist unter anderem auch bei der Einfahrt von Norden kommend in die Josef-Dietzgen-Straße der Fall. Hier wird durch den Geradeausverkehr eine mittlere Staulänge von 66 Metern erzeugt. Die separate Rechtsabbiegespur beginnt aber erst 30 Meter vor der Ampel, sodass auch hier kein flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet ist.

Eine Koordinierung der Signalanlagen hilft insofern nicht, als die Zuläufe in die Stoßdorfer Straße vom nördlichen Knoten nicht aus sämtlichen Richtungen koordiniert werden können. Aus dem freien Rechtsabbieger aus der Frankfurter Straße in Richtung Knoten Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße ist ein zufälliger, nicht gepulster und damit nicht koordinierter Verkehrsstrom zu erwarten. Auch können die Verkehrsströme aus der Löhestraße und der Frankfurter Straße aus Richtung Hennef nicht beide mit der südlichen Kreuzung Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße koordiniert werden. Zudem wird in der Abwägung nur der Stauraum für den Geradeausstrom berücksichtigt. Schwerwiegender ist die Rückstaulänge des Linksabbiegestroms, der eine durchschnittliche Aufstellfläche für K3 von 54m benötigt.

Die Grünzeiten am Knoten Frankfurter Straße/Stoßdorfer Straße/Löhestraße sind knapp bemessen. Je geringer die Grünzeiten sind, umso geringer ist auch der Verbesserungseffekt, der durch eine Koordinierung zu erreichen ist. Insofern sind die oben erwähnten Probleme weiterhin zu befürchten.

Eine ähnliche Situation ist auch für die rechtsabbiegenden Fahrzeuge an dem Knoten Frankfurter Straße /Stoßdorfer Straße /Löhestraße von der Stoßdorfer Straße in Richtung Hennef fahrend gegeben. Auch hier ist die Rechtsabbiegespur zu kurz, um diesen Verkehr flüssig abfließen zu lassen.

Ein Nachweis der ungestörten Verkehrssituation ist offensichtlich unter den Bedingungen nach HBS und fehlender Berücksichtigung einer Koordinierung nicht zu leisten. Insofern wäre eine Mikrosimulation der Verkehrsabläufe zu fordern, die genau diese Aspekte berücksichtigt und in der nachzuweisen wäre, dass sich durch die alleinige Anbindung des Möbelmarktes an die Josef-Dietzgen-Straße keine Verschlechterung der Verkehrssituation ergibt bzw. die Abläufe auch der „freien Rechtsabbieger“ nicht problematisch sind.

Um die Verkehrssituation auch für die Fahrbeziehungen zu entschärfen, die durch die Anbindung des Möbelmarktes an die Frankfurter Straße nicht herausgenommen werden können, ist eine Verlängerung der beiden Rechtsabbiegespuren (Richtung Süden in die Josef-Dietzgen-Straße, Richtung Norden in die Frankfurter Straße) auf der Stoßdorfer Straße zu fordern. Dies könnte durch Veränderung der Markierungen (Verringerung der Spurbreiten) und geringfügige Eingriffe in die Seitenbereiche erreicht werden.

Durch eine Anbindung des Geländes des Möbelmarktes an die Frankfurter Straße würde ein Teil des Zielverkehrs des Möbelhauses gar nicht erst an den Parkplätzen des [] vorbei kommen und diese womöglich begehrt finden. Auch durch eine Verbesserung des Rechtsabbiegers von der Stoßdorfer Straße in die Josef-Dietzgen-Straße könnte die Situation insofern verbessert werden, als der Zielverkehr flüssig auf das Gelände des Möbelmarktes gelangen könnte. Da die geplanten Parkplätze in der Regel sicher ausreichen, sollten dann Parkwünsche auf dem Parkplatz des [] nur noch in geringem Maße auftreten.

Maßnahmenempfehlung

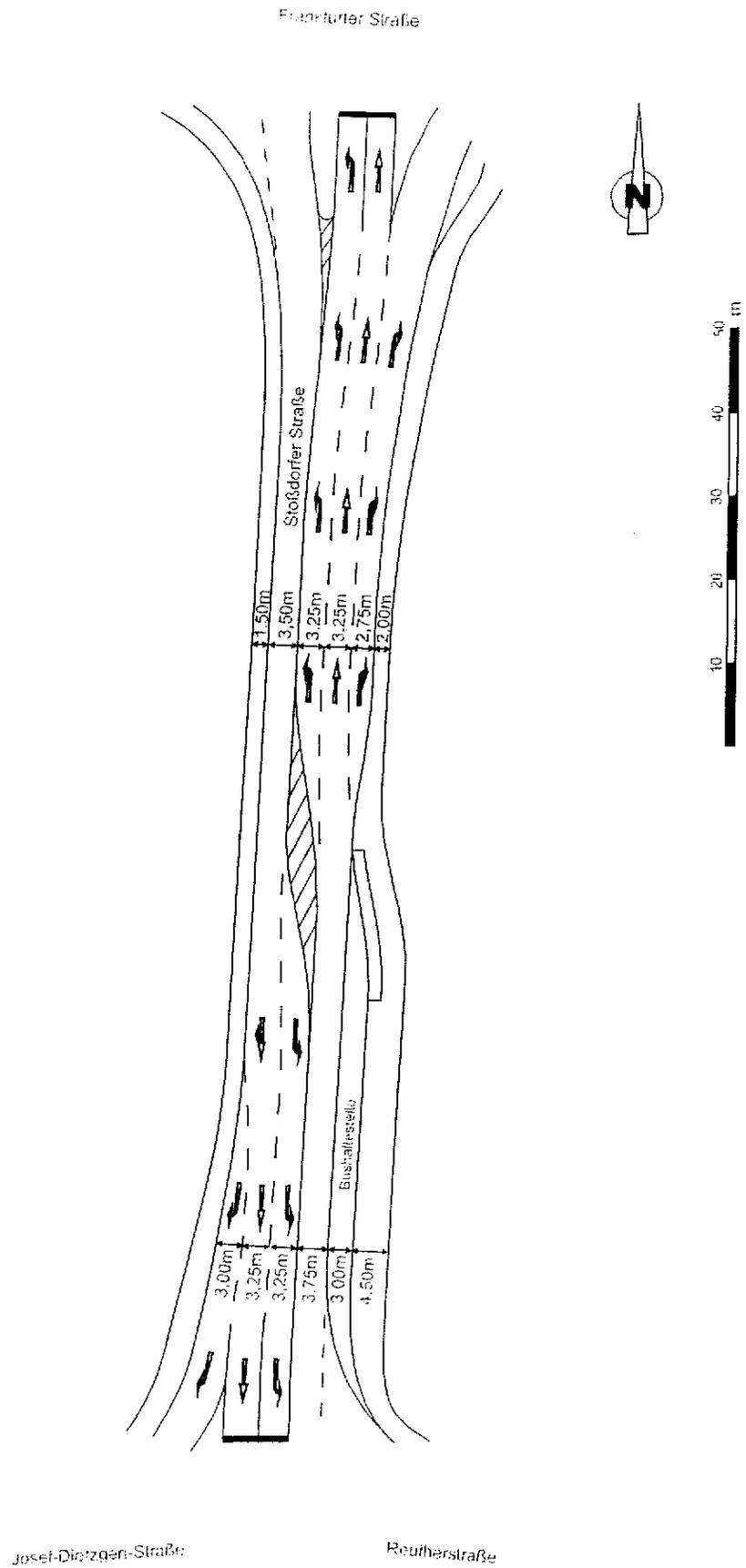
Eine zusätzliche, möglichst umfassende Anbindung des neuen Komplexes an die Frankfurter Straße wird unbedingt empfohlen. (Gem. Planfall C BBW). Die in unmittelbarer Nähe liegende Zufahrt zum BAHR-Baumarkt kann in diesem Zusammenhang als gutes Beispiel angeführt werden. Hier sollten möglichst kurzfristig Gespräche mit den Landesbetrieb Straßenbau NRW bezüglich einer solchen Lösung geführt werden.

Eine zusätzliche Anbindung an die Frankfurter Straße entlastet die Knotenpunkte und den Streckenabschnitt der Stoßdorfer Straße. Gleichzeitig wird sich auch die Ein- und Ausfahrtssituation des Möbelmarktes entspannen und die Kundenzufriedenheit aufgrund der guten Erreichbarkeit weiter erhöhen.

Wie schon in Bild 6 angemerkt, können die sehr kurzen Rechtsabbiegespuren (es kann erst rund 40m vor dem Knoten in die Abbiegespur des "freien Rechtsabbiegers" eingefahren werden) zu Problemen führen. Eine neue Spuraufteilung der Stoßdorfer Straße zwischen Frankfurter Straße und Josef-Dietzgen-Straße könnte helfen, dieses Nadelöhr aufzulösen und zu einem erheblich besseren Verkehrsablauf in diesem Bereich beitragen. Bild 8 zeigt eine solche Lösung im nördlichen Bereich.

Hierzu sind im Wesentlichen Ummarkierungsarbeiten und eine geringfügige Verringerung der Gehwegbreite notwendig. Ein Eingriff in vorhandene Grundstücke außerhalb des Straßenraumes ist nicht nötig. Die vorhandenen Spurbreiten sind reichlich bemessen, wenn die Aufstellspuren in der angegebenen Breite markiert werden, kann die Rechtsabbiegespur auf die selbe Länge wie die Linksabbiege- bzw. Geradeausspur gebracht werden, sodass ein dauerhaftes Abfließen des rechtsabbiegenden Verkehrs gewährleistet werden kann.

Maßnahmenvorschlag neue Spuraufteilung Stoßdorfer Str.



Maßnahmenempfehlung

Auch für den "freien Rechtsabbieger" aus der Stoßdorfer Straße in die Josef-Dietzgen-Straße bleibt nur wenig eigene Spurlänge. In Zeiten eines hohen Andrangs bei der Zufahrt zum Möbelhaus, könnte eine Verlängerung der Rechtsabbiegespur deutlich zur Verbesserung des Verkehrsablaufes beitragen.

Bild 10 zeigt zusätzlich auch für den südlichen Bereich der Stoßdorfer Straße eine solche Lösung.

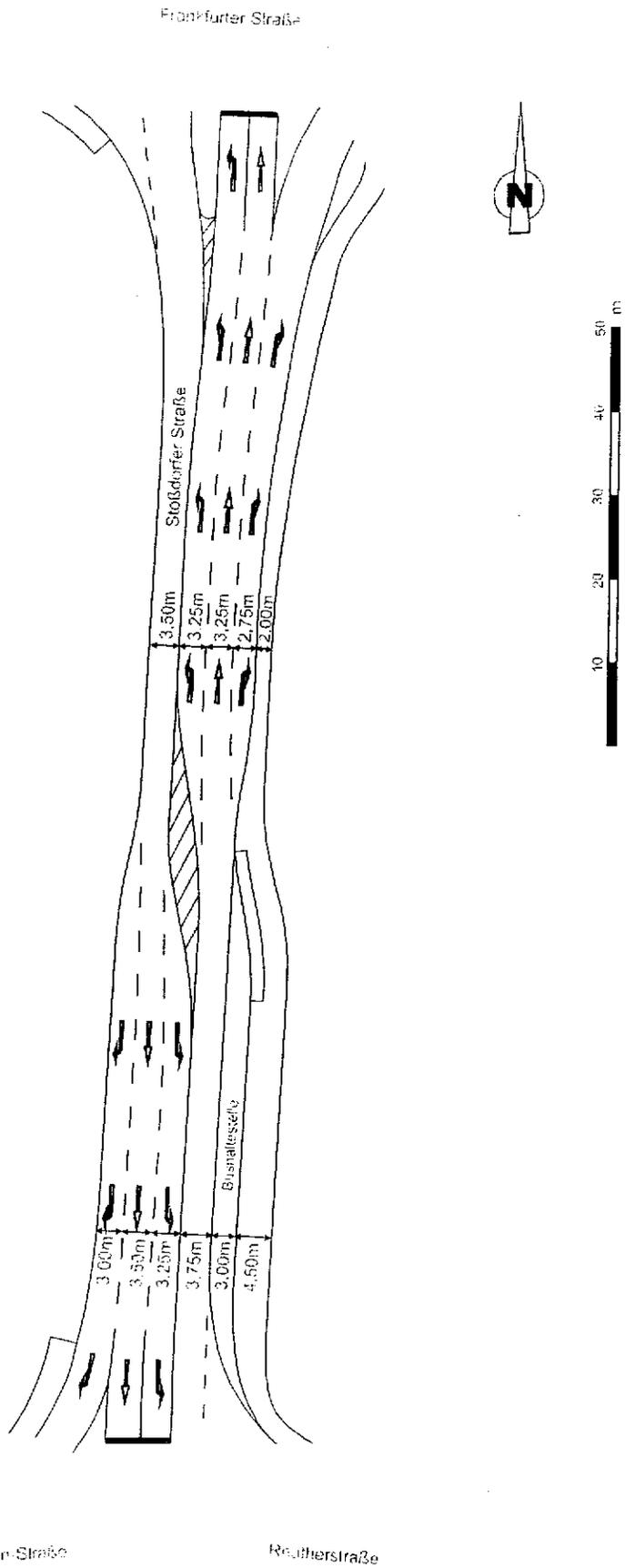
Hierfür sind etwas umfangreichere Arbeiten notwendig. Ein Inanspruchnahme des "Gehweges" auf der westlichen Seite der Stoßdorfer Straße wäre erforderlich. Dieser Streifen wird heute zu Flohmarktzeiten als Parkstreifen für die Ausstellerfahrzeuge genutzt, kann also wahrscheinlich ohne größere grundlegende Arbeiten umgenutzt werden. Diese Umgestaltung könnte dann auch zu Sonderanlässen (Verkaufsaktionen, Weihnachtsgeschäft etc.) helfen, den Verkehrsablauf (hier insbesondere den Zufluss zum Möbelmarkt) im Fluss zu halten.

Konsequenterweise sollte dann der Rad- und Gehweg von der Stoßdorfer Straße verlegt werden. (siehe BBW)

Insgesamt kann durch die aufgezeigten Maßnahmen (Anbindung an die Frankfurter Straße mit möglichst vielen Verkehrsbeziehungen gemäß Variante C BBW, Verlängerung der beiden Rechtsabbiegespuren in der Stoßdorfer Straße) eine Entzerrung der Verkehrsströme und damit eine Entspannung der Verkehrssituation erreicht werden. Dies würde auch zu einer entspannten Parksituation führen.

Eine gute und auffällige Beschilderung der Einfahrten zum Möbelmarkt wäre der Verkehrssituation ebenfalls sehr dienlich.

Maßnahmenvorschlag neue Spuraufteilung Stoßdorfer Str.



vsa_ergebnisse_januar2008.pot # 10.01.2008 - 14



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel: +49(241) 94 69 1-22

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22

52066 Aachen

SCW@IVV-Aachen.de

www.IVV-Aachen.de

Kontakt:

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz



per Fax vorab: 02242/888-7386
Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

B 2

Koblenz, den 4. Februar 2011
Unser Zeichen: 292/10 – k/jb
Ansprechpartner: Dr. Matthias Krist
Sekretariat: Frau Maslennikow
Telefon DW: 0261 - 133 99 -36

311 292/10-11

**Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18-2.2 Hennef (Sieg) -
Möbelmarkt der C & S Besitz-GmbH, Görgeshausen;
hier: Bedenken und Anregungen gegen die Planung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen hiermit nochmals förmlich an, dass uns f
l
), in ihrer Eigenschaft als Eigentümerin
des Grundstücks Gemarkung Geistingen,
) mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen
Interessen beauftragt hat. Unsere ordnungsgemäße Bevollmächtigung ist
anwaltlich versichert. Wenn dort Bedarf besteht, reichen wir gerne eine
schriftliche Vollmachtsurkunde nach.

Im Rahmen der jetzigen Offenlage der im Betreff genannten Planung erhe-
ben wir für unsere Mandantin die nachstehenden Anregungen und Beden-
ken und stellen dringend anheim, diese zu berücksichtigen:

1.

Wiederholt werden und aufrechterhalten bleiben die bisher von unserer
Mandantin sowohl in diesem Bebauungsplanverfahren wie auch im Verfah-
ren der 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef vorge-

Dr. jur. Frank Martin
Dr. jur. Britta Gombach-Deller
Dr. jur. Frank Martin
Dr. jur. Britta Gombach-Deller
Kasper-Döring-Pöhl
Dipl. Martin Ketzsch
Dr. jur. Anja Keremann
Carsten Göbel
Wiesbaden
Gustav-Dräger-Str. 1
Dorf-Heid
20191 Hamburg
Telefon: 0410 4771400
Telefax: 0410 4771410
Wiesbacher Straße
Wiesbaden
Dr. jur. Jochen Deller
Wiesbaden
Dr. jur. Britta Gombach-Deller

tragenen Anregungen und Bedenken, namentlich aus den schriftlichen und elektronischen Eingaben vom 07.09., 20.09., 28.09., 22.09., 22.10., 28.10., 13.12. und 15.12.2010. Soweit von Seiten des Planungsträgers diese Anregungen und Bedenken bisher gewürdigt, aber allesamt zurückgewiesen worden sind, begegnet dies erheblichen rechtlichen Bedenken im Hinblick auf eine sach- und fachgerechte Abwägung der hier betroffenen Interessen unserer Mandantin. Darauf wurde bereits von Seiten unserer Mandantin in der bisherigen Korrespondenz, auch unter Heranziehung einschlägiger Rechtsprechung, hingewiesen.

2.

Ergänzend dazu sind gegen die aktuelle Entwurfsfassung der Planung folgende weiteren Bedenken und Anregungen vorzubringen:

a)

Nach der derzeitigen Planung wird die Zu- und Abfahrt zum künftigen Möbelmarkt, obschon ausreichend andere Gestaltungsmöglichkeiten auf der Hand liegen, in einer Art und Weise situiert, dass diese unmittelbar an den vorhandenen Bestand unserer Mandantin angrenzt. Unabhängig von der damit geschaffenen, rücksichtslosen Lärm- und Immissionssituation (dazu sogleich) erweist sich gerade in dieser Hinsicht der Plan nicht als einen Beitrag zur Konfliktbewältigung, sondern als ein solcher zur Schaffung neuer, bisher nicht vorhandener Streitpotentiale und Konflikte. Wir sind uns gewiss, im Einklang mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung, darüber einig, dass Bebauungspläne bestehende und auch konkret absehbare, künftige Konflikte lösen sollen und müssen, nicht aber solche erstmals hervorrufen dürfen. Es ist auch nicht damit getan, in dieser Situation, wie bisher geschehen, zu argumentieren, dass die Lösung der Erschließungsproblematik im künftigen Konfliktbereich den etwaigen zivilrechtlichen Regelungen überlassen werden möge. Die Planung hat zu würdigen, dass das Vorhaben und die Nutzung unserer Mandantin bereits vorhanden ist. Darauf muss in angemessener Weise Rücksicht genommen werden, zumal durch bekannte Dienstbarkeiten und Baulasteintragungen die Erschließungs- und Stellplatzsituation zu Gunsten unserer Mandantin konkret umschrieben und gesichert ist. Der aktuelle Bebauungsplan legt es nun darauf an, diese bisherige Situation mindestens zu verkomplizieren, wenn nicht sogar gegensätzliche rechtliche Maßstäbe zu setzen. Es steht außer Frage, dass dies der von der Eigentümerin nicht hingenommen werden wird.

b)

Das gilt umso mehr, als sich eine andere, die beschriebene Konfliktsituation gänzlich vermeidende Erschließungsvariante geradezu aufdrängt. Betrachtet man die aktuelle Planung, so existiert etwas weiter westlich der jetzt vorgesehenen Zu- und Einfahrt zu den Parkplätzen des Möbelmarktes eine Zufahrt zum „Hinterliegergrundstück“ der Firma Wenco. Östlich wie westlich an diese Zufahrt grenzen nach der Planung Stellplätze an. Würde man folglich in diesem räumlichen Bereich auch die Ein- und Ausfahrt für die künftigen mehreren 100 Stellplätze des Planprojektes situieren, so würden dadurch zum einen die beschriebenen Erschließungskonflikte mit unserer Mandantin gänzlich vermieden und zum anderen wäre auch die Lärm- und Immissions-situation im Vergleich zu den dazu neu geschaffenen Konflikten erheblich abgemildert. Denn in der unmittelbaren Nachbarschaft zu einer solchen Zu- und Einfahrt im Bereich der heutigen Zufahrt Wenco gibt es keine schützenswerte Nutzung, so dass sich auch insoweit die jetzige Planung als glatter Fehlgriff erweist.

c)

Die immissionsschutzrechtlichen Belange sind bisher durch vorhandene Gutachten weder fachlich korrekt noch inhaltlich abschließend gewürdigt. Nur deshalb kommt das bestehende Gutachten zu dem Ergebnis, dass am Objekt unserer Mandantin durch den Ziel- und Quellverkehr der neuen Gewerbeansiedlung die zulässigen Grenzwerte gerade noch so eingehalten würden. Es liegt auf der Hand, dass die Eigentümerin ein „Schönrechnen“ der Situation nicht dulden und gerichtlich hinterfragen wird. Dass die Begutachtung mindestens einen erheblichen Mangel aufweist, hat unsere Mandantin bereits geltend gemacht (vgl. elektronische Nachricht vom 15.12.2010, gerichtet an Herrn Schüßler). Darauf wird verwiesen. Hinzu tritt, dass bei der Betrachtung der unserer Mandantin drohenden Lärmbelästigungen durch den Ziel- und Quellverkehr der unmittelbar ihrem Objekt vorgelagerten, mehreren 100 Stellplätze die allgemein anerkannten Vorgaben der sog. Parkplatzlärmstudie offensichtlich nicht berücksichtigt worden sind. Das erschließt sich schon daraus, dass im Rahmen der Planbegründung, Anlage zur Beschlussvorlage vom 22.09.2010, Seite 4, von dem Umfang einer Verkehrserschließung der äußeren Erschließung ausgegangen wird, die weitab jeder realistischen Annahme liegt. Nach Ziff. 5.4. der genannten Parkplatzlärmstudie ist vorliegend unter Berücksichtigung der geplanten Sortimente des Möbelmarktes von einer durchschnittlichen Bewegungshäufigkeit tagsüber von 0,30 Bewegungen je m² Nettoverkaufsfläche und Stunde auszugehen. Daraus errechnen sich rund 855 Fahrzeugbewegungen in der Stunde, und bei einer unterstellten Öffnungszeit von 09:00 Uhr bis (nur) 18:00 Uhr ein Tagesbewegungsaufkommen von rund 7.695 Fahrzeugen. Selbst wenn man mit dem hier eingeholten

Verkehrsgutachten etwas trickreich von einem Besetzungsgrad der Fahrzeuge mit zwei Personen ausgeht, resultiert selbst aus dieser (fachlich unzulässigen) Betrachtungsweise noch ein tägliches Fahrzeugbewegungsaufkommen von etwa 3.900 Fahrzeugen. Das Verkehrsgutachten setzt hingegen ein solches von 1.454 Pkw/Tag an.

Im Grunde genommen erübrigen sich vor diesem Hintergrund alle weiteren Erläuterungen. Dieses Gutachten ist in einem Umfang defizitär, dass es nicht ansatzweise als Grundlage der hier angestellten Belastungserwägungen für den Verkehrslärm in Bezug auf das Objekt unserer Mandantin herangezogen werden kann. Bei der Unterstellung einer halbwegs realistischen Verkehrsaufkommens hat unsere Mandantin, zumal die Zu- und Abfahrt zum neuen Möbelmarkt an der denkbar nachbarempfindlichsten Stelle situiert werden soll, mit Belästigungen zu rechnen, die deutlich über den Grenzwerten liegen. Auch das kann nicht hingenommen werden.

d)

Schließlich ergibt sich aus den bisherigen Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden wie auch aus denjenigen der engeren und weiteren kommunalen Nachbarschaft, dass infolge der Ansiedlung des Möbelmarktes dort mit ganz erheblichen Kaufkraftabflüssen zu rechnen ist, die nahezu durchgängig über 10 % liegen. Nach § 2 Abs. 2 BauBG sind die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden aufeinander abzustimmen. Dabei können sich Gemeinden auf die ihnen durch Ziele der Raumordnung zugewiesenen Funktionen sowie auf negative Auswirkungen auf ihre zentralen Versorgungsbereiche berufen. Zentrale Versorgungsbereiche sind räumlich abgrenzbare Bereiche einer Gemeinde, denen aufgrund vorhandener Einzelhandelsnutzungen eine Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus zukommt. Sie können sich sowohl aus planerischen Festlegungen als auch aus den tatsächlichen Verhältnissen ergeben (OVG RLP, Ur. v. 06.05.2009 – 1 C 10970/08.OVG). Dem gegenüber sind großflächige Einzelhandelsbetriebe nach § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BauNVO solche, die nach Art, Lage und Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebaulichen Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentliche Auswirkungen haben können. Weist eine Gemeinde ein solches Sondergebiet aus, so muss sie diese Planung nach 2 Abs. 2 BauGB mit den Nachbargemeinden detailliert abstimmen, wobei Abstimmung in diesem Sinne nicht die bloße Information oder die Abhaltung von gemeinsamen Sitzungen meint, sondern die materielle und substantielle Berücksichtigung der kommunalen nachbarlichen Interessen (OVG RLP, a.a.O.; ThürOVG, Ur. v. 20.12.2004 – 1 N 1096/03; OVG NRW, Ur. v. 22.06.1998 NVWZ 1999, 79).

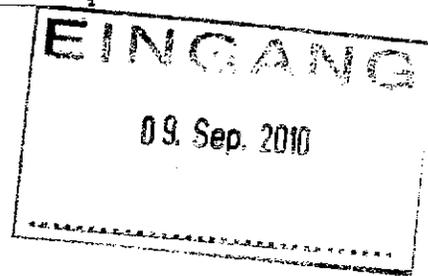
Das interkommunale Abstimmungsgebot ist dann verletzt, wenn die konkrete Planung unmittelbarer Auswirkungen gewichtiger Art auf das benachbarte Gemeindegebiet entfaltet und diese gewichtigen Belange nicht im Wege der Abwägung überwunden werden können. Als gewichtige Belange in diesem Sinne gelten insbesondere möglich Kaufkraftabflüsse aus benachbarten Gemeindegebieten oberhalb der Erheblichkeitsschwelle. Diese Erheblichkeitsschwelle ist angesichts der dargestellten planungsrechtlichen Systematik nicht als fester Kennwert ausgestaltet, sondern muss im Einzelfall in Abhängigkeit von den konkreten Umständen gewissenhaft geprüft und dann abwägungsfehlerfrei festgelegt werden.

Aus den zahlreichen nachbarkommunalen Bedenken, die vorliegend eingegangen sind, ergibt sich überwiegend, dass mit einem Kaufpreisabfluss aus Nachbargemeinden jenseits einer 10%-Grenze zu rechnen ist (vgl. dazu z.B. die Beschlussvorlage Nr. V/2010-2130 v. 02.12.2010 und die dort zusammengetragenen Bedenken der Nachbargemeinden). Die Stadt Bad Honnef etwa macht einen Kaufkraftabfluss von 13 bis etwa 18 % geltend, die Stadt Königswinter ein solches von rund 12 %, die Stadt Bonn für den Stadtbezirk Bonn-Beul etwa 8 %.

Beeinträchtigungen in dieser Größenordnung bedeuten regelmäßig einen Verstoß gegen § 2 Abs. 2 BauGB, oftmals auch einen solchen gegen § 1 Abs. 4 BauGB. In soweit begegnet die Planung ganz erheblichen Rechtmäßigkeitsbedenken; sie ist auch diesbezüglich einer gerichtlichen Kontrolle zu unterziehen.


Dr. Matthias Krist
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Stadt Hennef
Herrn Bürgermeister
Klaus Pipke
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef



B₂

Siegburg, 07.09.2010

Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im Messegebäude

bl 1 / 15.03.10

Sehr geehrter Herr Pipke,
Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Familie ist Eigentümer der Immobilie im Gewerbegebiet Hennef-West. Wie wir aus der Presse erfahren haben, soll im Messegebäude ein Möbelzentrum durch das Familienunternehmen Müllerland GmbH eingerichtet werden.

Wir begrüßen diese Entwicklung, da so aus einem eher unansehnlichen Gebäude etwas Sinnvolles entwachsen kann.

Da zur Umsetzung des Vorhabens auch der Flächennutzungsplan geändert und der Bebauungsplan angepasst werden muss, wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie uns hierzu für uns relevante Informationen zukommen lassen würden. Dies vereinfacht die Kommunikation miteinander.

Abschließend möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass wir über verschiedene Wege und Parkflächen Nutzungsrechte auf dem Grundstück des ehemaligen Besitzers, Möbel Tacke, direkt hinter unserem Grundstück verfügen, die für uns von großer Bedeutung sind.

Wir bedanken uns bereits im Voraus für Ihre Informationen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Herrn Norbert Schüßler
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

B₂

Hennef, 28.09.2010

Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im ehem. Messegebäude
hier: Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP)

Sehr geehrter Herr Schüßler,
Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchte ich mich herzlich dafür bedanken, dass Sie mir im Vorfeld zur Sitzung des Planungsausschusses am 05.10.2010 die o. g. Unterlagen zur Verfügung gestellt haben.

In Ihrem Vorentwurf zur Änderung des Flächennutzungsplanes vom 23.09.2010 ist auf Seite 5 unter Punkt 7, Erschließung, festgehalten, dass es auch möglich sein wird, das Möbelhaus über die Fahrgassen der geplanten westlich benachbarten Pkw-Stellplatzanlage zu erreichen. Aus dem beigefügten Vorhaben- und Erschließungsplan ergibt sich hierzu Näheres. Aus diesem Plan ist ersichtlich, dass die uns durch Baulast gesicherte Fahr- und Parkfläche vollkommen überplant wurde. Gleichzeitig ist zu erkennen, dass unsere im Grundbuch eingetragenen Wegerechte an den Grundstücken Flur 45 Nr. 95 und Flur 45 Nr. 147 bei der Planung unberücksichtigt geblieben sind.

Ich erlaube mir darauf hinzuweisen, dass die im Westen des Flächennutzungsplangebietes geplante Pkw-Stellplatzanlage so nicht zu realisieren sein wird. Sollte dieses Einfluss auf den aktuell behandelten Entwurf des Flächennutzungsplanes haben, bitte ich Sie, dies in der Sitzung am 05.10.2010 zu berücksichtigen.

Auch wenn der aktuelle Vorhaben- und Erschließungsplan nach Ihren Ausführungen nur eine erste Momentaufnahme sei, erlaube ich mir dennoch den Hinweis, dass dieser in Bezug auf die Stellplatzanlage, falls diese überhaupt möglich werden sollte, umfassend geändert werden muss, damit unsere Belange Berücksichtigung finden.

Wir dürfen gleichzeitig unsere Verwunderung zum Ausdruck bringen, dass sich der Investor bis heute nicht mit uns diesbezüglich in Verbindung gesetzt hat.

Mit freundlichen Grüßen



Darüber hinaus erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass die im Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehene Lösung zu einer deutlichen Erhöhung des Individual Pkw-Verkehrs um unser Gebäude herum führen wird. Wir bitten Sie hierzu um eine Aussage zu den entsprechenden schalltechnischen Wirkungen, die durch die aktuelle Planung zusätzlich auftreten werden. Des Weiteren zeigt der Vorhaben- und Erschließungsplan auf, dass auf dem Grundstück Flur 45 Nr. 147 die bestehenden Hallen abgerissen werden sollen. Hier weisen wir bereits im Vorfeld darauf hin, dass dies zum einen so zu erfolgen hat, dass unsere Wegrechte auf dem vorgenannten Grundstück nicht beeinträchtigt werden. Gleichzeitig hat der Abbruch so zu erfolgen, dass durch die dabei entstehenden Lärmemissionen keine störenden Belastungen für die im Bürogebäude arbeitenden Mitarbeiter entstehen. Eine Begrenzung der Lärmemissionen auf 65 dBA am Tag ist hierbei anzustreben. Gleiches gilt sinngemäß für evtl. notwendige Arbeiten am Umbau des ehem. Messegebäudes. In Bezug auf die Staubemissionen beim Abbruch der derzeitigen Hallen ist das Abbruchverfahren so zu wählen, dass keine Staubemissionen zu erwarten sind.

Wir bitten Sie, die vorgenannten Themenbereiche in den o. g. Verfahren zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sind wir, wie bereits in der am 18.10.2010 vorgetragen, zu konstruktiven Gesprächen bereit, erwarten hierzu aber die persönliche Ansprache einer verantwortlichen Person des Vorhabenträgers.

Mit der Bitte um Zusendung einer Eingangsbestätigung dieses Schreibens verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. A. ...', is written over a horizontal line. The signature is slanted and somewhat stylized.

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

611 140 02.10.10

Hennef, 28.10.2010

Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im ehem. Messegebäude

hier: 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg)-Möbelmarkt
Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 Hennef (Sieg)-Möbelmarkt

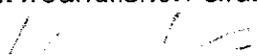
Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezug nehmend auf den bisher mit Ihnen geführten Schriftverkehr und im Hinblick auf die am 29.10.2010 endende Offenlegung der o. g. 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg)-Möbelmarkt, Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 Hennef (Sieg)-Möbelmarkt teilen wir Ihnen folgendes mit:

Die bisherige planerische Ignoranz gegenüber den genannten Belangen ist, wie eine zwischenzeitlich eingeholte fachanwaltliche Beratung ergeben hat, wegen Verstoßes gegen § 1 Abs. 7 BauGB und das dort niedergelegte Abwägungsgebot höchst angreifbar. In Rechtsprechung und Literatur ist seit Jahrzehnten anerkannt, dass im Verfahren der Bauleitplanung (1.) öffentliche und private Belange sorgsam zusammen zu stellen und (2.) gegeneinander sinnvoll abzuwägen sind. Demzufolge ist es schon defizitär, wenn bisher die von uns geltend gemachten, ersichtlichen Belange nicht einmal Eingang in die Planungsunterlagen gefunden haben. Da nun diese Gesichtspunkte mündlich wie schriftlich geltend gemacht sind, werden Sie sich damit befassen müssen. Diese Befassung hat dem außerdem anerkannten Grundsatz Rechnung zu tragen, dass erkannte Konflikte durch Planung bewältigt werden müssen; es gilt das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung (vgl. dazu weiterführend Krautzberger in: Battis/Krautzberger/Löhr, Kommentar zum BauGB, 10.A., § 1 Rn. 115 m. w. N.). Das hat zur Folge, dass die von uns aufgezeigten Interessen und Belange in den konkreten Planungsverfahren einer Lösung und Beachtung zuzuführen sind. Es ist nicht zulässig, die Problemlösung auf spätere Baugenehmigungsverfahren zu verschieben, zumal jegliche Baugenehmigung unbeschadet der privaten Rechte Dritter ergeht (§ 75 Abs. 3 S. 1 BauONRW), und es ist auch nicht statthaft, die privaten Belange einer Bewältigung durch die betroffenen privaten Rechtsträger zu überlassen. Wir stellen dringend anheim, diese Grundsätze zu beachten; deren Missachtung werden wir, was verständlich sein dürfte, nicht hinnehmen.

Mit der Bitte um Zusendung einer Eingangsbestätigung dieses Schreibens verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen



Schuessler, Norbert**Von:** Schuessler, Norbert**Gesendet:** Montag, 13. Dezember 2010 09:06**An:** 'Sekretariat - i**Cc:** Wittmer, Gertraud**Betreff:** AW: Müllerland-Einladung Ausschusssitzung am 16.12.2010, hier: Tagesordnung TOP 1.3Sehr geehrte
sehr geehrter I

32

zu meinem Bedauern ist uns ein Fehler bei der Anonymisierung unterlaufen. Dies ist jedoch auch erst nach dem Druck und der Verteilung aufgefallen und konnte nicht mehr rückgängig gemacht werden.

Ich bitte dies in aller Form zu entschuldigen!

Mit freundlichen Grüßen
i.A.

Norbert Schüßler
Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Tel. 02242/888-386
Fax. 02242/888-7386
E-mail: n.schuessler@hennef.de

Von: M.**Im Auftrag von Sekretariat - I****Gesendet:** Donnerstag, 9. Dezember 2010 12:59**An:** Schuessler, Norbert**Betreff:** Müllerland-Einladung Ausschusssitzung am 16.12.2010, hier: Tagesordnung TOP 1.3

Sehr geehrter Herr Schüssler,

besten Dank für die Zusendung der o. g. Einladung nebst Tagesordnung.

Leider mussten wir feststellen, dass in Ihrer Beschlussvorlage v. 02.12.2010, Vorl. Nr.: V/2010/2130 unter Punkt 1.3 zu B1 bei der Unkenntlichmachung des Absenders des Schreibens von v. 22.10.2010 der Datenschutz nicht eingehalten wurde.

Auf Seite 2/2 des Schreibens ist die private Anschrift voll kenntlich u. somit für alle Empfänger der Einladung die Eigentümer des Objektes offengelegt. Bitte nehmen Sie hierzu Stellung.

Bei dem beigefügten Vorhaben- und Erschließungsplan der Schmitt Projekt GmbH & Co. KG wurde ersichtlich, dass die im Termin vom 18.10.2010 mit Ihnen und dem Investor besprochenen Stellplatzanforderungen nicht umgesetzt wurden.

Es wurde vereinbart, dass unsere 27 Stellplätze hinter unserem Objekt ! angeordnet werden und diese eine eigene Zufahrt neben derer der geplanten Müllerlandzufahrt (für Lkw-Breite ausgerichtet, wg. Umzugsfirmen) incl. Zufahrtsschranke erhalten wird, um ein Fremdparken von Müllerlandkunden zu verhindern. Der vorliegende Entwurf entspricht nicht unseren Vorstellungen und kann somit nicht akzeptiert werden.

Des Weiteren möchten wir Ihnen mitteilen, dass die zwischenzeitlich mit Gebrüder Müller geführten Gespräche ruhen und diesbezüglich keine Einigung erzielt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

13.12.2010

32

Schuessler, Norbert

Von: [Name] [E-Mail] im Auftrag von [Name]

Gesendet: Mittwoch, 15. Dezember 2010 11:37

An: Schuessler, Norbert

Betreff: Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im ehem. Messegebäude, 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg)-Möbelmarkt, Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2, Schalltechnische Untersuchung zum Vorhaben bezogenen Bebauungsplan

Sehr geehrter Herr Schüßler,
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit komme ich zurück auf die uns freundlicherweise überlassenen Unterlagen zur Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 16.12.2010.

Hierin ist aufgeführt, dass die neuerlich durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen ergeben hätten, dass die zulässigen Richtwerte für Gewerbelärm auch am Objekt Josef-Dietzgen-Straße 6 eingehalten würden. Dieser Feststellung können wir uns nach Sichtung des Gutachtens nicht anschließen. Wir gehen davon aus, dass die Basis der Berechnungen die RLS-90 ist. Hiernach ist bei der Berechnung der zu erwartenden Schallemissionen der von den Pkw ausgehende Lärmpegel mit dem Lärmpegel der von Lkws ausgehen wird zu überlagern. Dies erfolgte in der vorliegenden Untersuchung nicht.

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt zum einen den Lärmpegel der Pkw und setzt dabei den Lkw-Anteil auf 0 und zum anderen den Lärmpegel der Lkw und setzt dabei den Pkw-Anteil auf 0. Tatsächlich überlagern sich diese Lärmpegel wodurch es im gesamten zu einem höheren als in dem Gutachten ausgeführten Lärmpegel kommen wird. Da die Obergrenze für Gewerbelärm am Objekt Josef-Dietzgen-Straße 6 wie im vorliegenden schalltechnischen Gutachten aufgezeigt, nur geringfügig unterschritten wird, ist bei der Berechnung mit überlagertem Lärmpegel eine Überschreitung des zulässigen Wertes zu rechnen.

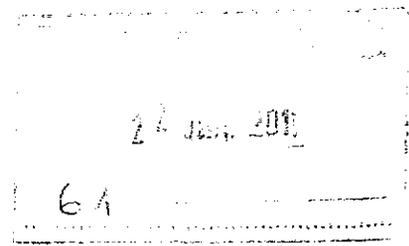
Wir bitten Sie dies zu prüfen und uns eine entsprechende Rückinformation/Stellungnahme zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

53773 Hennef

Fon: +49 (0) 2242 9
Fax: +49 (0) 2242 1

Anlieger der Josef-Dietzgen-Straße, Hennef



Stadt Hennef
z.Hd. Herrn Bürgermeister K. Pipke
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

B3
27.11.2010

Hennef, im November 2010

Umwandlung der Messe zum Möbelhaus

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

der Lokalpresse war zu entnehmen, dass die Messe in ein Möbelhaus umgewandelt werden soll. Als Anlieger der Josef-Dietzgen-Straße möchten wir unserer Sorge Ausdruck verleihen, dass die Zuwegung zu unseren Gewerbeobjekten bei einer starken Frequentierung des Möbelhauses zum Problem werden könnte. Zum einen müssen die Anlieferungen unserer Lieferanten – ohne Verzögerungen – gewährleistet werden, zum anderen die Abholungen. Bei einigen Unternehmen sind die Abholungen in einem extrem engen Zeitrahmen zu bewerkstelligen. Auch die Mitarbeiter sollten Dienstfahrten ohne Verkehrsbeeinträchtigungen bei der Einfahrt in die Josef-Dietzgen-Straße oder beim Ausfahren auf die Stoßdorfer Straße vornehmen können. Gleiches gilt im übrigen für unsere Kunden. Unsere Bedenken wären durch eine verkehrstechnische Anbindung des Möbelhauses an die Frankfurter Straße – ähnlich der Anbindung von Max Bahr an dieselbe Straße – und der Abbindung der Messe von der Josef-Dietzgen-Straße gänzlich auszuräumen. Aus diesem Grunde beantragen wir den Zugang des Möbelhauses auf die Josef-Dietzgen-Straße zu schließen. Für einen Ortstermin stehen wir gerne jederzeit zur Verfügung.

7. Feb. 2011

B4

Stadt Hennef
Amt f. Stadtplanung u. -entwicklung
z.Hd. Herrn Nobert Schüßler
Postfach 15 62
53762 Hennef

2011 01 02 11

7.2.11

Stellungnahme 42. Änderung Flächennutzungsplan sowie vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2. (Möbelmarkt Müllerland)

Sehr geehrter Herr Schüßler,

wir haben bzgl. der o.a. Änderung des Flächennutzungsplans erhebliche Bedenken.

Wir weisen darauf hin, dass wir als Verpackungsdienstleister und Logistiker einen ungehinderten Zugang zu unseren Gebäuden – auch mit Sondertransportfahrzeugen – benötigen. Aufgrund der Flächennutzungsplanänderung verschlechtert sich die Zugangsmöglichkeit qualitativ erheblich, da die Besucher des Möbelmarktes auf unsere verkehrlichen Belange keine Rücksicht nehmen.

Wir möchten Sie bitten unsere Ausführungen in weiteren Verfahren zu berücksichtigen und

verbleiben

mit freundlichen Grüßen


(Geschäftsführerin)



- 7. Feb. 2011

F 0h

53773 Hennef

Hennef

Hennef, den 5. Februar 2011

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Herrn Norbert Schüßler
Frankfurter Strasse 97
53773 Hennef

B₅

011 10 07.02.11

Betreff: Stellungnahme Möbelmarkt "Müllerland"
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg)
[BP Nr. V 01.18, 2.2 (neu) und BP Nr. V 01.18.2 (alt)]
- Aufstellungsbeschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2
Hennef (Sieg) - Möbelmarkt vom 16.12.2010
- Öffentliche Auslegung vom 06.01.2011 bis 07.02.2011

Sehr geehrter Herr Schüßler,

mit Veröffentlichung vom 20.12.2010 im Mitteilungs- und Amtsblatt der Stadt Hennef wurde im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 06.01.2011 bis 07.02.2011 die Zeit zur Stellungnahme für die Anlieger mitgeteilt. Gegen den vorbezeichneten Bebauungsplan machen wir unsere

Bedenken und Anregungen

geltend.

Hierzu liegt Ihnen seitens des

- Bedenken und Anregungen

vom 18.01.2011

- Landesbetrieb Straßen NRW
Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Möbelmarkt Messe"
Schreiben vom 15.03.2004: Anbindung an die B 8

- IVV Stellungnahme
Verkehrsuntersuchung Möbelmarkt Hennef vom 22.12.2010
Überprüfung Verkehrsplanung BBW
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
V01.18/2.2.Hennef (Sieg) - Möbelmarkt

- Verkehrsverhältnisse auf der Stoßdorfer Straße
Fotos vom 07.11.2010 (Flohmarkt Grothe & Hiller)

Als Fitnessunternehmen teilen wir diese Bedenken und Anregungen und schließen uns daher diesen vorstehend genannten Bedenken und Anregungen vollinhaltlich an.

BBW hat sich weder im Verkehrsgutachten noch in der Begründung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V01.18/2.2. Hennef (Sieg) - Möbelmarkt um die Variante B gekümmert. Würde die schlechte Verkehrssituation so belassen, wie es heute ist, dann würde das deutlich erhöhte Verkehrsaufkommen zu Lasten aller Bestandsunternehmen in der Josef-Dietzgen- und Reutherstrasse gehen, deren Interessen im Rahmen der Abwägung zu wahren sind.

Letztlich kann es nur einem Möbelhaus egal sein, ob die Verkehrserschließung ausreicht, denn wenn der Kunde bei der An- und Abfahrt warten muss, dann ist das werbewirksam und er hat bei Müllerland schon eingekauft.

Der neue Möbelmarkt wird eine Verkaufsfläche von 31.000 qm haben, davon 2.500 qm zentrenrelevante Randsortimente, die zeitweise deutlich überschritten werden. Das bedeutet ein viel höheres Verkehrsaufkommen, das mit der derzeitigen Erschließung nicht bewältigt werden kann.

Die Stadt Hennef hatte in den Jahren 2002-2004 das Verkehrsgutachten des Verkehrsplanungsbüros Waning Consult GmbH durch die Firma IVV, Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung, überprüfen lassen und war mit allen Trägern öffentlicher Belange und den Verfahrensbeteiligten einig, dass der Verkehr von der B8 - Frankfurter Strasse L333 in die Stoßdorfer Strasse L331 - begrenzt werden muss und daher eine Rechtsabbiegespur, aus Richtung Siegburg kommend, absolut erforderlich ist, also so wie es beim Neubau des BÄHR Baumarktes realisiert wurde.

Für uns als junges Unternehmen im Fitnessbereich sind die sich abzeichnenden Entwicklungen existenzgefährdend, denn unsere Kunden benötigen Parkplätze auf dem Grundstück des !

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. ...', written in a cursive style.

Von: @t-online.de [mailto: @t-online.de]
Gesendet: Dienstag, 1. Februar 2011 14:49
An: Schuessler, Norbert
Betreff: Re: WG: VKF T

Sehr geehrter Herr Schüssler,
vielen Dank für Ihre Nachricht.

Leider hat der Gutachter nicht die Zahlen geliefert, die ich in der Meys Fabrik angewiefert habe. Meine Frage war, welche Geschäfte sind in den 480 qm Möbel mit welcher Größe enthalten und welche in den 825 qm GPK; HH und Bilder.

Aber auch die übermittelten Zahlen zeigen, dass das Gutachten in den uns betreffenden Bereichen falsch ist und von sorgfältiger Recherche keine Rede sein kann.

In meinem Studio stehen 12 Ausstellungsküchen, Wie diese auf 80 qm plaziert werden können, bleibt wohl

das Geheimnis des Gutachters. (alle Küchen sind von aussen gut sichtbar) Ausserdem widerspricht er sich selber, denn die auf Seite 22 genannten Umsatzzahlen von 2500,-/qm für Küchenstudios gerechnet auf die 480 qm in der Innenstadt ergeben den errechneten Gesamtumsatz von 1.2 Mio. Wie passen da meine angeblichen 1.800/qm rein?

Ich habe mit meinen Kollegen telefoniert und nach den Umsätzen gefragt. Demnach erzielen wir auf 600 qm

ca. 800.000,- per anno, etwas mehr als die Hälfte des qm-Umsatzes im Gutachten.

Noch gravierender sind die Zahlen bei Tisch und Küche. Hier geht das Gutachten von einem Jahresumsatz

von 900.000,- aus.(absoluter Blödsinn), tatsächlich sind es nur 120.000,-(Schnitt der letzten 3 Jahre)

Der durchschnittliche qm-Umsatz in Deutschland bei Fachgeschäften GPK beträgt 1800,- , bei uns jedoch 3.000,-(anscheinend ist unsere Innenstadt die Kö von Deutschland.)

Mit meinen Zahlen habe ich wohl eindeutig belegt, dass dieses Gutachten als

Entscheidungsgrundlage für

die Genehmigung des innenstadtrelevanten Randsortimentes nicht taugt, vielmehr drängt sich der Verdacht

auf, dass das Planvorhaben Müllerland damit schöngeredet werden soll.

Es ist mir klar, dassich das Vorhaben nicht verhindern kann und will, jedoch erwarte ich von Politik und Verwaltung den Schutz der innenstädtischen Fachgeschäfte und deren Sortimente. Für diese sind bei Betrachtung der atsächlichen Zahlen die prognostizierten 200.000,- Umsatzverluste (tatsächlich wird diese

Zahl wesentlich höher sein) existenzgefährdend.

Ich darf Sie bitten, dise Mail allen Entscheidungsträgern zur Kenntnis zu geben.

Mit freundlichen Grüssen

26. Jan. 2011

STADT KÖNIGSWINTER
DER BÜRGERMEISTER

Stadt Königswinter · 53637 Königswinter

Stadt Hennef
Postfach 1562
53762 Hennef

Ihr Ansprechpartner:
Rene Kotte
Stadtplanung
Obere Straße 8 (Zimmer 028)
53639 Königswinter-Thomasberg
Telefon: 02244 889-167
Fax: 02244 889-378

E-Mail:
rene.kotte@koenigswinter.de

Königswinter,  Januar 2011
Mein Zeichen: 612010

Sprechzeiten:
Di, Do 08.30 Uhr bis 12.30 Uhr
sowie donnerstags 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr

und nach Vereinbarung

RK 26.01.11

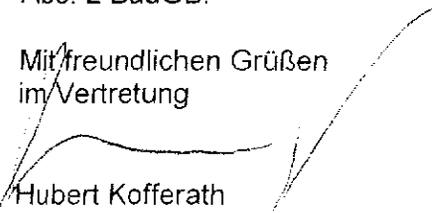
Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB zur 42. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt sowie VEP Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Mitteilung, wie der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung am 16. Dezember 2010 über meine Äußerungen entschieden hat. Das Abwägungsergebnis nehme ich zur Kenntnis.

An meiner Äußerung vom 15. November 2010 halte ich fest. Bitte berücksichtigen Sie diese nun als Stellungnahme der Stadt Königswinter im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB.

Mit freundlichen Grüßen
im Vertretung


Hubert Kofferath
Technischer Beigeordneter

Bankverbindungen:

Kreissparkasse Köln: 008 000 010 (BLZ 370 502 99)

Volksbank Bonn Rhein-Sieg: 240 393 8010 (BLZ 380 601 88)

IBAN: DE05370502990008000010

IBAN: DE92380601862403938610

BIC: COKSDE33

BIC: GENODED1BRS

Eitorf
an der Sieg

Gemeindeverwaltung Eitorf - Postfach 1164 - 53774 Eitorf

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Postfach 1562

53762 Hennef

**GEMEINDE EITORF
DER BÜRGERMEISTER**

Datum: 03.02.2011
Bereich: 60.1 - Bauverwaltungsabteilung
Zeichen: 61-13-00
Bearbeiter: Michaela Straßek-Knipp
Zimmer: 203
Telefon: 02243/89147
Email: michaela.strassek-knipp@eitorf.de
Internet: <http://www.eitorf.de>

Geöffnet:
Montag bis Freitag: 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr
Donnerstag zusätzl.: 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr

12 03.02.11

**42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef(Sieg) – Möbelmarkt
sowie
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef(Sieg)- Möbelmarkt;
Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2
Baugesetzbuch (BauGB)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange hat die Gemeinde Eitorf mit Schreiben vom 09.11.2010 zu o.g. Vorhaben Stellung genommen.

Diese Stellungnahme halte ich nach wie vor aufrecht.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung:


Karl Heinz Sterzenbach
Erster Beigeordneter

Gemeinde Eitorf, Markt 1, 53783 Eitorf – Telefon: 02243/89-0 – Telefax: 02243/89-179 – E-mail: buergermeister@eitorf.de
Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG BLZ 380 601 86 Konto 340 433 1018 IBAN DE49 3806 0186 3404 3310 18 BIC GENODE1BRS
Kreissparkasse Köln BLZ 370 502 99 Konto 003 010 535 IBAN DE96 3705 0299 0003 0105 35 BIC COKSDE33
Deutsche Bank BLZ 370 700 60 Konto 4110011 IBAN DE17 3707 0060 0411 0011 00 BIC DEUTDE33
Postbank Köln BLZ 370 100 50 Konto 167 70-505 IBAN DE40 3701 0050 0016 7705 05 BIC PBNKDEFF



Industrie- und Handelskammer
Bonn/Rhein-Sieg

13

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, Postfach 1820, 53008 Bonn

An
Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Herr Norbert Schüßler
Postfach 15 62
53762 Hennef

Ihr Ansprechpartner
Fabian Göttlich
E-Mail
Goettlich@bonn.ihk.de
Telefon
0228/ 2284-145
Fax
0228/ 2284-5145
Datum
02.02.2011

Betreff: Stellungnahme 42. Änderung Flächennutzungsplan sowie
vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2. (Möbelmarkt Müllerland)

Sehr geehrter Herr Schüßler,

mit Schreiben vom 29.12.2010 haben Sie uns im Rahmen der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange um schriftliche Stellungnahme zu o.g. Verfahren gebeten.

Zur Verkehrserschließung:

In der Begründung zur Änderung des FNP wird in Teil A unter Punkt 8 ausgeführt, dass „die Erschließung (...) ausschließlich von Süden von der Josef-Dietzgen-Straße“ erfolgen soll.

Ebenso wird in der Begründung zum BPlan unter Punkt 3.1.1 ausgeführt, dass die **alleinige Anbindung über die Josef-Dietzgen-Straße „die günstigste Anbindung** des Einrichtungshaus an das bestehende Straßennetz“ darstellt. Diese Aussagen werden aus der „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Müllerland in Hennef“, erstellt von der Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon Bondzio Weiser im Auftrag der Müllerland GmbH, abgeleitet. **Dieser Interpretation des Gutachtens können wir uns nicht anschließen:**

Das Gutachten prognostiziert in den Spitzenstunden eine zusätzliche Verkehrsbelastung von bis zu 359 Kraftfahrzeugen in der Stunde (Seite 14). **Dieser Verkehrszuwachs wird**, nicht nur an den Knotenpunkten, sondern auch in der Josef-Dietzgen-Straße selbst, **die Erreichbarkeit der im Umfeld der Messe ansässigen Gewerbebetriebe deutlich erschweren.**

Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Schluss, dass die **Anbindung an die Josef-Dietzgen-Straße und an die Frankfurter Straße** mit Rechtsabbieger, Rechtseinbieger und Linksabbieger **der Verkehrsqualität A („sehr gut“)** entspricht (Seite 23; 34). Demgegenüber wird die Variante ohne Anbindung an die Frankfurter Straße nur mit D („ausreichend“) bzw. C („befriedigend“) bewertet (Seite 23, Tabelle 6).

Im Interesse eines optimalen Verkehrsflusses und der ortsansässigen Gewerbebetriebe möchten wir daher anregen die **Umsetzung der Variante C** zu prüfen. **Die Erreichbarkeit der im Umfeld der Messe ansässigen Gewerbebetriebe muss gewährleistet bleiben.**

Zur Art der baulichen Nutzung / Verkaufsfläche

1. Sowohl in der Begründung zum FNP (Seite 6) als auch zum BPlan (Seite 12) wird ausgeführt, dass als Grenzwert für zentrenrelevante Sortimente 2.500 qm Verkaufsfläche festgesetzt werden. Gleichzeitig soll jährlich vom 15. Oktober bis 15. Januar eine Weihnachtsmarkt mit 800 Quadratmetern Verkaufsfläche ausnahmsweise zulässig sein und dafür in dieser Zeit eine gleichgroße Fläche im Kernsortiment „Gartenmöbel“ aufgegeben werden. **Durch den zeitlich befristeten Wechsel vom nicht-zentrenrelevanten Sortiment Gartenmöbel hin zum zentrenrelevanten Sortiment Weihnachtsmarkt findet eine Erweiterung des zentrenrelevanten Sortimentes über die Schwelle von 2.500 qm statt.** Damit ist die **Forderung der IHK Bonn/Rhein-Sieg** maximal 2.500 qm Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente zuzulassen **nicht erfüllt** (vgl. hierzu auch Stellungnahme der IHK Bonn/Rhein-Sieg vom 14.10.2010).

2. Die **Umsatzerwartung** für das gesamte Vorhaben beträgt laut Auswirkungsanalyse der BBE Handelsberatung im Auftrag der Stadt Hennef **955 Euro pro Quadratmeter**. Begründet wird dies u.a. durch die „(...) fehlende Direktanbindung an eine Autobahnanschlussstelle mit überragender Verkehrsbedeutung“ (Begründung zum FNP Seite 6 und Begründung zum BPlan Seite 13). Hierzu möchten wir anmerken:

a) Aus der Auswirkungsanalyse geht nicht zweifelsfrei hervor, ob sich die **„Raumleistung“ von 955 Euro pro Quadratmeter auf den Geschäftsraum, den Verkaufsraum oder die Bruttogeschossfläche bezieht** (Seite 23, Abbildung 5).

b) Das Institut für Handelsforschung gibt für die Möbelbranche im Jahr 2005 einen **durchschnittlichen Umsatz pro Quadratmeter Verkaufsraum von 1.217 Euro** an, eigene Recherchen bei nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern haben ähnliche Werte zum

Ergebnis. Auch wenn diese Werte nur **Durchschnittswerte sind, von denen im Einzelfall nach oben und unten angewichen wird, erscheint die Begründung für die unterdurchschnittlichen Umsätze nicht stichhaltig.** Der Standort der Messe liegt unmittelbar neben der vierspurigen BAB 560, diese erfüllt wichtige Zubringerfunktion und wird täglich von rund 50.000 PKWs befahren und kann damit als gut ausgelastet gelten. Zusätzlich wird sich durch die geplante Errichtung eines Werbemast (Höhe 40 Meter über Geländeniveau) die Wahrnehmung des Standortes deutlich verbessern.

Wir möchten Sie bitte unsere Ausführungen in weiteren Verfahren zu berücksichtigen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines, positioned below the text "mit freundlichen Grüßen".



Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung
Norbert Schüßler
Postfach 1562

53762 Hennef

Regionalniederlassung Rhein-Berg Außenstelle Köln

Kontakt: Stefan Czymmeck
Telefon: 0221-8397-395, Mobil: 0171-657 657 4
Fax: 0221-8397-100
E-Mail: stefan.czymmeck@strassen.nrw.de
Zeichen: 20601/40.400czy/2.10.07.20-L333
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 15.2.2011

14

Hennef L 333, Abschnitt 1,7, freie Strecke 42. Änderung des Flächennutzungsplanes „Möbelmarkt“ sowie Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 „Möbelmarkt“

hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB
Ihr Schreiben vom 29.12.2010; Ihr Zeichen: I/611

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Schüßler,

das o. g. Plangebiet grenzt im Norden an die freie Strecke des Abschnittes 1, 7 der Landesstraße L 333 und im Osten an die freie Strecke des Abschnittes 9, 2 der L 331.
Somit sind wesentliche Belange der Straßenbauverwaltung (SBV) betroffen.

Gegen die Ausweisungen der vorgelegten Bauleitplanunterlagen bestehen derzeit aus der Sicht der SBV keine grundlegenden Bedenken, da die Stadt Hennef und der Vorhabenträger bereits diverse Punkte (Verlängerung Linksabbiegespur, Rad-/Gehweg, Fußgängerfurten an bestehender LSA) mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt haben.

Die Stadt erstellt derzeit die fertige Planunterlage, um diese dem LS NRW zur abschließenden Prüfung und Baufreigabe vorzulegen. Gleichzeitig stellt die Stadt zurzeit die Verwaltungsvereinbarung in Zusammenarbeit mit dem LS NRW auf.

Kosten, die durch die Umsetzung des Vorhabens entstehen, werden durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW nicht übernommen. Für den Straßenbaulastträger entstehen auch keinerlei Verpflichtungen, ebenfalls nicht im Sinne des Lärmschutzes.

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·
Telefon: 0209/3808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

WestLB Düsseldorf · BLZ 30050000 · Konto-Nr 4005815
Steuernummer: 319/5972/0701

Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Str.18-26 · 50679 Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln
Telefon: 0221/8397-0
kontakt.ml.rb@strassen.nrw.de

Neue zusätzliche Anbindungen an die klassifizierte Straßen werden nicht zugelassen, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktoren anzusehen sind.

Das seitens der Stadt / Vorhabenträger beauftragte verkehrliche Gutachten hat darüber hinaus zum Ergebnis, dass eine zusätzliche Anbindung zur Umsetzung des Vorhabens nicht notwendig ist.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

(Czymmeck)

Rhein-Sieg-Kreis • Der Landrat • Postfach 15 51 • 53705 Siegburg

Stadtverwaltung Hennef
Postfach 15 62
53762 Hennef (Sieg)

Amt 61 - Planung

Abtl. 61.2 - Regional-/Bauleitplanung

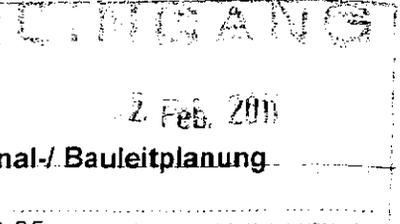
Beate Klüser

Zimmer: A 12.05

Telefon: 02241/13-2327

Telefax: 02241/13-2430

E-Mail: beate.klueser@rhein-sieg-kreis.de



TS

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
29.12.2010 I/611

Mein Zeichen
61.2 – Kl.

Datum
28.01.2011

07.02.11

42. Flächennutzungsplanänderung und

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg)- Möbelmarkt Beteiligung gem. § 4 (2) BauGB

Zum vor bezeichneten Plan werden keine Anregungen vorgebracht.

Im Auftrag

D. Klüser



Behindertenparkplätze
befinden sich vor dem
Haupteingang (Zufahrt
Münienstraße) und im
Parkhaus P. D. Kreisbau.

Dienstgebäude Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg
Tel. (0 22 41) 13-0
Fax (0 22 41) 13 21 79
Internet-Adresse: www.rhein-sieg-kreis.de

Konten der Kreiskasse
001 007 715 Kreissparkasse Köln (BLZ 370 502 99)
IBAN: DE94 3705 0299 0001 0077 15
SWIFT-BIC: COKSDE33
38 18, Südparkbank Köln (IBZ 370 500 50)

Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis
Gartenstraße 11 50765 Köln

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung u. -entwicklung
Herr Norbert Schüßler

Postfach 1562

53762 Hennef

Kreisstelle

- Rhein-Erft-Kreis
 Rhein-Kreis-Neuss
 Rhein-Sieg-Kreis

Mail: rheinkreise@lwk.nrw.de
Gartenstraße 11, 50765 Köln
Tel.: 0221 5340-100, Fax -199
www.landwirtschaftskammer.de

Unser Zeichen:

Auskunft erteilt Herr Schockemöhle
Durchwahl 0221- 53 40-101
Fax 199

vom
"Hennef 42 Änderung FNP (Möbelmarkt) 03.01.2011.doc"
Köln 03.01.2011

AZ.: 25.20.30-SU

T6

42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt
Sowie
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt

Sehr geehrter Herr Schüßler,
sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die o.g. Planungen der Stadt Hennef bestehen seitens der Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis keine Bedenken.

Es wird davon ausgegangen, dass etwaiger Flächenbedarf für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet bzw. außerhalb landwirtschaftlicher Nutzflächen realisiert wird.

Mit freundlichen Grüßen



Schockemöhle

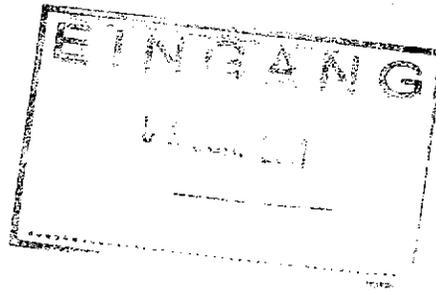
Qualitätsmanagementsystem zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Konten der Hauptkasse der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen:

WGZ-Bank Münster BLZ 400 600 00 Konto-Nr. 408 213 IBAN: DE97 4006 0000 0000 4082 13 BIC: SWIFT GENO DE 33
Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG BLZ 360 601 86 Konto-Nr. 2 100 771 015 IBAN: DE27 3606 0186 2100 7710 15 BIC: SWIFT GENO DE 31 BRS
Ust-Id.-Nr. DE 126118293 Steuer-Nr. 337/5914/0760

T7

rhenag



rhenag · Postfach 17 62 · 53767 Siegburg
Stadt Hennef
Norbert Schüßler
Postfach 15 62
53762 Hennef

rhenag
Rheinische Energie
Aktiengesellschaft
Bachstraße 3
53721 Siegburg
Telefon 02241.107-0
Teletax 02241.107-323
siegburg@rhenag.de
www.rhenag.de

Durchwahl -351
Faxwahl -277
Absender Hermann Eisch
Datum 30.12.2010

**42. Änderung des Flächenutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt
sowie Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) –
Möbelmarkt**

Ihr Schreiben vom 29.12.2010; Ihr Zeichen: I/611;

Sehr geehrter Herr Schüßler,

gegen die Änderung des o. a. Flächennutzungsplanes sowie des Bebauungsplanes
bestehen unsererseits keine Bedenken.

Bitte beziehen Sie uns in die weiteren Planungen ein.

Siehe hierzu auch unser Schreiben vom 22.10.2010 und ihre Stellungnahme vom
21.12.2010.

Freundliche Grüße

rhenag
Rheinische Energie Aktiengesellschaft

i. A. Matthias Wazinski

i. A. Hermann Eisch

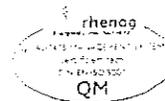
Netzservice

Siegburg
Hennef
Eitorf
Königswinter
Mettmann
Betzdorf

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Dr. Heinz-Martin Möders

Vorstand
Dipl.-Kfm. Ulrich Henke
Dr. Hans-Jürgen Weid-

Handelsregister: AG Köln HRB 35215
USt-ID-Nr. DE 215413400



WAHNBACHTALSPERRENVERBAND

- Körperschaft des öffentlichen Rechts -



Tg

Der Geschäftsführer

Wahnbachtal-Sperrenverband - Siegelknippen - 53721 Siegburg

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
z.Hd. Herrn Norbert Schüßler
Postfach 15 62

53762 Hennef

Banken:
Kreissparkasse Köln
(BLZ 370 50299) Kto.-Nr. 001006360
Commerzbank AG Filiale Siegburg
(BLZ 380 40007) Kto.-Nr. 3323 003
UST-IdNr. DE 123103760
Steuer-Nr.: 220/5989/0815

191 10 24.02.11

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Durchwahl (02241)	Datum
I/611		Ve	128-117	1. Februar 2011

42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt sowie Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) - Möbelmarkt Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Sehr geehrter Herr Schüßler,

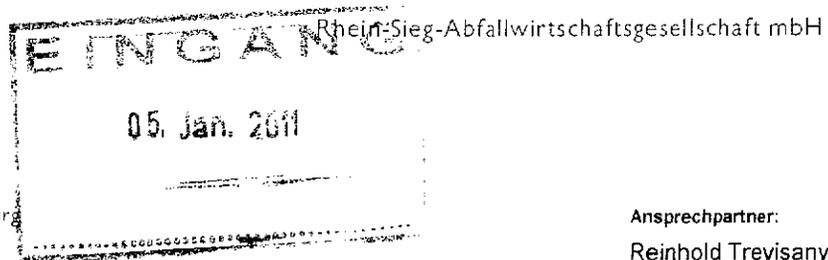
mit unserer Stellungnahme vom 5. November 2011 konnte ich bereits im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes meine Anregungen und Bedenken äußern. Diese sind gemäß Ihrem Schreiben vom 21.12.2010 im Wesentlichen in die nun vorliegende Bauleitplanung aufgenommen. Der von Ihnen in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde gefundene Kompromiss für die Entwässerung der zusätzlichen Stellplätze, die nur im Rahmen von Aktionstagen zugänglich sein sollen, ist auch in meinen Augen vertretbar. Diese Auflage sollte gleichwohl nicht nur in die textliche Festsetzung des Bebauungsplanes aufgenommen werden, sondern auch dem Betreiber des Möbelhauses konkret zur Auflage gemacht werden. Des Weiteren sollte die Einhaltung auch seitens der Stadt Hennef kontrolliert werden. Ergänzend wird dies ggf. auch durch unsere Gewässerwarte erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag:

Andreas Venzke

Tg



RSAG RSAG mbH · 53719 Siegburg

Stadt Hennef
 Amt für Stadtplanung u.-entwicklung
 Postfach 1562
 53762 Hennef

Ansprechpartner:
 Reinhold Trevisany
 Geschäftsbereich:
 Privatkunden

Tel. 02241 306 241
 Fax 02241 306 345
 teamrrh-mitte-ost@rsag.de

04.01.2011

42. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Hennef (Sieg)- Möbelmarkt somit Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg)-Möbelmarkt;

Sehr geehrte Damen und Herren,

danke für Ihre Mitteilung vom 29.12.2010

Von Seiten der Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH (RSAG) werden gegen die Aufstellung einer Bauleitplanung in der vorgesehenen Lage grundsätzlich keine Bedenken erhoben, wenn die folgenden Hinweise Beachtung finden:

Die Erschließung mit Straßen, Wohnwegen, Wendekreisen und Wendehämmern ist so anzulegen, dass die Fahrbahnbreite eine reibungslose Müll- und Sperrgutabfuhr - **auch mit Dreiachs-Großraumwagen** - gewährleistet.

Es ist darauf zu achten, dass Straßeneinmündungen mit Eckausrundung vorgesehen und ausgeführt sowie Stichstraßen mit Wendeanlagen (Wendekreis oder -hammer) geplant und errichtet werden. Insbesondere Wendekreise bedürfen dabei eines Radius von 9 Metern.

Des weiteren können drei Wendehämmer Ihrer Auswahl für **Dreiachs-Müllgroßraumfahrzeuge** benutzt werden (siehe Beiblatt).

Sollte den Vorschriften der UVV der Entsorgungsfahrzeuge nicht entsprochen werden, so kann eine Abfallentsorgung an dem Grundstück nicht erfolgen. Somit müsste in der Planung ein Stellplatz im Straßeneinmündungsbereich für die Abfallbehälter berücksichtigt werden.

Außerdem weisen wir darauf hin, dass gemäß des 56. Nachtrages zu den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Müllbeseitigung (VBG § 16) Abfall nur dann abgeholt werden darf, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Ausgenommen ist ein kurzes Zurückstoßen, wenn es für den Ladevorgang erforderlich ist (z.B. bei Absetzkippern).

Der Nachtrag zur UVV „Müllabfuhr“ ist am 01.10.1979 in Kraft getreten.

Amtsgenicht
 Siegburg, HRG 1174
 Geschäftsführung
 Bürgersprechstunde
 Vorsitz Aufsichtsrat
 Sekretariat/Schularen

Unternehmenssitz
 Pfaffenweide 4
 53721 Siegburg
 Tel. 02241 306 100
 Fax 02241 306 110
 info@rsag.de
 www.rsag.de

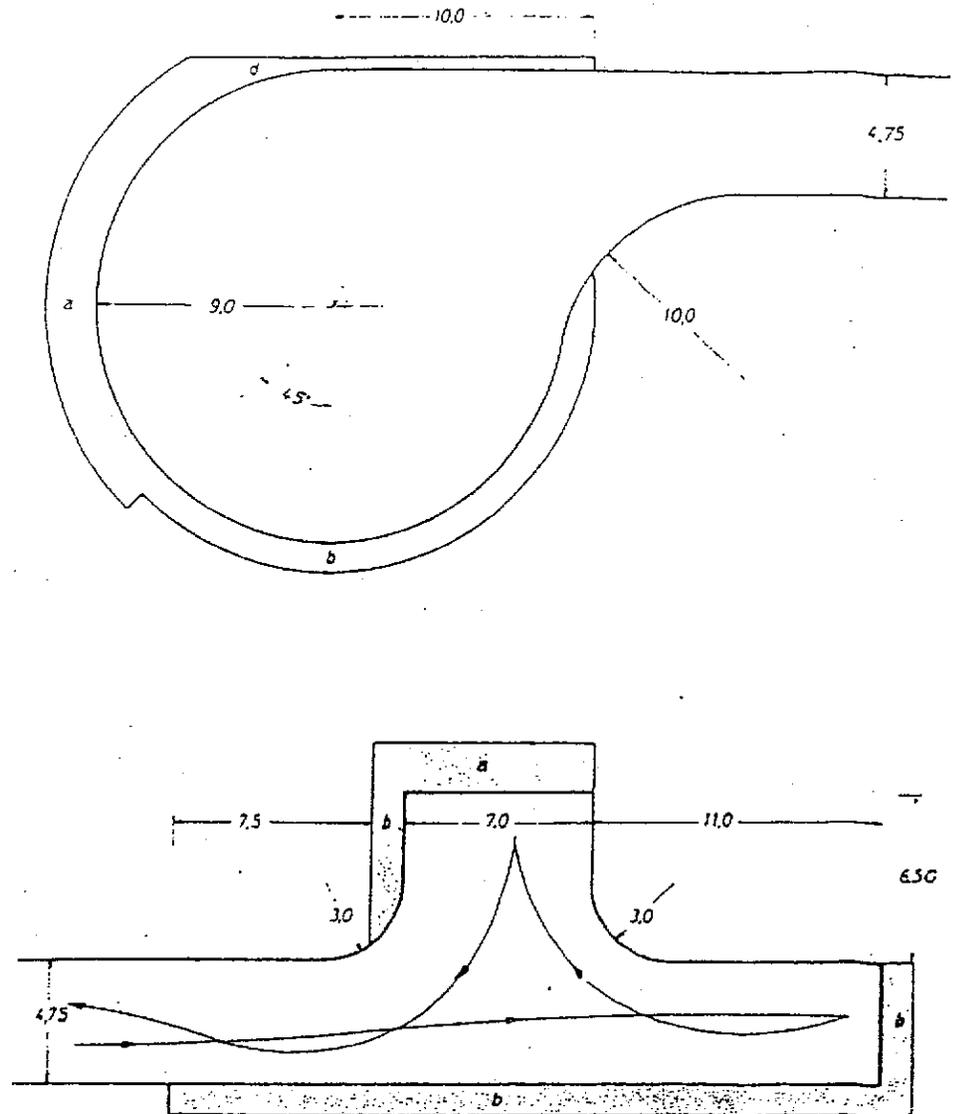
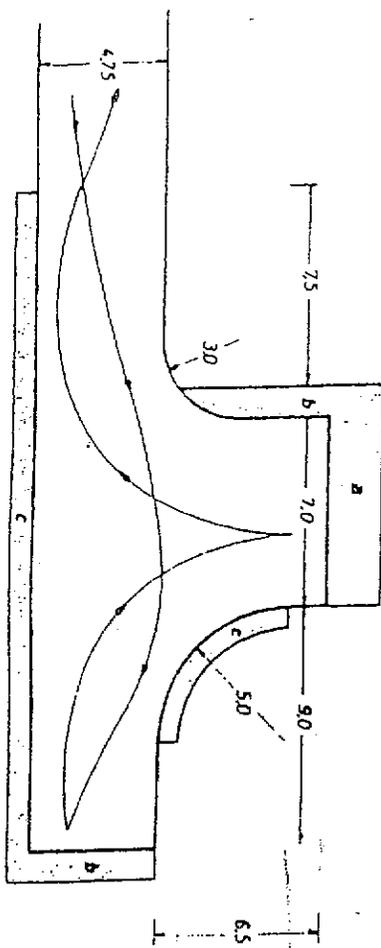
Bankverbindung
 Kreissparkasse
 Konto 021 200 100 000 000 000 000 000
 Steuernummer 12 121 231 100 000

RSAG

Gesellschaften:
 ARS Abfallwirtschaft Rhein-Sieg GmbH
 ERS Entsorgungsfahrzeuge Rhein-Sieg GmbH
 KRS Klumpostwerke Rhein-Sieg GmbH & Co. KG

TUWS

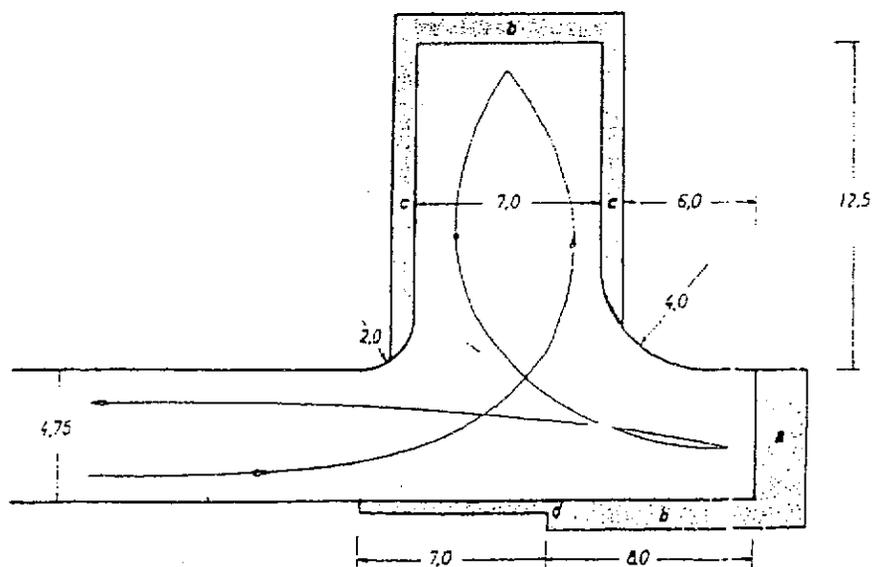
Wendeanlagen für Müllsammelfahrzeuge (Dreiachser)



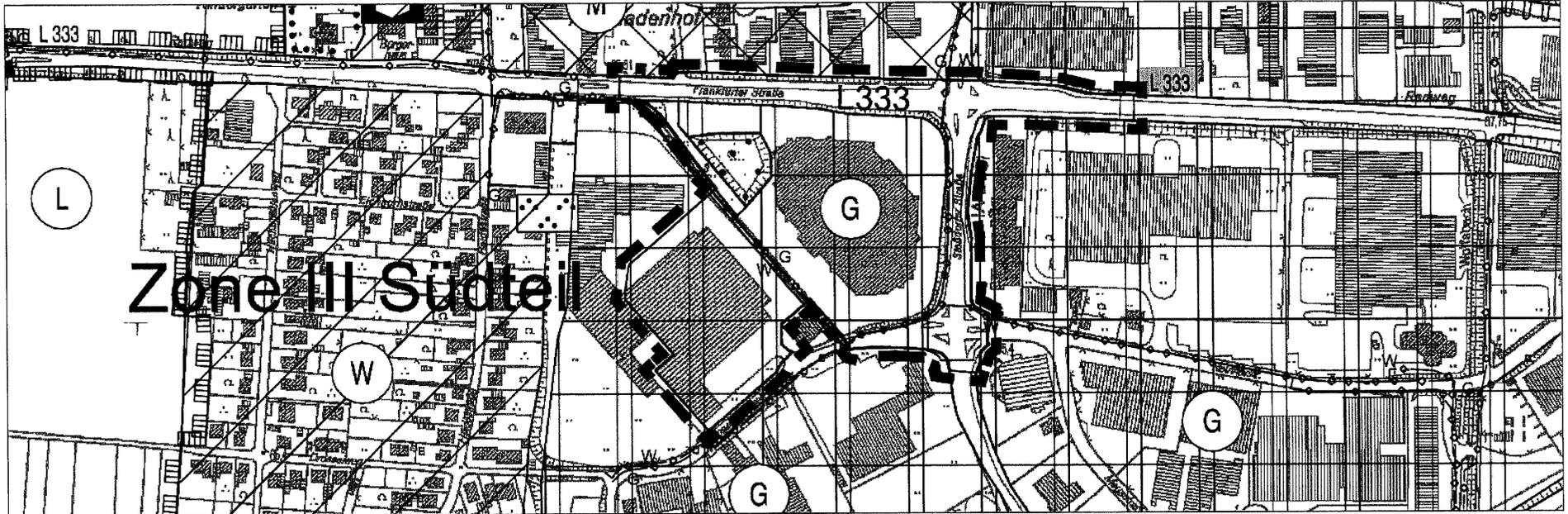
Wendehämmer sind so anzulegen und zu bemessen, daß nur ein- oder zweimaliges Zurückstoßen erforderlich ist. Bei den Abmessungen sind die notwendigen Freiflächen für die Fahrzeug-Überhänge zu berücksichtigen.

Freiflächen für Fahrzeug-Überhänge:

- $a = 2,0 \text{ m}$ (Fahrzeugheck)
- $b = 1,2 \text{ m}$ (Fahrzeugfront)
- $c = 0,8 \text{ m}$ (vorn links/rechts)
- $d = 0,4 \text{ m}$ (seitlich links/rechts)



Bisherige Darstellung:



Geänderte Darstellung:

Im Sondergebiet "großflächiger Einzelhandel - Möbelhaus" sind Einzelhandelseinrichtungen mit dem Kernsortiment

- Wohnmöbel (52.44.1 - WZ 2003)
- Korbwaren und Möbel (52.44.6 - WZ 2003)
- Büromöbel (aus 52.49.9 - WZ 2003)
- 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)

mit insgesamt max. 28.500 m² Verkaufsfläche (VK) zulässig. Die in den Klammern aufgeführte Ziffer ist die jeweilige Wirtschaftszweikklassifikation nach der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2003 (WZ 2003), die eine Zuordnung der wirtschaftlichen Tätigkeit erlaubt.

Zusätzlich sind zentrenrelevante Randsortimente zulässig. Die Gesamtfläche der zentrenrelevanten Randsortimente darf insgesamt eine VK von 2.500 m² nicht überschreiten. Folgende Sortimente sind zulässig:

• Bilderrahmen (aus 52.48.2 - WZ 2003)	max. 400 m ²
• Glas, Porzellan, Keramik (52.44.4 - WZ 2003)	max. 800 m ²
• Haushaltsgegenstände (52.44.3 - WZ 2003)	max. 800 m ²
• Sonstige Boutiquewaren (aus 52.12.2 - WZ 2003)	max. 250 m ²
• Elektrokleingeräte (aus 52.45.1 - WZ 2003)	max. 50 m ²
• Sonstige Nebensortimente (52.12.2 - WZ 2003)	max. 50 m ²
• Haus- und Heimtextilien	max. 1050 m ²
davon: Heimtextilien (Gardinen, Dekorationsstoffe, Vorhänge, dekorative Decken; 52.44.7 - WZ 2003)	max. 800 m ²
davon: Haushaltstextilien (Haus- und Tischwäsche; 52.41.1 - WZ 2003)	max. 800 m ²

Zulässig sind gastronomische Einrichtungen (max. 300 m²) und ein Kinderland mit max. 1.000 m² im Zusammenhang mit großflächigem Einzelhandel. Darüber hinaus sind die für den Betrieb des Möbelhauses erforderlichen Nebenleistungen, wie Sozialräume, Lager- und Büroräumen, etc. zulässig.

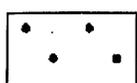
Darüber hinaus zulässig ist ein Gastronomiebetrieb mit separaten Öffnungszeiten mit 1.500 m² Gastraumfläche.

Planungszeichenerklärung

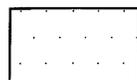
Vor Änderung wirksame Ausweisung (Bisherige Darstellung)



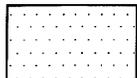
Gewerbliche Bauflächen



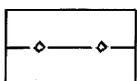
Flächen für Wald



Grünflächen



Überörtlicher Straßenverkehr



Unterirdische Hauptversorgungsleitung
G= Gas, W= Wasser

Ausweisung gem. Änderung (Geänderte Darstellung)



Sonstiges Sondergebiet Zweckbestimmung „großflächiger Einzelhandel = Möbelhaus“. Im Sondergebiet "großflächiger Einzelhandel - Einrichtungshaus" sind Einzelhandelseinrichtungen mit dem Kernsortiment

- Wohnmöbel (52.44.1 - WZ 2003)
- Korbwaren und Möbel (52.44.6 - WZ 2003)
- Büromöbel (52.49.9 - WZ 2003)
- Elektrogroßgeräte (52.45.1 - WZ 2003)
- Gartenmöbel (aus 47.59.1 - WZ 2003)
- Teppiche und Bodenbeläge (52.48.1 - WZ 2003)
- Lampen, Leuchten (52.44.2 - WZ 2003)
- Bettwaren (aus 52.41.1 - WZ 2003)

mit insgesamt max. 28.500 m² Verkaufsfläche (VK) zulässig. Die in den Klammern aufgeführte Ziffer ist die jeweilige Wirtschaftszweigklassifikation nach der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2003 (WZ 2003), die eine Zuordnung der wirtschaftlichen Tätigkeit erlaubt.

Zusätzlich sind zentrenrelevante Randsortimente zulässig. Die Gesamtfläche der zentrenrelevanten Randsortimente darf insgesamt eine VK von 2.500 m² nicht überschreiten. Folgende Sortimente sind zulässig:

- | | |
|--|---------------------------|
| • Bilder und Rahmen (aus 52.48.2 - WZ 2003) | max. 400 m ² |
| • Glas, Porzellan, Keramik (52.44.4 - WZ 2003) | max. 800 m ² |
| • Haushaltsgegenstände (52.44.3 - WZ 2003) | max. 800 m ² |
| • Sonstige Boutiquewaren (aus 52.12.2 - WZ 2003) | max. 250 m ² |
| • Elektrokleingeräte (aus 52.45.1 - WZ 2003) | max. 50 m ² |
| • Sonstige Nebensortimente (52.12.2 - WZ 2003) | max. 50 m ² |
| • Haus- und Heimtextilien | max. 1.050 m ² |

davon: Heimtextilientextilien (Gardine, Dekorations-
stoffe, Vorhänge, dekorative Decken; 52.44.7 - WZ 2003) max. 800 m²
davon: Haustextilien (Haus- und Tischwäsche;
52.41.1 - WZ 2003) max. 800 m²

Zulässig sind gastronomische Einrichtungen (max. 300 m²) und ein Kinderland mit max. 1.000 m² im Zusammenhang mit großflächigem Einzelhandel. Darüber hinaus sind die für den Betrieb des Möbelhauses erforderlichen Nebeneinrichtungen, wie Sozialräume, Lager- und Büroflächen, etc. zulässig.

Darüber hinaus zulässig ist ein Gastronomiebetrieb mit separaten Öffnungszeiten mit 1.500 m² Gastraumfläche.



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs der 42.Änderung

Hinweis: Darstellung der Grundlage der DGK5 mit Genehmigung des Katasteramtes des R-S-K,
Kontroll-Nr. DSU2000909

STADT HENNEF (SIEG)

42. Änderung des Flächennutzungsplanes Hennef (Sieg) – Möbelmarkt –

Begründung und Umweltbericht - Rechtsplan

Stand: 10.03.2010

**Stadt Hennef (Sieg)
Amt für Stadtplanung und –entwicklung**



Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Inhaltsverzeichnis

TEIL A – STÄDTEBAULICHER TEIL

1. Lage und Größe des Änderungsbereiches	3
2. Planungsanlass und Zielsetzung / Verfahren	3
3. Rechtliche Grundlagen der Planung	3
4. Angaben zu übergeordneten Planungen	4
5. Darstellung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes	4
6. Gegenstand der Planänderung	4
7. Art der baulichen Nutzung / Verkaufsflächen	5
8. Erschließung	5
9. Sonstige Planungsbelange	6

TEIL B – UMWELTBERICHT

1. Umweltbezogene Situation	8
2. Bodenordnung / Finanzierung	9

TEIL A – STÄDTEBAULICHER TEIL

1. Lage und Größe des Änderungsbereiches

Das ca. 6,45 ha große Plangebiet liegt im Ortsteil Stoßdorf. Es wird von Teilen der Frankfurter Straße (L 333), der Stoßdorfer Straße (L 331) und der Josef-Dietzgen-Straße umgeben, die zugleich Teile des räumlichen Geltungsbereichs bilden. Es umfasst Flurstücke innerhalb der Fluren 26, 31, 45 und 48 in der Gemarkung Geistingen.

Größtenteils wird es von Nordosten bis zum Westen von gewerblichen Bauflächen umgeben, während einzig im Norden gemischte Bauflächen benachbart liegen. Etwas weiter entfernt finden sich im Norden wie im Westen Wohnbauflächen.

2. Planungsanlass und Zielsetzung / Verfahren

Das Plangebiet beinhaltet das Gelände des ehemaligen „Messezentrums Bonn-Rhein-Sieg“, das seit einigen Jahren leer steht, sowie südwestlich angrenzende Flächen mit einer ehemaligen Lagerhalle mit Büroräumen.

Die C & S Besitz - GmbH plant auf diesem Gelände die Eröffnung eines Einrichtungshauses (Müllerland) mit zusätzlichen gastronomischen Angeboten. Hierzu soll das leerstehende Gebäude umgenutzt werden. Die Gebäude befinden sich – ebenso wie die Grundstücksfläche der Stellplatzanlagen – im Besitz des Investors. Eine Revitalisierung des ehemaligen Messegebäudes und der umgebenden Grundstücke erscheint sinnvoll, um das relativ neue Gebäude effektiv zu nutzen und das Gelände im Innenbereich seiner entsprechenden städtebaulichen Nutzung wieder zuzuführen.

Das Gebiet ist in verkehrlich und baulich genutzte Bereiche unterteilt. Diese i. w. S. gewerblichen Flächenpotentiale sollen einer Neu- und Nachnutzung zugeführt werden. Die bisher eher etwas kleinteilig genutzten Flächen sollen geordnet und durch Anpassung an die Erfordernisse der beabsichtigten Planung neu strukturiert werden.

Die Neuordnung der einzelnen Flächen kann nur durch eine Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgen. Mit der Änderung sollen Voraussetzungen für die verbindliche Bauleitplanung geschaffen werden, einen wieder funktionsfähigen städtischen Innenbereich durch die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandel zu erhalten, der nach seinem wirtschaftlichen Gefüge und der Befriedigung der Konsumentenwünsche den Zielen der städtebaulichen Entwicklung entspricht.

3. Rechtliche Grundlagen der Planung

Die Flächennutzungsplanänderung stützt sich auf die zum Zeitpunkt der Änderung aktuelle Bau- und Umweltgesetzgebung. Diese sind:

- Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414); zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 31.07.09 (BGBl. I S. 2585)

- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke - Baunutzungsverordnung (BauNVO) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)
- Die Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991, I, S. 58)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542)

4. Angaben zu übergeordneten Planungen

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Rhein–Sieg (2004) ist das Plangebiet als "Allgemeiner Siedlungsbereich" (ASB) ausgewiesen. Es liegt innerhalb eines Bereiches mit Grundwasser– und Gewässerschutzfunktion des Wasserschutzgebietes (WSG) „Hennefer Siegbogen“.

Die Frankfurter Straße (L 333, ehemalige Bundesstraße 8) wurde als Straße von vorwiegend regionaler und überregionaler Bedeutung ausgewiesen.

Bezogen auf die geplante Ausweisung eines Sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel - Einrichtungshaus“ gem. § 11 Abs. 3 BauNVO ist als Rahmenplanung das in Aufstellung befindliche Einzelhandelskonzept der Stadt Hennef zu nennen sowie der auf regionaler Ebene erarbeitete, aber bisher noch nicht verabschiedete „Orientierungsrahmen für eine regionale Sortimentsliste“.

5. Darstellung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes

Der seit September 1992 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Hennef (Sieg) stellt das Plangebiet als gewerbliche Baufläche dar, während in den westlichen Bereichen die jetzige brachgefallene Mulde als Bereich für die Forstwirtschaft und ein schmaler Streifen als öffentliche Grünfläche / Parkanlage ausgewiesen sind.

Die Frankfurter Straße (L 333), die Stoßdorfer Straße (L 331) und die Josef-Dietzgen-Straße sind als Verkehrsflächen gekennzeichnet. Ferner sind unterirdische Hauptversorgungsleitungen für Gas und Wasser im Plangebiet eingetragen.

6. Gegenstand der Planänderung

Entsprechend der städtebaulichen Konzeption wird das bereits lange leerstehende ehemalige Messegelände in ein Einrichtungshaus umgenutzt. Dazu wird es als Sonstiges Sondergebiet „Großflächiger Einzelhandel - Möbelhaus“ gem. §11 Abs. 3 BauNVO festgesetzt. Folgende Darstellungen werden gegenüber dem rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan geändert:

- Die vorher gewerblichen Bauflächen werden als Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO dargestellt. Die Flächen sollen für die Nutzung eines Einrichtungshauses mit umgebenden Stellplatzanlage und einer zusätzlichen Stellplatzanlage im südwestlichen Bereich (vormals Edeka-Lager) verwendet werden.

- Die Flächen für die Forstwirtschaft sowie der schmale Streifen, der als öffentliche Grünfläche / Parkanlage ausgewiesen war, werden ebenfalls dem Sonstigen Sondergebiet gem. § 11 BauNVO zugewiesen.

7. Art der baulichen Nutzung / Verkaufsflächen

Für das Plangebiet wird ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 Abs. 3 BauNVO festgesetzt, das durch die Zweckbestimmung als "großflächiger Einzelhandel - Möbelhaus" konkretisiert wird.

Die Gesamt-Verkaufsfläche (VK) wird auf 31.000 m² begrenzt, was der heutigen Nutzfläche des ehemaligen Messegebäudes entspricht.

Das Kernsortiment wird auf maximal 28.500 m² begrenzt. Zusätzlich sind zentrenrelevante Randsortimente zulässig.

Die Gesamtfläche der zentrenrelevanten Randsortimente darf insgesamt eine VK von 2.500 m² nicht überschreiten. Die Begrenzung der zentrenrelevanten Randsortimente entspricht sowohl der Auswirkungsanalyse der BBE Handelsberatung, Köln, aus September 2010, als auch § 24a Abs. 3 Satz 1 Landesentwicklungsprogramm NRW (LEPro NRW), wonach als Grenzwert für zentrenrelevante Randsortimente absolut nicht mehr als 2.500 m² Verkaufsfläche zuzulassen sind. Dies deckt sich auch mit den Forderungen der IHK Bonn/Rhein-Sieg.

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

8. Erschließung

Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung und der Vorgabe des Baulastträgers, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, erfolgt die Erschließung des Sonstigen Sondergebiets im Änderungsbereich ausschließlich von Süden von der Josef-Dietzgen-Straße. Insgesamt sind drei Zufahrten zu der Stellplatzanlage des Einrichtungshauses vorgesehen.

Der Hauptstrom des PKW-Verkehrs ist aus Richtung Osten der Frankfurter Straße, der Hennefer Innenstadt, zu erwarten. Er nimmt den Weg über die Stoßdorfer Straße (L 331) zur Stellplatzanlage. Als Maßnahme gegen eintretende Verschlechterungen des Verkehrsflusses wird der Linksabbieger an der Kreuzung Frankfurter Str. / Stoßdorfer Str. um 30 m verlängert. Gleichzeitig soll die Lichtsignalanlage zwecks Optimierung neu programmiert werden.

Der durch das Plangebiet führende Rad- und Gehweg, der vom Rand der Frankfurter Straße zur Josef-Dietzgen-Straße führt, wird umgelegt. Er führt zukünftig parallel südlich der Frankfurter Straße entlang zur Kreuzung Stoßdorfer Straße (L 331) / Frankfurter Straße. Der geplante Fuß- und Radweg mündet an der Kreuzung Frankfurter Straße / Stoßdorfer Straße vor der Lichtsignalanlage und wird mittels Fuß- und Radfahrerfurten auf die östliche Seite der Stoßdorfer Straße und die nördliche Seite der Frankfurter Straße geleitet. Von dort aus können die Verkehrsteilnehmer ihren Weg in Richtung Osten, zum Discounter Richtung Norden oder zur Weiterführung des Weges Richtung Süden mit dem Anschluss an die vorhandene Wegeführung fortsetzen.

9. Sonstige Planungsbelange

Emissionen und Immissionen

Der Schutzanspruch der Nachbarschaft ergibt sich aus den Regelungen der 18. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), der DIN 18005 'Schallschutz im Städtebau' und aus der Beurteilung des vorhabenbezogenen baulichen Umfeldes.

Wegen der Größe des Vorhabens und wegen der größeren nachfolgenden Auswirkung auf den motorisierten Individualverkehr wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Einzelnen in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 10.18/2.2 – Möbelmarkt - erläutert.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass das Vorhaben und die Nutzungsänderung im Einklang mit den Vorschriften zum Immissionsschutz umgesetzt werden können.

Boden

Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen sind nicht bekannt. Umfangreichere bauliche Veränderungen des Bodenaufbaus sind nicht vorgesehen.

Grundwasserschutz

Das Plangebiet liegt innerhalb eines Bereiches mit Grundwasser- und Gewässerschutzfunktion des Wasserschutzgebietes (WSG) „Hennefer Siegbogen“ in der Wasserschutzzone III – Südteil. Der Bau von Straßen und Wegen sowie der Ausbau bzw. die Umgestaltung von wesentlichen Anlagen sind im Baugenehmigungsverfahren genehmigungspflichtig. Einleitungen in das Grundwasser bedürfen separater wasserrechtlicher Verfahren.

Im Plangebiet liegen keine nach Wassergesetz (Landeswassergesetz LG, 25. Juni 1995) geschützten Objekte oder Flächen.

Oberflächenwasser/Entsorgung Niederschlagswasser

Gemäß § 51a des Landeswassergesetzes besteht die Verpflichtung, unverschmutztes Niederschlagswasser soweit möglich auf dem Grundstück zu versickern, zu verrieseln oder in ein naheliegendes Grundstück zu leiten.

Ein Großteil der Niederschlagswasser wird aus einer stärker frequentierten Stellplatzanlage stammen. Dieses Niederschlagswasser wird als belastetes Wasser eingestuft und wird der städtischen Kanalisation zugeführt. Für diese Flächen bleibt der status quo bestehen. Das Niederschlagswasser von Stellplätzen, die über die bauordnungsrechtlich erforderliche Anzahl hinaus für Aktionstage vorgesehen sind, kann dagegen auch über die belebte Bodenzone abgeführt werden.

Ferner soll zugelassen werden, unbelastetes Niederschlagswasser der Dachflächen (Ausnahme: Metalldeckungen) über Rohrrigolen zu versickern – vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörde.

Weiterhin besteht ein Niederschlagswassereinleitungsrecht für ein außerhalb des Änderungsbereichs liegendes Grundstück (Flur 31, Flurstück 116 „Quadenhof“), für eine bislang brachliegende Versickerungsmulde. Die Niederschlagswasser der Dachflächen und nichtbefahrten Wege dieses Grundstücks dürfen mittels Rohrrigole versickert werden, während das Niederschlagswasser der Verkehrswege über belebte Bodenzone ggf. in Kombination mit

einer Rohrrigole an das Grundwasser abgeleitet werden kann. Alternativ wird zugelassen, diese Niederschlagswässer in die städtische Kanalisation einzuleiten.

Abwasser

Zu beachten ist darüber hinaus auch der sachgerechte Umgang mit dem Abwasser (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 e BauGB). Da das anfallende Schmutzwasser direkt in die bestehende öffentliche Kanalisation (Trennsystem) eingeleitet werden kann, ist eine sachgerechte Entsorgung des Abwassers gewährleistet.

Ortsbild

In diesem Bereich sollen die Konsumbedürfnisse des Menschen befriedigt werden. Erholungsfunktion, Naturerleben oder andere Funktionen hingegen können hier weniger gut ausgelebt werden. Die Bausubstanz in diesem Ortsteil entstammt nicht einem gewachsenen Ortsbild. Im Ortsbild dominieren Großgebäude / Hallen, die eher als technologische, überdimensionierte Elemente wahrgenommen werden.

Die mittlerweile höher gewachsene randliche Eingrünung im Bereich des alten Messezentrums mindert diesen Eindruck.

Durch die erhöhte Lärmbelastung infolge der stark frequentierten Verkehrswege ist ein angenehmer längerer Aufenthalt an den Straßenrändern eher unwahrscheinlich.

Eine grundsätzliche Umgestaltung des Ortsbildes ist in diesem Bereich nicht geplant. Die Funktionalität des vorherigen Gewerbegebietes und geplanten Sonstigen Sondergebietes bleibt erhalten bzw. wird wieder aufgenommen.

Zusätzlich wird ein Verkehrslenkungsturm als dominierendes Element gebaut, der jedoch innerhalb dieses stark gewerblich genutzten Ortsteils als Landmarke ordnende Wirkung entfaltet, da es für den Verkehr auch der umliegenden Einrichtungen als nützlicher Orientierungspunkt dienen kann. Somit werden unnötige Fehlfahrten verhindert.

Schutzgebietes des Naturschutzes, Erfordernis FFH-Verträglichkeitsprüfung

Das Änderungsgebiet berührt keine nationalen Schutzgebiete oder -objekte nach Bundesnaturschutzgesetz oder Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW). Es befinden sich weder nach § 62 LG NW geschützte Flächen der landesweiten Biotopkartierung Nordrhein-Westfalen noch im Biotopkataster des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) erfasste Biotope innerhalb des Änderungsgebietes. Europäische Schutzgebiete wie FFH- oder Vogelschutzgebiete werden durch das Plangebiet nicht berührt.

Denkmal- und Bodendenkmalpflege / Baukultur

Das Schutzziel für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter besteht in der Erhaltung historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftsbestandteile von besonders charakteristischer Eigenart, von Stadt-/Ortsbildern, Ensembles, geschützten und schützenswerten Bau- und Bodendenkmälern einschließlich deren Umgebung, sofern es für den Erhalt der Eigenart und Schönheit des Denkmals erforderlich ist.

Im Plangebiet sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine in der Denkmalliste eingetragenen Bau- oder Bodendenkmäler noch sonstige Sach- und Kulturgüter bekannt.

TEIL B: UMWELTBERICHT

1. Umweltbezogene Situation

Gem. § 2 Abs. 4 BauGB ist eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben werden. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung, in dem die gegenwärtige Situation der Umwelt und die geplanten Bebauungsmöglichkeiten auf Grundlage vorliegender Daten, Informationen und sonstiger Erkenntnisse untersucht und die Auswirkungen der Änderungen der Flächennutzungsplanänderungen vorläufig wie folgt beurteilt werden:

Der seit September 1992 rechtsverbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Hennef (Sieg) stellt den Bereich des ehemaligen „Messezentrums Bonn-Rhein-Sieg“ als gewerbliche Bauflächen dar. Nordöstlich der ehemaligen Messehalle sind kleinflächig Flächen für die Forstwirtschaft sowie eine schmale Grünfläche eingetragen. Die Frankfurter Straße (L 333) und die Stoßdorfer Straße (L 331) bilden überörtliche Straßenverkehrsflächen. Weiterhin sind unterirdische Hauptversorgungsleitungen eingetragen.

Der räumliche Geltungsbereich der 42. Änderung des Flächennutzungsplanes ist dabei Teilbereich des in Aufstellung befindlichen Bauleitplans, dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 – Möbelmarkt –.

Entsprechend des städtebaulichen Konzeptes und der vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplanes erfolgen nachfolgende Änderungen zur Nutzungsausweisung:

- Die gewerblichen Bauflächen werden als Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO dargestellt.
- Die Flächen für die Forstwirtschaft sowie der schmale Streifen, der als öffentliche Grünfläche / Parkanlage ausgewiesen war, werden ebenfalls als Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO dargestellt.

Generell setzt sich die Bestandsaufnahme und -bewertung des jetzigen Umweltzustandes für den Umweltbericht zum einen aus den heutigen Nutzungen, ihrer Intensität und den damit einhergehenden Vorbelastungen, zum anderen aus der Ausprägung der natürlichen Faktoren zusammen.

Erhebliche Auswirkungen für die Schutzgüter Biotope, Pflanzen und Tiere, Artenvielfalt, Boden, Wasser und Klima/ Luft ergeben sich aus dem geplanten Vorhaben nicht. Das seit langem komplett anthropogen geprägte Gebiet im Innenbereich hat für den Naturschutz nur sehr geringe Wertigkeit. Die Flächen werden gemäß der wirksamen FNP-Darstellung überdies nicht als Freiflächen genutzt. Durch die Realisierung der Planung wird im Übrigen der Versiegelungsgrad nur geringfügig geändert. Eine Ausnahme bildet die kleinflächig ausgeprägte brachgefallene Mulde (Flur 45, Flurstück 104), die als nährstoffbelastete Fläche mit spontanem Gehölzaufwuchs Verwendung findet.

Weitergehende Regelungen zu Kompensationsmaßnahmen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung über stadtoökologische Festsetzungen (Festsetzungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser) und externe Kompensationsfläche abschließend geregelt.

Für die Auswirkungen auf den Menschen kann von einer Wiederaufnahme der gewerblichen Funktionen i. w. S. gesprochen werden, so dass hier die Konsumnachfrage gedeckt werden kann.

Eine Umgestaltung zu einer anderen Art der baulichen Nutzung ist unverhältnismäßig. Somit ist eine Weiternutzung dieses bestehenden Gesamt-Ensembles aus städtebaulicher Sicht klar einer Flächenneuerschließung vorzuziehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit der 42. Änderung der wirksamen Darstellungen des FNP der Stadt Hennef (Sieg) keine erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter verbleiben.

2. Bodenordnung / Finanzierung

Bodenordnende Maßnahmen sind nur im Zusammenhang mit der Verlegung des Geh- und Radweges erforderlich. Die vier zentralen Flurstücke (Flur 45, Flurstücke 101, 102, 104 & 106) befinden sich im Besitz des Investors, der C & S –Besitz GmbH. Die bestehende Wegefläche (Flur 45, Flurstück 97 tw.) muss erworben, bzw. mit Flächen für den neu zu schaffenden Geh- und Radweg südlich der Frankfurter Strasse getauscht werden.

Die zu erwartenden Kosten aus der Realisierung des Bebauungsplanes beziehen sich

- auf den Ausbau der öffentlichen Straßen und
- auf die Neugestaltung der inneren Sondergebietsflächen.

Sämtliche o. g. Maßnahmen werden auf der Grundlage eines mit der Stadt Hennef noch abzuschließenden Durchführungsvertrags durchgeführt. Darüber hinaus gehende Kosten fallen für die Stadt nicht an.

Münster, den 10.03.2011

Anhang 1: Umverteilungseffekte nach Prognose-Variante I

Umsatzerkennung	Möbelkernsortiment				Möbelrandsortiment				Möbelmarkt gesamt			
	derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung	
		in Mio. EUR	in %		in Mio. EUR	in %		in Mio. EUR	in %			
Hennef gesamt, davon	5,4	1,0	19%	3,0	0,2	7%	8,4	1,1	13%			
<i>Hennef Innenstadt</i>	1,5	0,1	7%	3,0						4,5	0,2	5%
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte in Hennef</i>	3,9	0,9	23%	0,6						3,9	0,9	20%
Siegburg gesamt, davon	9,9	0,8	8%	7,5	0,4	5%	17,4	1,2	7%			
<i>Siegburg Innenstadt</i>	6,2	0,3	5%	7,1	0,4	6%				13,3	0,7	5%
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte Siegburg</i>	3,7	0,5	13%	0,4	*)	< 1%				4,1	0,5	12%
Sonstige Angebotsstandorte im Einzugsgebiet, davon	30,6	2,2	7%	10,1	0,3	3%	40,7	2,4	6%			
<i>Sonstige relevante zentrale Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet gesamt</i>	21,0	0,8	4%	10,1						31,1	1,1	4%
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte außerhalb der Haupt-, Stadtteil- und Nahversorgungszentren im Einzugsgebiet</i>	9,6	1,3	13%	1,0	*)	< 1%				9,6	1,3	12%
Einzugsgebiet Gesamt	45,9	3,9	8%	20,6	0,9	4%	66,7	4,8	7%			
<i>Bonn Innenstadt</i>	14,0	1,0	7%	18,0	0,7	4%				32,0	1,7	5%
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte Bonn</i>	7,8	1,3	17%	1,2						9,0	1,4	15%
Bonn gesamt	21,8	2,3	11%	19,2	0,8	4%	41,0	3,1	8%			
Relevante Angebotsstandorte in Köln (Solitärstandorte)	111,2	13,3	12%	28,6	2,2	8%	139,8	15,5	11%			
Relevante Angebotsstandorte in Rösrath (Solitärstandorte)	68,0	7,5	11%	12,0	0,8	7%	80,0	8,3	10%			
Relevante Angebotsstandorte in Bornheim	31,6	2,2	7%	5,7	0,6	10%	37,3	2,8	8%			
Sonstige Angebotsstandorte	--	3,0	--	--	0,3	--	--	3,3	--			
Gesamt	278,5	32,2	12%	86,1	5,5	7%	364,8	37,7	10%			

(*) unter 0,1 Mio. EUR, Rundungsdifferenzen möglich

Anhang 2: Umverteilungseffekte nach „Real-Case-Variante“ gemäß BBE-Gutachten

Umsatzerkunft	Möbelkernsortiment				Möbelrandsortiment				Möbelmarkt gesamt			
	derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung				
		in Mio. EUR	in %		in Mio. EUR	in %		in Mio. EUR	in %			
Hennef gesamt, davon	5,4	0,8	15%	3,0	0,1	3%	8,4	0,9	11%			
<i>Hennef Innenstadt</i>	1,5	0,1	7%	3,0	0,1	3%	4,5	0,2	5%			
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte in Hennef</i>	3,9	0,7	18%	0,0	0,0	0%	3,9	0,7	18%			
Siegburg gesamt, davon	9,9	0,6	6%	7,5	0,3	4%	17,4	1,0	5%			
<i>Siegburg Innenstadt</i>	6,2	0,2	2%	7,1	0,3	4%	13,3	0,5	4%			
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte Siegburg</i>	3,7	0,4	11%	0,4	(*)	--	4,1	0,4	10%			
Sonstige Angebotsstandorte im Einzugsgebiet, davon	30,6	1,1	3%	10,1	0,2	2%	40,7	1,2	3%			
<i>Sonstige relevante zentrale Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet gesamt</i>	21,0	0,5	2%	10,1	0,2	2%	31,1	0,6	2%			
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte außerhalb der Haupt-, Stadtteil- und Nahversorgungszentren im Einzugsgebiet</i>	9,6	0,6	6%	0,0	0,0	0%	9,6	0,6	6%			
Einzugsgebiet Gesamt	45,9	2,5	5%	20,6	0,6	3%	66,7	3,1	5%			
<i>Bonn Innenstadt</i>	14,0	0,8	6%	18,0	0,6	3%	32,0	1,4	4%			
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte Bonn</i>	7,8	1,1	14%	1,2	(*)	--	9,0	1,2	13%			
Bonn gesamt	21,8	1,9	9%	19,2	0,6	4%	41,0	2,9	7%			
<i>Relevante Angebotsstandorte in Köln (Solförstandorte)</i>	111,2	9,9	9%	28,6	2,1	7%	139,8	12,0	9%			
<i>Relevante Angebotsstandorte in Rösrath (Solförstandorte)</i>	68,0	6,3	9%	12,0	0,7	6%	80,0	7,0	9%			
<i>Relevante Angebotsstandorte in Bornheim</i>	31,6	1,7	5%	5,7	0,6	11%	37,3	2,3	6%			
<i>Sonstige Angebotsstandorte</i>	--	2,0	--	--	0,3	--	--	2,3	--			
Gesamt	278,5	24,5	9%	86,1	5,0	7%	364,8	29,5	8%			

(*) unter 0,1 Mio. EUR, Rundungsdifferenzen möglich

TÖB - Beteiligung / Stellungnahmen

§§ 3 (1), 4 (1)

§§ 3 (2), 4 (2)

§ 13 (1) BauGB

42. Änderung des Flächennutzungsplans, Hennef (Sieg) – Möbelmarkt

Ausschuss: S + P

UDD

ÖS

Datum: 22.03.2011

Eingang	Absender	B / T	+ / -
18.01.2011	Anlieger 1	B1	
07.02.2011	Anlieger 2	B2	
24.01.2011	Anlieger 3	B3	
07.02.2011	Anlieger 4	B4	
07.02.2011	Anlieger 5	B5	
01.02.2011	Einzelhändler	B6	
	Stadt Bonn	R1	
26.01.2011	Stadt Königswinter	T1	
07.02.2011	Gemeinde Eitorf	T2	
03.02.2011	IHK Bonn	T3	
21.02.2011	LBS	T4	
02.02.2011	Rhein-Sieg-Kreis	T5	
04.02.2011	Landwirtschaftskammer	T6	
03.02.2011	rhenag	T7	
17.01.2011	BR Köln, Landeskultur		+
26.01.2011	Landesbetrieb Wald und Holz		+
02.02.2011	Wahnachtalsperrenverband	T8	
05.01.2011	RSAG	T9	
	intern:		
26.01.2011	Amt 63		+

T / B Träger / Bürger

+ Anregungen oder Hinweise

- keine Anregungen



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung

TOP: _____

Vorl.Nr.: V/2011/2160

Anlage Nr.: _____

Datum: 07.03.2011

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

Tagesordnung

Bebauungsplan Nr. 01.26 Hennef (Sieg)-Frankfurter Str./Bröltalstr./Kleine Umgehung, 11. Änderung;

Aufstellungsbeschluss

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung des Rates der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

Gemäß § 2 Abs. 1 i.V.m. § 1 Abs. 8 Baugesetzbuch (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) wird die 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 Hennef (Sieg) – Frankfurter Str./ Bröltalstr./ Kleine Umgehung, aufgestellt.

Der Geltungsbereich erfasst in der Gemarkung Striefen, Flur 2, die Flurstücke 853 bis 855 und 65 und ist im beigefügten Übersichtsplan dargestellt.

Begründung

Es ist beabsichtigt, den städtischen Bauhof auf das ehemalige „Breuergelände“ an der Löhestraße zu verlegen. Aus gutachterlicher Sicht (Lärm) wurde dieser neue Standort als unproblematisch eingestuft, da die erforderlichen Mindestabstände zu Wohnen (In der Aue) und den umliegenden Betriebsleiterwohnungen eingehalten werden können. Bauliche Maßnahmen sollen diese Schutzansprüche zudem noch verträglicher gestalten.

Für den Altstandort gibt es einen Interessenten, der dort einen nicht großflächigen (ca. 800m²

Verkaufsfläche) Lebensmitteldiscounter eröffnen will. Dies ist eine sinnvolle Stärkung des bereits mit mehreren Einzelhandelsnutzungen besetzten Standortes und ergänzt die Angebotspalette.

Zur Umsetzung des Vorhabens ist eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich. Bisher ist hier ein Gewerbegebiet festgesetzt, das ausschließlich die Nutzung als Bauhof zulässt. Der Flächennutzungsplan stellt „Gewerbliche Baufläche“ dar und muss für das Vorhaben nicht geändert werden.

Neben den Kosten für erforderliche Gutachten zu Verkehr, Lärm und Boden (Altlastenverdacht) fallen weitere Kosten für das Planverfahren an, die in Gänze durch den Investor getragen 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 Kosten des Verfahrens zahlt der Investor.

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 08.03.2011

Klaus Pipke

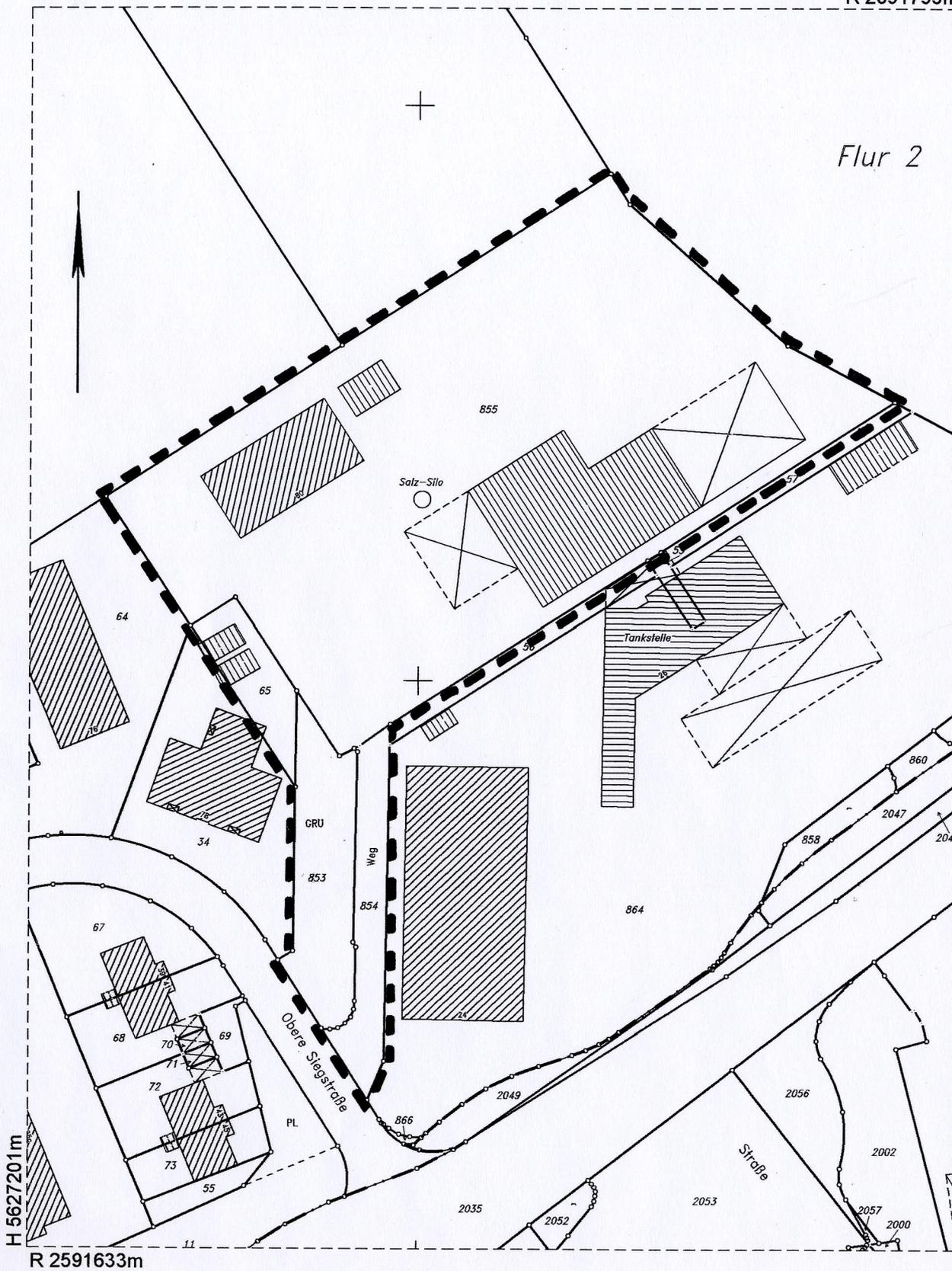
Anlagen:

- Übersichtsplan

R 2591793m

H 5627417m

Flur 2



GELTUNGSBEREICH
01.26 - 11. Änderung



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung

TOP: _____

Vorl.Nr.: V/2011/2231

Anlage Nr.: _____

Datum: 10.03.2011

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

Tagesordnung

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) - Möbelmarkt;

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

Beschlussvorschlag

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

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

Es werden Bedenken bzgl. der Verkehrserschließung des geplanten Einrichtungshauses vorgetragen.

Weiterhin wird die planungsrechtliche Historie mit dem geplanten damaligen Durchführungsvertrag 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 -

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 als Anlage beigefügt.**

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 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 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 außer-

- 5 -

dem 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 bezie-

- 6 -

hen 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 Koordination 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 Koordination 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 Koordination 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 Koordination werden zurzeit im Rahmen der Ausführungsplanung für die Signalsteuerung erarbeitet. Es war aber bereits beim Abschluss der Verkehrsuntersuchung absehbar, dass mit der hier beschriebenen Koordination 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.

- 7 -

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.

- 8 -

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 Vorhaben bezogenen 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.

- 9 -

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 konfliktträchtig hinsichtlich der Immissionen kritisiert. Eine Lösung könne nicht allein durch die geltenden

- 10 -

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 Lärmbelastung 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 ge-

- 11 -

nutzt. 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.

- 12 -

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 argu-mentiert wird. Auf das errechnete Verkehrsaufkommen insgesamt wird später noch eingegangen.

- 13 -

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.“

- 14 -

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

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 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 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 Neubausvorhabens 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.

- 21 -

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 Stau (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,

- 22 -

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.

- 23 -

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.

- 24 -

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 Orts-

- 25 -

durchfahrt. 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 Fremdarker 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.

- 26 -

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 Vor-

- 27 -

habens 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 Versorgungsbereich 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 lang-

- 28 -

fristig 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 Haustextilien (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, Rechtseinbieger 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.

- 29 -

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 Verkaufsfläche 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.

- 30 -

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 Reststaus 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.

- 31 -

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 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, Bodenbeläge</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, Haushaltsgegenstände, Bilder, -rahmen, Geschenkartikel</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

- 32 -

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 Solitär-lage im Raum Köln, Rösrath, Bonn sowie Bornheim gelegenen Möbelkaufhäuser und Möbelvollsortimenter 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 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 sind 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.

- 33 -

- 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 beigefügt.**

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.

- 34 -

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.

- 35 -

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, Wahnbachtalsperrenverband, Siegburg
mit Schreiben vom 01.02.2011

Stellungnahme

Der Verband erläutert zunächst, dass die gem. dem Schreiben vom 05.11.2010 vorgetragene 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 Bodenzone entwässert werden sollen, wird vom Verband als vertretbar angesehen. Diese im B-Plan als textliche Festsetzung Ziffer A 5.4 aufgenommene 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 Wahnbachtalsperrenverbandes 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.

- 36 -

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 Dreiaachsen-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 Quadratme-

- 37 -

ter 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
Kernsortimente	27.350	1.181	899	32,2	24,5
<i>Möbel, Küchen-, Bad-, Büro-, Gartenmöbel, Bodenbeläge</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, Haushaltsgegenstände, Bilder, -rahmen, Geschenkartikel</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 Möbelvollsortimenter 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

- 39 -

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 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 sind 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.

- 40 -

**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 § 10 Abs. 1 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S.2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) und § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein – Westfalen (GO NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV.NRW S. 666/SGV.NW 2023), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21.12.2010 (GV NRW S. 688), werden der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt mit Text als Satzung 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, 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 wurden 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

- 41 -

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.

- 42 -

Hinweis:

Aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes des Bebauungsplanverfahrens kann nunmehr der Satzungsbeschluss empfohlen werden. Vor dem Satzungsbeschluss ist jedoch grundsätzlich der Text des Durchführungsvertrages dem zuständigen Fachausschuss sowie dem Stadtrat zur Kenntnis zu geben.

Eine Vorberatung des Vertragstextes im Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung kann jedoch in diesem Fall nicht stattfinden, weil dieser sich noch in der Abstimmungsphase befindet und diese bis zum Sitzungstermin nicht abgeschlossen sein wird. Aufgrund der Dringlichkeit der Angelegenheit kann der Rat von seinem Rückholrecht Gebrauch machen, den Beschluss zu dem Durchführungsvertrag selbst zu treffen.

Die Dringlichkeit wird dabei wie folgt begründet:

Die zeitlich enge Verfahrensschiene und die aufwändige Abstimmung der komplexen Vertragsinhalte konnten am Ende nicht rechtzeitig zusammengeführt werden. Neben den normalen Vertragsbestandteilen, die Regelungen zwischen Vorhabenträger und Stadt beinhalten, müssen Bestandteile einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Landesbetrieb Straßenbau NRW / Stadt Hennef in ein Vertragsverhältnis Vorhabenträger und Stadt überführt werden. Ein entsprechendes Ergebnis ist zumindest nicht zum Zeitpunkt der regulären Einladung abzusehen.

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 des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V 01.18/2.2 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

Klaus 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
- Bebauungsplan mit textlichen Festsetzungen (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: Mechtild Höller
Stand: Februar 2011

Anhang 1: Umverteilungseffekte nach Prognose-Variante I

Umsatzherkunft	Möbelkernsortiment			Möbelrandsortiment			Möbelmarkt gesamt		
	derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung	
		in Mio. EUR	in %		in Mio. EUR	in %		in Mio. EUR	in %
Hennef gesamt, davon	5,4	1,0	19%	3,0	0,2	7%	8,4	1,1	13%
<i>Hennef Innenstadt</i>	<i>1,5</i>	<i>0,1</i>	<i>7%</i>	<i>3,0</i>	<i>0,1</i>	<i>3%</i>	<i>4,5</i>	<i>0,2</i>	<i>5%</i>
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte in Hennef</i>	<i>3,9</i>	<i>0,9</i>	<i>23%</i>	<i>0,6</i>	<i>0,1</i>	<i>16%</i>	<i>3,9</i>	<i>0,9</i>	<i>20%</i>
Siegburg gesamt, davon	9,9	0,8	8%	7,5	0,4	5%	17,4	1,2	7%
<i>Siegburg Innenstadt</i>	<i>6,2</i>	<i>0,3</i>	<i>5%</i>	<i>7,1</i>	<i>0,4</i>	<i>6%</i>	<i>13,3</i>	<i>0,7</i>	<i>5%</i>
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte Siegburg</i>	<i>3,7</i>	<i>0,5</i>	<i>13%</i>	<i>0,4</i>	<i>*)</i>	<i>< 1%</i>	<i>4,1</i>	<i>0,5</i>	<i>12%</i>
Sonstige Angebotsstandorte im Einzugsgebiet, davon	30,6	2,2	7%	10,1	0,3	3%	40,7	2,4	6%
<i>Sonstige relevante zentrale Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet gesamt</i>	<i>21,0</i>	<i>0,8</i>	<i>4%</i>	<i>10,1</i>	<i>0,3</i>	<i>3%</i>	<i>31,1</i>	<i>1,1</i>	<i>4%</i>
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte außerhalb der Haupt-, Stadtteil- und Nahversorgungszentren im Einzugsgebiet</i>	<i>9,6</i>	<i>1,3</i>	<i>13%</i>	<i>1,0</i>	<i>*)</i>	<i>< 1%</i>	<i>9,6</i>	<i>1,3</i>	<i>12%</i>
Einzugsgebiet Gesamt	45,9	3,9	8%	20,6	0,9	4%	66,7	4,8	7%
<i>Bonn Innenstadt</i>	<i>14,0</i>	<i>1,0</i>	<i>7%</i>	<i>18,0</i>	<i>0,7</i>	<i>4%</i>	<i>32,0</i>	<i>1,7</i>	<i>5%</i>
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte Bonn</i>	<i>7,8</i>	<i>1,3</i>	<i>17%</i>	<i>1,2</i>	<i>0,1</i>	<i>8%</i>	<i>9,0</i>	<i>1,4</i>	<i>15%</i>
Bonn gesamt	21,8	2,3	11%	19,2	0,8	4%	41,0	3,1	8%
Relevante Angebotsstandorte in Köln (Solitärstandorte)	111,2	13,3	12%	28,6	2,2	8%	139,8	15,5	11%
Relevante Angebotsstandorte in Rösrath (Solitärstandorte)	68,0	7,5	11%	12,0	0,8	7%	80,0	8,3	10%
Relevante Angebotsstandorte in Bornheim	31,6	2,2	7%	5,7	0,6	10%	37,3	2,8	8%
Sonstige Angebotsstandorte	--	3,0	--	--	0,3	--	--	3,3	--
Gesamt	278,5	32,2	12%	86,1	5,5	7%	364,8	37,7	10%

(*) unter 0,1 Mio. EUR, Rundungsdifferenzen möglich

Anhang 2: Umverteilungseffekte nach „Real-Case-Variante“ gemäß BBE-Gutachten

Umsatzherkunft	Möbelkernsortiment			Möbelrandsortiment			Möbelmarkt gesamt		
	derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung		derzeitiger Umsatz in Mio. EUR	Umsatzverlagerung	
		in Mio. EUR	in %		in Mio. EUR	in %		in Mio. EUR	in %
Hennef gesamt, davon	5,4	0,8	15%	3,0	0,1	3%	8,4	0,9	11%
<i>Hennef Innenstadt</i>	<i>1,5</i>	<i>0,1</i>	<i>7%</i>	<i>3,0</i>	<i>0,1</i>	<i>3%</i>	<i>4,5</i>	<i>0,2</i>	<i>5%</i>
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte in Hennef</i>	<i>3,9</i>	<i>0,7</i>	<i>18%</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0%</i>	<i>3,9</i>	<i>0,7</i>	<i>18%</i>
Siegburg gesamt, davon	9,9	0,6	6%	7,5	0,3	4%	17,4	1,0	5%
<i>Siegburg Innenstadt</i>	<i>6,2</i>	<i>0,2</i>	<i>2%</i>	<i>7,1</i>	<i>0,3</i>	<i>4%</i>	<i>13,3</i>	<i>0,5</i>	<i>4%</i>
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte Siegburg</i>	<i>3,7</i>	<i>0,4</i>	<i>11%</i>	<i>0,4</i>	<i>(*)</i>	<i>--</i>	<i>4,1</i>	<i>0,4</i>	<i>10%</i>
Sonstige Angebotsstandorte im Einzugsgebiet, davon	30,6	1,1	3%	10,1	0,2	2%	40,7	1,2	3%
<i>Sonstige relevante zentrale Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet gesamt</i>	<i>21,0</i>	<i>0,5</i>	<i>2%</i>	<i>10,1</i>	<i>0,2</i>	<i>2%</i>	<i>31,1</i>	<i>0,6</i>	<i>2%</i>
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte außerhalb der Haupt-, Stadteil- und Nahversorgungszentren im Einzugsgebiet</i>	<i>9,6</i>	<i>0,6</i>	<i>6%</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0%</i>	<i>9,6</i>	<i>0,6</i>	<i>6%</i>
Einzugsgebiet Gesamt	45,9	2,5	5%	20,6	0,6	3%	66,7	3,1	5%
<i>Bonn Innenstadt</i>	<i>14,0</i>	<i>0,8</i>	<i>6%</i>	<i>18,0</i>	<i>0,6</i>	<i>3%</i>	<i>32,0</i>	<i>1,4</i>	<i>4%</i>
<i>Sonstige relevante Angebotsstandorte Bonn</i>	<i>7,8</i>	<i>1,1</i>	<i>14%</i>	<i>1,2</i>	<i>(*)</i>	<i>--</i>	<i>9,0</i>	<i>1,2</i>	<i>13%</i>
Bonn gesamt	21,8	1,9	9%	19,2	0,6	4%	41,0	2,9	7%
Relevante Angebotsstandorte in Köln (Solitärstandorte)	111,2	9,9	9%	28,6	2,1	7%	139,8	12,0	9%
Relevante Angebotsstandorte in Rösrath (Solitärstandorte)	68,0	6,3	9%	12,0	0,7	6%	80,0	7,0	9%
Relevante Angebotsstandorte in Bornheim	31,6	1,7	5%	5,7	0,6	11%	37,3	2,3	6%
Sonstige Angebotsstandorte	--	2,0	--	--	0,3	--	--	2,3	--
Gesamt	278,5	24,5	9%	86,1	5,0	7%	364,8	29,5	8%

(*) unter 0,1 Mio. EUR, Rundungsdifferenzen möglich

TÖB - Beteiligung / Stellungnahmen

§§ 3 (1), 4 (1)

§§ 3 (2), 4 (2)

§ 13 (1) BauGB

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.1, Hennef (Sieg) – Möbelmarkt

Ausschuss: S + P

UDD

ÖS

Datum: 22.03.2011

Eingang	Absender	B / T	+ / -
18.01.2011	Anlieger 1	B1	
07.02.2011	Anlieger 2	B2	
24.01.2011	Anlieger 3	B3	
07.02.2011	Anlieger 4	B4	
07.02.2011	Anlieger 5	B5	
01.02.2011	Einzelhändler	B6	
26.01.2011	Stadt Königswinter	T1	
07.02.2011	Gemeinde Eitorf	T2	
03.02.2011	IHK Bonn	T3	
21.02.2011	LBS	T4	
02.02.2011	Rhein-Sieg-Kreis	T5	
04.01.2011	Landwirtschaftskammer	T6	
03.02.2011	rhenag	T7	
17.01.2011	BR Köln, Landeskultur		+
26.01.2011	Landesbetrieb Wald und Holz		+
02.02.2011	Wahnbachtalsperrenverband	T8	
05.01.2011	RSAG	T9	
16.02.2011	Stadt Bonn	R1	
	intern:		
26.01.2011	Amt 63		+

T / B Träger / Bürger

+ Anregungen oder Hinweise

- keine Anregungen

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Per Boten an Herrn Norbert Schübler
Frankfurter Strasse 97
53773 Hennef

B₁

§ 18 BauGB
18.01.11

Dienstag, 18. Januar 2011

Betreff: Stellungnahme Möbelmarkt „Müllerland“
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg)
[BP Nr. V 01.18, 2.2 (neu) und BP Nr. V 01.18.2 (alt)]
- **Aufstellungsbeschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt vom 16.12.2010**
- **Öffentliche Auslegung vom 06.01.2011 bis 07.02.2011**

Sehr geehrter Herr Schübler,

mit Veröffentlichung vom 20.12.2010 im Mitteilungs- und Amtsblatt der Stadt Hennef haben Sie uns im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01.2011 bis 07.02.2011 die Zeit zur Stellungnahme mitgeteilt.

Der nunmehr geplante Möbelmarkt wird eine Verkaufsfläche von 31.000 qm haben, davon 2.500 qm zentrenrelevante Randsortimente. Das bedeutet ein entsprechend höheres Verkehrsaufkommen.

Gegen den vorbezeichneten Bebauungsplan machen wir unsere

Bedenken und Anregungen

geltend.

Hierzu erhalten Sie als Anlagen, jeweils in dreifacher Ausfertigung:

- **Bedenken und Anregungen**
18.01.2011
- **Landesbetrieb Straßen NRW**
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Möbelmarkt Messe“
Schreiben vom 15.03.2004: Anbindung an die B 8
- **IVV Stellungnahme**
Verkehrsuntersuchung Möbelmarkt Hennef vom 22.12.2010
Überprüfung Verkehrsplanung BBW
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
V01.18/2.2.Hennef (Sieg) – Möbelmarkt
- **Verkehrsverhältnisse auf der Stoßdorfer Straße**
Fotos vom 07.11.2010 (Flohmarkt Grothe & Hiller)

Mit freundlichen Grüßen

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Nr. V01.18/2.2. Hennef (Sieg) – Möbelmarkt
Öffentliche Auslegung vom 06.01.2011 bis 07.02.2011**

Bedenken und Anregungen

Wesentlicher Planinhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V01.18/2.2. Hennef (Sieg) – Möbelmarkt ist die Umnutzung der ehemaligen Messe-Hennef zu einem Möbelmarkt. Die **Bedenken** richten sich gegen die Verkehrserschließung des geplanten Möbelmarktes.

Die Messe-Hennef war in den Jahren 2004 ff schon einmal Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens mit dem Ziel, die Messe zu einem Möbelmarkt umzunutzen (vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr.V01.18/2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt Messe). Das Bebauungsplanverfahren war soweit fortgeschritten, dass nur noch der Satzungsbeschluss ausstand, der aber nicht gefasst wurde, weil der Investor absprang. Geplant war eine Verkaufsfläche von insgesamt 22.500 qm, davon 2.180 qm zentrenrelevante Randsortimente.

Die Verkehrserschließung sah eine Einfahrt und eine kombinierte Ein- und Ausfahrt vor. Die erste Zufahrt sollte nördlich des Plangebietes als Rechtsabbieger von der Frankfurter Straße (damalige B 8)) angelegt werden. Die Erschließung für den übrigen Besucher- und den gesamten Lieferverkehr zum/vom Möbelmarkt soll rückwärtig über die Josef-Dietzgen-Straße erfolgen.

s. Ziff. 5.4 der Begründung des Bebauungsplans

Die geplante verkehrliche Erschließung war mit dem Landesbetrieb Straßen NRW zuvor abgestimmt worden.

s. Schreiben des Landesbetriebs Straßen NRW vom 15.03.2004

Die verkehrliche Erschließung ist als Verpflichtung der damaligen Vorhabenträgerin in den Durchführungsvertrag aufgenommen worden.

Auf Veranlassung des Landesbetriebs Straßen NRW sollte die Vorhabenträgerin darüber hinaus verpflichtet werden, bei Bedarf die Kosten für die Anpassung der Steuerprogramme der Lichtsignalanlagen im Bereich der Kreuzungen B 8 / L 331 / Löhestraße und L 331 / Josef-Dietzgen-Straße / Reutherstraße und die Verlängerung des Linksabbiegers an der B 8 für den von Osten kommenden PKW-Verkehr zu übernehmen.

Auszug aus dem ausverhandelten Durchführungsvertrag:

§ A 1

Gegenstand des Vertrages

(1) Gegenstand des Vertrages sind die Umnutzung des Gebäudes der Messe Hennef als Möbelmarkt, die im Bebauungsplan festgesetzten Stellplätze, die Außenanlagen (Begrünung) sowie die Erschließung der Grundstücke im Vertragsgebiet (Bau einer privaten Zufahrt von der B 8 auf das Gelände des Möbelmarktes sowie Herstellung der inneren Erschließung zwischen Möbelhaus und Abhollager).

Darüber hinaus sind bei Bedarf die Anpassung der Steuerprogramme der Lichtsignalanlagen im Bereich der Kreuzungen B 8 / L 331 / Löhestraße und L 331 / Josef-Dietzgen-Straße / Reutherstraße und die Verlängerung des Linksabbiegers an der B für den von Osten kommenden PKW-Verkehr Gegenstand dieses Vertrages. Näheres hierzu regelt § E 1 dieses Vertrages.

Der nunmehr geplante Möbelmarkt wird eine Verkaufsfläche von 31.000 qm haben, davon 2.500 qm zentrenrelevante Randsortimente. Die Verkaufsfläche ist damit rd. 50 % größer als die des damals geplanten Möbelmarktes. Das bedeutet ein entsprechend höheres Verkehrsaufkommen. Unter den als Kernsortimente festgesetzten Sortimenten finden sich mehrere, die von der Bezirksregierung Köln als zentrenrelevante Randsortimente eingestuft werden. Aufgrund der vorgesehenen umfangreichen Randsortimente wird der Möbelmarkt teilweise die Funktion eines Warenhauses für Hennef und die weitere Umgebung übernehmen. Dadurch wird zusätzlich das Verkehrsaufkommen erhöht. Es ist daher unverständlich, warum im aktuellen Planentwurf auf die Rechtsabbiegespur von der Frankfurter Straße (jetzt L 333) verzichtet wird.

Das Verkehrsgutachten von BBW (Brilon, Bondzio, Weiser, Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen mbH) hat drei Varianten der verkehrlichen Anbindung des Möbelmarktes entwickelt. Die „Variante B: Anbindung an die Josef-Dietzgen-Straße und an die Frankfurter Straße (nur Rechtsabbieger und Rechtseinbieger) entspricht im Ansatz der verkehrlichen Erschließung, die in 2004 für das wesentlich kleinere Möbelhaus geplant war. In der damaligen Verkehrsuntersuchung und auch in den Vorentwurfplänen war eine Einfahrt aus Richtung Siegburg vorgesehen; die Variante B geht darüber also etwas hinaus, was angesichts der deutlich größeren Verkaufsfläche und des damit einhergehenden Verkehrsaufkommens auch geboten ist. Es verwundert daher umso mehr, dass sich weder im Verkehrsgutachten noch in der Begründung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V01.18/2.2. Hennef (Sieg) – Möbelmarkt ein Hinweis, warum die Variante B nicht weiter verfolgt worden ist.

In der Begründung des Bebauungsplans (Stand 03.12.2010) wird unter Ziff. 3.1.1 Äußere Erschließung ausgeführt, dass das Verkehrsgutachten die Erschließung nur über die Josef-Dietzgen-Straße (Variante A) als günstigste Variante ermittelt hat. Das ist so nicht richtig, da in den Leistungsfähigkeitsnachweisen alle Varianten gleich abschneiden, was die Qualitätsstufe angeht und sich die Wartezeiten an den Knoten in der Varianten B (mit Anbindung Frankfurter Straße, nur Rechtsabbieger und Rechtseinbieger) z.T. geringfügig verbessern. Variante C wurde unter Leistungsfähigkeitsaspekten an den beiden relevanten Knoten überhaupt nicht untersucht. Hier würden sich sicher noch deutlichere Verbesserungen zeigen. Die Gutachter geben auch keine Empfehlung für eine Erschließungsvariante ab, sondern führen nur aus, dass auch mit der Variante A (Erschließung nur über Josef-Dietzgen-Straße) eine verkehrliche Anbindung des Möbelmarktes möglich ist.

Es ist schon jetzt absehbar, dass mit der Variante A (Erschließung nur über Josef-Dietzgen-Straße) das zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen nicht bewältigt werden kann. An Samstagen, verkaufsoffenen Sonntagen und insbesondere bei speziellen Werbeaktionen sind erhebliche Verkehrsstörungen zu erwarten. Einen Ausblick auf das Verkehrsaufkommen nach Inbetriebnahme des Möbelmarktes hatte man am Sonntag, den 07.11.2010. An diesem Sonntag fand auf dem Gelände der Messe~Hennef ein Flohmarkt statt.

Bereits am frühen Sonntagmorgen war der Hotelparkplatz mit Pkw von Ausstellern des Flohmarktes besetzt. Ab 10:45 Uhr musste der Betreiber des Flohmarktes die Einfahrt in die Josef-Dietzgen-Straße immer wieder absperren, weil der Verkehr auf der Stoßdorfer Strasse zusammengebrochen war. Es kam zu Auseinandersetzungen mit anfahrenden, uneinsichtigen Pkw-Fahrern. Zahlreiche Fahrzeuge bogen zwangsläufig in die Reutherstrasse ab und fuhren auf den Hotelparkplatz. Gegen 11:00 Uhr hatte das Hotel keinen eigenen Parkplatz mehr frei - weder für die Schwerbehinderten einer Tagung im Hotel, noch für die vielen Gäste des sonntäglichen Brunchs. Beim Empfang des Hotels gingen zahlreiche berechtigte Beschwerden ein. Die behinderten Gäste und die Besucher des Sonntags-Brunch fanden keinen Parkplatz vor dem Hotel.

Weder die Absperrungen durch den Betreiber des Flohmarktes noch die Kontrollen an der Einfahrt des Hotelparkplatzes konnten verhindern, dass der private Parkplatz des fremd beparkt wurde. Autofahrer, von der Frankfurter Strasse auf die Stoßdorfer Strasse abbiegend, sehen, ob bzw. dass auf dem Parkplatz des „freie“ Parkplätze vorhanden sind.

Zahlreiche Fahrzeuge weichen dann wegen des Staus auf der Rechtsabbiegerspur zum Messegelände links abbiegend auf den Parkplatz des aus, was auf den am 07.11.2010 gemachten Fotos deutlich zu sehen ist.

Richtig ist, dass an diesem Tag auch die Großbäckerei Gilgen einen „Tag der offenen Tür“ veranstaltet hat. Richtig ist aber ebenso, dass auf den durch die Josef-Dietzgen-Straße erschlossenen Flächen Nutzungen vorstellbar sind, die das Verkehrsaufkommen auf der Josef-Dietzgen-Straße noch weiter erhöhen werden. Bereits jetzt werden über die Stoßdorfer Strasse eine Reihe von Unternehmen in der Josef-Dietzgen-Strasse (Industrieverpackungen Klein, DRK Hennef Krankenwagen, Metallbau etc.) und der Reutherstrasse (EURO PARK HOTEL, RSVG Bus-Bahnhof, OLIGO Lichttechnik u.v.a.) an die Frankfurter Strasse angeschlossen. Darüber hinaus ist die Stoßdorfer Strasse die wichtigste innere Erschließung von Hennef aus Richtung Siegburg kommend, soweit man nicht über die Autobahn oder Innenstadt fahren will oder kann. Alle die hier im Gewerbegebiet ansässigen öffentlichen und privaten Unternehmen erzeugen erheblichen Ziel- und Quellverkehr.

Das Verkehrsaufkommen des Flohmarktes wird ab Herbst 2011 an Werktagen ersetzt durch das des Möbelmarktes, der im Kellerbereich des jetzigen Messegebäudes zusätzlich einen SB-Abholmarkt betreiben wird. Aufgrund der Tatsache, dass der Haupteingang des Möbelmarktes auf der Seite der Frankfurter Strasse liegt, werden Kunden, die den Möbelmarkt wegen der umfangreichen Randsortimente (Kleinteile) aufsuchen, es vorziehen, auf dem weit einsehbaren Parkplatz des [redacted] zu parken, denn der Fußweg ist weitaus kürzer und angenehmer. Das wird die direkte Folge sein, wenn der gesamte ankommende Verkehr über die Stoßdorfer Strasse abgewickelt wird.

Diese Verkehrsprobleme werden auch an Sonntagen entstehen. Denn es ist davon auszugehen, dass auch zukünftig auf dem Gelände der ehemaligen Messe und dem zukünftigen Möbelmarkt Flohmärkte stattfinden werden.

Die Fremdnutzung des Parkplatzes des [redacted] wird sich auch nicht durch eine Einfahrtskontrolle verhindern lassen. Zum einen kann jeder Fahrzeugführer behaupten, das Restaurant des [redacted] eine Tagung im Hotel oder das Fitness-Center zu besuchen, zum anderen lassen sich, wie die Erfahrung gezeigt hat, rücksichtslose Autofahrer mit einer Einfahrtbeschränkung (und Hinweisschild!) nicht aufhalten. Man kann auch nicht erwarten, dass sich Kontrollpersonal umfahren lässt.

Für das [redacted] sind die sich abzeichnenden Entwicklungen existenzgefährdend. Das Hotel lebt nicht allein von Übernachtungen (Logis), sondern überwiegend von Veranstaltungen, Tagungen, Hochzeiten, Geburtstags-/Feiern usw., die alle die Parkplatzfläche des [redacted] benötigen. Die wirtschaftliche Existenz des Hotels hängt daher entscheidend von der Erreichbarkeit für die Veranstaltungsgäste ab. Diese Veranstaltungen finden zu einem großen Teil an den Wochenenden (Freitag bis Sonntag) statt und werden sich daher mit den Hauptgeschäftszeiten des Möbelzentrums überschneiden.

Für den Möbelmarkt mögen solche Verkehrsprobleme hinnehmbar sein, weil die Staus den Kunden die besondere Attraktivität des Möbelzentrums suggerieren.

Für das Hotel wäre der Effekt jedoch eindeutig negativ, weil es für Veranstaltungen nicht mehr gebucht würde. Gäste, die zum Brunch wollen und keinen Parkplatz vor dem Restaurant finden, werden das Hotel nicht mehr besuchen.

Verschlechterungen der verkehrlichen Erreichbarkeit, bezogen auf den Status quo, gefährden die wirtschaftliche Existenz des _____ und können nicht hingenommen werden.

Wir haben deshalb IVV, Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung GmbH & Co. KG, um eine fachgutachterliche Stellungnahme gebeten. IVV hat für die Stadt Hennef die Stadt Hennef im Jahre 2001 eine umfassende Verkehrsuntersuchung erstellt und hat daher genaue Kenntnisse der verkehrlichen Verhältnisse. IVV kommt zu folgendem Ergebnis:

Die Knotenpunkte Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße sind schon heute stark belastet. Hierbei sind insbesondere die Verkehrsströme einiger Linksabbieger mit hohen Wartezeiten behaftet. Es werden z.T. nur ausreichende oder sogar nur mangelhafte Verkehrsqualitäten erreicht.

Das allgemeine Verkehrsaufkommen wird künftig steigen und durch den Möbelmarkt wird weiteres zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt.

Es bestehen Defizite in der Leistungsfähigkeit zum einen im Knoten Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße. Hier hat der Linksabbieger aus Richtung Hennef eine nicht ausreichende Aufstellfläche.

Zudem sind die Rechtsabbiegespuren auf der Stoßdorfer Straße sowohl in nördlicher als auch in südlicher Richtung zwischen Frankfurter Straße und Josef-Dietzgen-Straße zu kurz um jederzeit den Verkehr dort frei fließen zu lassen.

Bei der alleinigen Zu- und Abfahrt des Möbelmarktes über die Josef-Dietzgen-Straße werden die angesprochenen hochbelasteten Knotenpunkte erheblich belastet.

Auf der Grundlage dieser gutachterlichen Stellungnahme geben wir folgende **Anregungen:**

Es ist eine zusätzliche, möglichst umfassende Anbindung des neuen Komplexes an die Frankfurter Straße vorzunehmen (gem. Variante C BBW). In dieser Variante wird eine Zufahrt zum Möbelmarkt von der Frankfurter Straße sowohl aus Richtung Siegburg, als auch aus Richtung Hennef ermöglicht. Die Ausfahrt ist nur in Richtung Hennef möglich.

Diese zusätzliche Anbindung an die Frankfurter Straße entlastet die Knotenpunkte und den Streckenabschnitt der Stoßdorfer Straße. Gleichzeitig wird sich auch die Ein- und Ausfahrtssituation des Möbelmarktes entspannen und die Kundenzufriedenheit sich aufgrund der guten Erreichbarkeit weiter erhöhen.

Eine Anbindung an die Frankfurter Straße gemäß der Variante B (nur „rechts rein“ und „rechts raus“) ist wenigstens vorzunehmen, da hier zumindest ein Teil der kritischen Ströme von der Stoßdorfer Straße verlagert werden könnten.

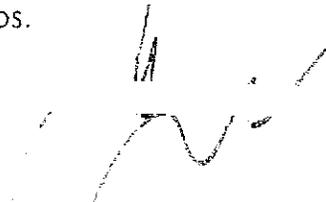
Eine neue Spuraufteilung der Stoßdorfer Straße zwischen Frankfurter Straße und Josef-Dietzgen-Straße würde helfen, dieses Nadelöhr aufzulösen und zu einem erheblich besseren Verkehrsablauf in diesem Bereich beitragen. Werden hier die Rechtsabbiegespuren verlängert, verbessert sich die Möglichkeit des flüssigen Abfließens der Rechtsabbieger, welche die Leistungsfähigkeit der hoch belasteten Knoten weiter verbessern würde.

Die bereits eingebrachten Maßnahmen zur Optimierung des Signalprogramms und die Verlängerung der Linksabbiegerspur aus Richtung Hennef im Knoten Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) sind natürlich zu begrüßen und unterstützenswert.

Die gutachterliche Stellungnahme von IVV ist als Anlage beigefügt und ist Bestandteil der geltend gemachten Bedenken und Anregungen.

Beigefügt sind des Weiteren das Schreiben des Landesbetriebes Straßen NRW sowie die am 07.11.2010 gemachten Fotos.

Hennef, 18.01.2011,





Sonntag, 7. November 2010, gegen 11:20 Uhr: Besucher des Flohmarktes biegen links ab zum Parkplatz des
D-53773 Hennef





Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Niederlassung Bonn · Postfach 180147 · 53080 Bonn

Ing. Büro BFB
z. H. Herrn R. Schürmann

Derschlager Straße 3
58540 Melmerzhagen

Kontakt: Herr Liebchen
E-Mail: wulf.liebchen@koeln.straessen.nrw.de
Zelchen: 4200.2310-Lie-642-16/07

fon: 0228 / 9184-294
fax: 0228 / 9184-343
Datum: 15.03.2004

Betriebsitze Köln/Münster

Niederlassung Aachen
Niederlassung Bielefeld
Niederlassung Bochum
Niederlassung Bonn
Niederlassung Coesfeld
Niederlassung Essen
Niederlassung Esakirchen
Niederlassung Gummerbach
Niederlassung Hagen
Niederlassung Hamm
Niederlassung Köln
Niederlassung Krefeld
Niederlassung Meschede
Niederlassung Minden
Niederlassung Mönchengladbach
Niederlassung Münster
Niederlassung Paderborn
Niederlassung Siegen
Niederlassung Weisel

Fachcenter

- Gebäudemanagement
- Prüfcenter
- Telekommunikation
- Vermessung/Straßen- Informationssysteme

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Möbelmarkt Messe“, -Stadt Hennef
hier: Anbindung an die B 8

Ihr Schreiben vom 13.01.2004

Sehr geehrter Herr Schürmann,

der o.a. Planbereich wird von den freien Strecken der B 8 –Frankfurter Straße und der L 331 – Stoßdorfer Straße begrenzt und rückwärtig über die Josef-Dietzgen-Straße erschlossen. Die von Ihnen vorgeschlagene direkte Rechtsabbiegerspur von der B 8 zum Messengelände berührt somit wesentliche Belange der Straßenbauverwaltung.

Gegen den Bau dieser Rechtsabbiegespur bestehen vom Grundsatz her keine Bedenken. Diese Zustimmung gilt jedoch nur für den von Westen (Siegburg/Bulsdorf) kommenden PKW-Verkehr und unter der Voraussetzung einer verkehrsgerechten Ausgestaltung. Der Ausfahrbereich, die Länge der Parallelfahrbahn und ihre Anbindung an die innerbetrieblichen Verkehrsflächen sind deshalb so zu dimensionieren (Länge, Breite, Radien), dass der Abbiegeverkehr die Bundesstraße zügig verlassen kann und sich dann nachfolgend, ohne Rückstau bis auf die B 8, zügig vertellen kann. Der übrige Besucher- und Anlieferverkehr ist weiterhin ausschließlich über die L 331- und Josef-Dietzgen-Straße zu führen.

Unberührt von den vorstehenden Ausführungen ist die konkrete Erschließungsplanung frühzeitig mit mir abzustimmen. Zu einzelnen Detailfragen (z.B. Entwässerung, Beschilderung, Eingriff/Ausgleich etc.) behalte ich mir hierbei weitere Anregungen und Bedenken vor. Ergänzend hierzu weise ich bereits jetzt darauf hin, dass es sich hier um eine private Erschließungsanlage handelt und sämtliche hiermit verbundenen Bau-, Grunderwerbs- und Ablösekosten vom Vorhabenträger zu übernehmen sind.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Abs

Niederlassung Bonn · Vilmembler Straße 159 · 53127 Bonn · ☎ 0228/91840

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Straßen NRW Köln · Mindener Straße 2 · 50679 Köln · ☎ 0221/801 81 - 0
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Straßen NRW Münster · Fürstenbergstr. 15 · 48147 Münster · ☎ 0251/14 44-0
Internet: strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Verkehrsuntersuchung Hennef-Mitte

Möbelmarkt Hennef



Überprüfung Verkehrsplanung BBW
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
V01.18/2.2. Hennef (Sieg) – Möbelmarkt

Auftraggeber: .

Dezember 2010

Aufgabenstellung

Die Firma Müllerland plant, die Umnutzung des Gebäudes des Messezentrums Bonn/Rhein-Sieg im Gewerbepark Hennef-West als Möbelmarkt mit rund 34.000 qm Verkaufsfläche. Dazu ist eine Nutzungsänderung im Zuge einer B-Planänderungsverfahrens erforderlich. Da diese Umnutzung für das umliegende Straßennetz verkehrliche Konsequenzen haben wird, wurde im Auftrag der Firma Müllerland bereits ein Verkehrsgutachten durch Brilon Bondzio Weiser (BBW) erarbeitet.

Die Ingenieurgruppe IVV hat zu einem ähnlich geplanten Projekt bereits 2003 ein kurzes Gutachten verfasst, das sich mit der Ansiedlung eines Porta-Möbelmarktes auf dem Messegelände befasste. Dies geschah auf der Grundlage einer generellen Verkehrsuntersuchung für die Stadt Hennef, die in diesem Bereich verfeinert wurde.

Unsere Ingenieurgruppe wurde nun durch die Geschäftsleitung des **IVV** beauftragt auf dieser Grundlage das nun vorliegende Gutachten von BBW zu prüfen und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, die die Verkehrssituation im umliegenden Straßennetz verbessern können.

Es sollen also folgende Arbeitsschritte erfolgen:

1. Überprüfung des vorliegenden Gutachtens und der Aussagen bezüglich der prognostizierten Verkehrsmengen und Verkehrsverteilungen.
2. Überprüfung des vorliegenden Gutachtens und der Aussagen bezüglich der Leistungsfähigkeit der untersuchten Knoten.
3. Vergleich mit der IVV-Untersuchung von 2003.
4. Ermittlung von zusätzlich sinnvollen Maßnahmen, die die Verkehrssituation im Bereich Messe und **IVV** verbessern bzw. entspannen können.

BBW hat Zählungen an den Knotenpunkten B 8/Stoßdorfer Straße/ Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Josef-Dietzgen-Str./Reutherstr. durchgeführt. Hierdurch liegen Grundlagen für die Verkehrsberechnungen vor.

Das neue Verkehrsaufkommen des Möbelhauses ist nach einschlägigen Regelwerken ermittelt worden. Es wurde ein zusätzliches, neues Verkehrsaufkommen von rund 3.100 Kfz am Tag berechnet. 2003 wurde für den Porta-Markt von IVV ein Verkehrsaufkommen von 2.800 Kfz am Tag zu Grunde gelegt. Dabei ist zu beachten, dass jetzt auch für Müllerland eine höhere Verkaufsfläche zu beachten war. Insofern liegt das ermittelte Verkehrsaufkommen in einer realistischen Größenordnung.

Zum Vergleich der Verkehrsuntersuchungen wurden in Bild 4, das die Prognosewerte 2010 aus der IVV-Untersuchung von 2003 zeigt, die nun von BBW neu erhobenen Verkehrsmengen, hochgerechnet auf Kfz DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr über alle Tage des Jahres), aufgetragen. Dabei zeigt sich, dass die Prognosewerte des Verkehrsmodells durch die Zählung bestätigt werden.

Auch in der Prognose mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen des Möbelhauses (Sog. Mit-Fall) ergeben sich hohe Übereinstimmungen des Verkehrsmodells mit den von BBW angenommenen Belastungszahlen (Bild 5).

Insofern wird auch die Verteilung der Verkehrsströme der BBW-Untersuchung durch das Verkehrsmodell bestärkt.

Eine pauschale Steigerung für die Prognose von 10% ist durchaus zulässig, auch wenn eine Prognose mit Hilfe eines Verkehrsmodells mehr Einflussgrößen und Veränderungen von Verkehrsströmen betrachten kann.

Der Stellplatzbedarf von 500 Kundenparkplätzen und 110 Mitarbeiterparkplätzen wird ebenfalls als ausreichend bewertet.

BBW hat insgesamt 3 Anbindungsvarianten untersucht.

Variante A – Anbindung nur über die Josef-Dietzgen-Straße

Variante B – zusätzliche Anbindung an der B 8 (nur rechts rein)

Variante C – zusätzliche Anbindung an der B 8 (nur rechts rein/raus und links rein)

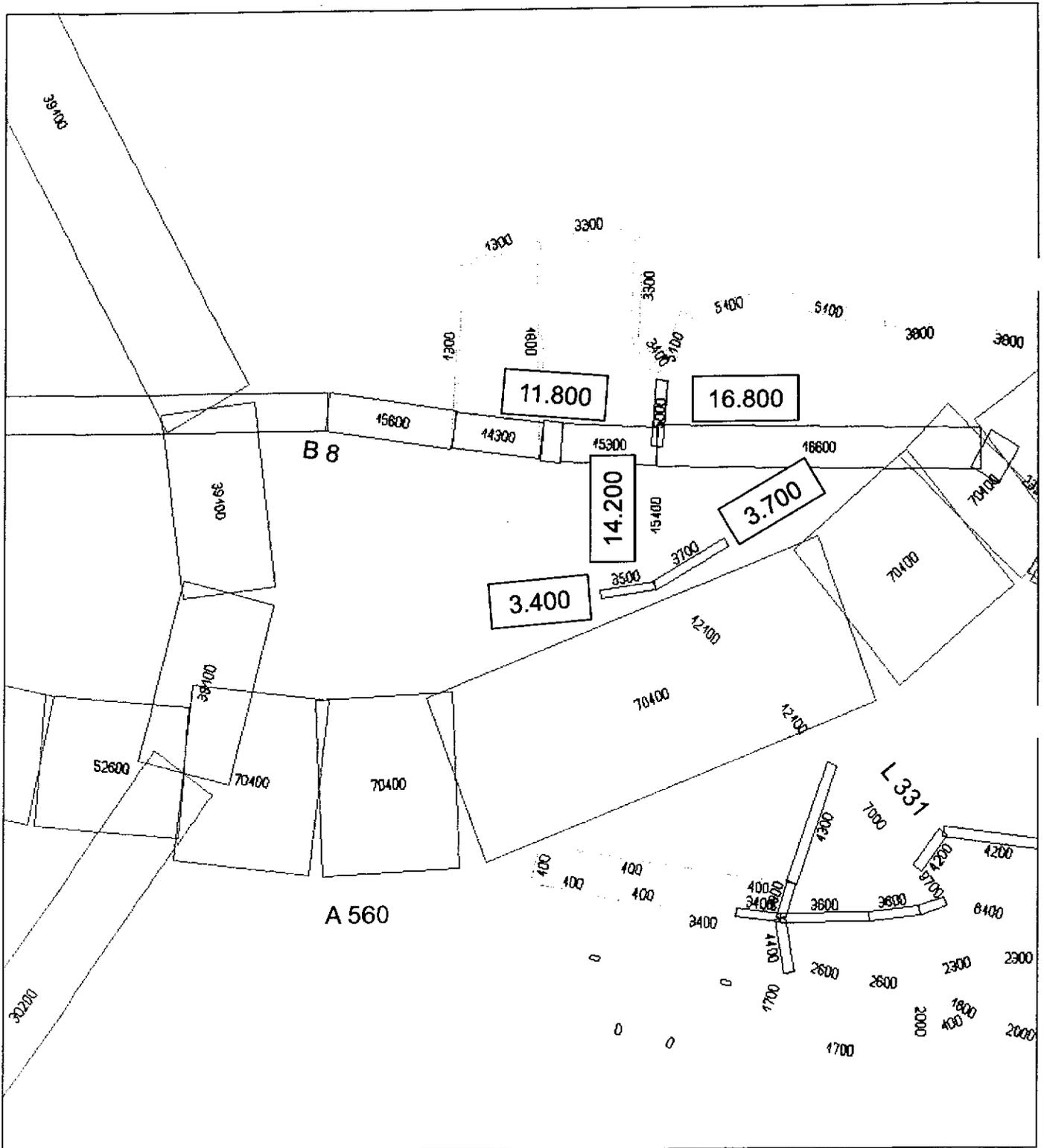
Nach BBW sind alle Varianten leistungsfähig und machbar.

Die Leistungsfähigkeit von Knoten wird durch Berechnungsverfahren nach dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (kurz HBS) ermittelt. Als Ergebnis wird die Verkehrsqualität ausgewiesen, die in 6 Stufen unterschieden wird. Dabei entspricht die Verkehrsqualität A einer sehr guten Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität B einer guten, C einer befriedigenden Verkehrsqualität. Im Allgemeinen wird eine Verkehrsqualität von D (ausreichend) als hinreichend angenommen. Verkehrsqualitäten E (mangelhaft) und F (ungenügend) sollten dringend verbessert werden.

Die hier für alle Varianten für die beiden Knoten B 8/Stoßdorfer Straße/Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Josef-Dietzgen-Str./Reutherstr. (mit einem modifizierten Signalprogramm) ermittelten Verkehrsqualitäten C und D sind daher als tolerabel zu bezeichnen.

Eine Empfehlung einer Variante wird nicht explizit ausgesprochen.

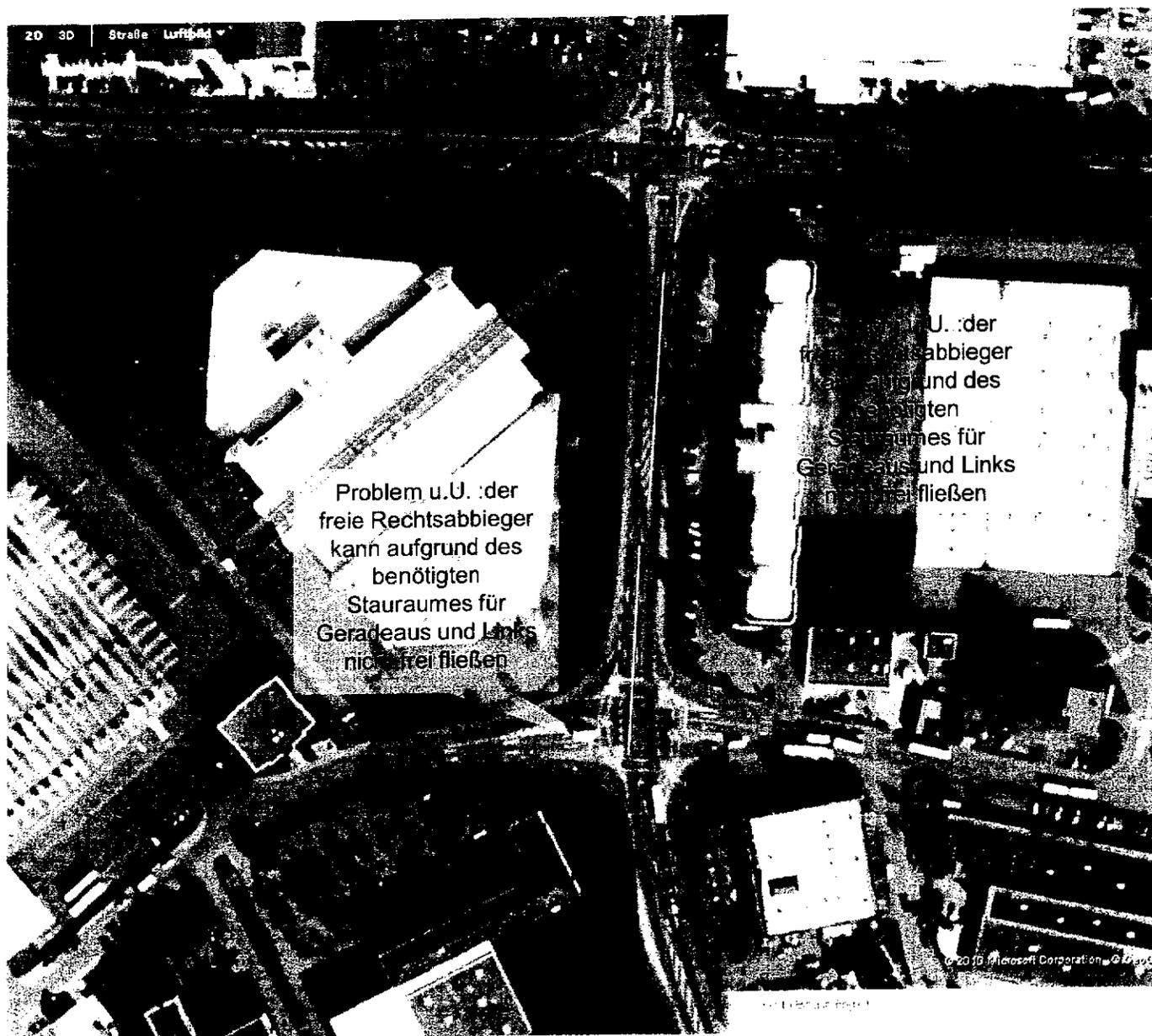
- Anbindung des Möbelhauses an J.-Dietzgen-Str. und Frankfurter Straße (rechts rein/rechts raus)



12.300 Belastungszahlen BBW auf DTV hochgerechnet

Überprüfung Leistungsfähigkeiten

Die Knotenpunkte Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße sind schon heute stark belastet. Hierbei sind insbesondere die Verkehrsströme einiger Linksabbieger mit hohen Wartezeiten behaftet. Es werden z.T. nur ausreichende oder sogar nur mangelhafte Verkehrsqualitäten erreicht.



Das allgemeine Verkehrsaufkommen wird künftig steigen und durch den Möbelmarkt wird weiteres zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt. Für die aus Richtung Hennef kommenden Kunden des Möbelmarktes ist es notwendig, an der Kreuzung Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße links in die Stoßdorfer Straße einzubiegen. Hier müssen die Verkehrsteilnehmer in der werktäglichen Spitzenstunde zukünftig im Durchschnitt ca. 65 Sekunden Wartezeit in Kauf nehmen. Es wird eine Aufstellfläche der Linksabbiegerspur von 96 m benötigt. Heute sind nur knapp 70m vorhanden, sodass durch das hohe Linksabbiegeaufkommen auch die anderen Fahrspuren behindert werden.

Das Gutachten von BBW fordert eine Verlängerung dieser Linksabbiegespur und eine Optimierung des Signalprogramms. Dies wird auch in den B-Plan übernommen. (siehe Beschlussvorlage V/2010/2130).

Kunden des Möbelmarktes aus Richtung Siegburg biegen im Zielverkehr an beiden Kreuzungen (Frankfurter Straße /Stoßdorfer Straße /Löhestraße und Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße) rechts ab, sind aber bei der Rückfahrt auf zweimaliges Linksabbiegen angewiesen. Hier ist keine gute Verkehrsqualität vorhanden.

Die wichtigste Maßnahme aus verkehrstechnischer Sicht ist daher die Anbindung des Möbelhauses an die Frankfurter Straße. Dies würde einen großen Teil des zusätzlichen Verkehrs aus den kritischen Fahrbeziehungen der hoch belasteten Kreuzungen nehmen.

Hier ist insbesondere der Linksabbieger aus Richtung Hennef zu nennen, der an der Kreuzung Frankfurter Straße (L 333)/Stoßdorfer Straße (L 331) /Löhestraße dann als Geradeausfahrer nicht mehr die Linksabbiegespur belasten würde und mit guter Verkehrsqualität am nächsten Knoten zum Parkplatz des Möbelmarktes einbiegen könnte.

Bei der Rückreise dieser Verkehrsbeziehung wird der Linksabbieger aus der Josef-Dietzgen-Straße entlastet, der ansonsten mit einer mittleren Wartezeit von knapp 40 Sekunden und einer benötigten Aufstellfläche von 48 Metern schon beinahe die Zufahrt des Möbelmarktes in der Josef-Dietzgen-Straße zu staut. Hier würde also auch eine Verbesserung der Verkehrssituation durch die Anbindung des Möbelmarktes an die Frankfurter Straße erreicht.

Eine Entlastung des Abschnittes der Stoßdorfer Straße könnte durch die Anbindung an die Frankfurter Straße und die damit verbundene Herausnahme auch des Zielverkehrs aus Richtung Siegburg erreicht werden. Da wir, wie oben erwähnt, nur eine sehr kurze Rechtsabbiegespur aus der Stoßdorfer Straße in die Josef-Dietzgen-Straße haben, würde es der Verkehrssituation sehr gut bekommen, wenn der Verkehr aus Richtung Siegburg bereits an der Frankfurter Straße auf das Gelände des Möbelmarktes einfahren könnte.

In den Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte werden die sogenannten "freien Rechtsabbieger", also die Rechtsabbieger, die ohne Signalsteuerung nur unter Beachtung der Vorfahrtsregel die Kreuzung passieren können, nicht betrachtet. Dies ist in den Berechnungen gemäß HBS nicht berücksichtigt. Eine detaillierte Betrachtung ist daher erforderlich.

Diese Rechtsabbieger können oft nicht flüssig fahren, da sie durch den langen Rückstau des Geradeausverkehrs bzw. des Linksabbiegers noch nicht ihre Abbiegespur erreichen können. Dies ist unter anderem auch bei der Einfahrt von Norden kommend in die Josef-Dietzgen-Straße der Fall. Hier wird durch den Geradeausverkehr eine mittlere Staulänge von 66 Metern erzeugt. Die separate Rechtsabbiegespur beginnt aber erst 30 Meter vor der Ampel, sodass auch hier kein flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet ist.

Eine Koordinierung der Signalanlagen hilft insofern nicht, als die Zuläufe in die Stoßdorfer Straße vom nördlichen Knoten nicht aus sämtlichen Richtungen koordiniert werden können. Aus dem freien Rechtsabbieger aus der Frankfurter Straße in Richtung Knoten Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße ist ein zufälliger, nicht gepulster und damit nicht koordinierter Verkehrsstrom zu erwarten. Auch können die Verkehrsströme aus der Löhestraße und der Frankfurter Straße aus Richtung Hennef nicht beide mit der südlichen Kreuzung Stoßdorfer Straße/Reutherstraße/Josef-Dietzgen-Straße koordiniert werden. Zudem wird in der Abwägung nur der Stauraum für den Geradeausstrom berücksichtigt. Schwerwiegender ist die Rückstaulänge des Linksabbiegestroms, der eine durchschnittliche Aufstellfläche für K3 von 54m benötigt.

Die Grünzeiten am Knoten Frankfurter Straße/Stoßdorfer Straße/Löhestraße sind knapp bemessen. Je geringer die Grünzeiten sind, umso geringer ist auch der Verbesserungseffekt, der durch eine Koordinierung zu erreichen ist. Insofern sind die oben erwähnten Probleme weiterhin zu befürchten.

Eine ähnliche Situation ist auch für die rechtsabbiegenden Fahrzeuge an dem Knoten Frankfurter Straße /Stoßdorfer Straße /Löhestraße von der Stoßdorfer Straße in Richtung Hennef fahrend gegeben. Auch hier ist die Rechtsabbiegespur zu kurz, um diesen Verkehr flüssig abfließen zu lassen.

Ein Nachweis der ungestörten Verkehrssituation ist offensichtlich unter den Bedingungen nach HBS und fehlender Berücksichtigung einer Koordinierung nicht zu leisten. Insofern wäre eine Mikrosimulation der Verkehrsabläufe zu fordern, die genau diese Aspekte berücksichtigt und in der nachzuweisen wäre, dass sich durch die alleinige Anbindung des Möbelmarktes an die Josef-Dietzgen-Straße keine Verschlechterung der Verkehrssituation ergibt bzw. die Abläufe auch der „freien Rechtsabbieger“ nicht problematisch sind.

Um die Verkehrssituation auch für die Fahrbeziehungen zu entschärfen, die durch die Anbindung des Möbelmarktes an die Frankfurter Straße nicht herausgenommen werden können, ist eine Verlängerung der beiden Rechtsabbiegespuren (Richtung Süden in die Josef-Dietzgen-Straße, Richtung Norden in die Frankfurter Straße) auf der Stoßdorfer Straße zu fordern. Dies könnte durch Veränderung der Markierungen (Verringerung der Spurbreiten) und geringfügige Eingriffe in die Seitenbereiche erreicht werden.

Durch eine Anbindung des Geländes des Möbelmarktes an die Frankfurter Straße würde ein Teil des Zielverkehrs des Möbelhauses gar nicht erst an den Parkplätzen des [redacted] vorbei kommen und diese womöglich begehrt finden. Auch durch eine Verbesserung des Rechtsabbiegers von der Stoßdorfer Straße in die Josef-Dietzgen-Straße könnte die Situation insofern verbessert werden, als der Zielverkehr flüssig auf das Gelände des Möbelmarktes gelangen könnte. Da die geplanten Parkplätze in der Regel sicher ausreichen, sollten dann Parkwünsche auf dem Parkplatz des [redacted] nur noch in geringem Maße auftreten.

Maßnahmenempfehlung

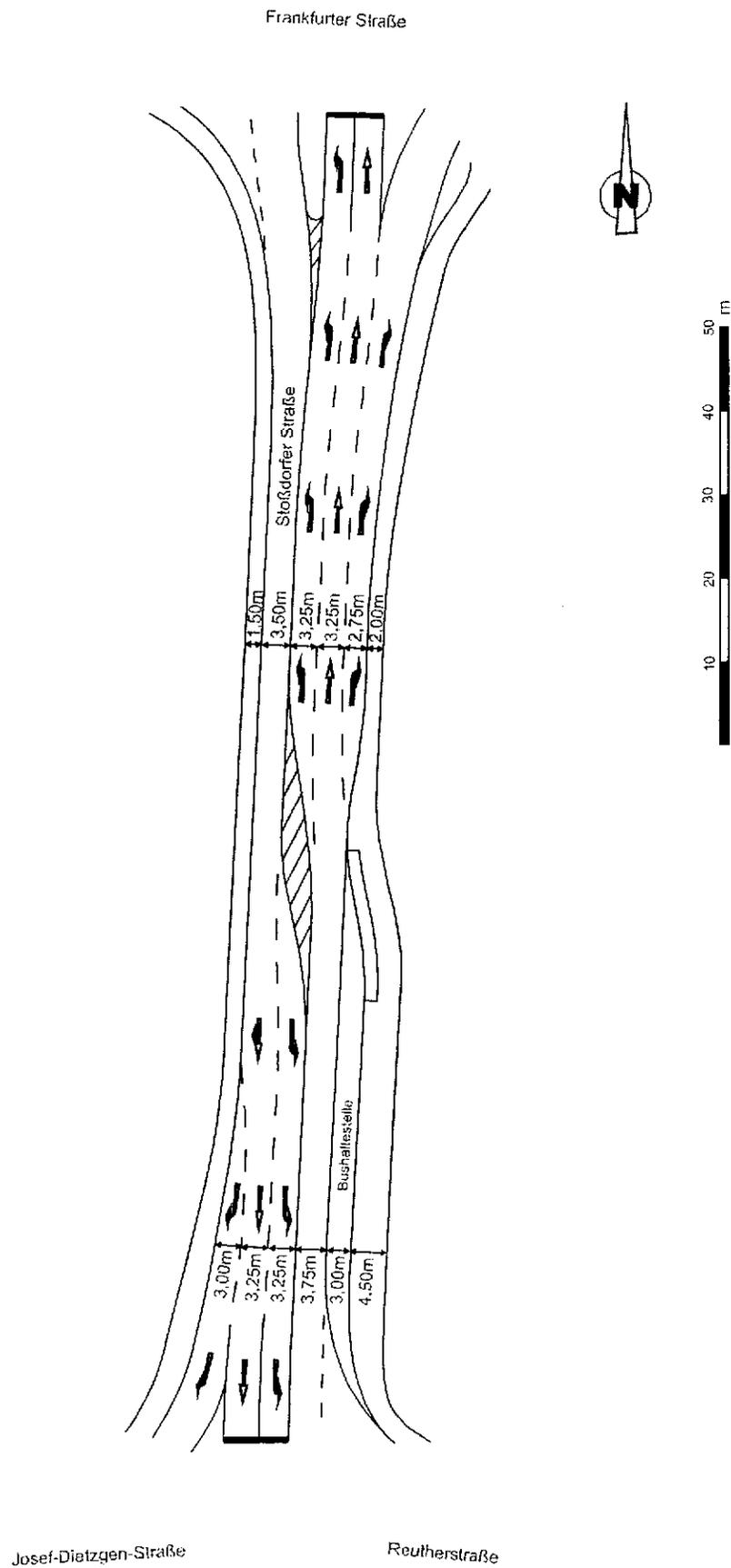
Eine zusätzliche, möglichst umfassende Anbindung des neuen Komplexes an die Frankfurter Straße wird unbedingt empfohlen. (Gem. Planfall C BBW). Die in unmittelbarer Nähe liegende Zufahrt zum BAHR-Baumarkt kann in diesem Zusammenhang als gutes Beispiel angeführt werden. Hier sollten möglichst kurzfristig Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW bezüglich einer solchen Lösung geführt werden.

Eine zusätzliche Anbindung an die Frankfurter Straße entlastet die Knotenpunkte und den Streckenabschnitt der Stoßdorfer Straße. Gleichzeitig wird sich auch die Ein- und Ausfahrtssituation des Möbelmarktes entspannen und die Kundenzufriedenheit aufgrund der guten Erreichbarkeit weiter erhöhen.

Wie schon in Bild 6 angemerkt, können die sehr kurzen Rechtsabbiegespuren (es kann erst rund 40m vor dem Knoten in die Abbiegespur des "freien Rechtsabbiegers" eingefahren werden) zu Problemen führen. Eine neue Spuraufteilung der Stoßdorfer Straße zwischen Frankfurter Straße und Josef-Dietzgen-Straße könnte helfen, dieses Nadelöhr aufzulösen und zu einem erheblich besseren Verkehrsablauf in diesem Bereich beitragen. Bild 8 zeigt eine solche Lösung im nördlichen Bereich.

Hierzu sind im Wesentlichen Ummarkierungsarbeiten und eine geringfügige Verringerung der Gehwegbreite notwendig. Ein Eingriff in vorhandene Grundstücke außerhalb des Straßenraumes ist nicht nötig. Die vorhandenen Spurbreiten sind reichlich bemessen, wenn die Aufstellspuren in der angegebenen Breite markiert werden, kann die Rechtsabbiegespur auf die selbe Länge wie die Linksabbiege- bzw. Geradeausspur gebracht werden, sodass ein dauerhaftes Abfließen des rechtsabbiegenden Verkehrs gewährleistet werden kann.

Maßnahmenvorschlag neue Spuraufteilung Stoßdorfer Str.



Maßnahmenempfehlung

Auch für den "freien Rechtsabbieger" aus der Stoßdorfer Straße in die Josef-Dietzgen-Straße bleibt nur wenig eigene Spurlänge. In Zeiten eines hohen Andrangs bei der Zufahrt zum Möbelhaus, könnte eine Verlängerung der Rechtsabbiegespur deutlich zur Verbesserung des Verkehrsablaufes beitragen.

Bild 10 zeigt zusätzlich auch für den südlichen Bereich der Stoßdorfer Straße eine solche Lösung.

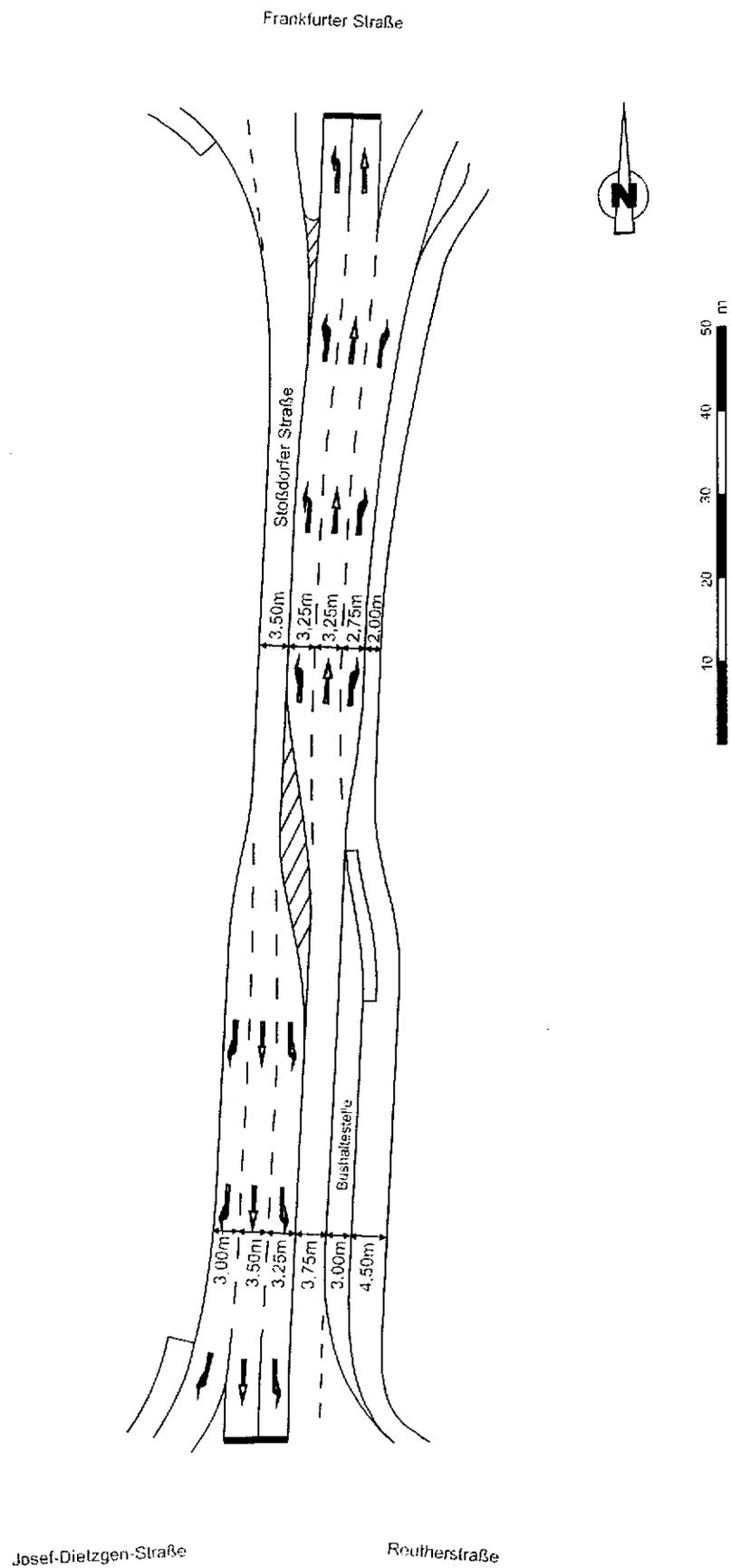
Hierfür sind etwas umfangreichere Arbeiten notwendig. Ein Inanspruchnahme des "Gehweges" auf der westlichen Seite der Stoßdorfer Straße wäre erforderlich. Dieser Streifen wird heute zu Flohmarktzeiten als Parkstreifen für die Ausstellerfahrzeuge genutzt, kann also wahrscheinlich ohne größere grundlegende Arbeiten umgenutzt werden. Diese Umgestaltung könnte dann auch zu Sonderanlässen (Verkaufsaktionen, Weihnachtsgeschäft etc.) helfen, den Verkehrsablauf (hier insbesondere den Zufluss zum Möbelmarkt) im Fluss zu halten.

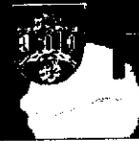
Konsequenterweise sollte dann der Rad- und Gehweg von der Stoßdorfer Straße verlegt werden. (siehe BBW)

Insgesamt kann durch die aufgezeigten Maßnahmen (Anbindung an die Frankfurter Straße mit möglichst vielen Verkehrsbeziehungen gemäß Variante C BBW, Verlängerung der beiden Rechtsabbiegespuren in der Stoßdorfer Straße) eine Entzerrung der Verkehrsströme und damit eine Entspannung der Verkehrssituation erreicht werden. Dies würde auch zu einer entspannten Parksituation führen.

Eine gute und auffällige Beschilderung der Einfahrten zum Möbelmarkt wäre der Verkehrssituation ebenfalls sehr dienlich.

Maßnahmenvorschlag neue Spuraufteilung Stoßdorfer Str.





Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel: +49(241) 94 69 1-22

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22

52066 Aachen

SCW@IVV-Aachen.de

www.IVV-Aachen.de

Kontakt:

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz

EINGANG

- 7 Feb. 2011

KDU Krist Deller & Partner, Clemensstr. 25-30, 56068 Koblenz

per Fax vorab: 02242/888-7386
Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

B2

Koblenz, den 4. Februar 2011
Unser Zeichen: 292/10 – k/jb
Ansprechpartner: Dr. Matthias Krist
Sekretariat: Frau Maslennikow
Telefon DW: 0261 - 133 99 -36

3.11.10 09:02-11

**Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18-2.2 Hennef (Sieg) -
Möbelmarkt der C & S Besitz-GmbH, Görgeshausen;
hier: Bedenken und Anregungen gegen die Planung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen hiermit nochmals förmlich an, dass uns I
(), in ihrer Eigenschaft als Eigentümerin
des Grundstücks Gemarkung Geistingen, ()
() mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen
Interessen beauftragt hat. Unsere ordnungsgemäße Bevollmächtigung ist
anwaitlich versichert. Wenn dort Bedarf besteht, reichen wir gerne eine
schriftliche Vollmachtsurkunde nach.

Im Rahmen der jetzigen Offenlage der im Betreff genannten Planung erhe-
ben wir für unsere Mandantin die nachstehenden Anregungen und Beden-
ken und stellen dringend anheim, diese zu berücksichtigen:

1.

Wiederholt werden und aufrechterhalten bleiben die bisher von unserer
Mandantin sowohl in diesem Bebauungsplanverfahren wie auch im Verfah-
ren der 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef vorge-

Koblenz

KDU Krist Deller & Partner
Clemensstr. 25-30
56068 Koblenz
Telefon 0261 133 99 36
Telefax 0261 133 99 36

koblenz@kdu.de
www.kdu.de

Dr. iur. Matthias Krist
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
BAfA - Immobilienrecht

Dr. iur. Frank Deller
Fachanwalt für Bau-
und Architektenrecht

Dr. iur. Edith Cannivé-Dreier
Rechtsanwältin

Kaspar-Ulrich Weher
Fachanwalt für Bau-
und Architektenrecht

Dirk Martin Kutzscher
Rechtsanwalt

Dr. iur. Anja Keikmann
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Carsten Gaber
Rechtsanwalt

Wiesbaden

Gustav-Stresemann-Ring 1
Delta-Haus
65189 Wiesbaden
Telefon 06 11 977 74 415
Telefax 06 11 977 74 150

wiesbaden@kdu.de
www.kdu.de

Dr. iur. Matthias Krist
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
BAfA - Immobilienrecht

Dirk Martin Kutzscher
Rechtsanwalt

Rechtsanwältin Edith Cannivé-Dreier
Koblenz

Dr. iur. Frank Deller
Koblenz

tragenen Anregungen und Bedenken, namentlich aus den schriftlichen und elektronischen Eingaben vom 07.09., 20.09., 28.09., 22.09., 22.10., 28.10., 13.12. und 15.12.2010. Soweit von Seiten des Planungsträgers diese Anregungen und Bedenken bisher gewürdigt, aber allesamt zurückgewiesen worden sind, begegnet dies erheblichen rechtlichen Bedenken im Hinblick auf eine sach- und fachgerechte Abwägung der hier betroffenen Interessen unserer Mandantin. Darauf wurde bereits von Seiten unserer Mandantin in der bisherigen Korrespondenz, auch unter Heranziehung einschlägiger Rechtsprechung, hingewiesen.

2.

Ergänzend dazu sind gegen die aktuelle Entwurfsfassung der Planung folgende weiteren Bedenken und Anregungen vorzubringen:

a)

Nach der derzeitigen Planung wird die Zu- und Abfahrt zum künftigen Möbelmarkt, obschon ausreichend andere Gestaltungsmöglichkeiten auf der Hand liegen, in einer Art und Weise situiert, dass diese unmittelbar an den vorhandenen Bestand unserer Mandantin angrenzt. Unabhängig von der damit geschaffenen, rücksichtslosen Lärm- und Immissionssituation (dazu sogleich) erweist sich gerade in dieser Hinsicht der Plan nicht als einen Beitrag zur Konfliktbewältigung, sondern als ein solcher zur Schaffung neuer, bisher nicht vorhandener Streitpotentiale und Konflikte. Wir sind uns gewiss, im Einklang mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung, darüber einig, dass Bebauungspläne bestehende und auch konkret absehbare, künftige Konflikte lösen sollen und müssen, nicht aber solche erstmals hervorrufen dürfen. Es ist auch nicht damit getan, in dieser Situation, wie bisher geschehen, zu argumentieren, dass die Lösung der Erschließungsproblematik im künftigen Konfliktbereich den etwaigen zivilrechtlichen Regelungen überlassen werden möge. Die Planung hat zu würdigen, dass das Vorhaben und die Nutzung unserer Mandantin bereits vorhanden ist. Darauf muss in angemessener Weise Rücksicht genommen werden, zumal durch bekannte Dienstbarkeiten und Baulasteintragungen die Erschließungs- und Stellplatzsituation zu Gunsten unserer Mandantin konkret umschrieben und gesichert ist. Der aktuelle Bebauungsplan legt es nun darauf an, diese bisherige Situation mindestens zu verkomplizieren, wenn nicht sogar gegensätzliche rechtliche Maßstäbe zu setzen. Es steht außer Frage, dass dies der von der Eigentümerin nicht hingenommen werden wird.

b)

Das gilt umso mehr, als sich eine andere, die beschriebene Konfliktsituation gänzlich vermeidende Erschließungsvariante geradezu aufdrängt. Betrachtet man die aktuelle Planung, so existiert etwas weiter westlich der jetzt vorgesehenen Zu- und Einfahrt zu den Parkplätzen des Möbelmarktes eine Zufahrt zum „Hinterliegergrundstück“ der Firma Wenco. Östlich wie westlich an diese Zufahrt grenzen nach der Planung Stellplätze an. Würde man folglich in diesem räumlichen Bereich auch die Ein- und Ausfahrt für die künftigen mehreren 100 Stellplätze des Planprojektes situieren, so würden dadurch zum einen die beschriebenen Erschließungskonflikte mit unserer Mandantin gänzlich vermieden und zum anderen wäre auch die Lärm- und Immissionssituation im Vergleich zu den dazu neu geschaffenen Konflikten erheblich abgemildert. Denn in der unmittelbaren Nachbarschaft zu einer solchen Zu- und Einfahrt im Bereich der heutigen Zufahrt Wenco gibt es keine schützenswerte Nutzung, so dass sich auch insoweit die jetzige Planung als glatter Fehlgriff erweist.

c)

Die immissionsschutzrechtlichen Belange sind bisher durch vorhandene Gutachten weder fachlich korrekt noch inhaltlich abschließend gewürdigt. Nur deshalb kommt das bestehende Gutachten zu dem Ergebnis, dass am Objekt unserer Mandantin durch den Ziel- und Quellverkehr der neuen Gewerbeansiedlung die zulässigen Grenzwerte gerade noch so eingehalten würden. Es liegt auf der Hand, dass die Eigentümerin ein „Schönrechnen“ der Situation nicht dulden und gerichtlich hinterfragen wird. Dass die Begutachtung mindestens einen erheblichen Mangel aufweist, hat unsere Mandantin bereits geltend gemacht (vgl. elektronische Nachricht vom 15.12.2010, gerichtet an Herrn Schüßler). Darauf wird verwiesen. Hinzu tritt, dass bei der Betrachtung der unserer Mandantin drohenden Lärmbelästigungen durch den Ziel- und Quellverkehr der unmittelbar ihrem Objekt vorgelagerten, mehreren 100 Stellplätze die allgemein anerkannten Vorgaben der sog. Parkplatzlärmstudie offensichtlich nicht berücksichtigt worden sind. Das erschließt sich schon daraus, dass im Rahmen der Planbegründung, Anlage zur Beschlussvorlage vom 22.09.2010, Seite 4, von dem Umfang einer Verkehrserschließung der äußeren Erschließung ausgegangen wird, die weitab jeder realistischen Annahme liegt. Nach Ziff. 5.4. der genannten Parkplatzlärmstudie ist vorliegend unter Berücksichtigung der geplanten Sortimente des Möbelmarktes von einer durchschnittlichen Bewegungshäufigkeit tagsüber von 0,30 Bewegungen je m² Nettoverkaufsfläche und Stunde auszugehen. Daraus errechnen sich rund 855 Fahrzeugbewegungen in der Stunde, und bei einer unterstellten Öffnungszeit von 09:00 Uhr bis (nur) 18:00 Uhr ein Tagesbewegungsaufkommen von rund 7.695 Fahrzeugen. Selbst wenn man mit dem hier eingeholten

Verkehrsgutachten etwas trickreich von einem Besetzungsgrad der Fahrzeuge mit zwei Personen ausgeht, resultiert selbst aus dieser (fachlich unzulässigen) Betrachtungsweise noch ein tägliches Fahrzeugbewegungsaufkommen von etwa 3.900 Fahrzeugen. Das Verkehrsgutachten setzt hingegen ein solches von 1.454 Pkw/Tag an.

Im Grunde genommen erübrigen sich vor diesem Hintergrund alle weiteren Erläuterungen. Dieses Gutachten ist in einem Umfang defizitär, dass es nicht ansatzweise als Grundlage der hier angestellten Belastungserwägungen für den Verkehrslärm in Bezug auf das Objekt unserer Mandantin herangezogen werden kann. Bei der Unterstellung einer halbwegs realistischen Verkehrsaufkommens hat unsere Mandantin, zumal die Zu- und Abfahrt zum neuen Möbelmarkt an der denkbar nachbarempfindlichsten Stelle situiert werden soll, mit Belästigungen zu rechnen, die deutlich über den Grenzwerten liegen. Auch das kann nicht hingenommen werden.

d)

Schließlich ergibt sich aus den bisherigen Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden wie auch aus denjenigen der engeren und weiteren kommunalen Nachbarschaft, dass infolge der Ansiedlung des Möbelmarktes dort mit ganz erheblichen Kaufkraftabflüssen zu rechnen ist, die nahezu durchgängig über 10 % liegen. Nach § 2 Abs. 2 BauBG sind die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden aufeinander abzustimmen. Dabei können sich Gemeinden auf die ihnen durch Ziele der Raumordnung zugewiesenen Funktionen sowie auf negative Auswirkungen auf ihre zentralen Versorgungsbereiche berufen. Zentrale Versorgungsbereiche sind räumlich abgrenzbare Bereiche einer Gemeinde, denen aufgrund vorhandener Einzelhandelsnutzungen eine Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus zukommt. Sie können sich sowohl aus planerischen Festlegungen als auch aus den tatsächlichen Verhältnissen ergeben (OVG RLP, Urt. v. 06.05.2009 – 1 C 10970/08.OVG). Dem gegenüber sind großflächige Einzelhandelsbetriebe nach § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BauNVO solche, die nach Art, Lage und Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebaulichen Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentliche Auswirkungen haben können. Weist eine Gemeinde ein solches Sondergebiet aus, so muss sie diese Planung nach 2 Abs. 2 BauBG mit den Nachbargemeinden detailliert abstimmen, wobei Abstimmung in diesem Sinne nicht die bloße Information oder die Abhaltung von gemeinsamen Sitzungen meint, sondern die materielle und substantielle Berücksichtigung der kommunalen nachbarlichen Interessen (OVG RLP, a.a.O.; ThürOVG, Urt. v. 20.12.2004 – 1 N 1096/03; OVG NRW, Urt. v. 22.06.1998 NVWZ 1999, 79).

Das interkommunale Abstimmungsgebot ist dann verletzt, wenn die konkrete Planung unmittelbarer Auswirkungen gewichtiger Art auf das benachbarte Gemeindegebiet entfaltet und diese gewichtigen Belange nicht im Wege der Abwägung überwunden werden können. Als gewichtige Belange in diesem Sinne gelten insbesondere möglich Kaufkraftabflüsse aus benachbarten Gemeindegebieten oberhalb der Erheblichkeitsschwelle. Diese Erheblichkeitsschwelle ist angesichts der dargestellten planungsrechtlichen Systematik nicht als fester Kennwert ausgestaltet, sondern muss im Einzelfall in Abhängigkeit von den konkreten Umständen gewissenhaft geprüft und dann abwägungsfehlerfrei festgelegt werden.

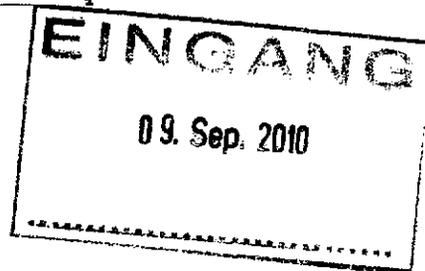
Aus den zahlreichen nachbarkommunalen Bedenken, die vorliegend eingegangen sind, ergibt sich überwiegend, dass mit einem Kaufpreisabfluss aus Nachbargemeinden jenseits einer 10%-Grenze zu rechnen ist (vgl. dazu z.B. die Beschlussvorlage Nr. V/2010-2130 v. 02.12.2010 und die dort zusammengetragenen Bedenken der Nachbargemeinden). Die Stadt Bad Honnef etwa macht einen Kaufkraftabfluss von 13 bis etwa 18 % geltend, die Stadt Königswinter ein solches von rund 12 %, die Stadt Bonn für den Stadtbezirk Bonn-Beul etwa 8 %.

Beeinträchtigungen in dieser Größenordnung bedeuten regelmäßig einen Verstoß gegen § 2 Abs. 2 BauGB, oftmals auch einen solchen gegen § 1 Abs. 4 BauGB. In soweit begegnet die Planung ganz erheblichen Rechtmäßigkeitsbedenken; sie ist auch diesbezüglich einer gerichtlichen Kontrolle zu unterziehen.



Dr. Matthias Krist
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Stadt Hennef
Herrn Bürgermeister
Klaus Pipke
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef



B₂

Siegburg, 07.09.2010

Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im Messegebäude *bl 1 110 15.03.10*

Sehr geehrter Herr Pipke,
Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Familie ist Eigentümer der Immobilie im Gewerbegebiet Hennef-West. Wie wir aus der Presse erfahren haben, soll im Messegebäude ein Möbelzentrum durch das Familienunternehmen Müllerland GmbH eingerichtet werden.

Wir begrüßen diese Entwicklung, da so aus einem eher unansehnlichen Gebäude etwas Sinnvolles entwachsen kann.

Da zur Umsetzung des Vorhabens auch der Flächennutzungsplan geändert und der Bebauungsplan angepasst werden muss, wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie uns hierzu für uns relevante Informationen zukommen lassen würden. Dies vereinfacht die Kommunikation miteinander.

Abschließend möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass wir über verschiedene Wege und Parkflächen Nutzungsrechte auf dem Grundstück des ehemaligen Besitzers, Möbel Tacke, direkt hinter unserem Grundstück verfügen, die für uns von großer Bedeutung sind.

Wir bedanken uns bereits im Voraus für Ihre Informationen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Herrn Norbert Schüßler
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

B₂

Hennef, 28.09.2010

Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im ehem. Messegebäude
hier: Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP)

Sehr geehrter Herr Schüßler,
Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchte ich mich herzlich dafür bedanken, dass Sie mir im Vorfeld zur Sitzung des Planungsausschusses am 05.10.2010 die o. g. Unterlagen zur Verfügung gestellt haben.

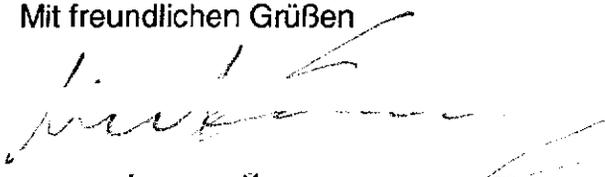
In Ihrem Vorentwurf zur Änderung des Flächennutzungsplanes vom 23.09.2010 ist auf Seite 5 unter Punkt 7, Erschließung, festgehalten, dass es auch möglich sein wird, das Möbelhaus über die Fahrgassen der geplanten westlich benachbarten Pkw-Stellplatzanlage zu erreichen. Aus dem beigefügten Vorhaben- und Erschließungsplan ergibt sich hierzu Näheres. Aus diesem Plan ist ersichtlich, dass die uns durch Baulast gesicherte Fahr- und Parkfläche vollkommen überplant wurde. Gleichzeitig ist zu erkennen, dass unsere im Grundbuch eingetragenen Wegerechte an den Grundstücken Flur 45 Nr. 95 und Flur 45 Nr. 147 bei der Planung unberücksichtigt geblieben sind.

Ich erlaube mir darauf hinzuweisen, dass die im Westen des Flächennutzungsplangebietes geplante Pkw-Stellplatzanlage so nicht zu realisieren sein wird. Sollte dieses Einfluss auf den aktuell behandelten Entwurf des Flächennutzungsplanes haben, bitte ich Sie, dies in der Sitzung am 05.10.2010 zu berücksichtigen.

Auch wenn der aktuelle Vorhaben- und Erschließungsplan nach Ihren Ausführungen nur eine erste Momentaufnahme sei, erlaube ich mir dennoch den Hinweis, dass dieser in Bezug auf die Stellplatzanlage, falls diese überhaupt möglich werden sollte, umfassend geändert werden muss, damit unsere Belange Berücksichtigung finden.

Wir dürfen gleichzeitig unsere Verwunderung zum Ausdruck bringen, dass sich der Investor bis heute nicht mit uns diesbezüglich in Verbindung gesetzt hat.

Mit freundlichen Grüßen



Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

Hennef, 22.10.2010

Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im ehem. Messegebäude

hier: 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg)-Möbelmarkt
Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 Hennef (Sieg)-Möbelmarkt

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit kommen wir zurück auf die nunmehr öffentlich gemachte Änderung des 42. Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg)-Möbelmarkt und den nunmehr offengelegten Vorhaben bezogenen Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 Hennef (Sieg)-Möbelmarkt und verweisen zunächst grundsätzlich auf unsere Schreiben vom 07.09.2010 und 20.09.2010 in dieser Sache.

Zunächst möchten wir nochmals darlegen, dass ich, [Name], wohnhaft in 53773 Hennef ist. Als Ehemann bin ich, [Name] von meiner [Name] bevollmächtigt, in ihrem Namen zur o. g. Thematik vorzutragen. Falls Ihrerseits die Vorlage einer entsprechenden Vollmacht gewünscht wird, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis.

In Ergänzung zu dem bisher geführten Schriftverkehr, wurde am Montag, dem 18.10.2010, um 10:00 Uhr im Amt für Stadtplanung und -entwicklung ein Gespräch in der o. g. Sache geführt. Hier wurde unsererseits nochmals vorgetragen, dass auf dem Flurstück 45 Nr. 147 eine Baulast zu Gunsten des [Name] in 53773 Hennef eingetragen ist. Hierbei handelt es sich um 27 Pkw-Stellplätze und eine zugehörige Fahrgassenfläche sowie Zufahrtsfläche. Des Weiteren haben wir vorgetragen, dass zu Gunsten des Gebäudes [Name] ein Wegerecht an dem Grundstück Flur 45 Nr. 95 und an dem Grundstück Flur 45 Nr. 147 eingetragen ist. Details zur Bedeutung dieser Wegerechte haben wir in der Besprechung vom 18.10.2010 in Ihrem Hause vorgetragen. Gleiches gilt sinngemäß für die zuvor genannten Baulasten.

Der in das Verfahren eingeführte Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) lässt diese, unsere Rechte, vollkommen unberücksichtigt. Wir erklären hiermit nochmals, dass die vorgestellte Lösung nicht im Einklang mit unseren Rechten steht und wir somit gegen die vorgestellte Lösung im Bereich der Grundstücke Flur 45 Nr. 95 und Flur 45 Nr. 147 Widerspruch einlegen. Ansonsten verweisen wir zur Vermeidung von Wiederholungen auf die unsererseits in dieser Sache vorgelegten Schreiben.

...

Darüber hinaus erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass die im Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehene Lösung zu einer deutlichen Erhöhung des Individual Pkw-Verkehrs um unser Gebäude herum führen wird. Wir bitten Sie hierzu um eine Aussage zu den entsprechenden schalltechnischen Wirkungen, die durch die aktuelle Planung zusätzlich auftreten werden. Des Weiteren zeigt der Vorhaben- und Erschließungsplan auf, dass auf dem Grundstück Flur 45 Nr. 147 die bestehenden Hallen abgerissen werden sollen. Hier weisen wir bereits im Vorfeld darauf hin, dass dies zum einen so zu erfolgen hat, dass unsere Wegrechte auf dem vorgenannten Grundstück nicht beeinträchtigt werden. Gleichzeitig hat der Abbruch so zu erfolgen, dass durch die dabei entstehenden Lärmemissionen keine störenden Belastungen für die im Bürogebäude arbeitenden Mitarbeiter entstehen. Eine Begrenzung der Lärmemissionen auf 65 dBA am Tag ist hierbei anzustreben. Gleiches gilt sinngemäß für evtl. notwendige Arbeiten am Umbau des ehem. Messegebäudes. In Bezug auf die Staubemissionen beim Abbruch der derzeitigen Hallen ist das Abbruchverfahren so zu wählen, dass keine Staubemissionen zu erwarten sind.

Wir bitten Sie, die vorgenannten Themenbereiche in den o. g. Verfahren zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sind wir, wie bereits in der am 18.10.2010 vorgetragen, zu konstruktiven Gesprächen bereit, erwarten hierzu aber die persönliche Ansprache einer verantwortlichen Person des Vorhabenträgers.

Mit der Bitte um Zusendung einer Eingangsbestätigung dieses Schreibens verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Müller', is written over a horizontal line. The signature is cursive and somewhat stylized.

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

611 110 02.11.10

B2

Hennef, 28.10.2010

Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im ehem. Messegebäude

hier: 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg)-Möbelmarkt
Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 Hennef (Sieg)-Möbelmarkt

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezug nehmend auf den bisher mit Ihnen geführten Schriftverkehr und im Hinblick auf die am 29.10.2010 endende Offenlegung der o. g. 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg)-Möbelmarkt, Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 Hennef (Sieg)-Möbelmarkt teilen wir Ihnen folgendes mit:

Die bisherige planerische Ignoranz gegenüber den genannten Belangen ist, wie eine zwischenzeitlich eingeholte fachanwaltliche Beratung ergeben hat, wegen Verstoßes gegen § 1 Abs. 7 BauGB und das dort niedergelegte Abwägungsgebot höchst angreifbar. In Rechtsprechung und Literatur ist seit Jahrzehnten anerkannt, dass im Verfahren der Bauleitplanung (1.) öffentliche und private Belange sorgsam zusammen zu stellen und (2.) gegeneinander sinnvoll abzuwägen sind. Demzufolge ist es schon defizitär, wenn bisher die von uns geltend gemachten, ersichtlichen Belange nicht einmal Eingang in die Planungsunterlagen gefunden haben. Da nun diese Gesichtspunkte mündlich wie schriftlich geltend gemacht sind, werden Sie sich damit befassen müssen. Diese Befassung hat dem außerdem anerkannten Grundsatz Rechnung zu tragen, dass erkannte Konflikte durch Planung bewältigt werden müssen; es gilt das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung (vgl. dazu weiterführend Krautzberger in: Battis/Krautzberger/Löhr, Kommentar zum BauGB, 10.A., § 1 Rn. 115 m. w. N.). Das hat zur Folge, dass die von uns aufgezeigten Interessen und Belange in den konkreten Planungsverfahren einer Lösung und Beachtung zuzuführen sind. Es ist nicht zulässig, die Problemlösung auf spätere Baugenehmigungsverfahren zu verschieben, zumal jegliche Baugenehmigung unbeschadet der privaten Rechte Dritter ergeht (§ 75 Abs. 3 S. 1 BauONRW), und es ist auch nicht statthaft, die privaten Belange einer Bewältigung durch die betroffenen privaten Rechtsträger zu überlassen. Wir stellen dringend anheim, diese Grundsätze zu beachten; deren Missachtung werden wir, was verständlich sein dürfte, nicht hinnehmen.

Mit der Bitte um Zusendung einer Eingangsbestätigung dieses Schreibens verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen



Schuessler, Norbert

Von: Schuessler, Norbert
Gesendet: Montag, 13. Dezember 2010 09:06
An: 'Sekretariat - I'
Cc: Wittmer, Gertraud
Betreff: AW: Müllerland-Einladung Ausschussitzung am 16.12.2010, hier: Tagesordnung TOP 1.3

Sehr geehrte
sehr geehrter I

32

zu meinem Bedauern ist uns ein Fehler bei der Anonymisierung unterlaufen. Dies ist jedoch auch erst nach dem Druck und der Verteilung aufgefallen und konnte nicht mehr rückgängig gemacht werden.

Ich bitte dies in aller Form zu entschuldigen!

Mit freundlichen Grüßen
i.A.

Norbert Schüssler
Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Tel. 02242/888-386
Fax. 02242/888-7386
E-mail: n.schuessler@hennef.de

Von: M.

Im Auftrag von Sekretariat - I

Gesendet: Donnerstag, 9. Dezember 2010 12:59
An: Schuessler, Norbert
Betreff: Müllerland-Einladung Ausschussitzung am 16.12.2010, hier: Tagesordnung TOP 1.3

Sehr geehrter Herr Schüssler,

besten Dank für die Zusendung der o. g. Einladung nebst Tagesordnung.

Leider mussten wir feststellen, dass in Ihrer Beschlussvorlage v. 02.12.2010, Vorl. Nr.: V/2010/2130 unter Punkt 1.3 zu B1 bei der Unkenntlichmachung des Absenders des Schreibens von v. 22.10.2010 der Datenschutz nicht eingehalten wurde.

Auf Seite 2/2 des Schreibens ist die private Anschrift voll kenntlich u. somit für alle Empfänger der Einladung die Eigentümer des Objektes offengelegt. Bitte nehmen Sie hierzu Stellung.

Bei dem beigefügten Vorhaben- und Erschließungsplan der Schmitt Projekt GmbH & Co. KG wurde ersichtlich, dass die im Termin vom 18.10.2010 mit Ihnen und dem Investor besprochenen Stellplatzanforderungen nicht umgesetzt wurden.

Es wurde vereinbart, dass unsere 27 Stellplätze hinter unserem Objekt J angeordnet werden und diese eine eigene Zufahrt neben derer der geplanten Müllerlandzufahrt (für Lkw-Breite ausgerichtet, wg. Umzugsfirmen) incl. Zufahrtsschranke erhalten wird, um ein Fremdparken von Müllerlandkunden zu verhindern. Der vorliegende Entwurf entspricht nicht unseren Vorstellungen und kann somit nicht akzeptiert werden.

Des Weiteren möchten wir Ihnen mitteilen, dass die zwischenzeitlich mit Gebrüder Müller geführten Gespräche ruhen und diesbezüglich keine Einigung erzielt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

13.12.2010

SCHLÜSSEL 1 VORL 2
32

Schuessler, Norbert

Von: [unleserlich] im Auftrag von [unleserlich]

Gesendet: Mittwoch, 15. Dezember 2010 11:37

An: Schuessler, Norbert

Betreff: Gewerbegebiet Hennef-West, Möbelzentrum im ehem. Messegebäude, 42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg)-Möbelmarkt, Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2, Schalltechnische Untersuchung zum Vorhaben bezogenen Bebauungsplan

Sehr geehrter Herr Schüßler,
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit komme ich zurück auf die uns freundlicherweise überlassenen Unterlagen zur Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 16.12.2010.

Hierin ist aufgeführt, dass die neuerlich durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen ergeben hätten, dass die zulässigen Richtwerte für Gewerbelärm auch am Objekt Josef-Dietzgen-Straße 6 eingehalten würden. Dieser Feststellung können wir uns nach Sichtung des Gutachtens nicht anschließen. Wir gehen davon aus, dass die Basis der Berechnungen die RLS-90 ist. Hiernach ist bei der Berechnung der zu erwartenden Schallemissionen der von den Pkw ausgehende Lärmpegel mit dem Lärmpegel der von Lkws ausgehen wird zu überlagern. Dies erfolgte in der vorliegenden Untersuchung nicht.

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt zum einen den Lärmpegel der Pkw und setzt dabei den Lkw-Anteil auf 0 und zum anderen den Lärmpegel der Lkw und setzt dabei den Pkw-Anteil auf 0. Tatsächlich überlagern sich diese Lärmpegel wodurch es im gesamten zu einem höheren als in dem Gutachten ausgeführten Lärmpegel kommen wird. Da die Obergrenze für Gewerbelärm am Objekt Josef-Dietzgen-Straße 6 wie im vorliegenden schalltechnischen Gutachten aufgezeigt, nur geringfügig unterschritten wird, ist bei der Berechnung mit überlagertem Lärmpegel eine Überschreitung des zulässigen Wertes zu rechnen.

Wir bitten Sie dies zu prüfen und uns eine entsprechende Rückinformation/Stellungnahme zu geben.

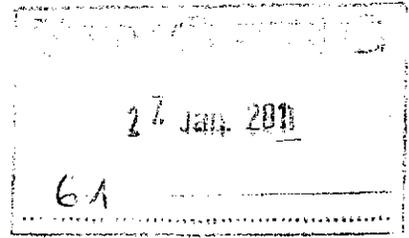
Mit freundlichen Grüßen

53773 Hennef

Fon: +49 (0) 2242 9

Fax: +49 (0) 2242 9

16.12.2010



Anlieger der Josef-Dietzgen-Straße, Hennef

Stadt Hennef
z.Hd. Herrn Bürgermeister K. Pipke
Frankfurter Str. 97

53773 Hennef

B3 011
28.02.11

Hennef, im November 2010

Umwandlung der Messe zum Möbelhaus

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

der Lokalpresse war zu entnehmen, dass die Messe in ein Möbelhaus umgewandelt werden soll. Als Anlieger der Josef-Dietzgen-Straße möchten wir unserer Sorge Ausdruck verleihen, dass die Zuwegung zu unseren Gewerbeobjekten bei einer starken Frequentierung des Möbelhauses zum Problem werden könnte. Zum einen müssen die Anlieferungen unserer Lieferanten – ohne Verzögerungen – gewährleistet werden, zum anderen die Abholungen. Bei einigen Unternehmen sind die Abholungen in einem extrem engen Zeitrahmen zu bewerkstelligen. Auch die Mitarbeiter sollten Dienstreisen ohne Verkehrsbeeinträchtigungen bei der Einfahrt in die Josef-Dietzgen-Straße oder beim Ausfahren auf die Stoßdorfer Straße vornehmen können. Gleiches gilt im übrigen für unsere Kunden. Unsere Bedenken wären durch eine verkehrstechnische Anbindung des Möbelhauses an die Frankfurter Straße – ähnlich der Anbindung von Max Bahr an dieselbe Straße – und der Abbindung der Messe von der Josef-Dietzgen-Straße gänzlich auszuräumen. Aus diesem Grunde beantragen wir den Zugang des Möbelhauses auf die Josef-Dietzgen-Straße zu schließen. Für einen Ortstermin stehen wir gerne jederzeit zur Verfügung.

7. Feb. 2011

B4

Stadt Hennef
Amt f. Stadtplanung u. -entwicklung
z.Hd. Herrn Nobert Schüßler
Postfach 15 62
53762 Hennef

611 1-010211

7.2.11

Stellungnahme 42. Änderung Flächennutzungsplan sowie vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2. (Möbelmarkt Müllerland)

Sehr geehrter Herr Schüßler,

wir haben bzgl. der o.a. Änderung des Flächennutzungsplans erhebliche Bedenken.

Wir weisen darauf hin, dass wir als Verpackungsdienstleister und Logistiker einen ungehinderten Zugang zu unseren Gebäuden – auch mit Sondertransportfahrzeugen – benötigen. Aufgrund der Flächennutzungsplanänderung verschlechtert sich die Zugangsmöglichkeit qualitativ erheblich, da die Besucher des Möbelmarktes auf unsere verkehrlichen Belange keine Rücksicht nehmen.

Wir möchten Sie bitten unsere Ausführungen in weiteren Verfahren zu berücksichtigen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

M. Müller
(Geschäftsführerin)



Telefon 02242
Fax 02242

Deutsche Bank AG Köln
IBLZ 370 700 601 439 46 86 00
DE94 270 000 0439 4686 00
DEUTDE33

Kreissparkasse Köln
IBLZ 370 502 991 226 86 00
DE35 3705 0299 0000 2266 60
CORSDE33

Wir arbeiten ausschließlich auf der Grundlage der Hennef'schen Hauptsatzung. Diese beschränken im Oktober 2010 die Besetzung der Planung für Güterschaden nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 Straßen im spezialreinen Gewerksamt auf EUR 600 je kg bei multimodalen Transporten unter Einwirkung der Beförderung auf D 52P je kg sowie fernere Güterschaden, bis zu 1 Mio. EUR über 2 524 je kg je nachdem welcher Betrag in der D 52P 40Sp gilt nicht als Haftungsgrenze, erzieht im Sinne von Art. 26 Montreux Übereinkommen.



- 7. Feb. 2011

F h

53773 Hennef

Hennef, den 5. Februar 2011

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Herrn Norbert Schüßler
Frankfurter Strasse 97
53773 Hennef

B5

3.11.11 10.02.11

Betreff: Stellungnahme Möbelmarkt "Müllerland"
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg)
[BP Nr. V 01.18, 2.2 (neu) und BP Nr. V 01.18.2 (alt)]
- Aufstellungsbeschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2
Hennef (Sieg) - Möbelmarkt vom 16.12.2010
- Öffentliche Auslegung vom 06.01.2011 bis 07.02.2011

Sehr geehrter Herr Schüßler,

mit Veröffentlichung vom 20.12.2010 im Mitteilungs- und Amtsblatt der Stadt Hennef wurde im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 06.01.2011 bis 07.02.2011 die Zeit zur Stellungnahme für die Anlieger mitgeteilt. Gegen den vorbezeichneten Bebauungsplan machen wir unsere

Bedenken und Anregungen

geltend.

Hierzu liegt Ihnen seitens des

- Bedenken und Anregungen

vom 18.01.2011

- Landesbetrieb Straßen NRW
Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Möbelmarkt Messe"
Schreiben vom 15.03.2004: Anbindung an die B 8
- IVV Stellungnahme
Verkehrsuntersuchung Möbelmarkt Hennef vom 22.12.2010
Überprüfung Verkehrsplanung BBW
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
V01.18/2.2.Hennef (Sieg) - Möbelmarkt
- Verkehrsverhältnisse auf der Stoßdorfer Straße
Fotos vom 07.11.2010 (Flohmarkt Grothe & Hiller)

Als Fitnessunternehmen teilen wir diese Bedenken und Anregungen und schließen uns daher diesen vorstehend genannten Bedenken und Anregungen vollinhaltlich an.

BBW hat sich weder im Verkehrsgutachten noch in der Begründung des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. V01.18/2.2. Hennef (Sieg) - Möbelmarkt um die Variante B gekümmert. Würde die schlechte Verkehrssituation so belassen, wie es heute ist, dann würde das deutlich erhöhte Verkehrsaufkommen zu Lasten aller Bestandsunternehmen in der Josef-Dietzgen- und Reutherstrasse gehen, deren Interessen im Rahmen der Abwägung zu wahren sind.

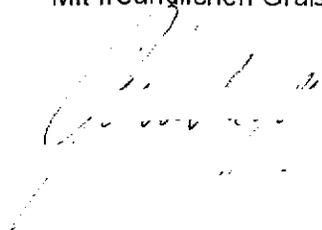
Letztlich kann es nur einem Möbelhaus egal sein, ob die Verkehrserschließung ausreicht, denn wenn der Kunde bei der An- und Abfahrt warten muss, dann ist das werbewirksam und er hat bei Müllerland schon eingekauft.

Der neue Möbelmarkt wird eine Verkaufsfläche von 31.000 qm haben, davon 2.500 qm zentrenrelevante Randsortimente, die zeitweise deutlich überschritten werden. Das bedeutet ein viel höheres Verkehrsaufkommen, das mit der derzeitigen Erschließung nicht bewältigt werden kann.

Die Stadt Hennef hatte in den Jahren 2002-2004 das Verkehrsgutachten des Verkehrsplanungsbüros Waning Consult GmbH durch die Firma IVV, Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung, überprüfen lassen und war mit allen Trägern öffentlicher Belange und den Verfahrensbeteiligten einig, dass der Verkehr von der B8 - Frankfurter Strasse L333 in die Stoßdorfer Strasse L331 - begrenzt werden muss und daher eine Rechtsabbiegespur, aus Richtung Siegburg kommend, absolut erforderlich ist, also so wie es beim Neubau des BÄHR Baumarktes realisiert wurde.

Für uns als junges Unternehmen im Fitnessbereich sind die sich abzeichnenden Entwicklungen existenzgefährdend, denn unsere Kunden benötigen Parkplätze auf dem Grundstück des I

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a cursive name, possibly starting with 'S. ...'.

36

Von: @t-online.de [mailto: @t-online.de]
Gesendet: Dienstag, 1. Februar 2011 14:49
An: Schuessler, Norbert
Betreff: Re: WG: VKF 1

Sehr geehrter Herr Schüssler,
vielen Dank für Ihre Nachricht.

Leider hat der Gutachter nicht die Zahlen geliefert, die ich in der Meys Fabrik angeweifelt habe.
Meine Frage war, welche Geschäfte sind in den 480 qm Möbel mit welcher Größe enthalten und welche in den

825 qm GPK; HH und Bilder.

Aber auch die übermittelten Zahlen zeigen, dass das Gutachten in den uns betreffenden Bereichen falsch ist und von sorgfältiger Recherche keine Rede sein kann.

In meinem Studio stehen 12 Ausstellungsküchen, Wie diese auf 80 qm plaziert werden können, bleibt wohl

das Geheimnis des Gutachters. (alle Küchen sind von aussen gut sichtbar) Ausserdem widerspricht er sich selber, denn die auf Seite 22 genannten Umsatzzahlen von 2500,-/qm für Küchenstudios gerechnet auf die 480 qm in der Innenstadt ergeben den errechneten Gesamtumsatz von 1.2 Mio. Wie passen da meine angeblichen 1.800/qm rein?

Ich habe mit meinen Kollegen telefoniert und nach den Umsätzen gefragt. Demnach erzielen wir auf 600 qm

ca. 800.000,- per anno, etwas mehr als die Hälfte des qm-Umsatzes im Gutachten.

Noch gravierender sind die Zahlen bei Tisch und Küche. Hier geht das Gutachten von einem Jahresumsatz

von 900.000,- aus.(absoluter Blödsinn), tatsächlich sind es nur 120.000,-(Schnitt der letzten 3 Jahre)

Der durchschnittliche qm-Umsatz in Deutschland bei Fachgeschäften GPK beträgt 1800,- , bei uns jedoch 3.000,-(anscheinend ist unsere Innenstadt die Kö von Deutschland.)

Mit meinen Zahlen habe ich wohl eindeutig belegt, dass dieses Gutachten als

Entscheidungsgrundlage für

die Genehmigung des innenstadtrelevanten Randsortimentes nicht taugt, vielmehr drängt sich der Verdacht

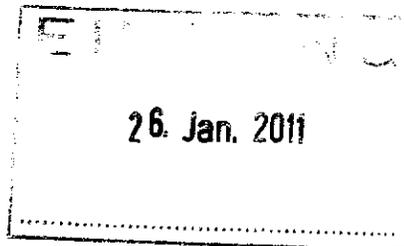
auf, dass das Planvorhaben Müllerland damit schöngeredet werden soll.

Es ist mir klar, dassich das Vorhaben nicht verhindern kann und will, jedoch erwarte ich von Politik und Verwaltung den Schutz der innenstädtischen Fachgeschäfte und deren Sortimente. Für diese sind bei Betrachtung der tatsächlichen Zahlen die prognostizierten 200.000,- Umsatzverluste (tatsächlich wird diese

Zahl wesentlich höher sein) existenzgefährdend.

Ich darf Sie bitten, diese Mail allen Entscheidungsträgern zur Kenntnis zu geben.

Mit freundlichen Grüßen



Stadt Königswinter · 53637 Königswinter

Stadt Hennef
Postfach 1562
53762 Hennef

Ihr Ansprechpartner:
Rene Kotte
Stadtplanung
Obere Straße 8 (Zimmer 028)
53639 Königswinter-Thomasberg
Telefon: 02244 889-167
Fax: 02244 889-378

E-Mail:
rene.kotte@koenigswinter.de

Königswinter, 26. Januar 2011
Mein Zeichen: 612010

Sprechzeiten:
Di, Do 08.30 Uhr bis 12.30 Uhr
sowie donnerstags 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr

und nach Vereinbarung

RK 26.01.11

Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB zur 42. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt sowie VEP Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt

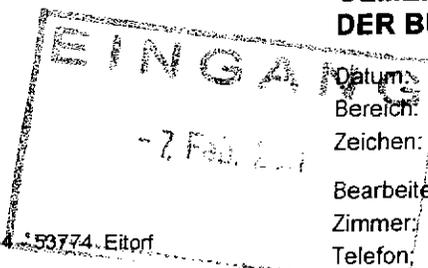
Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Mitteilung, wie der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung am 16. Dezember 2010 über meine Äußerungen entschieden hat. Das Abwägungsergebnis nehme ich zur Kenntnis.

An meiner Äußerung vom 15. November 2010 halte ich fest. Bitte berücksichtigen Sie diese nun als Stellungnahme der Stadt Königswinter im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB.

Mit freundlichen Grüßen
im Vertretung

[Signature]
Hubert Kofferath
Technischer Beigeordneter



**GEMEINDE EITORF
DER BÜRGERMEISTER**

Datum: 03.02.2011
Bereich: 60.1 - Bauverwaltungsabteilung
Zeichen: 61-13-00
Bearbeiter: Michaela Straßek-Knipp
Zimmer: 203
Telefon: 02243/89147
Email: michaela.strassek-knipp@eitorf.de
Internet: http://www.eitorf.de

Gemeindeverwaltung Eitorf - Postfach 1164 - 53774 Eitorf

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Postfach 1562

53762 Hennef

Geöffnet:
Montag bis Freitag: 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr
Donnerstag zusätzl.: 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr

12 03.02.11

**42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef(Sieg) – Möbelmarkt
sowie
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef(Sieg)- Möbelmarkt;
Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2
Baugesetzbuch (BauGB)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange hat die
Gemeinde Eitorf mit Schreiben vom 09.11.2010 zu o.g. Vorhaben Stellung genommen.

Diese Stellungnahme halte ich nach wie vor aufrecht.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung:

Karl Heinz Sterzenbach
Erster Beigeordneter



Industrie- und Handelskammer
Bonn/Rhein-Sieg

13

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, Postfach 1820, 53008 Bonn

An
Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Herr Norbert Schüßler
Postfach 15 62
53762 Hennef

Ihr Ansprechpartner
Fabian Göttlich
E-Mail
Goettlich@bonn.ihk.de
Telefon
0228/ 2284-145
Fax
0228/ 2284-5145
Datum
02.02.2011

Betreff: Stellungnahme 42. Änderung Flächennutzungsplan sowie
vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2. (Möbelmarkt Müllerland)

Sehr geehrter Herr Schüßler,

mit Schreiben vom 29.12.2010 haben Sie uns im Rahmen der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange um schriftliche Stellungnahme zu o.g. Verfahren gebeten.

Zur Verkehrserschließung:

In der Begründung zur Änderung des FNP wird in Teil A unter Punkt 8 ausgeführt, dass „die Erschließung (...) ausschließlich von Süden von der Josef-Dietzgen-Straße“ erfolgen soll.

Ebenso wird in der Begründung zum BPlan unter Punkt 3.1.1 ausgeführt, dass die **alleinige Anbindung über die Josef-Dietzgen-Straße „die günstigste Anbindung des Einrichtungshaus an das bestehende Straßennetz“** darstellt. Diese Aussagen werden aus der „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Müllerland in Hennef“, erstellt von der Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon Bondzio Weiser im Auftrag der Müllerland GmbH, abgeleitet. **Dieser Interpretation des Gutachtens können wir uns nicht anschließen:**

Das Gutachten prognostiziert in den Spitzenstunden eine zusätzliche Verkehrsbelastung von bis zu 359 Kraftfahrzeugen in der Stunde (Seite 14). **Dieser Verkehrszuwachs wird, nicht nur an den Knotenpunkten, sondern auch in der Josef-Dietzgen-Straße selbst, die Erreichbarkeit der im Umfeld der Messe ansässigen Gewerbebetriebe deutlich erschweren.**

Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Schluss, dass die **Anbindung an die Josef-Dietzgen-Straße und an die Frankfurter Straße** mit Rechtsabbieger, Rechtseinbieger und Linksabbieger **der Verkehrsqualität A („sehr gut“)** entspricht (Seite 23; 34). Demgegenüber wird die Variante ohne Anbindung an die Frankfurter Straße nur mit D („ausreichend“) bzw. C („befriedigend“) bewertet (Seite 23, Tabelle 6).

Im Interesse eines optimalen Verkehrsflusses und der ortsansässigen Gewerbebetriebe möchten wir daher anregen die **Umsetzung der Variante C** zu prüfen. **Die Erreichbarkeit der im Umfeld der Messe ansässigen Gewerbebetriebe muss gewährleistet bleiben.**

Zur Art der baulichen Nutzung / Verkaufsfläche

1. Sowohl in der Begründung zum FNP (Seite 6) als auch zum BPlan (Seite 12) wird ausgeführt, dass als Grenzwert für zentrenrelevante Sortimente 2.500 qm Verkaufsfläche festgesetzt werden. Gleichzeitig soll jährlich vom 15. Oktober bis 15. Januar eine Weihnachtsmarkt mit 800 Quadratmetern Verkaufsfläche ausnahmsweise zulässig sein und dafür in dieser Zeit eine gleichgroße Fläche im Kernsortiment „Gartenmöbel“ aufgegeben werden. **Durch den zeitlich befristeten Wechsel vom nicht-zentrenrelevanten Sortiment Gartenmöbel hin zum zentrenrelevanten Sortiment Weihnachtsmarkt findet eine Erweiterung des zentrenrelevanten Sortimentes über die Schwelle von 2.500 qm statt.** Damit ist die Forderung der IHK Bonn/Rhein-Sieg maximal 2.500 qm Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente zuzulassen **nicht erfüllt** (vgl. hierzu auch Stellungnahme der IHK Bonn/Rhein-Sieg vom 14.10.2010).
2. Die **Umsatzerwartung** für das gesamte Vorhaben beträgt laut Auswirkungsanalyse der BBE Handelsberatung im Auftrag der Stadt Hennef **955 Euro pro Quadratmeter**. Begründet wird dies u.a. durch die „(...) fehlende Direktanbindung an eine Autobahnanschlussstelle mit überragender Verkehrsbedeutung“ (Begründung zum FNP Seite 6 und Begründung zum BPlan Seite 13). Hierzu möchten wir anmerken:
 - a) Aus der Auswirkungsanalyse geht nicht zweifelsfrei hervor, ob sich die **„Raumleistung“ von 955 Euro pro Quadratmeter auf den Geschäftsraum, den Verkaufsraum oder die Bruttogeschossfläche bezieht** (Seite 23, Abbildung 5).
 - b) Das Institut für Handelsforschung gibt für die Möbelbranche im Jahr 2005 einen **durchschnittlichen Umsatz pro Quadratmeter Verkaufsraum von 1.217 Euro** an, eigene Recherchen bei nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern haben ähnliche Werte zum

Ergebnis. Auch wenn diese Werte nur **Durchschnittswerte sind, von denen im Einzelfall nach oben und unten angewichen wird, erscheint die Begründung für die unterdurchschnittlichen Umsätze nicht stichhaltig.** Der Standort der Messe liegt unmittelbar neben der vierspurigen BAB 560, diese erfüllt wichtige Zubringerfunktion und wird täglich von rund 50.000 PKWs befahren und kann damit als gut ausgelastet gelten. Zusätzlich wird sich durch die geplante Errichtung eines Werbemast (Höhe 40 Meter über Geländeniveau) die Wahrnehmung des Standortes deutlich verbessern.

Wir möchten Sie bitte unsere Ausführungen in weiteren Verfahren zu berücksichtigen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke extending downwards.



Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung
Norbert Schüßler
Postfach 1562

53762 Hennef

Regionalniederlassung Rhein-Berg Außenstelle Köln

Kontakt: Stefan Czymmeck
Telefon: 0221-8397-395, Mobil: 0171-657 657 4
Fax: 0221-8397-100
E-Mail: stefan.czymmeck@strassen.nrw.de
Zeichen: 20601/40.400czy/2.10.07.20-L333
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 15.2.2011

14

Hennef L 333, Abschnitt 1,7, freie Strecke

42. Änderung des Flächennutzungsplanes „Möbelmarkt“ sowie Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 „Möbelmarkt“

hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB
Ihr Schreiben vom 29.12.2010; Ihr Zeichen: I/611

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Schüßler,

das o. g. Plangebiet grenzt im Norden an die freie Strecke des Abschnittes 1, 7 der Landesstraße L 333 und im Osten an die freie Strecke des Abschnittes 9, 2 der L 331.
Somit sind wesentliche Belange der Straßenbauverwaltung (SBV) betroffen.

Gegen die Ausweisungen der vorgelegten Bauleitplanunterlagen bestehen derzeit aus der Sicht der SBV keine grundlegenden Bedenken, da die Stadt Hennef und der Vorhabenträger bereits diverse Punkte (Verlängerung Linksabbiegespur, Rad-/Gehweg, Fußgängerfurten an bestehenden LSA) mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt haben.

Die Stadt erstellt derzeit die fertige Planunterlage, um diese dem LS NRW zur abschließenden Prüfung und Baufreigabe vorzulegen. Gleichzeitig stellt die Stadt zurzeit die Verwaltungsvereinbarung in Zusammenarbeit mit dem LS NRW auf.

Kosten, die durch die Umsetzung des Vorhabens entstehen, werden durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW nicht übernommen. Für den Straßenbaulastträger entstehen auch keinerlei Verpflichtungen, ebenfalls nicht im Sinne des Lärmschutzes.

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·
Telefon: 0209/3808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

WestLB Düsseldorf · BLZ 30050000 · Konto-Nr 4005815
Steuernummer: 319/5972/0701

Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Str.18-26 · 50679 Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln
Telefon: 0221/8397-0
kontakt.rnl.rb@strassen.nrw.de

Neue zusätzliche Anbindungen an die klassifizierte Straßen werden nicht zugelassen, da sie für die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs als Störfaktoren anzusehen sind.

Das seitens der Stadt / Vorhabenträger beauftragte verkehrliche Gutachten hat darüber hinaus zum Ergebnis, dass eine zusätzliche Anbindung zur Umsetzung des Vorhabens nicht notwendig ist.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

(Czymmeck)

Rhein-Sieg-Kreis • Der Landrat • Postfach 15 51 • 53705 Siegburg

Stadtverwaltung Hennef
Postfach 15 62
53762 Hennef (Sieg)

Amt 61 - Planung

Abtl. 61.2 - Regional-/ Bauleitplanung

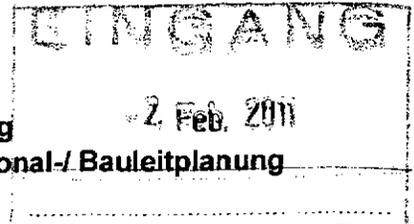
Beate Klüser

Zimmer: A 12.05

Telefon: 02241/13-2327

Telefax: 02241/13-2430

E-Mail: beate.klueser@rhein-sieg-kreis.de



TS

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

29.12.2010 I/611

Mein Zeichen

61.2 – Kl.

Datum

28.01.2011

12 07 00 11

**42. Flächennutzungsplanänderung
und**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg)- Möbelmarkt
Beteiligung gem. § 4 (2) BauGB**

Zum vor bezeichneten Plan werden keine Anregungen vorgebracht.

Im Auftrag

D. Klüser



Behindertenparkplätze
befinden sich vor dem
Haupteingang (Zufahrt
Mühlenstraße) und im
Parkhaus P 10 Kreishaus

Dienstgebäude Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg
Tel. (0 22 41) 13-0
Fax (0 22 41) 13 21 79
Internet: <http://www.rhein-sieg-kreis.de>

Konten der Kreiskasse
001 007 715 Kreissparkasse Köln (BLZ 370 502 991)
IBAN: DE94 3705 0299 0001 0077 15
SWIFT-BIC: COKSDE33
38 18 500 Postbank Köln (BLZ 370 100 50)

T 6

Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis
Gartenstraße 11 · 50765 Köln

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung u. -entwicklung
- **Herr Norbert Schüßler**

Postfach 1562

53762 Hennef

Kreisstelle

- Rhein-Erft-Kreis
 Rhein-Kreis-Neuss
 Rhein-Sieg-Kreis

Mail: rheinkreise@lwk.nrw.de
Gartenstraße 11, 50765 Köln
Tel.: 0221 5340-100, Fax -199
www.landwirtschaftskammer.de

Unser Zeichen:

Auskunft erteilt Herr Schockemöhle
Durchwahl 0221- 53 40-101
Fax 199

vom
"Hennef 42 Änderung FNP (Möbelmarkt) 03.01.2011.doc"
Köln 03.01.2011

AZ.: 25.20.30-SU

**42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt
Sowie
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) – Möbelmarkt**

Sehr geehrter Herr Schüßler,
sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die o.g. Planungen der Stadt Hennef bestehen seitens der Landwirtschaftskammer
NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis keine Bedenken.

Es wird davon ausgegangen, dass etwaiger Flächenbedarf für Ersatz- und Ausgleichs-
maßnahmen im Plangebiet bzw. außerhalb landwirtschaftlicher Nutzflächen realisiert wird.

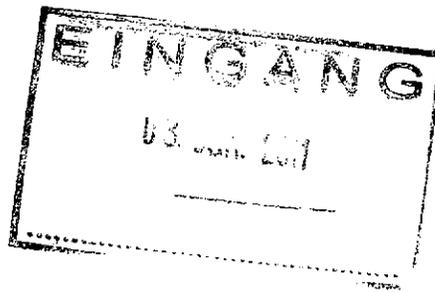
Mit freundlichen Grüßen



Schockemöhle

rhenag

EnergieBündel. Seit 1872.



rhenag - Postfach 17 62 - 53707 Siegburg

Stadt Hennef
Norbert Schüßler
Postfach 15 62
53762 Hennef

rhenag
Rheinische Energie
Aktiengesellschaft

Bachstraße 3
53721 Siegburg

Telefon 02241.107-0
Telefax 02241.107-323

siegburg@rhenag.de
www.rhenag.de

T 2

Durchwahl -351

Faxwahl -277

Absender Hermann Eisch

Datum 30.12.2010

**42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt
sowie Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) –
Möbelmarkt**

Ihr Schreiben vom 29.12.2010; Ihr Zeichen: I/611;

Sehr geehrter Herr Schüßler,

gegen die Änderung des o. a. Flächennutzungsplanes sowie des Bebauungsplanes
bestehen unsererseits keine Bedenken.

Bitte beziehen Sie uns in die weiteren Planungen ein.

Siehe hierzu auch unser Schreiben vom 22.10.2010 und ihre Stellungnahme vom
21.12.2010.

Freundliche Grüße

rhenag
Rheinische Energie Aktiengesellschaft


i. A. Matthias Wazinski


i. A. Hermann Eisch

Netzservice

Siegburg
Hennef
Erford
Königswinter
Mettmann
Betzdorf

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
Dr. Heinz-Wilhi Mölders

Vorstand:
Dipl.-Kfm. Ulrich Henkel
Dr. Hans-Jürgen Weck

Handelsregister: AG Köln HRB 35215
US-ID-Nr. DE 215413400



WAHNBACHTALSPERRENVERBAND

- Körperschaft des öffentlichen Rechts -



Wahnachtalsperrenverband · Siegelsknippen · 53721 Siegburg

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
z.Hd. Herrn Norbert Schüßler
Postfach 15 62

53762 Hennef

T 8

Der Geschäftsführer

Banken:
Kreissparkasse Köln
(BLZ 370 502 99) Kto.-Nr. 001 006 360
Commerzbank AG Filiale Siegburg
(BLZ 380 400 07) Kto.-Nr. 3323 003
USTIdNr. DE 123103760
Steuer-Nr.: 220/5989/0815

371 | 04.02.11

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Durchwahl (02241)	Datum
I/611		Ve	128-117	1. Februar 2011

42. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hennef (Sieg) – Möbelmarkt sowie Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) - Möbelmarkt
Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

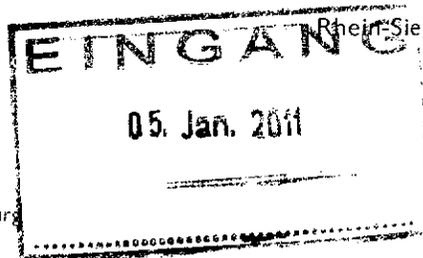
Sehr geehrter Herr Schüßler,

mit unserer Stellungnahme vom 5. November 2011 konnte ich bereits im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes meine Anregungen und Bedenken äußern. Diese sind gemäß Ihrem Schreiben vom 21.12.2010 im Wesentlichen in die nun vorliegende Bauleitplanung aufgenommen. Der von Ihnen in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde gefundene Kompromiss für die Entwässerung der zusätzlichen Stellplätze, die nur im Rahmen von Aktionstagen zugänglich sein sollen, ist auch in meinen Augen vertretbar. Diese Auflage sollte gleichwohl nicht nur in die textliche Festsetzung des Bebauungsplanes aufgenommen werden, sondern auch dem Betreiber des Möbelhauses konkret zur Auflage gemacht werden. Des Weiteren sollte die Einhaltung auch seitens der Stadt Hennef kontrolliert werden. Ergänzend wird dies ggf. auch durch unsere Gewässerwarte erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag:

Andreas Venzke



Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH

RSAG mbH · 53719 Siegburg

Stadt Hennef
 Amt für Stadtplanung u.-entwicklung
 Postfach 1562
 53762 Hennef

T 9

Ansprechpartner:

Reinhold Trevisany

Geschäftsbereich:

Privatkunden

Tel. 02241 306 241

Fax 02241 306 345

teamrrh-mitte-ost@rsag.de

04.01.2011

42. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Hennef (Sieg)- Möbelmarkt somit Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg)-Möbelmarkt;

Sehr geehrte Damen und Herren,

danke für Ihre Mitteilung vom 29.12.2010

Von Seiten der Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH (RSAG) werden gegen die Aufstellung einer Bauleitplanung in der vorgesehenen Lage grundsätzlich keine Bedenken erhoben, wenn die folgenden Hinweise Beachtung finden:

Die Erschließung mit Straßen, Wohnwegen, Wendekreisen und Wendehämmern ist so anzulegen, dass die Fahrbahnbreite eine reibungslose Müll- und Sperrgutabfuhr - **auch mit Dreiaxser-Großraumwagen** - gewährleistet.

Es ist darauf zu achten, dass Straßeneinmündungen mit Eckausrundung vorgesehen und ausgeführt sowie Stichstraßen mit Wendeanlagen (Wendekreis oder -hammer) geplant und errichtet werden. Insbesondere Wendekreise bedürfen dabei eines Radius von 9 Metern.

Des weiteren können drei Wendehämmer Ihrer Auswahl für **Dreiaxser-Müllgroßraumfahrzeuge** benutzt werden (siehe Beiblatt).

Sollte den Vorschriften der UVV der Entsorgungsfahrzeuge nicht entsprochen werden, so kann eine Abfallentsorgung an dem Grundstück nicht erfolgen. Somit müsste in der Planung ein Stellplatz im Straßeneinmündungsbereich für die Abfallbehälter berücksichtigt werden.

Außerdem weisen wir darauf hin, dass gemäß des 56. Nachtrages zu den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Müllbeseitigung (VBG § 16) Abfall nur dann abgeholt werden darf, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Ausgenommen ist ein kurzes Zurückstoßen, wenn es für den Ladevorgang erforderlich ist (z.B. bei Absetzkippern).

Der Nachtrag zur UVV „Müllabfuhr“ ist am 01.10.1979 in Kraft getreten.

Amtsgericht
 Siegburg · HRB 1759
 Geschäftsführung
 Ludgera Decking
 Vorsitz Aufsichtsrat
 Sebastian Schuster

Unternehmenssitz
 Pleiser Hecke 4
 53721 Siegburg
 Tel. 02241 306 0
 Fax 02241 306 101
 info@rsag.de
 www.rsag.de

Bankverbindung
 Kreissparkasse Köln
 Konto 001 002 500 - BLZ 370 302 99
 Steuernummer 220 5759 0484

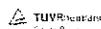
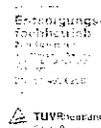
RSAG

Gesellschaften:

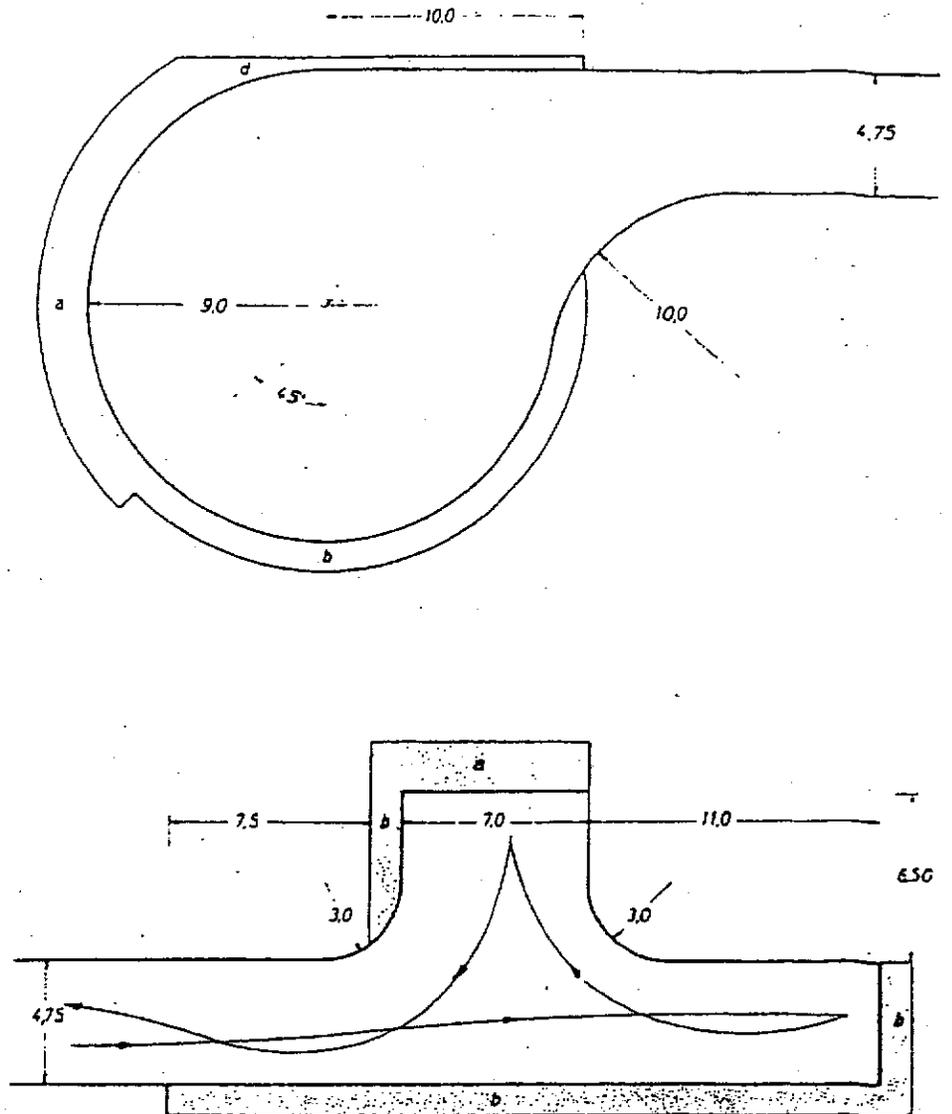
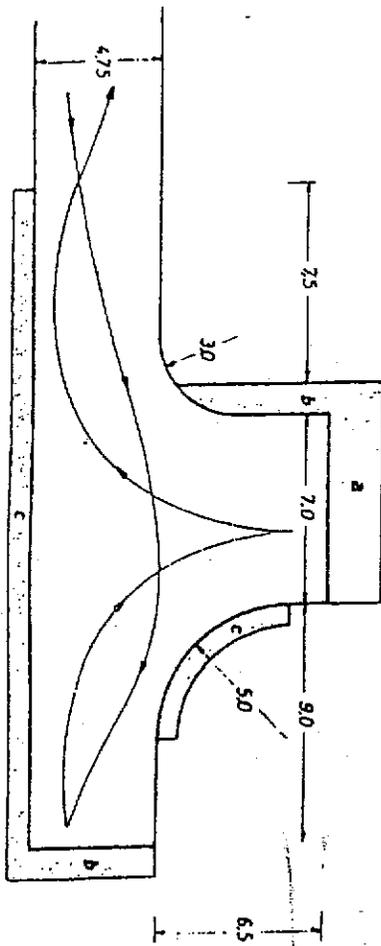
ARS AbfallLogistik Rhein-Sieg GmbH

ERS EntsorgungService Rhein-Sieg GmbH

KRS KompostWerke Rhein-Sieg GmbH & Co. KG



Wendeanlagen für Müllsammelfahrzeuge (Dreiachser)

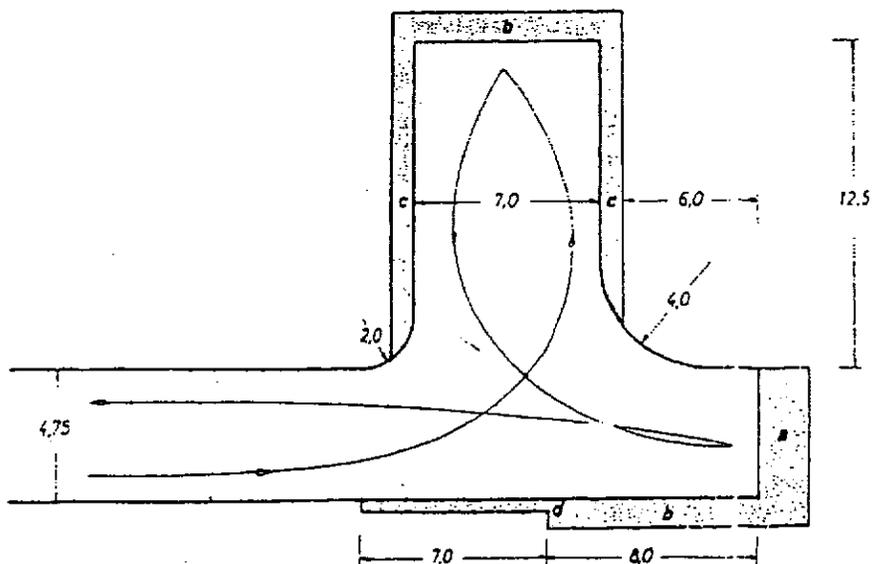


Wendehämmer sind so anzulegen und zu bemessen, daß nur ein ein- oder zweimaliges Zurückstoßen erforderlich ist. Bei den Abmessungen sind die notwendigen Freiflächen für die Fahrzeug-Überhänge zu berücksichtigen.

Freiflächen für

Fahrzeug-Überhänge:

- a = 2,0 m (Fahrzeugheck)
- b = 1,2 m (Fahrzeugfront)
- c = 0,8 m (vorn links/rechts)
- d = 0,4 m (seitlich links/rechts)



R 1

Gesprächsvermerk

Datum 16.02.2011

Betreff: Stellungnahme der Stadt Bonn zum BP-Verfahren Nr. V 01.18/2.2 – Möbelmarkt der Stadt Hennef einschl. 42. Änd. des FNPs

Teilnehmer: Frau Rütz, Bundesstadt Bonn, Stadtplanungsamt
Frau Wagner, Bundesstadt Bonn, Stadtplanungsamt
Herr Schmidt-Illguth, BBE Retail Experts
Frau Wittmer, Stadt Hennef, Amt für Stadtplanung- und Entwicklung
Herr Schüßler, Stadt Hennef, Amt für Stadtplanung- und Entwicklung

Das Gespräch mit der Stadt Bonn wurde geführt im Nachgang zur Bekanntgabe der Abwägung der Stellungnahme der Stadt Bonn im Rahmen der Regionalen Abstimmung der geplanten Ansiedlung eines Möbelmarktes mit 31.000 qm Verkaufsfläche (VK) in der ehemaligen Messe in der Stadt Hennef.

Die Stadt Bonn weist darauf hin, dass sie beabsichtigt, zu dem in der Offenlage vorgelegten Bebauungsplan-Entwurf an ihrer insgesamt ablehnenden Stellungnahme aus der regionalen Abstimmung zum Bauleitplanverfahren Möbelmarkt der Stadt Hennef festzuhalten.

Dabei konzentriert sich die ablehnende Haltung auf den im Entwurf der textlichen Festsetzungen zum BP Nr. V 01.18/2.2 – Möbelmarkt unter Ziff. 1.3 festgesetzten Weihnachtsmarkt:

1.3 Ausnahmsweise zulässig ist auf max. 800 m² VK die zeitlich beschränkte Nutzung der unter Ziffer 1.1 aufgeführten VK für Gartenmöbel als Weihnachtsmarkt in der Zeit von 15.10. bis zum 15.01. für die saisonalen Nebensortimente.

In dem festgesetzten Zeitraum würde damit die unter Ziff. 1.2 im Bebauungsplan-Entwurf festgesetzte Gesamtfläche der zentrenrelevanten Randsortimente mit einer VK von insgesamt 2.500 m² um 800 qm VK überschritten.

Auch wenn die Grenze der 2.500 qm zentrenrelevante Randsortimente nach § 24a LEPro NRW nach aktueller Rechtsprechung nur noch als Grundsatz der Raumordnung in der Abwägung zu berücksichtigen sei, entspräche dies nicht durch das regionale Einzelhandelskonzept in der Region vereinbarten Obergrenze von 2.500 qm VK zentrenrelevante Randsortimente für die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel.

Die Stadt Bonn befürchtet auch bei einer zeitlich begrenzten Überschreitung der vereinbarten Obergrenze für zentrenrelevante Randsortimente eine schädliche Auswirkung auf ihre Innenstadt.

Sie stellt in Aussicht, bei der Streichung der entsprechenden textlichen Festsetzung Ziif. 1.3 zum Weihnachtsmarkt im Bebauungsplanentwurf (entsprechend auch in der zugehörigen FNP-Änderung) die regionale Zustimmung zu dem Bauleitplanverfahren Möbelmarkt der Stadt Hennef bzw. die Zustimmung zur Rücknahme der bisherig vorliegenden Stellungnahme in ihren dafür zuständigen politischen Gremien Anfang März diesen Jahres einzuholen.

Die Stadt Hennef sagt zu, in diesem Sinne mit dem Vorhabenträger zum Bauleitplanverfahren Nr. V 01.18/2.2 – Möbelmarkt der Stadt Hennef über die Streichung der textlichen Festsetzung zu verhandeln und das Ergebnis der Stadt Bonn kurzfristig mitzuteilen.

Stadt Hennef, 16.02.2011
i.A.

Gertraud Wittmer

Verteiler:

Herrn BM Pipke
Teilnehmer

R 1

STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.

Bundesstadt Bonn - Amt 61 - 53103 Bonn

Der Oberbürgermeister

Stadt Hennef
z.Hd. Frau Gertraud Wittmer
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Postfach 15 62
53762 Hennef

EINGANG	
1. NOV. 2010	
Telefon	
Telefax	
E-Mail	
Aufzugsgruppe, Etage, Zimmer	
Mein Zeichen	
Datum	

Stadtplanungsamt
Stadthaus
ö. Berliner Platz 2, 53103 Bonn

Martina Rütz
(auch für barrierefreie Dokumente)
02 28. 77 4515
02 28. 77 5836
martina.ruetz@bonn.de
2 / 8 C
61-11
02.11.2010

MR
11. 10. 11

Regionale Abstimmung betr. Einrichtungshaus „Müllerland“ in Hennef (Sieg)

Call-Center: 02 28. 77-0
Internet: www.bonn.de

Sehr geehrte Frau Wittmer,

Virtuelle Poststelle
Kommunikationsregeln unter
www.bonn.de/dialog

vorbehaltlich der Zustimmung des Rates gibt die Stadt Bonn folgende Stellungnahme ab:

Öffnungszeiten
Mo, Do: 8.00 - 18.00 Uhr
Di, Mi, Fr: 8.00 - 13.00 Uhr
Zusätzliche telefonische Servicezeit
Di, Mi: 13.00 - 16.00 Uhr

Gegen das Vorhaben Möbelhaus Müllerland bestehen seitens der Stadt Bonn **erhebliche Bedenken**. Das **Gutachten der BBE** ist aus Sicht der Stadt Bonn **nicht geeignet**, diese Bedenken gegen die Größe des Projektes zu zerstreuen.

Öffentliche Verkehrsmittel
Bahnen: 61, 62, 66, 67
Busse: 602, 604, 605

Möbel als Langfristbedarf haben unbestritten **oberzentrale Bedeutung**. Die übergemeindlichen Wirkungen, die von Möbelhäusern in **nicht integrierten Lagen** mit ihren zentrenrelevanten Randsortimenten ausgehen, haben in den Zentren bereits zu einer Vorschädigung geführt. Einem weiteren Projekt, welches die sortimentspezifische Kaufkraft von der Stadt Bonn abzieht, kann nicht mehr zugestimmt werden. Dabei ist nicht nur die fehlende nach Bonn einfließende ‚fremde‘ Kaufkraft aus den Nachbargemeinden, sondern besonders die dann **abfließende Kaufkraft** der Bonner Einwohner von Relevanz.

Sparkasse KölnBonn
Bankleitzahl: 370 501 98
Konto: 11 312
Postbank Köln
Bankleitzahl: 370 100 50
Konto: 11 890 501
Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG
Bankleitzahl: 380 601 66
Konto: 2 003 753 010

Mehrere kleinere Möbelgeschäfte im Bonner Zentrum haben in den letzten Jahren geschlossen, die Sortimente im Haushalts- und Haustextilbereich wurden deutlich reduziert. Auch die Sortimente Lampen/Leuchten sind aufgrund der Randsortimentszuordnung in Möbel- und Baumärkten in den zentralen Bereichen deutlich zurückgegangen. Die Kaufhäuser bieten diese Sortimente nur noch sehr eingeschränkt und oftmals hochpreisig an.

Bonn 2010
Partner für Jugend
und Entwicklung

Die wirtschaftliche Situation der Kaufhäuser ist bekannt. Weitere Umsatzeinbußen können insofern durchaus auch schon bei deutlich geringerer als (den häufig zitierten) 10% Umsatzumverteilung zu Schädigungen führen, die funktionale Auswirkungen haben können.

30 Jahre
Don Bosco
Jugend Dritte Welt
www.jugend-dritte-welt.de

Insofern kann dem Projekt **nur zugestimmt werden**, wenn sich die **Größenordnung** etwa auf die sortimentspezifische Kaufkraft der Stadt Hennef reduziert. Dies wären bei einem Durchschnittsumsatz der Branche von ca. 1300 Euro/m² ca. 15.000 m² bzw. bei dem vom Gutachter niedrig prognostizierten Umsatz von etwa 900 Euro/m² ca. 22.000 m².

In dem engen Verflechtungsraum, in dem die Stadt Hennef sich befindet, muss ansonsten grundsätzlich von einer Schädigung von Nachbargemeinden ausgegangen werden. Der Planstandort ist nur ca. 30 Autominuten (aus dem Beueler Osten sogar erheblich weniger) von Bonn entfernt.

Nur 10% des gesamten sortimentspezifischen Nachfragevolumens im Einzugsbereich kommt aus der Stadt Hennef und nur 48 – 68 % des Umsatzes wird aus der Kaufkraft aus Hennef generiert.

Auch der Vorstellung, den **„Weihnachtsmarkt“** der nicht zentrenrelevanten Verkaufsfläche zuzuordnen, kann nicht gefolgt werden. Alle Weihnachtsmarkt-Artikel sind zentrenrelevant, auch wenn sie nur 2 Monate im Jahr verkauft werden. Darüber hinaus sind gerade die Weihnachtsmärkte die Magneten für den Weihnachtsgeschenkeinkauf, der sich dann im zentrenrelevanten Randsortiment abwickelt und damit wieder die Attraktivität der benachbarten Zentren schädigt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Michael Isselmann
Amtsleiter



Hennef
DER BÜRGERMEISTER

zu Rz (BP)

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

Bundesstadt Bonn

Amt 61

z.Hd. Herrn Michael Isselmann

53103 Bonn

Amt für Stadtplanung u. -entwicklung

Ansprechpartner
Norbert Schüßler

Tel. 0 22 42 / 888 386
Fax 0 22 42 / 888 7386
E-Mail N.Schuessler@hennef.de
Zentrale 0 22 42 / 888 0
Zimmer 2.63

Sprechzeiten

Do. 8.30-12.30 Uhr
u. 14.00-17.30 Uhr
weitere Termine nach Vereinbarung

Online www.hennef.de

Mein Zeichen: 17611

Datum: 22.12.2010

Ihr Zeichen: 61-11

Datum Ihres Schreibens: 02.11.2010

**Regionaler Arbeitskreis Planung, Entwicklung und Verkehr der
Region Bonn/Rhein-Sieg/ Ahrweiler (RAK);
Regionale Abstimmung zu „Müllerland“**

Sehr geehrter Herr Isselmann,

Ihre o.g. Stellungnahme wurde dem Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung am 16.12.2010 zur Beschlussempfehlung für den Rat der Stadt Hennef (Sieg) vorgelegt. Es wurde folgende Abwägung formuliert:

„Stellungnahme

Gegen das Vorhaben bestehen erhebliche Bedenken.

Möbel als Langfristbedarf haben nach Auffassung der Stadt Bonn unbestritten oberzentrale Bedeutung. Die bereits vorhandenen Möbelhäuser mit ihren zentrenrelevanten Randsortimenten haben bereits zu Vorschädigungen in den Zentren geführt. Insbesondere der zusätzliche Kaufkraftabzug aus dem Stadtgebiet Bonn ist von Relevanz.

Dem Vorhaben kann nur zugestimmt werden, wenn die Größenordnung von Müllerland soweit reduziert wird, dass die zu erwartende Umsatzleistung die vorhabenrelevante Kaufkraft nicht überschreitet.

Der saisonal geplante Weihnachtsmarkt führt nur zentrenrelevante Artikel, steht in Konkurrenz zu anderen Weihnachtsmärkten und schädigt dadurch die Attraktivität der benachbarten Zentren.

Abwägung

Nach Prognosen der Gutachter wird im Realisierungsfall des Planvorhabens lediglich 8 % der im Stadtbezirk Bonn-Beuel vorhanden Kaufkraft gebunden. Im übrigen Bonner Stadtgebiet wird die Kaufkraftabschöpfung noch deutlich geringer ausfallen, weshalb der Gutachter die Stadtbezirke Bonn und Bad Godesberg auch nicht dem Einzugsgebiet des Planvorhabens zugerechnet hat.

Die Forderung, die Größenordnung des geplanten Möbelmarktes soweit zu reduzieren wird, dass die zu erwartende Umsatzleistung die vorhabenrelevante Kaufkraft im Stadtgebiet nicht überschreitet, stellt keine für die Bauleitplanung bindende Vorgabe dar. Aus Bonner Sicht entscheidend ist, dass vom Planvorhaben keine mehr als unerheblichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche und die Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet Bonn ausgehen.

Dies wurde gewissenhaft untersucht und kann nach den Ergebnissen des beauftragten Gutachters ausgeschlossen werden. Denn die zu erwartenden Umsatzverluste des relevanten Einzelhandels im Bonner Zentrum werden bezogen

Bankverbindung:
Sparkasse Hennef 213900 (BLZ 370 502 99)
VB Bonn Rhein-Sieg 3703317013 (BLZ 380 601 86)

Besucheradresse:
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

auf das gesamt Sortiment auf rund 4 %, bezogen auf das Randsortiment auf rund 3 % prognostiziert. Daraus lässt sich keine so weit gehende Zuspitzung der Wettbewerbssituation ableiten, dass im Bonner Zentrum städtebauliche Auswirkungen infolge von Betriebsaufgaben befürchtet werden müssten.

Um die Zentrenverträglichkeit des Vorhabens zusätzlich abzusichern, wird im Rahmen der Änderung des Bebauungsplans die Verkaufsfläche der zentrenrelevanten Sortimente auf insgesamt max. 2.500 m² begrenzt.

Die Bewertung, welche der geplanten Randsortimente in Hennef als zentrenrelevant zu gelten haben, wurde zwischenzeitlich mit dem 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.

Die Auswirkungen des Weihnachtsmarkts auf den stationären Einzelhandel wurden gutachterlich untersucht. Dabei wurden städtebaulich relevante Auswirkungen ausgeschlossen. Gleichwohl werden im Bebauungsplan genaue Festlegungen zur Flächenausdehnung des Saisonverkaufs getroffen und die Verkaufsmöglichkeit für Weihnachtsartikel zeitlich eng befristet.“

In der Sitzung wurde ebenfalls der Entwurf zur Öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB als nächster Verfahrensschritt behandelt. Die Inhalte des Entwurfes können Sie beigefügter Anlage entnehmen.

Sollte Ihrerseits weiterer Gesprächsbedarf oder Fragen zum Verfahren und seinen Inhalten bestehen, biete ich Ihnen gerne an, mit mir, meinen Mitarbeitern und auch dem Einzelhandelsgutachter, Herrn R. Schmidt-Illguth, einen Gesprächstermin zu vereinbaren.

Sofern Sie einen weiteren Gesprächstermin wünschen, bitte ich um Rückmeldung bis spätestens 21.01.2011.

Mit freundlichen Grüßen



K. Pipke

Anlage:

Entwurf Bebauungsplan (Stand: § 3 (2) und § 4 (2) BauGB)



A. Planungsrechtliche Festsetzungen

1. Art der baulichen Nutzung

1.1 Im Sondergebiet "großflächiger Einzelhandel - Einrichtungshaus" sind Einzelhandelseinrichtungen mit dem Kernsortiment

- Wohnmöbel (52.44.1 - WZ 2003)
- Korbwaren und Möbel (52.44.6 - WZ 2003)
- Büromöbel (52.49.9 - WZ 2003)
- Elektrogroßgeräte (52.45.1 - WZ 2003)
- Gartenmöbel (aus 47.59.1 - WZ 2003)
- Teppiche und Bodenbeläge (52.48.1 - WZ 2003)
- Lampen, Leuchten (52.44.2 - WZ 2003)
- Bettwaren (aus 52.41.1 - WZ 2003)

mit insgesamt max. 28.500 m² Verkaufsfläche (VK) zulässig. Die in den Klammern aufgeführte Ziffer ist die jeweilige Wirtschaftszweigklassifikation nach der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2003 (WZ 2003), die eine Zuordnung der wirtschaftlichen Tätigkeit erlaubt.

1.2 Zusätzlich sind zentrenrelevante Randsortimente zulässig. Die Gesamtfläche der zentrenrelevanten Randsortimente darf insgesamt eine VK von 2.500 m² nicht überschreiten. Folgende Sortimente sind zulässig:

- | | |
|---|---------------------------|
| • Bilder und Rahmen (aus 52.48.2 - WZ 2003) | max. 400 m ² |
| • Glas, Porzellan, Keramik (52.44.4 - WZ 2003) | max. 800 m ² |
| • Haushaltsgegenstände (52.44.3 - WZ 2003) | max. 800 m ² |
| • Sonstige Boutiquewaren (aus 52.12.2 - WZ 2003) | max. 250 m ² |
| • Elektrokleingeräte (aus 52.45.1 - WZ 2003) | max. 50 m ² |
| • Sonstige Nebensortimente (52.12.2 - WZ 2003) | max. 50 m ² |
| • Haus- und Heimtextilien | max. 1.050 m ² |
| davon: Heimtextilientextilien (Gardine, Dekorationsstoffe, Vorhänge, dekorative Decken; (52.44.7 - WZ 2003) | max. 800 m ² |
| davon: Haustextilien (Haus- und Tischwäsche; 52.41.1 - WZ 2003) | max. 800 m ² |

1.3 Zulässig sind gastronomische Einrichtungen (max. 300 m²) und ein Kinderland mit max. 1.000 m² im Zusammenhang mit großflächigem Einzelhandel. Darüber hinaus sind die für den Betrieb des Möbelhauses erforderlichen Nebeneinrichtungen, wie Sozialräume, Lager- und Büroflächen, etc. zulässig.

1.4 Darüber hinaus zulässig ist ein Gastronomiebetrieb mit separaten Öffnungszeiten mit 1.500 m² Gastraumfläche.

2. Maß der baulichen Nutzung

- 2.1 Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundfläche von Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahren bis zu einer maximalen Grundflächenzahl von 0.9 überschritten werden.
- 2.2 Die zulässige Höhe baulicher Anlagen im Sondergebiet beträgt max. 88,00 m ü. NHN. Die Überschreitung der festgesetzten Höhe durch untergeordnete technische Dachaufbauten, Aufzugsüberfahrten und Treppenhäuser ist bis zu einer Höhe von 5,00 m zulässig, sofern die Gesamtfläche der Aufbauten weniger als 5 % der Gebäudegrundfläche beträgt.
- 2.3 Innerhalb der festgesetzten Fläche für den Verkehrslenkungsturm ist eine Höhe der baulichen Anlage von 106,00 m ü. NHN, Oberkante (OK) Schrifthöhe, für diese Nutzung zulässig. Dies entspricht einer Schrifthöhe des Turms von 40,40 m über Geländeneiveau. Es dürfen nur hinterleuchtete, starre Firmenlogos verwendet werden. Die Installation weiterer Hinweistafeln am Verkehrslenkungsturm oder die Verwendung bewegter Bilder ist unzulässig.

3. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

Eine abweichende Bauweise mit Überschreitung der maximalen Gebäudelänge von 50 m ist zulässig. Hinsichtlich der Grenzabstände gilt die offene Bauweise.

Untergeordnete Nebenanlagen, Stellplätze und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 2 BauNVO sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

4. Grünflächen

- 4.1 Die nicht versiegelten Grundstücksflächen sind gärtnerisch mit Bodendeckern oder als zweischürige Mahdflächen zu begrünen und dauerhaft zu pflegen.
- 4.2 Innerhalb der Stellplatzanlage ist je angefangene 6 Stellplätze ein großkroniger Laubbaum der Artenliste 1 anzupflanzen und dauerhaft zu pflegen - Anpflanzqualität 18/20 cm StU.
- 4.3 Die im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellten Bäume sind in ihrer endgültigen Stellung flexibel, da sie auf die Lage der künftigen Stellplatzerweiterung und Verkehrsführung auf dem Grundstück abgestimmt werden müssen.

4.4 Artenliste 1

<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn
<i>Acer pseudoplatanus</i>	Bergahorn
<i>Alnus glutinosa</i>	Schwarzerle
<i>Carpinus betulus</i>	Hainbuche
<i>Prunus avium</i>	Vogelkirsche
<i>Sorbus aucuparia</i>	Eberesche

4.5 Artenliste 2

<i>Cornus sanguinea</i>	<i>Roter Hartriegel</i>
<i>Corylus avellana</i>	<i>Waldhasel</i>
<i>Crataegus laevigata</i>	<i>Zweigriffeliger Weißdorn</i>
<i>Prunus spinosa</i>	<i>Schlehe</i>
<i>Rosa canina</i>	<i>Hundrose</i>
<i>Salix aurita</i>	<i>Ohrweide</i>
<i>Salix caprea</i>	<i>Salweide</i>
<i>Salix cinerea</i>	<i>Grauweide</i>

5. Niederschlagswasser

- 5.1 Es ist zulässig, das Niederschlagswasser von Dachflächen und nicht befahrbaren Wegflächen des außerhalb des Geltungsbereiches dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegenden Grundstückes, Flur 31, Flurstückes 116 "Quadenhof", innerhalb des SO-Gebietes über Rohrrigolen zu versickern oder über eine Hebeanlage an die städtische Kanalisation anzuschließen. Das Niederschlagswasser befahrbarer Flächen dieses Grundstückes ist über die belebte Bodenzone ggf. in Kombination über Rohrrigolen zu versickern oder an die öffentliche Kanalisation anzuschließen.
- 5.2 Ebenfalls zugelassen ist es, dem Grundwasserleiter das Niederschlagswasser von Dachflächen (mit Ausnahme von Metaldacheindeckungen) über geeignete Versickerungsanlagen zuzuführen - nach Genehmigung durch die zuständigen Behörden.
- 5.3 Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen ist der öffentlichen Kanalisation oder dem Vorfluter zuzuführen.
- 5.4 Das Niederschlagswasser von Stellplätzen im Sondergebiet, die über die bauordnungsrechtlich notwendige Anzahl hinaus für Aktionstage vorgehalten werden, kann auch über die belebte Bodenzone (Versickerungsmulden, Schotterrasen) abgeführt werden.

6. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung schädlicher Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

- 6.1 Für Teilbereiche des Bebauungsplanes werden Lärmschutzpegel festgesetzt. Innerhalb der gekennzeichneten Lärmpegelbereiche sind zum Schutz vor Lärmimmissionen passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Sofern nicht durch Grundrissanordnung und Fassadengestaltung sowie durch Baukörperstellung die erforderliche Pegelminderung erreicht wird, muss die Luftschalldämmung von Außenbauteilen mindestens die Anforderungen des jeweiligen Lärmpegelbereiches (römische Ziffern) der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau. Anforderungen und Nachweise", Ausgabe November 1989, Berichtigung 1 vom August 1992, Änderung A1 vom Januar 2001 Beiblatt 1/A2 Ausgabe 02/2010 erfüllen.
- 6.2 Für die festgesetzten Lärmpegelbereiche II, IV und V gelten die nachfolgenden aufgeführten Schalldämmmaße der Außenbauteile.

Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 und Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel zur Tageszeit in dB(A)	erf. Schalldämm-Maß der Außenbauteile $R'_{w, res}$ in dB Bürräume*
II	56 – 60	30
IV	66 – 70	35
V	71 - 75	40

* Soweit der eindringende Außenlärm aufgrund der ausgeübten Tätigkeit relevant ist.

Ausnahmen von den Festsetzungen sind im Einzelfall bei Nachweis der tatsächlichen geringeren Anforderungen an die jeweiligen Bauteile möglich.

7. Externe Ausgleichsmaßnahmen

Gem. § 9 Abs. 1a BauGB werden für die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das Sondergebiet und durch die Verkehrsflächen im Plangebiet folgende Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes festgesetzt:

Maßnahme 1

Auf den von der Stadt Hennef / Sieg bereitgestellten Grundstücken der Gemarkung Geistingen, Flur 51, Flurstücke 174 u. 175 ist anteilig eine Fläche von 3.965 m² weitgehend freizustellen - bis auf die vorhandenen Obstgehölze -, durch Fräsen das Bodengefüge tiefgründig zu lockern, mit Wieseneinsaat zu versehen und eine regelmäßige Mahd (zweimal pro Jahr, Frühjahr und Spätsommer) durchzuführen. Das Schnittgut muss abtransportiert werden.

Maßnahme 2

Auf den von der Stadt Hennef / Sieg bereitgestellten Grundstücken der Gemarkung Geistingen, Flur 51, Flurstücke 174 u. 175 ist anteilig eine Fläche von 1.131 m² weitgehend freizustellen - bis auf die vorhandenen Obstgehölze -, durch Fräsen das Bodengefüge tiefgründig zu lockern, mit Wieseneinsaat zu versehen und eine regelmäßige Mahd (zweimal pro Jahr, Frühjahr und Spätsommer) durchzuführen. Das Schnittgut muss abtransportiert werden.

B. Hinweise

Wasserschutzgebiet

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes V 01.18/2.2 liegt in der Wasserschutzzone III Süd des Wasserschutzgebietes Hennefer Siegbogen.

Satzung zum Schutze des Baumbestandes

Bei allen Arbeiten im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist die Satzung zum Schutze des Baumbestandes in der Stadt Hennef (Sieg) vom 13.12.1978 in der Fassung der 2. Nachtragssatzung vom 17.12.2001 zu beachten.

Bodenfunde

Bei Bau- und Erdarbeiten angetroffene Funde von Gegenständen, die Anlass zu der Annahme geben, dass sie Kulturdenkmale sind, sind gem. § 15 des Denkmalschutzgesetzes NRW (DSchG) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Hennef anzuzeigen. Bei Bodenfinden besteht gem. § 16 DSchG zudem ein befristetes Veränderungsverbot.

Sichtflächen

Innerhalb des im Bebauungsplan gekennzeichneten Sichtfeldes dürfen keine bauliche Anlagen oder Nebenanlagen errichtet werden. Zäune sowie Stapel, Haufen u. ä. mit dem Grundstück nicht fest verbundene Gegenstände dürfen nicht angelegt werden, wenn sie sich mehr als 0,80 m über die Fahrbahnebene erheben. Ebenso wenig dürfen dort genehmigungs- und anzeigefreie Bauten errichtet und Gegenstände gelagert oder hinterstellt werden, die diese Höhe überschreiten. Dies gilt auch für die Dauer der Bauzeit. Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Sichtfelder sind mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen.

Einsichtnahme Unterlagen

Die angeführten DIN-Normen, Erlasse, Verwaltungsvorschriften und Gutachten können bei der Stadtverwaltung Hennef, Frankfurter Str. 97 eingesehen werden.

Lagebezugssystem

Das Lagebezugssystem im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erfolgte nach ETRS89/UTM.

Fluglärm

Bedingt durch die in der Nähe über diesem Gebiet verlaufenden An- und Abflugrouten des Flughafens Köln - Bonn muss entsprechend dem Nutzungsgrad der Flugrouten sowohl am Tag als auch in der Nacht mit mehr oder weniger starkem Fluglärm gerechnet werden. Diese Immissionsbelastung lässt sich durch baulich vorzunehmende "passive Schallschutzmaßnahmen" (z.B. Schalldämmung von Dächern, Rollladenkästen sowie Einbau von Schallschutzfenster) vermindern.

Kampfmittel

Sollten bei der Sondierung Bombenblindgänger oder andere Kampfmittel festgestellt werden, ist das Kampfmittelbeseitigungsdienst NRW - Rheinland, Außenstelle Köln zu benachrichtigen.

Hauptversorgungsleitungen

Vor sämtlichen Bauarbeiten im Plangebiet ist der Netzservice Hennef der Rhenag, Rheinische Energie AG, zu benachrichtigen.

C. Örtliche Bauvorschriften gem. § 86 Abs. 1 und Abs. 4 BauO NRW i.V. mit § 9 Abs. 4 BauGB

Werbeanlagen dürfen die Attika bzw. die Traufe des zugehörigen Gebäudes um nicht mehr als 5,00 m überschreiten.

D. Planzeichenerklärung

Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90)

1. Art der baulichen Nutzung (§9 Abs. 1 Nr.1 BauGB §1 11 BauNVO)



Sonstiges Sondergebiete
(§ 11 Abs. 3 BauNVO), Zweckbestimmung: "großflächiger Einzelhandel -
Einrichtungshaus"

2. Maß der baulichen Nutzung (§9 Abs. 1 Nr.1 BauGB, §16 BauNVO)

0,8 Grundflächenzahl

TH
88,00 müNN maximale Traufhöhe in m ü NN

3. Bauweise, Baulinie, Baugrenze (§9 Abs. 1 Nr.1 BauGB, §§22 u. 23 BauNVO)

a abweichende Bauweise

————— Baugrenze

4. Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

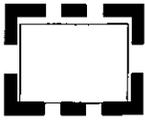


Straßenbegrenzungslinie

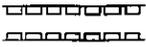


Straßenverkehrsfläche

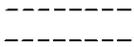
5. Sonstige Planzeichen



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplanes



Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB)



Leitungsrechten bei schmalen Flächen



Umgrenzung der Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 5 Abs 2 Nr. 6 und Abs. 4 BauGB)

LPB V | LPB IV

Abgrenzung unterschiedlicher Lärmpegelbereiche (LPB)

ST

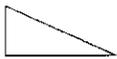
Stellplatzanlage in den Freianlagen



Ein- und Ausfahrtsbereich

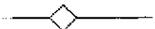


Ein- und Ausfahrtsverbot



von Bebauung freizuhaltende Sichtfläche / Haltsichtweite (Übernahme aus dem Verkehrsgutachten)

Nachrichtliche Übernahmen & sonstige Übernahmen



unterirdische Hauptversorgungsleitung: G- Gas



unterirdische Hauptversorgungsleitung: W - Wasser



unterirdische Hauptversorgungsleitung: E – Elektro-Versorgungsleitung



Vorhandenes Gebäude



Flurstücksgrenze

104

Flurstücksnummer

66,30

Bestandshöhe



Bestehende Baumstandorte



Verkehrsfläche: Fuß- und Radweg

Stadt Hennef - Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 - Möbelmarkt -



STADT HENNEF (SIEG)

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Nr. V01.18/2.2
- Hennef (Sieg) – Möbelmarkt**

**Begründung und Umweltbericht
- Rechtsplan**

Stand: 10.03.2011

**ÄNDERUNGEN BZW: ERGÄNZUNGEN
SIND GRAU HINTERLEGT**

**Stadt Hennef (Sieg)
Amt für Stadtplanung und –entwicklung**



Hennef
DER BÜRGERMEISTER

<u>Inhalt</u>	Seite
ANLAGEN	5
TEIL 1 BEGRÜNDUNG	6
1. ANLASS DER AUFSTELLUNG DES BEBAUUNGSPLANS / ALLGEMEINE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG	6
2. RAHMENBEDINGUNGEN	6
2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Topographie	6
2.2 Landesentwicklungsplan und Regionalplan	7
2.3 Flächennutzungsplan und planungsrechtliche Zusammenhänge	7
2.4 Nationale, europäische Schutzgebiete und Schutzfestsetzungen	8
2.5 Rahmenplanungen	9
2.6 Vorhandene Flächennutzungen	9
2.7 Städtebauliche Situation	9
3. STÄDTEBAULICHES KONZEPT	10
3.1 Verkehrserschließung	10
3.1.1 Äußere Erschließung	10
3.1.2 Innere Erschließung	10
3.2 Bebauung	11
3.2.1 Städtebauliche Idee	11
3.2.2 Art der baulichen Nutzung	11
3.2.3 Maß der baulichen Nutzung und Bauweise	11
3.2.4 Verkaufsfläche	12
3.2.5 Bauweise	14
3.2.6 Höhenfestsetzungen	14
3.2.7 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	14
3.2.8 Stellplätze und Nebenanlagen	14
3.2.9 Grünflächen	15

3.2.10 Sonstige Festsetzungen: Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	16
3.2.11 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	16
3.3 Kennzeichnungen gem. § 9 Abs. 5 BauGB	17
3.3.1 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Altlasten)	17
3.3.3 Grundwasserschutz	17
3.4 Nachrichtliche Übernahmen gem. § 9 Abs. 6 BauGB	17
3.4.1 Denkmäler nach Landesrecht	17
3.5 Ver- und Entsorgung	17
3.5.1 Abwasser und Niederschlagswasser	17
3.5.2 Wasserversorgung	18
3.5.3 Stromversorgung	18
3.5.4 Gasversorgung	18
3.5.5 Müllentsorgung	18
3.6 Immissionen	18
4. HINWEISE	18
4.1 Kampfmittelfreiheit	20
4.2 Einsichtnahme Unterlagen	21
4.3 Satzung zum Schutze des Baumbestandes	21
4.4. Bodenfunde	21
4.5 Sichtflächen	21
4.6 Geohydrologische Verhältnisse	21

TEIL 2	UMWELTBERICHT	23
1.1	Einleitung	23
1.2	Ziele der Planung	23
1.3	Einschlägige Fachgesetze u. Fachpläne	24
1.3.1	Aussagen des Landschaftsplans	24
1.3.2	Schutzgebiete des Naturschutzes	24
1.3.3	Schutzvorschriften anderer Umweltfachplanungen	24
1.3.4	Lärmschutzrechtliche Verordnungen	25
1.4	Bestandsdarstellung u. -bewertung des Plangebiets	26
1.4.1	Naturräumliche Lage	26
1.4.2	Umweltmerkmale	27
1.4.2.1	Biotope	27
1.4.2.2	Flora, Fauna, Vegetation	27
1.4.2.3	Böden, <i>Alllasten</i> , Ertragspotentiale	29
1.4.2.4	Wasserhaushalt, Gewässer, Versickerungspotentiale	29
1.4.2.5	Klima, Luft, Lufthygiene	30
1.4.2.6	Lärm	30
1.4.2.7	Landschafts-/Siedlungsbild	30
1.4.2.8	Qualitäten und Defizite für Menschen und ihre Gesundheit	30
1.4.2.9	Kultur- und Sachgüter (Nutzung, Denkmäler)	31
1.5	Wirkungsprognose (Beschreibung u. Bewertung)	31
1.5.1	Voraussichtliche Entwicklung bei Nicht-Durchführung der Planung	31
1.5.2	Voraussichtliche Auswirkungen auf die Umweltgüter bei Planumsetzung	31
1.5.2.1	Biotope	31
1.5.2.2	Flora, Fauna, Vegetation	32
1.5.2.3	Böden	32
1.5.2.4	Wasserhaushalt, Versickerungspotentiale, Gewässer	32
1.5.2.5	Klima, Luft	33
1.5.2.6	Lärm	33
1.5.2.7	Siedlungsbilder	33
1.5.2.8	Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit	33
1.5.2.9	Kultur- und Sachgüter	33
1.6	Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	34
1.6.1	Vermeidungsmaßnahmen	34
1.6.2	Minimierungsmaßnahmen	34
1.6.3	Außgleichsmaßnahmen	35
1.7	Eingriffsbilanzierung	35

1.7.1 Sonstiges Sondergebiet	35
1.7.2 Zusätzlicher Fuß- und Radweg	38
1.7.3 Festsetzungen an externen Ausgleichsmaßnahmen	39
1.8 Darstellung der Verfahren bei der Umweltprüfung, Aufnahme- und Bewertungsmethoden, Hinweise zu Wissenslücken u. Risiken	39
1.9 Beschreibung von Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkung (Monitoring)	39
1.10 Allgemeinverständliche Zusammenfassung	40
2. BODENORDNUNG	41
3. RAHMENBEDINGUNGEN	41

Anlagen

- Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) des Büros SCHMITTPROJEKT v. 03.12.2010
- Einzelhandelsgutachten des Büros BBE HANDELSBERATUNG von September 2010
- Verkehrsgutachten vom 16.09.2010 des Büros BRILON BONDZIO WEISER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSWESSEN MBH
- Schalltechnische Untersuchung vom Nov. 2010 des Büros BRILON BONDZIO WEISER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSWESSEN MBH
- Eingriffs- /Ausgleichsbilanz der PLANUNGSGRUPPE SKRIBBE-JANSEN GMBH vom 10.06.2011
- Hydrologischer Bericht zum Projekt Josef-Dietzgen-Straße Hennef vom 24.11.2010 vom *INSTITUT FÜR GEOTECHNIK*
- Artenschutzrechtliche Einschätzung in Bezug auf die Fledermäuse – Endbericht vom Februar 2011 des Büros HÖLLER
- Artenschutzfachliche Kurzeinschätzung (ohne Fledermäuse) vom 10.11.2010 des Büros E. SCHMIDT

TEIL 1 BEGRÜNDUNG

1. Anlass der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans / Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans geht auf einen Antrag des Vorhabensträgers, der C & S BESITZ- GMBH GÖRGESHAUSEN, vom 07.06.2010 zurück. Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung der Stadt Hennef (Sieg) hat in seiner Sitzung am 22.06.2010 diesem Antrag stattgegeben.

Die C & S BESITZ - GMBH plant die Eröffnung eines Einrichtungshauses (Müllerland) mit zusätzlichen gastronomischen Angeboten. Hierzu soll das leerstehende Gebäude der ehemaligen Messehalle im Ortsteil (OT) Stoßdorf genutzt werden. Dieses befindet sich – ebenso wie die Grundstücke für notwendige Stellplatzanlagen – im Besitz des Vorhabensträgers. Eine Revitalisierung dieses Gebäudes und der Grundstücke erscheint sinnvoll, um das relativ neue Gebäude effektiv zu nutzen und das Gelände im Innenbereich seiner entsprechenden städtebaulichen Nutzung wieder zuzuführen.

Gesetzliche Grundlage des Bebauungsplanes ist das Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585).

2. Rahmenbedingungen

2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Topographie

Die Fläche des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans beträgt ca. 6,45 ha. Der Bereich schließt östlich an die bebaute Ortslage Hennef-Stoßdorf an und liegt auf einer Höhe von ca. 65 – 67 m ü NHN (Normalhöhennull). Der durch die Frankfurter Straße (L 333), Stoßdorfer Straße (L 331) und Josef-Dietzgen-Straße sowie durch außerhalb des Plangebiets liegende Gewerbegebiete am westlichen Rand eingefasste räumliche Geltungsbereich des Plangebietes weist eine annähernd plateauartige Fläche auf.

Das Plangebiet befindet sich in der Ortslage Hennef (Sieg) – Stoßdorf. Es liegt im rechtsverbindlichen Bebauungsplan 01.18/2 und 1 Hennef (Sieg) „Gewerbegebiet West – Stoßdorf“ (1979). Nördlich davon liegt das Gewerbegebiet West-Stoßdorf. Eine Änderung des Bereichs des ehemaligen Messegeländes sowie der Straßen ist durch Änderung der Gebietskategorie in „Sonstiges Sondergebiet“ sowie der westlich gelegenen Flächen von Grün- bzw. Forstflächen zu einer Stellplatzanlage erforderlich. Weiterhin soll die Frankfurter Straße (L 333) einen verlängerten Linksabbieger erhalten und der am Nordwestrand des Plangebietes und weiter durch das SO-Gebiet zur Josef-Dietzgen-Straße verlaufende Geh- und Radweg wird an den südlichen Randbereich der Frankfurter Straße (L 333) des SO-Gebietes verlegt werden.

Das Plangebiet umfasst folgende Flurstücke:

Gemarkung Geistingen

- Flur 45, Flurstücke Nr. 101, 102, 104, 106, 146, 147 und 97 tw.
- Flur 48, Flurstück 66 tw., Flur 25, Flurstücke 17 tw, 21 tw sowie 64 tw.,
- Flur 26, Flurstücke 105 tw., 106 tw., 107 tw. und Südrand der Parzelle „Ringstraße“ sowie
- Flur 31, Flurstücke 117 tw. und 311 tw.

2.2 Landesentwicklungsplan und Regionalplan

Bei der Bauleitplanung sind die Ziele der übergeordneten Planung zu berücksichtigen, so dass die Aussagen und Zielsetzungen der Landesentwicklungsplanung und des Regionalplanes in die Bauleitplanung mit einfließen.

Im Landesentwicklungsplan NRW (1995) ist Hennef als Mittelzentrum dargestellt. Hennef liegt in einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung. Das Plangebiet ist als "Allgemeiner Siedlungsbereich" dargestellt. Es weist Grundwasservorkommen auf.

Auf der Ebene des Regionalplanes werden die landespolitischen Entwicklungsziele weiter konkretisiert. Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Rhein-Sieg (2004) ist das Plangebiet als "Allgemeiner Siedlungsbereich" (ASB) (braun hinterlegte Fläche in Abb. 1) ausgewiesen. Es liegt innerhalb eines Bereiches mit Grundwasser- und Gewässerschutzfunktion des Wasserschutzgebietes (WSG) „Hennefer Siegbogen“ (blaue Schraffur in Abb. 1). Dieses WSG befand sich z. Zt. der Erstellung des Regionalplanes (2004) in einem wasserrechtlichen Verfahren (Hinweise „G 3.6“ in Abb. 1).



Abb. 1: Zeichnerische Festsetzung des Regionalplanes (2004). Das Plangebiet befindet sich im Bereich des roten Kreises; zur Bedeutung der Farben und Zeichen: siehe Text.

Als Straße von vorwiegend großräumiger Bedeutung ist die Bundesautobahn A 560 in ca. einem Kilometer Entfernung zur Anschlussstelle Hennef (Sieg) West eingetragen. Wesentlich näher ist die Frankfurter Straße (L 333, ehemalige Bundesstraße 8), die als Straße von vorwiegend regionaler und überregionaler Bedeutung ausgewiesen wurde (dünnerer roter Balken in Abb. 1).

Die landesplanerischen Ziele und die Ausweisungen des Regionalplanes stehen also im Einklang mit den Zielen und Festsetzungen des Bebauungsplanes.

2.3 Flächennutzungsplan und planungsrechtliche Zusammenhänge

Der seit dem 11.09.1992 rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Hennef (Sieg) stellt den Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 01.18/2.2 als gewerb-

liche Baufläche dar (graue Flächen in Abb. 2) , während in den westlichen Bereichen die jetzige brachgefallene Mulde als Bereich für die Forstwirtschaft (dunkelgrüne Fläche in Abb. 2) und ein schmaler Streifen als öffentliche Grünfläche / Parkanlage (hellgrüne Fläche in Abb. 2) ausgewiesen wurde. Dies findet sich ebenso, jedoch parzellenschärfer, im rechtsverbindlichen Bebauungsplan 01.18/2 & 1 (vgl. Abschnitt 5.3.5). Somit ist der rechtsverbindliche Bebauungsplan aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt.

Um den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V01.18/2.2 mit der geplanten Änderung der Art der baulichen Nutzung in ein Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 Abs. 3 BauNVO aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickeln zu können, wird die 42. Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich, die im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt wird.

Mit Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. V01.18/2.2 verlieren die durch die aktuelle Bauleitplanung überlagerten Teile der Bebauungspläne 01.18/2 und 01.18/1 ihre Gültigkeit.

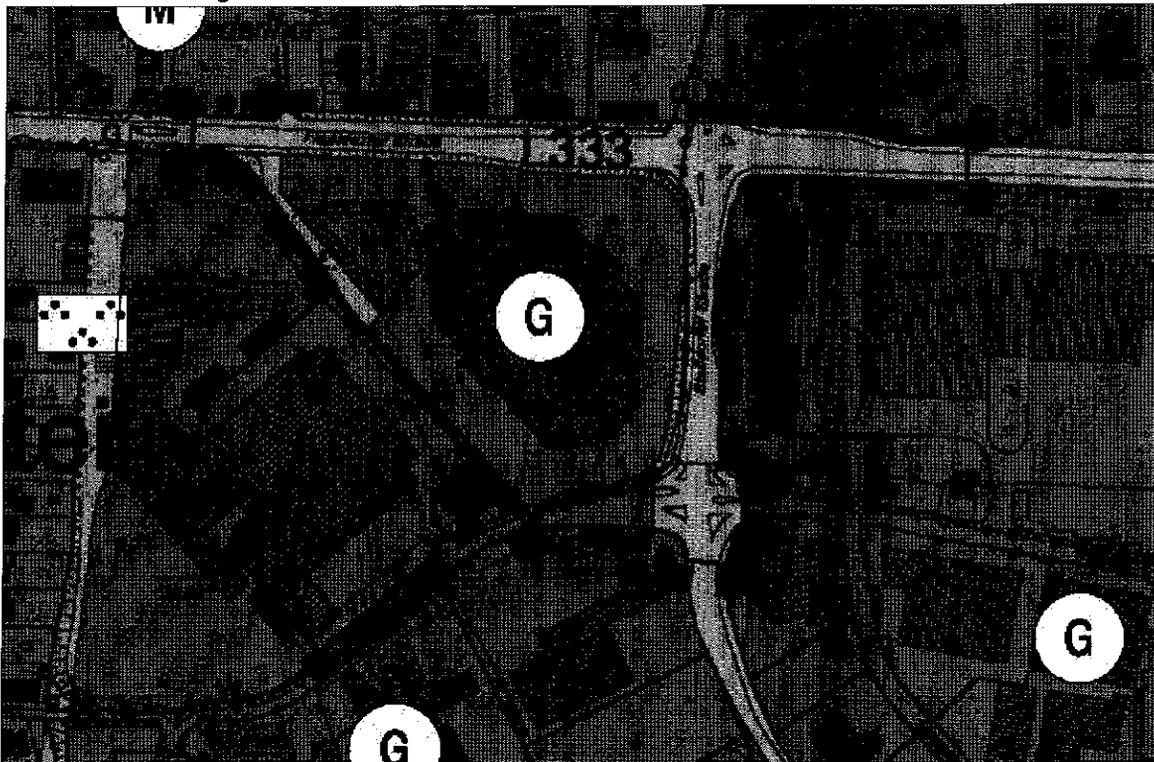


Abb. 2: Zeichnerische Darstellung des Flächennutzungsplanes (1992); zur Bedeutung der Signaturen: siehe Text.

2.4 Nationale, europäische Schutzgebiete und Schutzfestsetzungen

Das Plangebiet berührt keine nationalen Schutzgebiete oder -objekte nach Bundesnaturschutzgesetz oder Landschaftsgesetz NW (LG NW). Es befinden sich weder nach § 62 LG NW geschützte Flächen der landesweiten Biotopkartierung Nordrhein-Westfalen noch im Biotopkataster des LANDESAMTES FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ (LANUV) erfasste Biotope innerhalb des Plangebietes. Europäische Schutzgebiete wie FFH- oder Vogelschutzgebiete werden durch das Plangebiet nicht berührt (vgl. Abschnitt 5.3.2)

Es befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte innerhalb des Plangebietes.

Das Planungsgebiet liegt in Wasserschutzzone III Süd des Wasserschutzgebietes Hennef-Siegbogen. Der Bau von Straßen und Wegen sowie der Ausbau bzw. die Umgestaltung von wesentlichen Anlagen sind im Baugenehmigungsverfahren genehmigungspflichtig. Einleitungen in das Grundwasser bedürfen separater wasserrechtlicher Verfahren.

Im Plangebiet liegen keine nach Wassergesetz (Landeswassergesetz LWG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 1995) geschützten Objekte oder Flächen.

2.5 Rahmenplanungen

Bezogen auf die geplante Ausweisung des Sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel - Einrichtungshaus“ gem. § 11 Abs. 3 BauNVO ist als Rahmenplanung das in Aufstellung befindliche Einzelhandelskonzept der Stadt Hennef zu nennen sowie der auf regionaler Ebene erarbeitete, aber bisher noch nicht verabschiedete „Orientierungsrahmen für eine regionale Sortimentsliste“.

Das zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan für das Bauvorhaben „Müllerland“ erarbeitete Gutachten der BBE HANDELSBERATUNG weist eine Verträglichkeit mit dem Einzelhandel in Hennef und den Nachbargemeinden nach.

2.6 Vorhandene Flächennutzungen

Das Plangebiet ist durch das ehemalige „Messezentrum Bonn-Rhein-Sieg“, das zu keinem Zeitpunkt wirtschaftlich erfolgreich betrieben wurde, geprägt. Es umfasst den umfangreichen, jetzt leer stehenden Gebäudekorpus, samt der diesen umgebenden Stellplatzanlage mit Fahrgassen, randlichen Eingrünungen sowie Zu- und Abfahrten. Weiterhin findet sich eine brachgefallene Mulde am westlichen Rand, die auch der Niederschlagsversickerung dient, randlich grenzen öffentliche Verkehrsflächen an (Straßen sowie ein Geh- und Radweg). Entlang der Stellplatzanlage wurden zahlreiche Ziersträucher und heimische Laubbäume gepflanzt. Diese unterliegen – bis auf eine Ausnahme im Bereich des ehemaligen Edeka-Lagers – jedoch nicht der städtischen Baumschutzsatzung.

Im südwestlichen Bereich, in der die zusätzliche Stellplatzanlage vorgesehen ist, steht eine sich im Besitz des Vorhabensträgers befindliche Lagerhalle mit Büroräumen (ehemaliges Edeka-Lager), die abgerissen werden soll.

Das nähere Umfeld des Plangebietes wird im Westen des alten Messegeländes durch verschiedene Bürogebäude und Gewerbebetriebe, ferner durch die Wohnbebauung an der Heiðestraße, im Osten von einem Hotel sowie von Gewerbebetrieben und einem Discounter bestimmt. Im Südosten befindet sich eine Diskothek, während sich im Norden neben Geschäften auch weitere Wohnbebauung befindet.

2.7 Städtebauliche Situation

Eine grundsätzliche Umgestaltung des Stadtbildes ist in diesem Bereich nicht geplant. Die Funktionalität des bisherigen Gewerbegebietes und geplanten Sondergebietes bleibt erhalten bzw. wird wieder aufgenommen.

3. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

3.1 Verkehrserschließung

3.1.1 Äußere Erschließung

Im Bericht des Verkehrsgutachtens der BRILON BONDZIO WEISER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSWESEN MBH (09/2010) wurde bei einem Fahrtenanteil im Pkw-Verkehr von 95 % und einem Besetzungsgrad von 2,0 Personen pro Pkw ein durch die Kunden verursachtes Verkehrsaufkommen in Höhe von 1.454 Pkw / Tag ermittelt.

Die Verkehrserhöhung wird hierin pauschal mit +10% bezogen auf die Ausgangssituation angenommen.

Unter Zugrundelegung dieses Ansatzes wurde als abgestimmte Anbindung des Einrichtungshauses an das bestehende Straßennetz die An- und Zufahrt der Stellplatzanlage und damit letztlich des Einrichtungshauses selbst über die Josef-Dietzgen-Straße ermittelt. Diese Straße ist mit der Stoßdorfer Straße (L 331) als Verbindung zur Frankfurter Straße (L 333) für die Verkehre aus dem Bereich Hennef-Zentrum, Siegburg bzw. der Bundesautobahn A 560 verbunden. Die Frankfurter Straße (L 333) erhält zur stockungsfreien Abwicklung des Verkehrs, insbesondere des vorhabenbezogenen Mehrverkehrs aus Richtung Innenstadt, eine Verlängerung des Linksabbiegers von 30 m. Weiterhin soll die Lichtsignalanlage zur Erreichung des gleichen Ziels eine Optimierung der Programmierung erhalten.

Eine zusätzliche Anbindung des Sondergebietes an die Frankfurter Straße wird durch den Baulasträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, mit dem Verweis auf das Straßen- und Wegegesetz NRW abgelehnt.

Ferner findet sich mittig des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ein Fuß- und Radweg, der eine Verlängerung des Weges an der südlichen Seite der L 333 darstellt. Diese Wegeverbindung soll an den Südrand der Frankfurter Straße unter Beibehaltung des zwischen dem Weg und der Verkehrsfläche der Straße verlaufenden Entwässerungsgrabens verlegt werden. Der geplante Fuß- und Radweg mündet an der Kreuzung Frankfurter Straße / Stoßdorfer Straße vor der Lichtsignalanlage und wird mittels Fuß- und Radfahrerfurten auf die östliche Seite der Stoßdorfer Straße und die nördliche Seite der Frankfurter Straße geleitet. Von dort aus können die Verkehrsteilnehmer ihren Weg in Richtung Osten, zum Discounter Richtung Norden oder zur Weiterführung des Weges Richtung Süden mit dem Anschluss an die vorhandene Wegeführung fortsetzen.

3.1.2 Innere Erschließung

Die innere Erschließung wird im Einzelnen aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP, Anlage) ersichtlich. Dargestellt sind neben der Ausweisung der Stellplätze in den Freianlagen auch die Fahrbeziehungen des Anlieferverkehrs, der Entsorgung und des Durchgangsverkehrs des benachbarten Firmengeländes, z. Zt. „Wenco“. Diese besitzen als Hinterlieger der Josef-Dietzgen-Straße bei Realisierung dieser Planung keine eigene Anbindung an die Straße, jedoch ein Geh- und Fahrrecht über die westliche Zufahrt zur Stellplatzanlage.

Die Wegeführung der Umfahrungsstraße wurde im Hinblick auf die Anordnung der Stellplätze so gewählt, dass ein Rückstau durch Parksuchverkehre auf den öffentlichen Verkehrsraum der Josef-Dietzgen-Straße verhindert wird.

Ebenso dargestellt sind im VEP die Rettungswege und Aufstellflächen der Feuerwehr.

Mit einbezogen wird bei dieser Planung zudem die Fläche des benachbarten Lagergebäudes. Die bestehende Halle soll zugunsten einer dem Einrichtungshaus zugeordneten Stellplatzanlage abgerissen werden. Wegen der zukünftigen internen Fahrbeziehungen zwischen

dem geplanten Einrichtungshaus einschließlich des Abhoilagers in dem bisherigen als Tiefgarage genutzten Kellergeschoß des geplanten SO-Gebietes und den geplanten benachbarten Stellplatzflächen, wird der das geplante Sondergebiet querende Fuß- und Radweg verlegt. Er soll als Randweg der Frankfurter Straße von Westen kommend nicht wie bisher nach Süden abbiegen, sondern weiter bis zur Stoßdorfer Straße geführt werden wie dies bereits im Abschnitt 3.1.1 beschrieben wurde.

3.2 Bebauung

3.2.1 Städtebauliche Idee

Da die Messe in der Vergangenheit zu keinem Zeitpunkt wirtschaftlich erfolgreich betrieben wurde und seit Jahren leer steht, ist es sinnvoll, das Gebäude einer anderen Nutzung zuzuführen.

Das seit langem komplett anthropogen geprägte Gebiet im Innenbereich hat für den Naturschutz eine nur sehr geringe Wertigkeit. Eine Umgestaltung zu einer anderen Art der baulichen Nutzung ist unverhältnismäßig. Somit ist eine Weiternutzung dieses bestehenden Gesamt-Ensembles aus städtebaulicher Sicht klar einer Flächenneuerschließung vorzuziehen.

Eine grundsätzliche Umgestaltung des Stadtbildes ist in diesem Bereich nicht geplant. Die Funktionalität des vorherigen Gewerbegebietes und künftigen Sondergebietes bleibt erhalten bzw. wird wieder aufgenommen.

3.2.2 Art der baulichen Nutzung

Für das Plangebiet wird ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 Abs. 3 BauNVO festgesetzt, das durch die Zweckbestimmung als "großflächiger Einzelhandel - Einrichtungshaus" konkretisiert wird.

Zulässig sind auch die für den Betrieb des Einrichtungshauses erforderlichen Nebeneinrichtungen, wie Sozialräume, Lager- und Büroflächen, etc., sowie auf einer Fläche von 1.000 m² Nutzfläche ein Kinderland und gastronomische Einrichtungen des Einrichtungshauses (Café-terriabereich) auf max. 300 m².

Darüber hinaus zulässig ist ein eigenständiger Gastronomiebetrieb mit separaten Öffnungszeiten mit 1.500 m² Gastraumfläche. Dieser Betrieb steht sowohl während der Öffnungszeiten des Einrichtungshauses dem Kunden des Einrichtungshauses zur Verfügung, soll aber auch darüber hinaus geöffnet werden können.

3.2.3 Maß der baulichen Nutzung und Bauweise

Die Obergrenze für die Grundflächenzahl (GRZ) in „Sondergebieten“ beträgt gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO 0,8, die jedoch nach § 19 Abs. 4 BauGB in geringfügigem Ausmaß überschritten werden kann, wenn besondere städtebauliche Gründe dies erfordern. Im vorliegenden Fall handelt es sich einerseits um die Bestandsanlage der Messe, die gem. Baugenehmigung aus dem Jahre 1991 (AZ: B 80/90) genehmigt und realisiert wurde. Andererseits werden die darüber hinaus gehenden Flurstücke (Flur 45, Flurstücke 146 und 147 – ehemaliges Edeka-Lager) nach den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 01.18/ 1 u. 2 bilanziert. Dieser setzt nur einen geringfügigen Grünflächenanteil fest (vgl. Anlage „Eingriffs- /Ausgleichsbilanz des Büros PGSJ vom 22.10.2010).

Mit der Festsetzung einer maximal zulässigen Grundflächenzahl wird dem Grundsatz des § 1 Abs. 5 BauGB Rechnung getragen (sparsamer Umgang mit Grund und Boden) und ein Höchstmaß an flächensparender und wirtschaftlicher Erschließung des Plangebietes ermög-

licht, um einer Zersiedlung in anderen Bereichen der Stadt entgegenzuwirken. Die bisherige Stellplatzanlage im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird künftig neu gegliedert werden, um eine nutzerfreundliche und verkehrssichere Funktionalität zu gewährleisten. Um auch eine wirtschaftliche Effizienz zu erzielen, wird die bisherige Grünfläche der Versickerungsmulde in die Planung des ruhenden Verkehrs einbezogen.

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird für das SO-Gebiet "großflächiger Einzelhandel - Einrichtungshaus" entsprechend eine GRZ von 0,8 gem. § 11 Abs. 1 BauNVO ausgewiesen, die jedoch durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten bis zu einer maximalen GRZ von 0,9 gem. § 19 Abs. 4 BauNVO überschritten werden darf.

3.2.4 Verkaufsfläche

Die Gesamt-Verkaufsfläche (VK) wird auf 31.000 m² begrenzt, was der heutigen Nutzfläche des Gebäudes entspricht.

Entsprechend der im Entwurf vorliegenden Hennefer Sortimentsliste werden 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)
- 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)

Das Kernsortiment wird auf maximal 28.500 m² begrenzt.

Zusätzlich sind zentrenrelevante Randsortimente zulässig. Die Gesamtfläche der zentrenrelevanten Randsortimente darf insgesamt eine VK von 2.500 m² nicht überschreiten. Folgende Sortimente sind zulässig:

- | | |
|---|--------------------------|
| • Bilder und Rahmen (aus 52.48.2 – WZ 2003) | max. 400 m ² |
| • Glas, Porzellan, Keramik (52.44.4 – WZ 2003) | max. 800 m ² |
| • Haushaltsgegenstände (52.44.3 – WZ 2003) | max. 800 m ² |
| • Sonstige Boutiquewaren (aus 52.12.2 – WZ 2003) | max. 250 m ² |
| • Elektrokleingeräte (aus 52.45.1 – WZ 2003) | max. 50 m ² |
| • Sonstige Nebensortimente (52.12.2 – WZ 2003) | max. 50 m ² |
| • Haus- und Heimtextilien | max. 1050 m ² |
| davon: Heimtextilien (Gardinen, Dekorationsstoffe,
Vorhänge, dekorative Decken; 52.44.7 – WZ 2003) | max. 800 m ² |
| davon: Haustextilien (Haus- und Tischwäsche; 52.41.1 – WZ 2003) | max. 800 m ² |

Die Begrenzung der zentrenrelevanten Randsortimente entspricht sowohl der Auswirkungsanalyse der BBE Handelsberatung, Köln, aus September 2010, als auch § 24a Abs. 3 Satz 1 Landesentwicklungsprogramm NRW (LEPro NRW), wonach als Grenzwert für zentrenrelevante Randsortimente absolut nicht mehr als 2.500 m² Verkaufsfläche zuzulassen sind. Dies deckt sich auch mit den Forderungen der IHK Bonn/Rhein-Sieg.

Die Feindifferenzierung der als zentrenrelevant einzustufenden Sortimente erfolgte auf der Grundlage des im Entwurf vorliegenden kommunalen Einzelhandelskonzeptes (Hennefer Sortimentsliste). Je Sortimentsgruppe werden 800 m² nicht überschritten.

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

Die hierin angenommenen Umsatzerwartungen von 956 € 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.

Erklärt wird die angenommene unterdurchschnittliche Umsatzerwartung gem. BBE-Gutachten in folgender Weise:

- Im Verdichtungsraum Köln-Bonn ist eine hohe Wettbewerbsdichte mit einer Vielzahl etablierter Anbieter auszumachen.
- Das Vorhaben nimmt eine Randlage in der südlichen Rheinschiene ein, weite Teile des östlichen Einzugsgebiets (Bergisches Land, nördlicher Westerwald) sind vergleichsweise gering besiedelt.
- Das östliche Einzugsgebiet ist allein 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 BBE-Gutachten eine Umsatzleistung zugrunde gelegt, die aus gutachterlicher Sicht mit einem wirtschaftlich vertretbaren Marketingaufwand höchstens erreicht werden kann.

Zulässig im Sondergebiet sind zudem gastronomische Einrichtungen (Café maximal 300 m²) und ein Kinderland mit maximal 1.000 m² im Zusammenhang mit großflächigem Einzelhandel.

Darüber hinaus zulässig ist ein Gastronomiebetrieb mit separaten Öffnungszeiten mit 1.500 m² Gastraumfläche.

Die zusätzliche Neuansiedlung mehrerer großflächiger Einzelhandelsbetriebe um den geplanten Möbelmarkt ist nach den Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. 018/1 und 018/2 – Gewerbegebiet West der Stadt Hennef ausgeschlossen. Denn diese lassen innerhalb des Gewerbegebiets keine Einzelhandelsbetriebe zu. Ausnahmen sind nur in Einzelfällen möglich und zwar insbesondere für Einzelhandelsbetriebe, die eine auf das Gewerbegebiet beschränkte Versorgungsfunktion haben und für Einzelhandelsbetriebe, welche wegen ihrer Wirkung auf die Umgebung, ihrer besonderen Zweckbestimmung oder aber aus branchenspezifischen Gründen im Gewerbegebiet unterzubringen sind. Von diesen Ausnahmen nicht umfasst sind Einkaufszentren und Verbrauchermärkte mit einer Geschoßfläche von mehr als 1.500 m².

Das im Entwurf vorliegende Einzelhandelskonzept der Stadt Hennef empfiehlt auch zukünftig, die Zulassung von Einzelhandel in dem Gewerbegebiet West auszuschließen.

3.2.5 Bauweise

Eine abweichende Bauweise mit Überschreitung der maximalen Gebäudelänge von 50 m ist zulässig. Hinsichtlich der Grenzabstände gilt die offene Bauweise.

3.2.6 Höhenfestsetzungen

Die zulässige Höhe baulicher Anlagen im Sondergebiet ist wie bisher auf max. 88,00 m ü. NHN begrenzt.

Die Überschreitung der festgesetzten Höhe durch untergeordnete technische Dachaufbauten, Aufzugsüberfahrten und Treppenhäuser ist bis zu einer Höhe von 5 m zulässig, sofern die Gesamtfläche der Aufbauten weniger als 5 % der Gebäudegrundfläche beträgt.

Darüber hinaus zulässig ist ein separates Baufenster zur Festsetzung des Verkehrslenkungsturmes mit einer maximalen Höhe 106,00 m ü. NHN der Oberkante Schriftzug, was max. ca. 40,40 m Höhe über Geländeniveau entspricht.

3.2.7 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 23 Abs. 3 BauNVO werden durch Festsetzung von Baugrenzen bestimmt. Die Baugrenzen berücksichtigen den vorhandenen Baukörper und lassen einen geringfügigen Spielraum für Änderungen und Erweiterungen zu.

3.2.8 Stellplätze und Nebenanlagen

Im SO-Gebiet werden die Freiflächen v. a. als Stellplatzanlage und Verkehrsfläche genutzt. Für diese Nutzung wird künftig auch die brachgefallene Mulde (Flur 45, Flurstück 104) herangezogen. Weiterhin werden zudem, zur Deckung des Stellplatzbedarfs die Flächen der westlich gelegenen jetzigen Lagerhalle mit einbezogen (Flur 45, Flurstücke 146 u. 147). Auf diesen, sich im Besitz des Vorhabensträgers befindlichen, Grundstücken soll das Lagergebäude abgerissen und durch eine Stellplatzanlage ersetzt werden.

Nach der Verkehrsuntersuchung (BRILON BONDZIO WEISER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSWESEN MBH 09/2010) zum Bauvorhaben Müllerland werden die durch eine worst-case-Betrachtung ermittelten Stellplatzzahlen folgendermaßen angegeben:

- Stellplatzbedarf der Kunden: 422 bis maximal 500 Stellplätzen und
- Stellplatzbedarf der Mitarbeiter: 106 Stellplätzen.

Insgesamt somit 528 bis maximal 606 Stellplätze.

Auf dem ehemaligen Messegelände können die gemäß der in der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Berechnungen erforderlichen mindestens 417 Kundenstellplätzen angeboten werden. Darüber hinaus stehen in der Tiefgarage 57 Stellplätze zur Verfügung. Zusätzlich werden auf den südwestlichen Grundstücksflächen weitere Stellplätze eingerichtet (Flur 45, Flurstücke 146 u. 147). Laut Vorhabens- und Erschließungsplan (VEP; SCHMITTPROJEKT v. 03.12.2010) sind auf diesem Grundstück 599 Stellplätze vorgesehen sowie zusätzliche 27 Stellplätze zugunsten Flurstück 135.

Nähere Einzelheiten sind dem VEP (Anlage) sowie der o. g. Verkehrsuntersuchung zu entnehmen.

Untergeordnete Nebenanlagen, Stellplätze und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 2 BauNVO sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Bedingt durch eine relativ enge Festsetzung der Baufenster mittels Baugrenzen kann es notwendig werden, z.B. Lagerflächen und Abfallbehälterflächen auch außerhalb der Baugrenzen anzuordnen.

3.2.9 Grünflächen

Die nicht versiegelten Grundstücksflächen sind gärtnerisch mit Bodendeckern oder als zweischürige Mahdflächen zu begrünen und dauerhaft zu pflegen.

Innerhalb der Stellplatzanlage ist je angefangene 6 Stellplätze ein großkroniger Laubbaum der Artenliste 1 anzupflanzen und dauerhaft zu pflegen - Anpflanzqualität 18/20 cm STU.

Die im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellten Bäume sind in ihrer endgültigen Stellung flexibel, da sie auf die Lage der künftigen Stellplatzweiterung und Verkehrsführung auf dem Grundstück abgestimmt werden müssen.

Artenliste 1

<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn
<i>Acer pseudoplatanus</i>	Bergahorn
<i>Alnus glutinosa</i>	Schwarzerle
<i>Carpinus betulus</i>	Hainbuche
<i>Prunus avium</i>	Vogelkirsche
<i>Sorbus aucuparia</i>	Eberesche

Anpflanzqualität als 3xv H. mB, STU 18 / 20 cm

Artenliste 2

<i>Cornus sanguinea</i>	Roter Hartriegel
<i>Corylus avellana</i>	Waldhasel
<i>Crataegus laevigata</i>	Zweigriffeliger Weißdorn
<i>Prunus spinosa</i>	Schlehe
<i>Rosa canina</i>	Hundrose
<i>Salix aurita</i>	Ohrweide
<i>Salix caprea</i>	Salweide
<i>Salix cinerea</i>	Grauweide

Anpflanzqualität als verpflanzte Sträucher, 3 – 5 Triebe, 60 – 150 cm, Pflanzdichte 1,5 x 1,5 m.

Die Pflanzflächen entsprechen qualitativ den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes und quantitativ dem Bestand entsprechend der Baugenehmigung aus dem Jahr 1991 (AZ: B 80/90). Ein entsprechender Nachweis wird im Laufe des Verfahrens über die Eingriffs-/ Ausgleichs-Bilanzierung (siehe Anlage „Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz des Büros PGSJ vom 03.12.2010“) geführt.

Für die Grenzabstände ist bei Anpflanzungen das Nachbarschaftsgesetz NRW einzuhalten.

Gestaltung der Freiflächen

Verkehrsflächen und Stellplatzanlagen sollen mit einheimischen, standortgerechten Gehölzen begrünt werden. Dies wirkt sich positiv auf das Orts- und Landschaftsbild aus. Ökologische Gründe sprechen für die Verwendung heimischer Arten. Eine Liste der aus landschaftspflegerischer Sicht empfehlenswerten Bäume und Sträucher ist den Textlichen Festsetzungen als Liste 1 & 2 beigefügt (vgl. 3.2.8).

3.2.10 Sonstige Festsetzungen: Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sowie Grunddienstbarkeiten

Es wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten einer Gasleitungstrasse sowie einer Hauptversorgungsleitung mit Wasser mit einem Schutzstreifen von 5,00 m Breite festgesetzt. Sie verläuft randlich von Flur 45, Flurstücke 106, 102 und 147 v. a. im bisherigen öffentlichen Fuß- und Radweg.

Ebenfalls festgesetzt wurde in etwa parallel hierzu eine Stromversorgungsleitung der RWE AG mit einem Schutzstreifen von 1 m Breite.

Für die Regenwasserleitung vom Nachbargrundstück Quadenhof Flur 31, Flurstück 116 auf die Flur 45, Flurstücke 101 und 104 besteht eine Grunddienstbarkeit zur Einleitung von Niederschlagswasser. Aufgrund der geplanten Versiegelung der brachgefallenen Mulde in Flur 45, Flurstücke 104 werden die Ableitung der Niederschlagswässer bis zu 14 l/Sekunde weiterhin sichergestellt. Es wird jedoch der Modus verändert. Es wird festgesetzt, dass das anfallende unbelastete Niederschlagswasser der Dachflächen und der nicht-befahrten Wege mittels einer Rohrrigole versickert werden kann, während das Niederschlagswasser der mit Fahrzeugen befahrenen Flächen dieses Grundstücks über die belebte Bodenzone ggf. in Kombination über Rohrrigolen versickert werden soll. Alternativ können diese Niederschlagswässer auch der städtischen Kanalisation zugeführt werden.

Eine weitere Grunddienstbarkeit / Baulast wird als Geh- und Fahrrecht von 8,50 m für die Firmenzufahrt zugunsten des Grundstücks Flur 45, Flurstück 154 festgesetzt. Dieses besteht auf Flur 45, Flurstück 147. Ebenfalls auf diesem Flurstück (früher Flurstück 118) wurde durch eine Baulasterklärung die Verpflichtung übernommen, dass im östlichen Randbereich des Flurstücks 154 ca. 27 Stellplätze sowie deren Zufahrtsgasse zugunsten des Eigentümers der Flur 45, Flurstück 135 zur Verfügung gestellt werden. Anzahl und Anordnung dieser 27 Stellplätze werden über den VEP nachgewiesen.

Zugunsten der südöstlich benachbarten Diskothek auf Flur 25, Flurstück 14 wurde zudem als Baulast auf dem Grundstück Flur 45, Flurstück 102 die Verpflichtung übernommen zur Sicherung des Stellplatzbedarfs zum Betrieb der Diskothek 267 Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Da die Öffnungszeiten der Diskothek (ab 23:00h) deutlich nach Ladenschluss des Einrichtungshauses liegen (20:00h), können die vorhandenen Stellplätze um das Bestandsgebäude multifunktional genutzt werden. Überschneidungen können ausgeschlossen werden.

3.2.11 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Gemäß § 9 Abs. 4 BauGB können auf Landesrecht beruhende Regelungen in den Bebauungsplan als Festsetzungen übernommen werden. Zweck dieser Regelung ist es, in Ergänzung zu den städtebaulichen Festsetzungen, die in § 9 Abs. 1 bis 3 BauGB abschließend geregelt sind, auch solche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufzunehmen, die in einem sachlichen Zusammenhang mit den Aufgaben des Bebauungsplans stehen und auf Landesrecht beruhen.

Gemäß § 86 Abs. 1 Nrn. 1 - 6 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) können die Gemeinden örtliche Bauvorschriften als Satzung erlassen. Diese örtlichen Bauvorschriften können gemäß § 86 Abs. 4 BauO NRW auch als Festsetzungen in einen Bebauungsplan aufgenommen werden. Zur besseren Integration der Neubebauung in das vorhandene, erhaltenswerte Orts- und Landschaftsbild sowie zur Schaffung eines ruhigen, harmonischen Straßenbildes soll von dieser Regelungsmöglichkeit Gebrauch gemacht werden. Es werden folgende bauordnungsrechtliche Vorschriften gem. § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW getroffen:

- Werbeanlagen dürfen die Attika bzw. die Traufe des zugehörigen Gebäudes um nicht mehr als 5,00 m überschreiten.

3.3 Kennzeichnungen gem. § 9 Abs. 5 BauGB

3.3.1 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Altlasten sind auf dem Grundstück nicht bekannt.

3.3.2 Baugrund

Umfangreichere bauliche Veränderungen des Bodenaufbaus sind nicht vorgesehen.

3.3.3 Grundwasserschutz

Das Plangebiet liegt in Wasserschutzzone III Süd des Wasserschutzgebietes Hennef-Siegbogen. Entsprechend ist dafür Sorge zu tragen, dass zum Schutz des Grundwassers Belastungen vermieden werden.

Der Bau von Straßen und Wegen sowie der Ausbau bzw. die Umgestaltung von wesentlichen Anlagen sind im Baugenehmigungsverfahren genehmigungspflichtig. Auch das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser bedarf der gesonderten wasserrechtlichen Erlaubnis.

3.4 Nachrichtliche Übernahmen gem. § 9 Abs. 6 BauGB

3.4.1 Denkmäler nach Landesrecht

Eintragungen des Denkmalschutzes bzw. Bodendenkmalschutzes existieren nicht.

3.5 Ver- und Entsorgung

3.5.1 Abwasser und Niederschlagswasser

Das Gebiet liegt innerhalb eines abwassertechnisch erschlossenen Straßennetzes und ist über ein Trennsystem angeschlossen.

Bezüglich des Schmutzwassers ergeben sich keinerlei Veränderungen zum status-quo-ante. Das bestehende Leitungssystem kann die zu erwartenden Mengen problemlos aufnehmen. Ein Fettabscheider für den Bereich Gastronomie ist nach Bedarf im SO-Gebiet nachzurüsten.

Auf dem Grundstück wird in der z. Zt. brachliegenden Mulde (Flur 45, Flurstück 104) das Niederschlagswasser von Dachflächen und nicht befahrbaren Wegen eines außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegenden Grundstücks Flur 31, Flurstück 116 („Quadenhof“) versickert. Dieses Einleitungsrecht ist als Grunddienstbarkeit im Grundbuch gesichert. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan setzt hierfür fest, das Niederschlagswasser über Rohrrigolen zu versickern bzw. alternativ über eine Hebeanlage der städtischen Kanalisation zuführen. Das Niederschlagswasser der befahrbaren Flächen dieses Grundstücks ist über die belebte Bodenzone ggf. in Kombination mit Rohrrigolen zu versickern oder ebenfalls an die öffentliche Kanalisation anzuschließen.

Ebenfalls kann das Niederschlagswasser der Dachflächen des SO-Gebietes (mit Ausnahme von Metalldacheindeckungen) über geeignete Versickerungsanlagen dem Grundwasserleiter zugeführt werden. Dies vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden. Die ent-

sprechende wasserrechtliche Erlaubnis wurde von der Unteren Wasserbehörde in Aussicht gestellt.

Die Versickerungsfähigkeit des Bodens wurde in einem hydrologischen Gutachten / Baugrundgutachten zur Erschließung des Bebauungsplangebiets geprüft.

Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen aus dem SO-Gebiet soll der städtischen Kanalisation oder dem Vorfluter zugeführt werden, wie dies bereits jetzt der Fall ist. Hierzu werden die bestehenden Entwässerungseinrichtungen den jetzigen Anforderungen angepasst.

Eine Ausnahme bildet das Niederschlagswasser von Stellplätzen im Sondergebiet, die über die bauordnungsrechtliche notwendige Anzahl hinaus für besonders frequentierte Aktionstage vorgehalten werden. Für diese Stellplätze wird eine Versickerung über die belebte Bodenzone (Versickerungsmulden, Schotterrasen) zugelassen.

3.5.2 Wasserversorgung

Die Versorgung mit Trink- und Löschwasser über das bestehende Leitungsnetz in der Stoßdorfer Straße (L 331) ist gesichert. Die rhenag sichert mit Schreiben vom 22.11.10 192 m³ Löschwasser / h für die Entnahmedauer von 2 Stunden aus dem öffentlichen Trinkwasser zu.

3.5.3 Stromversorgung

Die Versorgung mit elektrischer Energie ist über das bestehende Leitungsnetz gesichert.

3.5.4 Gasversorgung

Die Versorgung mit Gas ist über das bestehende Leitungsnetz gesichert.

3.5.5 Müllentsorgung

Durch die Umnutzung des Messestandortes als Einrichtungshaus sowie durch den Gastronomiebereich ergeben sich erhöhte Abfallaufkommen, insbesondere von Verpackungsmaterialien. Hier erfolgt ohnehin die reguläre Mülltrennung. Aus betriebs- und abfallwirtschaftlichen Gründen sollen die Verpackungsmaterialien wiederverwendet werden. Die Abfälle werden insgesamt gewerblich entsorgt und dem geschlossenen Müllkreislauf zugeführt.

3.6 Immissionen

Grundsätzlich ist den Anforderungen an gesundes Wohnen und Arbeiten entsprechend dem BauGB Rechnung zu tragen. Nachfolgende Ergebnisse und Informationen wurden der aktuell zu diesem Vorhaben durchgeführten schalltechnischen Untersuchung vom 11.11.2010 des Büros BRILON BONDZIO WEISER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSWESEN MBH entnommen:

Im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurde geprüft, ob die durch die vorgesehene Nutzung zu erwartenden Geräuschimmissionen und die schon vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen in der Nachbarschaft aus immissionsschutzrechtlicher Sicht verträglich sind. Grundsätzlich ist bei städtebaulichen Planungen die DIN 18005 anzuwenden. Diese verweist bei gewerblichen Nutzungen (bzw. technischen Anlagen) jedoch auf die 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BImSchG – Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Hierzu sind die Betriebsgeräusche vorherzusagen und zu bewerten.

In diesem Zusammenhang wurde abgefragt, welche Immissionen von den umliegenden externen Geräuschquellen im Plangebiet angenommen werden können, und welche Auswirkungen sie auf die geplanten Wohngebäude haben. Da im vorliegenden Fall keine schutzwürdigen Nutzungen im Plangebiet geplant sind, konnte diese Prüfung unterbleiben.

Nach TA-Lärm ist für jeden Immissionsort die Gesamtbelastung aus allen technischen Geräuschquellen zu ermitteln. Dazu zählen im vorliegenden Fall neben der geplanten Nutzung auch die weiteren benachbarten gewerblichen Nutzungen. Die Berücksichtigung der anderen Nutzungen kann nach TA-Lärm unterbleiben, wenn die Immissionsrichtwerte durch die untersuchte Nutzung um mindestens 6 dB(A) unterschritten werden.

Darüber hinaus wurde im vorliegenden Fall ermittelt, ob die im Untersuchungsbereich vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen unzumutbare Geräuschimmissionen verursachen, sodass im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes schallschutztechnische Festsetzungen zum Schutz vor Verkehrsgeräuschen von öffentlichen Straßen erforderlich sind.

Für die vorhandenen Gebietsnutzungen entsprechen die Immissionsrichtwerte (IRW) der TA-Lärm den Orientierungswerte (OW) der DIN 18005. Damit ergeben sich die folgenden IRW für die untersuchten Immissionsorte:

Tabelle 1: Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm und Orientierungswerte nach DIN 18005 für Gewerbegebiete, gemischte Gebiete und allgemeine Wohngebiete

Nutzung	IRW / OW Tag	IRW / OW Nacht
GE	65 dB(A)	50 dB(A)
MI	60 dB(A)	45 dB(A)
WA	55 dB(A)	40 dB(A)

Da im vorliegenden Fall eine Verflechtung mit vielfältigen weiteren gewerblichen Nutzungen in der Nachbarschaft vorhanden ist, wurde zunächst analysiert, ob die oben genannten IRW um mindestens 6 dB(A) unterschritten werden. Damit ergeben sich für die Bewertung der gewerblichen Geräusche die folgenden Immissionsrichtwerte:

Tabelle 2: Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm um 6 dB(A) reduziert für Gewerbegebiete, gemischte Gebiete und allgemeine Wohngebiete

Nutzung	IRW Tag	IRW Nacht
GE	59 dB(A)	44 dB(A)
MI	54 dB(A)	39 dB(A)
WA	49 dB(A)	34 dB(A)

Im normalen Betriebsgeschehen im Tageszeitraum unterschreiten die Geräuschimmissionen an den umliegenden Gebäuden durch die gewerbliche Nutzung auf dem Betriebsgrundstück die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm und damit auch die Orientierungswerte der DIN 18005 um mehr als 6 dB(A). Damit kann eine Gesamtbetrachtung aller gewerblichen Geräuschquellen unterbleiben.

Die geplante Gastronomienutzung kann im Einzelfall am Gebäude Josef-Dietzgen-Straße 6 in der lautesten Nachtstunde zu Überschreitungen des Immissionsrichtwertes führen. Dieses ist jedoch unkritisch, da hier keine Wohnnutzung vorliegt. Durch das zusätzliche Ver-

kehrsaufkommen sind auf den angrenzenden öffentlichen Straßen keine unzumutbaren Verhältnisse zu erwarten.

Weiterhin liegt südöstlich benachbart eine Diskothek, die nachts auch die Stellplatz um das ehemalige Messegebäude nutzen darf. Da die Öffnungszeiten der Diskothek (23:00h) deutlich nach Ladenschluss des Einrichtungshauses liegen (20:00h), können die vorhandenen Stellplätze um das Bestandsgebäude multifunktional genutzt werden. Überschneidungen können ausgeschlossen werden.

Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind aufgrund des gewerblichen Betriebsablaufes nicht notwendig. Zum Schutz vor den *von außen einwirkenden Verkehrsräuschen* wird für die Baugrenze der Lärmpegelbereich nach DIN 4109 ermittelt. Diese wurden aus dem „maßgeblichen Außenlärmpegel“ entwickelt. Der maßgebliche Außenlärmpegel wird für Verkehrsräusche aus den errechneten Beurteilungspegeln für den Tageszeitraum plus einen Zuschlag von 3 dB(A) ermittelt. Die Beurteilungspegel sind aus der Isophonendarstellung der o. g. schalltechnischen Untersuchung vom Plangebiet abgelesen. Der Lärmpegelbereich wurde anhand dieses Wertes in Stufen von 5 dB(A) aus Tabelle 8 der DIN 4109 entnommen. Diese Werte wurden in der textlichen Festsetzung sowie in der Planzeichnung übernommen.

Tabelle 3: Ermittlung der Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 für die Baugrenze

Baugrenze	Beurteilungspegel [dB(A)]	Maßgeblicher Außenlärmpegel [dB(A)]	Lärmpegelbereich
Nord-West	64	67	IV
Nord	66	69	IV
Nord-Ost	65	68	IV
Ost	69	72	V
Süd-Ost	68	71	V
Süd	64	67	IV
West	55	58	II

Nach den zeichnerischen Aussagen des Umweltatlas Hennef weist der Straßenverkehrslärm entlang der Stoßdorfer Straße und Frankfurter Straße einen Lärmpegelbereich von 71 – 80 dB (A) auf und verringert sich langsam von der Kreuzung dieser Straßen mit zunehmendem Abstand. An der straßenabgewandten Seite des Gebäudes erreichen die Schallwellen mit 56 – 60 dB(A) ihre geringsten Werte.

4. HINWEISE

4.1 Kampfmittel

Zuständig bei Funden ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst NRW-Rheinland, Außenstelle Köln. Im Übrigen sind nur oberflächennahe Erdarbeiten im Zuge der Anlage von Stellplatzflächen geplant.

4.2 Einsichtnahme Unterlagen

Die angeführten DIN-Normen, Erlasse, Verwaltungsvorschriften und Gutachten können bei der Stadtverwaltung Hennef – Amt für Stadtplanung und –entwicklung, Frankfurter Str. 97 eingesehen werden.

4.3 Satzung zum Schutze des Baumbestandes

Bei allen Arbeiten im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist die Satzung zum Schutze des Baumbestandes in der Stadt Hennef (Sieg) vom 13.12.1978 in der Fassung der 2. Nachtragssatzung vom 17.12.2001 zu beachten.

4.4. Bodenfunde

Eintragungen des Denkmalschutzes bzw. Bodendenkmalschutzes finden sich nicht. Umfangreichere bauliche Veränderungen des Bodenaufbaus sind nicht vorgesehen.

Bei Bau- und Erdarbeiten angetroffene Funde von Gegenständen, die Anlass zu der Annahme geben, dass sie Kulturdenkmale sind, sind gem. § 15 des Denkmalschutzgesetzes NRW unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Hennef anzuzeigen. Bei Bodenfunden besteht zudem ein befristetes Veränderungsverbot.

4.5 Sichtflächen

Innerhalb des im vorhabenbezogenen Bebauungsplan gekennzeichneten Sichtfeldes dürfen keine baulichen Anlagen oder Nebenanlagen errichtet werden. Zäune sowie Stapel, Haufen u. ä. mit dem Grundstück nicht fest verbundenen Gegenständen dürfen nicht angelegt werden, wenn sie sich mehr als 0,80 m über die Fahrbahnebene erheben. Ebenso wenig dürfen dort genehmigungs- und anzeigefreie Bauten errichtet und Gegenstände gelagert oder hinterstellt werden, die diese Höhe überschreiten. Dies gilt auch für die Dauer der Bauzeit. Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Sichtfelder sind mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen. Das Sichtfeld ist eine Übernahme aus dem Verkehrsgutachten (BÜRO BRILON BONDZIO WEISER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSWESEN MBH 09/2010).

4.6 Geohydrologische Verhältnisse

Überlagernde schluffige, bindige Böden, die laut Hydrogeologischem Gutachten (INSTITUT FÜR GEOTECHNIK 11/2010) im Bereich der Versickerungsmulde anstehen, werden im Zuge der Muldenherstellung im erforderlichen Umfang ausgehoben und durch wasserdurchlässiges Sand- Kiesmaterial ersetzt, um den Anschluss an den ausreichend durchlässigen Horizont herzustellen.

Damit sichergestellt ist, dass das Niederschlagswasser des benachbarten Grundstück erfolgreich versickert, ist beabsichtigt, das Niederschlagswasser der Dachflächen und der nicht befahrbaren Wege des benachbarten Flurstückes (Flur 31, Flurstück 116 „Quadenhof“) über Rohrrigolen dem Grundwasserleiter zugeführt werden kann. Das Niederschlagswasser befahrbarer Flächen dieses Grundstücks kann über die belebte Bodenzone ggf. in Kombination über Rohrrigolen versickert werden. Ein Nachweis der Versickerungsfähigkeit der Böden wird über das o. g. hydrogeologische Gutachten geführt.

Das Niederschlagswasser der Dachflächen (mit Ausnahme von Metalldacheindeckungen) kann – vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörde – ebenfalls über geeignete Versickerungsanlagen dem Grundwasserleiter zugeführt werden.

Außerdem kann das Niederschlagswasser von Stellplätzen im Sondergebiet, die über die bauordnungsrechtliche notwendige Anzahl hinaus für besonders frequentierte Aktionstage vorgehalten werden, über die belebte Bodenzone (Versickerungsmulden, Schotterrasen) dem Grundwasser zugeleitet werden.

4.7 Fluglärm

Eine Flugroute des Flughafens Köln-Bonn für Startrouten über Bahn 14 verläuft ca. 300 m westlich und eine Route für Landungen aus südlichen Richtungen verläuft nordöstlich in ca. 400 m Entfernung zum Plangebiet. Der daraus resultierende Mittelungspegel $L_{eq,3}$ nachts beträgt nach Darstellung des Umweltatlas Hennef 55 dB (A).

Bedingt durch die in der o. g. Nähe der über diesem Gebiet verlaufenden An- und Abflugrouten des Flughafen Köln - Bonn muss entsprechend dem Nutzungsgrad der Flugrouten sowohl am Tag als auch in der Nacht mit mehr oder weniger starkem Fluglärm gerechnet werden. Diese Immissionsbelastung lässt sich durch baulich vorzunehmende "passive Schallschutzmaßnahmen" (z.B. Schalldämmung von Dächern, Rollladenkästen sowie Einbau von Schallschutzfenster) vermindern.

TEIL 2 UMWELTBERICHT

1.1 Einleitung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist nach § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung für die Belange des Umweltschutzes durchzuführen. Im Rahmen der Umweltprüfung sind nach § 2a Abs. 1 Nr. 2 BauGB die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen zu ermitteln und in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten. Inhaltlich sollen die Themen im Rahmen der Umweltprüfung herausgearbeitet werden, die nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessen sind.

1.2 Ziele der Planung

Das Plangebiet liegt am nordwestlichen Rand der Innenstadt von Hennef – OT Stoßdorf – und wird von der Frankfurter Straße (L 333) im Norden, der Stoßdorfer Straße (L 331) im Osten sowie der Josef-Dietzgen-Straße im Süden, die anteilig zum räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes gehören, eingerahmt. Es hat eine Größe von ca. 6,45 ha.

Zur Zeit befindet sich auf dem Plangebiet das zum Eigentum des Vorhabenträgers gehörende leer stehende Gebäude des ehemaligen „Messezentrums Bonn-Rhein-Sieg“.

Das nähere Umfeld des Plangebietes wird im Westen des alten Messegeländes durch verschiedene Bürogebäude und Gewerbe, im Osten von einem Hotel sowie daran anschließenden Gewerbebetrieben eingenommen.

Die Neuordnung im räumlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 01.18/2.2 ergibt folgenden Bedarf an Grund und Boden:

Tabelle 1: Bedarf an Grund und Boden in ha

Festsetzungen / Nutzungsart	Bebauungsplan 01.18/1 u. 2	Vorhabenbez. B-Plan Nr. V01.18/2.2
Gewerbegebiet	3,09	-
Sonstiges Sondergebiet	-	4,66
Verkehrsflächen	1,71	1,79
davon: Grünflächen / Pflanzgebotsflächen im GE- / SO-Gebiet	0,62*	0,46*
Summen	6,45	6,45
* - entspricht GRZ 0,86 (alt) bzw. GRZ 0,9 (neu)		

Zu beachten ist allerdings, dass die reale Nutzung der Flächen, insbesondere der zentralen Flächen des ehemaligen Messegeländes (Flur 45, Flurstücke 101, 102, 104, 106), in ihrer jetzigen Form gemäß dem amtlichen Lageplan zum Bauantrag (1991) nicht den zeichnerischen Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans entspricht. Dies gilt für die Qualität der Pflanzung und hinsichtlich der Flächenausdehnung auch für die Pflanzgebotsfläche beim ehemaligen Edeka-Lager (Flur 45, Flurstücke 146 u. 147).

Der Vorhabensträger, die C & S BESITZ- GMBH, plant eine Umnutzung des o. g. bestehenden Gebäudes in ein Einrichtungshaus mit erweiterter Stellplatzanlage innerhalb des bestehenden Gewerbeparks Hennef-West. Das bestehende Gebäude der ehemaligen Messe wird in seiner äußeren Erscheinung nicht wesentlich verändert. Die vorhandene Tiefgarage unter

dem Gebäude soll zu einem Lager- und Abhollager umgenutzt, der Eingangsbereich erweitert und die Freianlagen neu geordnet werden.

Die Flächen rund um das Gebäude sowie im südwestlichen Bereich dienen der Aufnahme des ruhenden Verkehrs. Dazu soll auch die brachgefallene Sickermulde (Flur 45, Flurstück 104) als Stellplatzanlage ausgebaut werden, die damit erweitert werden kann.

An der Frankfurter Straße (L 333) soll in Fahrtrichtung Ost-West die Linksabbiegerspur in die Stoßdorfer Straße (L 331) um ca. 30 m verlängert werden, um für den Verkehr aus der östlichen Richtung Rückstauungen und die Entstehung eines Unfallgefahrenpunkts zu vermeiden.

1.3 Einschlägige Fachgesetze u. Fachpläne

1.3.1 Aussagen des Landschaftsplans

Der Landschaftsplan Nr. 9 „Stadt Hennef – Uckerather Hochfläche“ (Rhein-Sieg-Kreis 2008) trifft keine Aussagen für das Plangebiet, da in ihm grundsätzlich keine Aussagen zu bebauten und unbebauten Flächen gemacht werden, die als Bauflächen im Flächennutzungsplan dargestellt sind.

1.3.2 Schutzgebiete des Naturschutzes

Im räumlichen Geltungsbereich ist weder ein punkt-, linien- oder flächenhaftes nationales oder europäisches Schutzgebiet, noch ein geschütztes Biotop nach § 62 Landschaftsgesetz NRW, ein geschützter Landschaftsbestandteil oder ähnliches vorhanden.

Das nächstgelegene Naturschutzgebiet (NSG) ist das „NSG Abgrabungssee Stoßdorf“ (4,04 ha) in ca. 700 m Entfernung in südwestlicher Richtung. Benachbart dazu findet sich das „NSG Bodendeponie Stoßdorf“ (4,11 ha) in einer Entfernung von ca. 950 m zum Plangebiet. Einige weitere Schutzgebiete (Naturdenkmäler, NSGs, usf.) finden sich in südwestlicher und nördlicher Richtung v. a. im Außenbereich.

1.3.3 Schutzvorschriften anderer Umweltfachplanungen

Das Plangebiet liegt in Wasserschutzzone III Südteil des Wasserschutzgebietes Hennef-Siegbogen. Der Bau von Straßen und Wegen sowie der Ausbau bzw. die Umgestaltung von wesentlichen Anlagen sind im Baugenehmigungsverfahren genehmigungspflichtig. Auch das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser bedarf einer gesonderten wasserrechtlichen Erlaubnis. Aus diesem Grund ist es nicht zulässig, das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen vertikal oder über Mulden- oder Rohrigolen zu versickern.

Eine Ausnahme bildet das Niederschlagswasser von Stellplätzen im Sondergebiet, die über die bauordnungsrechtliche Anzahl hinaus für besonders frequentierte Aktionstage vorgehalten werden. Hier kann auch über die belebte Bodenzone (Versickerungsmulden, Schotterterrassen) abgeführt werden (ausführliche Information zur Versickerung in Abschnitt 1.5.2.4).

Laut dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 01 18/ 2 und 1 Hennef (Sieg) „Gewerbegebiet West – Stoßdorf“ von 1979 befinden sich entlang der Straßenbegrenzung der Frankfurter Straße (L 333) sowie der Stoßdorfer Straße (L 331) schmale öffentliche Grünflächen, die als „Verkehrsrgrün“ festgesetzt sind. Die Festsetzung „öffentliche Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ findet sich an einem ca. 7 m breiten Korridor (Flur 45, Flurstück 101) bis zur Mulde (Flur 45, Flurstück 104). Weiterhin sind entlang dieser Straßen sowie an der westlichen Grenze des Plangebietes Pflanzgebotsflächen mit der Vermassung von 10,0 / 12,0 m Breite festgesetzt.

Eintragungen des Denkmalschutzes bzw. Bodendenkmalschutzes existieren nicht.

1.3.4 Lärmschutzrechtliche Verordnungen

Siehe Kapitel „3.6 Immissionen“ der Begründung.

1.3.5 Bauleitplanung

Im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan (FNP) (Stadt Hennef 1992) ist das Plangebiet weitgehend als gewerbliche Baufläche dargestellt. Der Nordwesten ist in einem kurzen stichwegartigen Bereich als Grünfläche ausgewiesen. Der kleine Bereich der Mulde (Flur 45, Flurstück 104) ist als Fläche für die Forstwirtschaft gekennzeichnet (vgl. Kapitel „2.3 Flächennutzungen und planungsrechtliche Zusammenhänge“).

Das Plangebiet quert, ebenso wie auf der Stoßdorfer Straße (L 331), eine Gastrasse.

Das Plangebiet befindet sich im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplangebietes Nr. 01. 18/2 und teilweise 1 Hennef (Sieg) „Gewerbegebiet West – Stoßdorf“, der an dieser Stelle ein Gewerbegebiet festsetzt, neben der Mulde, die als Fläche für die Forstwirtschaft (doppelt gepunktete Linie in Abb. 3) und der bereits im FNP genannten Grünfläche, die zusammen mit schmaleren Randflächen entlang der Frankfurter Straße (L 333) und Stoßdorfer Straße (L 331) als öffentliche Grünflächen (Zweckbestimmung: „Parkanlage“ und „Verkehrsgrün“) ausgewiesen wurden. Alle im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindlichen Straßen sind als Verkehrswege festgesetzt. Zusätzlich ist auch der schmale Verbindungsweg von der Frankfurter Straße (L 333) zur Josef-Dietzgen-Straße als Verkehrsfläche eingetragen. Sie wird im rechtsverbindlichen B-Plan als „Landstraße I O Nr. 331“ bezeichnet, was aus heutiger Sicht lediglich einen historischen Zustand bezeichnet, jedoch konkret einen als Fuß- und Radweg genutzten Verkehrsweg kennzeichnet.

Randlich der Baugrenzen sind umfangreiche Pflanzgebote eingetragen (vgl. Abb. 3), die als wolkenförmige Signaturen mit einem schrägen „Gitter“ dargestellt und mit Breiten von 10,00 m / 12,00 m angegeben sind. Eine wolkenförmige Signatur ohne weitere Schraffuren findet sich südwestlich entlang der Josef-Dietzgen-Straße mit einer Breite von 10,00 m. Dies bedeutet, dass dort ein Pflanzgebot und Stellplätze festgesetzt sind (textl. Festsetzung Ziffer 2.212). Gemäß der genannten Ziffer 2.212 ist innerhalb dieser Pflanzgebote das Verhältnis Grünfläche zu Stellplätzen von 1:3 zugelassen.

Daneben werden 20,00 m breite Anbauverbotszonen ausgewiesen, die durch eine veränderte gesetzliche Grundlage heute nicht mehr benötigt werden, sowie von Bebauung freizuhaltenen Sichtflächen (Haltesichtweiten; Sichtdreiecke in Abb. 3) und Annäherungssichtweiten (gepunktete Dreiecksformen in Abb. 3), die im aufzustellenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan keine Rolle mehr spielen, da die Straßenklassifizierung zwischenzeitlich geändert wurde.

Mit dem Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes V 01 18/2.2 verlieren die bestehenden Bebauungspläne (01.18/1 und 01.18/2) in diesem Bereich ihre Gültigkeit.

Laut dem amtlichen Lageplan zur Baugenehmigung (1991) für die Messehalle wurden die Pflanzgebotsflächen offenbar nicht in dem vollständigen Umfang des o. g. Bebauungsplan realisiert. Sie wurden unterschritten und mit durchschnittlich ca. 3,50 m bis max. ca. 8,50 m Breite realisiert. Der Großteil der bis dahin festgesetzten Grünflächen wurde für die Stellplatzanlage incl. Fahrgassen genutzt. Ebenso wurden in der Baugenehmigung die o. g. öffentliche Grünfläche / Parkanlage als Stellplatzanlage und Fahrbahn umgewidmet. Lediglich das Grundstück Flur 31, Flurstück 104 (Mulde) wurde nicht überplant. Dieser o. g. amtliche Lageplan bildet die heutige Nutzung vor Realisierung der Planung ab (Ausnahme: Grundstück Flur 31, Flurstück 104).

Für die Differenz sowie für die Überplanung der Flächen für die Forstwirtschaft im Rahmen eines späteren Bauantrages aus dem Jahr 1991 (AZ B80/90) im Rahmen des nicht in Kraft getretenen vorhabensbezogenen Bebauungsplan V01.18/2 wurde seinerzeit ein Ausgleich in Form von einer Ausgleichszahlung für die Anlage einer Obstwiese erbracht.

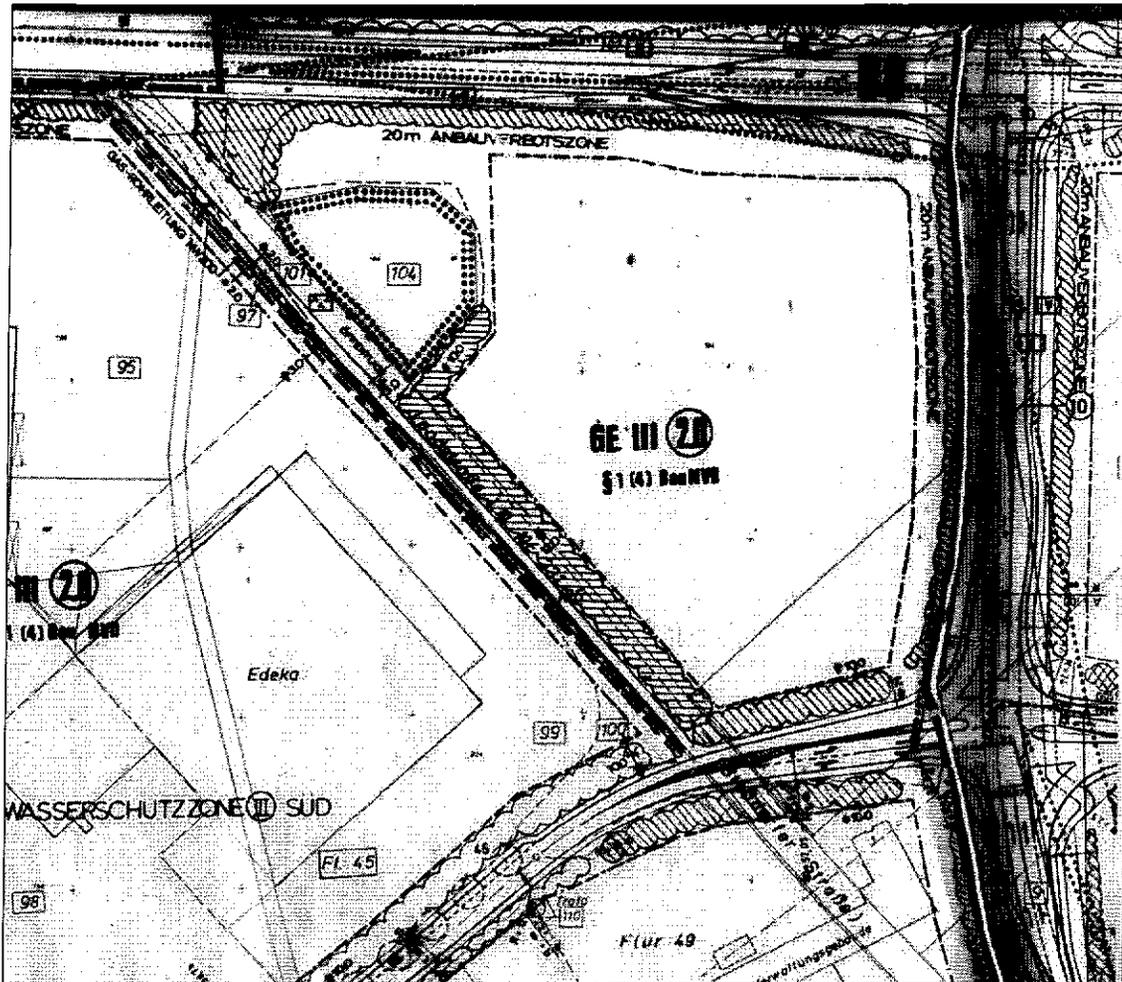


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan 01.18/1 u. 2 Hennef (Sieg) „Gewerbegebiet West – Stoßdorf“ (1979); zur Bedeutung der Signaturen: siehe Text

1.4 Bestandsdarstellung u. -bewertung des Plangebiets

1.4.1 Naturräumliche Lage

Die naturräumliche Gliederung des Plangebietes liegt nach der ehemaligen BUNDESANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG (MEYNEN ET AL. 1961) in der naturräumlichen Großeinheit Niederrheinisches Tiefland (55). Sie untergliedert sich – bezogen auf das Plangebiet – in Köln-Bonner Rheinebene (Haupteinheit 551), in die naturräumlichen Einheiten Siegburger Bucht (551.0) und Sieg-Agger-Niederung (Untereinheit 551.01).

Die Niederrheinische Bucht erstreckt sich als tektonisches Einbruchsfeld trichterförmig in die Mittelgebirgsformationen des Rheinischen Schiefergebirges hinein. Die von Auen und Inselterrassen-Resten geprägte Sieg-Agger-Niederung beschreibt mit einer Breite von durchschnittlich 2 km einen Bogen von der Rheinmündung bis etwa Hennef. Innerhalb der Deiche ist die landwirtschaftliche Nutzung weitgehend durch Grünlandnutzung bestimmt. Die ertragreichen Böden außerhalb der Deiche werden überwiegend ackerbaulich genutzt, sofern sie nicht durch Siedlungsflächen in Anspruch genommen sind.

1.4.2 Umweltmerkmale

1.4.2.1 Biotope

Hauptsächlich sind die leerstehende Messehalle sowie das Umfeld durch versiegelte Flächen gekennzeichnet. Lediglich randlich des Messengeländes, der Stellplätze und nordwestlich im Bereich der brachgefallenen Mulde sind Vegetationsflächen vorhanden. Die randlichen Vegetationsflächen mit Bäumen und allochthonen (gebietsfremden) Ziersträuchern an den Stellplätzen sind inzwischen ruderalisiert (verwildert) und wenig gepflegt, während die brachgefallene Mulde mit einigen Pioniergehölzen (Traubenkirsche, Schwarzer Holunder, Weiden) bestockt und mit nitrophilen (nährstoffliebenden) Sukzessionsflächengestrüpp (Brombeere, Brennessel, Gräser) bewachsen sowie durch das unregelmäßige Hinterlassen von Grünabfällen und weiterem Unrat geprägt ist.

1.4.2.2 Flora, Fauna, Vegetation

Flora

Wie aus der Biotoptypenbewertung zu erkennen, handelt es sich um ruderalisierte Verkehrsabstandsflächen mit nicht-einheimischen Sträuchern und heimischen Baumarten, eine Scherrasenfläche im Bereich des ehemaligen Lagers sowie um der floristisch interessanteren Bereich der brachgefallenen Mulde, in die z. Zt. das Regenwasser eines Nachbargrundstücks außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes eingeleitet wird. In der Mulde ist ein Sukzessionsstadium einer mehrjährigen eigenständigen Entwicklung mit nährstoffliebenden Pflanzen anzutreffen. So finden sich die nährstoffliebenden Brombeersträucher und Brennesseln ebenso wie der Schwarze Holunder. Hervorzuheben ist der größere Bestand von Weiden und v. a. an Gewöhnlicher Traubenkirsche, die aufgrund ihres hohen Wasserbedarfs hier einen guten Standort vorfinden. Als Eutrophierungsquelle (Nährstoffanreicherungsquelle) kann neben der allgemeinen Grundbelastung auch die in der Vergangenheit erfolgte Entsorgung von Grünabfällen ausgemacht werden.

Fauna

Nach der durchgeführten Artenschutzrechtlichen Kurzeinschätzung (ohne Fledermäuse) des Büros E. SCHMIDT (11/2010) wurden bei vier Begehungen Hinweise auf planungsrelevante Vogelarten und / oder deren Nester gesucht. Bis auf Zufallssichtungen einiger planungsrelevanter Vogelarten, die – wenn überhaupt – das Plangebiet als Nahrungsgast aufsuchen, wurde jedoch nichts gefunden. Der Status einiger vorgefundener Singvogelarten ist aufgrund des Zeitpunkts der vier Begehungen (außerhalb der Brutzeit) noch unklar.

Eine durchgeführte Auswertung des Fachinformationssystems (FIS) des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) ergab, dass innerhalb des betreffenden Messtischblattes 5209 diverser Amphibien, Vogel-, Säugetier- und sonstiger Arten vorkommen. Innerhalb des Plangebietes ist ein Vorkommen der meisten Arten aufgrund fehlender artspezifischer Habitats nicht zu erwarten. Bei einigen Vogelarten ist ein Vorkommen aufgrund der isolierten Lage im Plangebiet, der hohen Vorbelastungen durch menschliche Störungen, teilweise fehlender artspezifischer Habitats und fehlenden Brutmöglichkeiten nur als Nahrungsgast oder Durchzügler möglich und teilweise als Zufallsfund nachgewiesen. Bei den landesweit ungefährdeten überall verbreiteten Vogelarten sind keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen zu erwarten.

Um Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG zu vermeiden, dürfen Gebäudeabriss und Gehölzrodungen nur außerhalb der Brutzeit erfolgen. Trotz des Ausbleibens von Hinweisen auf planungsrelevante Vogelarten und auf diesjährige Nistmöglichkeiten während der fachspezifischen faunistischen Begehungen, sollten der Gebäudeabriss und Gehölzrodungen von einem Faunisten fachlich begleitet werden, um bei auftretenden Problemen (z. B. spontanen Brutansiedlungen gebäudebewohnender Vögel) eingreifen zu können.

Weiterhin können derzeit keine vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) abgeleitet werden. Bei den vorkommenden planungsrelevanten Vogelarten sind deren Jagdhabitats (etwa bei Greifvögeln) nur geschützt, wenn sie von unerlässlicher Bedeutung sind, was hier aufgrund der schlechten Habitatqualitäten des Plangebietes auszuschließen ist.

Somit sind aus faunistischer Sicht keine erheblichen Beeinträchtigungen von planungsrelevanten Arten (und sonstigen Vogelarten) zu erwarten, da die ökologische Funktion der durch das Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird und sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der o. g. Arten nicht verschlechtert oder eine erhebliche Störung vorliegt.

Für das Thema Fledermäuse legte das Büro HÖLLER im Febr. 2011 einen Endbericht zur artenschutzfachlichen Einschätzung vor. Darin wurde berichtet, dass an abendlichen Kartierterminen im Sept. 2010, Nov. 2011 und Jan. 2011 keinerlei Hinweise auf Nutzung der Gebäude als Zwischen- und/oder Winterquartier gefunden wurde. Die Wahrscheinlichkeit einer Nutzung wurde als gering eingeschätzt. Diese Aussage stützt auf eine gründliche Untersuchung der ehemaligen Messehalle und der dieser gegenüber liegenden Lagerhalle mit Büroräumen im westlichen Teil des Plangebietes.

Bei zügigem Beginn der Umbauarbeiten Tiefgarage (bis April 2011) sind keinerlei artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG und keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes zu erwarten. Ein späterer Termin erfordert eine erneute gründliche Absuche. Eine solche Absuche vor Beginn der Abrissarbeiten ist eingeplant.

An der Nordostseite des ehemaligen Messegebäudes konnten jedoch bis zu drei jagende Individuen der Zwergfledermaus sowie eine durchfliegende nicht näher bestimmbar Art der Gattung *Myotis* beobachtet werden. Im Südwesten wurden am 13.09.2010 zwei Zwergfledermäuse und eine durchfliegende nicht näher bestimmbar Art der Gattung *Myotis* und am 29.09.2010 drei jagende Zwergfledermäuse beobachtet. An den Gehölzen westlich der Messehalle (brachliegende Mulde) jagten an beiden Tagen drei Zwergfledermäuse.

Zwergfledermäuse bevorzugen Quartiere an Gebäuden, die sich u. a. in den umliegenden Siedlungen befinden können. Die Zwergfledermaus ist in NRW als N „ungefährdet dank Naturschutzmaßnahmen“ eingestuft, nach der Roten Liste Deutschland gilt sie als „nicht gefährdet“. Zwergfledermäuse sind gemäß FFH-Richtlinie, Anh. IV (92/43/EWG) „streng geschützt“. Quartierverlust, Verfolgung der Tiere, Biotopveränderungen und Insektizidbelastung gelten als Gefährdungsursachen. Zu schützen und zu erhalten sind u. a. bekannte Sommer- und Winterquartiere in/an Häusern und alte Baumbestände mit Höhlen und loser Borke.

Eine Nutzung der westlich gelegenen Lagerhalle mit den Hallen und Nebenraumbereichen als *Sommerquartier* für Fledermäuse wird als möglich eingeschätzt. Auf diese Einschätzung aufbauend, wird der zügige Abriss der Halle mit Beginn bis Ende März 2010 empfohlen, ein späterer Termin erfordert eine Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde und eine erneute gründliche Absuche auf Fledermausbesatz. Eine solche Absuche vor Beginn der Abrissarbeiten ist eingeplant. Bis auf diese Einschränkung wird keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der Fledermausarten erwartet.

Grünordnung

Im Plangebiet sind die Flächen zwischen öffentlichen Verkehrsflächen und den Stellplatzanlagen des Sondergebietes eingegrünt und in regelmäßigen Abständen mit hochstämmigen Laubbäumen überstellt.

Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile sowie im Geltungsbereich der städtischen Bebauungspläne schreibt die Baumschutzsatzung im Ortsrecht der Stadt Hennef den Schutz von Bäumen mit einem Stammumfang von 100 und mehr Zentimetern, gemessen in

einer Höhe 100 cm über dem Erdboden, vor. Diese Bäume dürfen nicht entfernt, zerstört, geschädigt oder in ihrem Aufbau wesentlich verändert werden. Derartige Baumqualitäten sind jedoch im Plangebiet nicht anzutreffen.

Die Stellplatzbaumanzahl wird entsprechend dem VEP aktualisiert, ggf. können bestehende Bäume erhalten werden.

1.4.2.3 Böden, Altlasten, Ertragspotentiale

Bodentypen und geologischer Hintergrund

Aus der Bodenkarte des Maßstabes 1:50.000 geht hervor, dass im gesamten Plangebiet eine typische Parabraunerde / typische Braunerde, beide zum Teil pseudovergleyt, ansteht. Dazu werden folgende Detailinformationen über den Bodenaufbau vermerkt: Im Unterboden findet sich die Bodenart schwach sandiger Lehm und sandiger Lehm aus Hochflutablagerungen (Holozän). Im Oberboden hingegen kommt kiesiger - und lehmiger Sand vor, beide zum Teil karbonathaltig, die aus Terrassenablagerungen des Jungpleistozäns stammen. Der Boden wird als fruchtbar beschrieben.

Jetziger Zustand und Planung, Altlasten

Die Oberfläche des Plangebietes ist z. Zt. bis auf die brachgefallene Mulde sowie die gärtnerisch benutzten Pflanzflächen vollständig versiegelt. Die Stellplatzanlage und die Erschließungsflächen sind teils gepflastert, teilweise asphaltiert. Ebenso ist der Fußgängerbereich asphaltiert. Die Böden sind nahezu vollständig anthropogen überprägt. Der Versiegelungsgrad des Plangebietes beträgt ca. 90 %.

Durch die Änderung des Bebauungsplans wird eine zusätzliche Versiegelung im Bereich der brachgefallenen Mulde und durch die Verlegung des Fuß- und Radweges zum Südrand der Frankfurter Straße erfolgen. Dem steht eine teilweise Entsiegelung im Bereich des jetzigen Fuß- und Radweges gegenüber.

Die bestehenden Randbegrünungen im Bereich des Haupteingangs des heutigen Messegeländes sollen durchbrochen werden. Dies erhöht ebenfalls den Versiegelungsgrad geringfügig.

Insgesamt führt dies durch den Wegfall von Pflanzflächen / Rabatten zu einer weiter erhöhten Versiegelung. Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird eine GRZ von 0,8 gem. § 17 Abs. 1 BauNVO festgesetzt, die jedoch für Stellplätze und Zufahrten gem. § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer GRZ von 0,9 überschritten werden darf.

Im Bereich des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind bisher keine Altlasten oder -verdachtsflächen bekannt.

1.4.2.4 Wasserhaushalt, Gewässer, Versickerungspotentiale

Das Plangebiet liegt in Wasserschutzzone III Süd des Wasserschutzgebietes Hennef-Siegbogen. Der Bau von Straßen und Wegen sowie der Ausbau bzw. die Umgestaltung von wesentlichen Anlagen sind im Baugenehmigungsverfahren genehmigungspflichtig, ebenso wie die Einleitung von Niederschlagswasser an den Grundwasserleiter.

Abwasser

Das Gebiet liegt innerhalb eines abwassertechnisch erschlossenen Straßennetzes und ist über ein Trennsystem angeschlossen.

Niederschlagswasser

Auf dem Grundstück wird in der brachliegenden Mulde (Flur 45, Flurstück 104) das Niederschlagswasser der Dachflächen und der nicht befahrbaren Wege eines außerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegenden Grundstücks Flur 31,

Flurstück 116 („Quadenhof“) über Rohrrigolen versickert. Diese Wässer können alternativ mittels Hebeanlage an die städtische Kanalisation abgeführt werden. Dieses Einleitungsrecht ist als Grunddienstbarkeit im Grundbuch gesichert. Das Niederschlagswasser befahrbarer Flächen dieses Grundstücks ist über die belebte Bodenzone ggf. in Kombination mit Rohrrigolen zu versickern oder an die öffentliche Kanalisation anzuschließen.

Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen soll der städtischen Kanalisation oder dem Vorfluter zugeführt werden. Dasjenige der Dachflächen (mit Ausnahme von Metaldacheindeckungen) des SO-Gebietes kann alternativ – vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden – dem Grundwasserleiter auch über geeignete Versickerungsanlagen zugeführt werden.

Eine Ausnahme bildet das Niederschlagswasser von Stellplätzen im Sondergebiet, die über die bauordnungsrechtliche Anzahl hinaus für besonders frequentierte Aktionstage vorgehalten werden. Hier kann auch über die belebte Bodenzone (Versickerungsmulden, Schotterrasen) abgeführt werden.

1.4.2.5 Klima, Luft, Lufthygiene

Das Großklima des Untersuchungsgebietes ist atlantisch geprägt mit milden Wintern und mäßig warmen Sommern. Von West nach Ost ist ein Übergang vom stärker kontinental gefärbten Klima der Rheinischen Bucht zum feuchteren und kühleren Mittelgebirgsklima zu beobachten.

Im Zusammenhang mit den vorherrschenden maritimen Luftmassen beträgt die jährliche Niederschlagssumme im Bereich Hennef bis ca. 900 mm (Steigungsregen).

Mit mittleren Jahrestemperaturen zwischen 8,0 und 9,2 °C ist die Sieg-Agger-Niederung klimatisch gegenüber den umgebenden Mittelgebirgslandschaften begünstigt.

Durch eine Verkehrserhöhung, die pauschal mit +10% bezogen auf die Ausgangssituation angenommen wird, ergibt sich eine Zunahme von Abgasimmissionen. Bezogen auf die Ausgangssituation wird es auch zu einer Zunahme von Abgasimmissionen kommen. Dabei handelt es sich überwiegend um PKW-Emissionen.

1.4.2.6 Lärm

Vorbelastung durch Lärm entsteht insbesondere durch die stark frequentierte Frankfurter Straße (L 333), sowie durch die Stoßdorfer Straße (L 331). Weiterhin gab es in der Vergangenheit aufgrund der Messeereignisse eine mit einer Lärmzunahme verbundene Verkehrszunahme durch Besucherströme zur Messe.

1.4.2.7 Landschafts-/Siedlungsbild

Das nähere Umfeld des Plangebietes wird im Westen des Messegeländes durch verschiedene Bürogebäude und Gewerbe, im Osten von einem Hotel sowie daran anschließenden Gewerbebetrieben eingenommen. Eine Eingrünung mit Sträuchern und Bäumen als Überhältern ist zwar vorhanden, hat aber keine größere Flächenausdehnung. Unter Überhältern werden die innerhalb von Strauchpflanzungen oder Bodendeckern wachsenden, aufragenden Bäume verstanden.

1.4.2.8 Qualitäten und Defizite für Menschen und ihre Gesundheit

In diesem Bereich sollen die Konsumbedürfnisse des Menschen befriedigt werden. Erholungsfunktion, Naturerleben oder andere Funktionen hingegen können hier weniger gut ausgelebt werden. Die Bausubstanz in diesem Ortsteil entstammt nicht einem gewachsenen Ortsbild. Im Stadtbild dominieren Großgebäude / Hallen, die eher als technogen, überdimensionierte Elemente wahrgenommen werden und eine Entfremdung der Menschen zu dieser Lebensumwelt bewirken.

Die mittlerweile höher gewachsene randliche Eingrünung im Bereich des alten Messezentrums, insbesondere durch Bäume mindert diesen Eindruck.

Durch die erhöhte Lärmbelastung infolge der stark frequentierten Verkehrswege ist ein angenehmer längerer Aufenthalt an den Straßenrändern eher unwahrscheinlich.

1.4.2.9 Kultur- und Sachgüter (Nutzung, Denkmäler)

Eintragungen des Denkmalschutzes bzw. Bodendenkmalschutzes existieren nicht. Sonstige Kultur- und Sachgüter sind innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes V01.18/2.2 nicht bekannt. Vormalig war die Frankfurter Straße (heutige L 333) eine historische Handelsstraße.

1.5 Wirkungsprognose (Beschreibung u. Bewertung)

1.5.1 Voraussichtliche Entwicklung bei Nicht-Durchführung der Planung

Alternativ könnte von der Nutzungsänderung in ein Einrichtungshaus Abstand genommen werden (Nullvariante). In diesem Fall ist eine weitere langsame Entwicklung des Gehölzbestandes und die Weiterentwicklung der brachgefallenen Eintiefung (Mulde) zu einem Baumbestand zu erwarten. Aufgrund der isolierten Lage (Versiegelung und Verkehrswege im unmittelbaren Umfeld) und der Kleinflächigkeit des Areals von ca. 2.000m² dürfte es aufgrund der starken Zunahme der Randeffekte für Tierarten aber nur einen begrenzten Wert haben.

Da jedoch die Messe in der Vergangenheit zu keinem Zeitpunkt wirtschaftlich erfolgreich betrieben wurde und seit Jahren leer steht, ist es sinnvoll, das Gebäude einer anderen Nutzung zuzuführen. Weiterer Leerstand bedingt einen weiteren Verfall eines relativ modernen Gebäudes, was bei einer effizienten Aufwand-Nutzen-Erwägung wenig zweckmäßig erscheint.

Für den Natur- und Artenschutz hat dieses seit langem komplett anthropogen geprägte Gebiet im Innenbereich nur sehr geringen Wert. Auch der noch relativ hochwertige Bereich der brachgefallenen Mulde, die bis in die 1990er Jahre als Mischwald bestockt war, hat durch die zwischenzeitlichen Baumfällungen einen klaren Verlust in ihrer Wertigkeit und Kontinuität hinnehmen müssen.

Eine Nutzung dieser bestehenden Gesamtfläche ist aus naturschutzfachlicher Sicht klar einer Flächenneuerschließung vorzuziehen.

1.5.2 Voraussichtliche Auswirkungen auf die Umweltgüter bei Planumsetzung

1.5.2.1 Biotope

Wie aus der Biotoptypenbewertung zu erkennen, handelt es sich beim Gelände beim ehemaligen Messegelände um ruderalisierte Verkehrsabstandsflächen mit nicht-einheimischen Sträuchern und heimischen Baumarten, eine Scherrasenfläche im Bereich des ehemaligen Lagers sowie um einen floristisch interessanteren Bereich der brachgefallenen Mulde, in die z. Zt. das Regenwasser eines Nachbargrundstücks außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes eingeleitet wird. In der Mulde ist ein Sukzessionsstadium einer mehrjährigen eigenständigen Entwicklung mit nährstoffliebenden Pflanzen anzutreffen. So finden sich die nährstoffliebenden Brombeersträucher und Brennnesseln ebenso wie der Schwarze Holunder. Hervorzuheben ist der größere Bestand von Weiden und v. a. an Gewöhnlicher Traubenkirsche, die aufgrund ihres hohen Wasserbedarfs hier einen guten Standort vorfinden. Als Eutrophierungsquelle kann neben der allgemeinen Grundbelastung auch die in der Vergangenheit erfolgte Entsorgung von Grünabfällen ausgemacht werden. Daneben finden sich südlich der Frankfurter Straße bei der Kreuzung zur Stoßdorfer Str. ruderaler Grasfluren / Bankette an einem Graben auf Böschungen sowie eine Baumreihe, die außerhalb des Plangebietes an eine größeren Gehölzriegel anschließt. Die genannte Baumreihe wird im Zuge der Verkehrsertüchtigungsmaßnahmen gefällt und durch Neupflanzungen auf bzw. am Rand

der Stellplatzanlage ortsnah im Plangebiet ausgeglichen (im Rahmen der Fällgenehmigung), während die Grasfluren nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder hergestellt werden. Für die temporäre Beeinträchtigung erfolgt ebenso ein externer Ausgleich.

Als Biotoptypen wurde insgesamt Schwarze-Holunder-Vorwälder (AV 3) für die brachgefallene Mulde und Baumreihen und Einzelbäumen mit überwiegend standort-typischer Gehölzen und höchstens geringem Baumholz (BF 31) und Grasfluren an Dämmen, Böschungen, Straßen- und Wegerändern (HH7) für die Verkehrsabstandflächen bestimmt. Diese flossen in die Eingriffs- / Ausgleichsbilanz ein.

1.5.2.2 Flora, Fauna, Vegetation

Insbesondere die anschließende Eingriffs- Ausgleichs-Situation im Bereich der Eintiefung und einigen größeren unversiegelten Bereichen ist komplex. Für sie wurde im Zuge des nicht bis zur Inkraftsetzung gereiften vorhabenbezogenen Bebauungsplanes V 01.18/2 (2004) der vorher bestehende Gehölzbestand mit mittlerem Baumholz nach Erteilung der Fällgenehmigung abgeräumt sowie als Ausgleich eine Obstwiese angelegt (2.500 m² Grundstücke in der Gemarkung Altenbödingen, Flur 18, Flurstück 326). Dieser bereits realisierte Ausgleich wurde bei der Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt. Daneben wurde ebenso auf den temporären Eingriff in die Böschungsf Flächen südlich der Frankfurter Straße eingegangen (vgl. Eingriffs- / Ausgleichs-Bilanzierung der PGSJ vom 10.03.2011).

Der früher realisierte Ausgleich wurde bei der Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt.

1.5.2.3 Böden

Die geplanten Maßnahmen führen zu einer zusätzlichen Versiegelung von Flächen, die durch das Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Randbegrünung, innerhalb der Stellplatzanlage. Durch externe Ausgleichsmaßnahmen wird diese Bodenfunktion kompensiert. Über die Funktion des Bodens als Medium zur Aufnahme bzw. den Durchfluss von Niederschlagswässern berichtet der nachfolgende Abschnitt.

Umfangreichere bauliche Veränderungen des Bodenaufbaus sind nicht vorgesehen.

1.5.2.4 Wasserhaushalt, Versickerungspotentiale, Gewässer

Bezüglich des Schmutzwassers ergeben sich keinerlei Veränderungen zum status-quo-ante. Das bestehende Leitungssystem kann die zu erwartenden Mengen problemlos aufnehmen. Ein Fettabscheider für den Bereich Gastronomie ist nach Bedarf nachzurüsten.

Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen wird der städtischen Kanalisation oder dem Vorfluter zugeführt. Eine Ausnahme bildet das Niederschlagswasser von Stellplätzen im Sondergebiet, die über die bauordnungsrechtliche Anzahl hinaus für besonders frequentierte Aktionstage vorgehalten werden. Hier kann auch über die belebte Bodenzone (Versickerungsmulden, Schotterrasen) abgeführt werden.

Das unbelastete Niederschlagswasser der Dachflächen (mit Ausnahme von Metalldacheindeckungen) kann dem Grundwasserleiter – vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörde - über geeignete Versickerungsanlagen zugeführt werden. Dasjenige Niederschlagswasser der Dachflächen und der nicht befahrbaren Wege der benachbarten Grundstücksfläche (Flur 31, Flur 116, „Quadenhof“) soll über Rohrrigolen versickert werden, was einer Absenkung des Grundwasserspiegels im Wasserschutzgebiet mit hohem Versiegelungsgrad etwas entgegenwirkt. Alternativ ist es zulässig der städtischen Kanalisation diese Wasser mittels Hebeanlage zuzuführen. Das Niederschlagswasser befahrbaren Flächen dieses Grundstücks ist über die belebte Bodenzone ggf. in Kombination über Rohrrigolen zu versickern oder auch an die öffentliche Kanalisation anzuschließen.

Diese Maßnahmen der Versickerung über Rohr- oder Muldenrigolen dienen auch als Ausgleich für die weiteren Versiegelungen.

1.5.2.5 Klima, Luft

Durch eine zu erwartende Verkehrserhöhung von pauschal angenommenen 10% im allgemeinen Verkehrsnetz und zusätzlich hinzukommende Verkehre des Einrichtungshauses bezogen auf die Ausgangssituation, wird es auch zu einer Zunahme von Abgasimmissionen kommen. Dabei handelt es sich überwiegend um Emissionen von Pkw-Verkehr. Die Immissionszunahme wird insgesamt als geringfügig prognostiziert. Eine Verkehrsuntersuchung hierzu wurde beauftragt, dessen Endfassung als Anlage beigefügt ist.

1.5.2.6 Lärm

Eine Zunahme des Verkehrs aufgrund des als Kundenmagnet geplanten Einrichtungshauses ist beabsichtigt und wahrscheinlich. Diese Erhöhung geht mit einer Erhöhung im allgemeinen Verkehrsnetz einher, die mit einer pauschalen Zunahme von 10% angenommen wurde. Nach dem Bericht des Verkehrsgutachtens der BRILON BONDZIO WEISER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSWESSEN MBH (11/2010) sind die meisten Pkw aus östlicher Richtung (Hennefer Innenstadt) zu erwarten, andererseits ändere sich an der heutigen Qualitätsstufe C bis D (bezogen auf die Verkehrsdichte) nichts. Um den Knotenpunkt Frankfurter Straße (L 333) / Stoßdorfer Str. (L 331) leistungsfähig zu halten, ist die Verlängerung der Linksabbiegerspur um ca. 30 m in Verbindung mit der Umprogrammierung der Signalanlage notwendig.

1.5.2.7 Siedlungsbilder

Der Leerstand des ehemaligen Messestandortes wird eher negativ wahrgenommen, während ein aktiv betriebenes Einrichtungshaus dagegen als positiv wahrgenommen werden wird.

Eine grundsätzliche Umgestaltung des Stadtbildes ist in diesem Bereich nicht geplant. Die Funktionalität des bislang ausgewiesenen Gewerbegebietes bleibt durch das geplante Sondergebiet erhalten bzw. wird wieder aufgenommen. Dabei wird im Vergleich zum vorherigen Zustand die dominanter und intensiv ausgeführte Außenwerbung auffallen und insbesondere der Verkehrlenkungsturm in Auge fallen. Dies trägt den heutigen Erfordernissen der ökonomischen Präsentation Rechnung, denen im Übrigen alle großflächigen Einzelhandelseinrichtungen folgen.

Insgesamt wird durch die geplante Grüngestaltung, wie z. B. die flächenmäßige Eingrünung der Stellplatzanlage und die randlichen Eingrünungsmaßnahmen eine harmonische aufgelockerte Situation des Stadtbildes geschaffen. Die Verkehrszunahme während der Öffnungszeiten zieht keine spürbaren Veränderungen nach sich.

1.5.2.8 Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit

Es sind keinerlei negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen erkennbar, da keine spürbaren negativen Veränderungen zu erwarten sind.

1.5.2.9 Kultur- und Sachgüter

Da keinerlei Bau- oder Bodendenkmäler und keinerlei sonstige Sach- und Kulturgüter bekannt sind, sind auch keine Auswirkungen absehbar. Einzig die Frankfurter Straße kann als historischer Handelsweg bezeichnet werden. Weiterhin ist das benachbarte Gebäude des „Quadenhofs“ von größerem historischem Wert.

Umfangreichere bauliche Veränderungen des Bodenaufbaus sind nicht vorgesehen. Mögliche Funde an Bodendenkmälern sind den Bodendenkmalbehörden sofort zur Anzeige zu bringen. In diesem Fall besteht ein befristetes Veränderungsverbot.

1.6. Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

1.6.1 Vermeidungsmaßnahmen

Aus der Abwägung dieser Aspekte ergibt sich im Vergleich zum derzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplan eine geringfügige zusätzliche Versiegelung mit geringen Auswirkungen auf die Umwelt.

Da jedoch die Messe in der Vergangenheit zu keinem Zeitpunkt wirtschaftlich erfolgreich betrieben wurde und die Gebäude bereits seit Jahren leer stehen, erscheint es sinnvoll, das Gebäude einer anderen Nutzung zuzuführen. Damit wird auch einer möglichen schrittweisen Verödung des großflächigen Gewerbegebietes entgegengewirkt.

Alternativ kann mit der Folge eines dauerhaften Leerstandes auf die Nutzungsänderung in ein Einrichtungshaus verzichtet werden.

An der südlichen Frankfurter Straße bei der Kreuzung zur Stoßdorfer Str. wird im Zuge der Verkehrsstüchtigungsmaßnahmen das grasbewachsene Böschungsprofil verändert und eine Baumreihe gerodet. Die Böschung wird jedoch neu angelegt und die Bäume ortsnah neu gepflanzt.

Auch kann alternativ auf die Verlängerung des Linksabbiegers auf der Frankfurter Straße (L333) verzichtet werden. Dadurch ist jedoch mit einem erhöhten Rückstau sowie einem Unfallgefahrenpunkt auf der Frankfurter Straße zu rechnen. Dies ist nicht akzeptabel.

Die Errichtung der Stellplätze auch im Bereich der z. Zt. brachliegenden Mulde sowie die Erweiterung des Eingangsbereichs ist sinnvoll, um die Funktionalität des Einrichtungshauses zu gewährleisten.

Weiterhin kann im südwestlichen Teil auf den Abriss des ehemaligen Edeka-Lagers verzichtet werden, damit würden jedoch nicht die zum Betrieb des Einrichtungshauses notwendigen Stellplätze entstehen können. Zudem steigt bei Errichtung der Stellplatzanlage der Grünflächenanteil.

1.6.2 Minimierungsmaßnahmen

Die zusätzliche Versiegelung durch Schaffung einer Stellplatzanlage, die Verlängerung des Linksabbiegers an der Frankfurter Straße, usw. wird durch interne Begrünungen und externe Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen.

Da aufgrund einer Grunddienstbarkeit das Recht auf Versickerung des Niederschlagswassers des „Quadenhof“ mit bis zu 14 l / Sekunde auf Flur 45, Flurstück 104 besteht, soll bei einer zukünftigen Versiegelung über Rohrrigolen die Funktion der Versickerung gewährleistet bleiben. Alternativ ist es zulässig, dieses Wasser über eine Hebeanlage der städtischen Kanalisation zuzuführen. Das Niederschlagswasser befahrbarer Flächen dieses Grundstücks ist über die belebte Bodenzone ggf. in Kombination über Rohrrigolen zu versickern oder an die öffentliche Kanalisation anzuschließen.

Die Versickerung von unbelastetem Dachflächenwasser (mit Ausnahme von Metalldeckungen) über Rohrrigolen ist zulässig.

Das Niederschlagswasser der Stellplätze, die über die bauordnungsrechtlich notwendige Anzahl hinaus für Aktionstage vorgehalten werden, kann auch über die belebte Bodenzone (Versickerungsmulden, Schotterrasen) abgeführt.

Damit würde eine Versickerung des Niederschlagswassers gewährleistet und ein Beitrag dazu geleistet, der infolge des vorhandenen hohen Versiegelungsgrades im Wasserschutzgebiet einhergehenden Absenkung des Grundwasserstandes entgegenzutreten.

Bei der o. g. Versickerung wird für den Verlust der Funktion „Versickerung von Niederschlagswasser“ durch das natürliche Bodengefüge ein geringfügiger Ersatz geschaffen werden.

Das restliche anfallende Niederschlagswasser ist – ggf. über eine Hebeanlage - in die städtische Kanalisation einzuleiten, da eine Versickerung von möglicherweise belastetem Wasser im Wasserschutzgebiet nicht zulässig ist.

1.6.3 Ausgleichsmaßnahmen

Die internen Ausgleichsmaßnahmen bestehen in der Neuanlage bzw. Bestandspflege von privaten Grünflächen. D. h. zwischen den Stellplätzen werden Baumreihen und Einzelbäume mit überwiegend standortheimischen Gehölzen (und Sträuchern) gepflanzt bzw. erhalten und dauerhaft gepflegt. Je angefangene 6 Stellplätze ist ein großkroniger Baum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

Als externe Ausgleichsmaßnahme ist eine Entbuschung einer ehem. offenen bzw. mit Obstbäumen bestandenen Fläche am Sieghang im Ortsteil Weingartsgasse vorgesehen (Gemarkung Geistingen, Flur 51 anteilig an den Flurstücken 174 [4.610 qm] u. 175 [2.806 qm]). Sie wird dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugeordnet.

Im Einzelnen wird der größte Teil der verbuschten Fläche auf den Grundstücken 174 und 175 freigestellt, Bäume und Strauchwerk werden gerodet; der Schlagraum wird von der Fläche geräumt und ordnungsgemäß entsorgt. Die vorhandenen Obstbäume auf dem Flurstück 175 sind zu erhalten; ein Pflegeschnitt ist anzuraten.

Zur Vorbereitung der Wieseneinsaat wird die geräumte Fläche durch Fräsen tiefgründig gelockert. Steine, Unrat, Wurzeln und Pflanzenreste werden entfernt. Die entbuschte Fläche wird mit einer geeignet Wiesenmischung eingesät. Nach der Ausbringung wird die Fläche gewalzt. Auf den Flächen wird eine regelmäßige Mahd (zweimal pro Jahr, Frühjahr und Spätsommer) mit Abtransport des Schnittgutes (Nährstoffreduktion) festgesetzt.

1.7 Eingriffsbilanzierung

1.7.1 Sonstiges Sondergebiet

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind die landschaftspflegerischen und grünplanerischen Belange für die betroffenen Bereiche zu betrachten. Grundsätzlich werden die Auswirkungen des Vorhabens aufgrund des zulässigen Planungsrechts daran gemessen, wie sie die bereits zulässigen Beeinträchtigungen ändern werden.

Mit der Stadt Hennef (Amt für Stadtplanung und –entwicklung & Umweltamt) wurde die Vorgehensweise / Bewertung des Eingriffs abgestimmt.

Zunächst erfolgt die Bewertung des Bestandes (Ist-Zustand der Biotoptypen), anschließend wird dasselbe Verfahren für die Planung (Grundflächenzahl 0.9) durchgeführt und dem Bestand gegenüber gestellt. Aus der Differenz der Gesamtflächenwerte wird dann das Kompensationserfordernis des Bebauungsplanbereichs ersichtlich. Die Bewertung des Eingriffs erfolgt nach der Methode LUDWIG (Fröhlich und Sporbeck, 1991). Diese wurde das Kriterium „Grad der Vollkommenheit“ vervollständigt.

Methodisch wird nun für das ehemalige Messegelände die Berechnung auf Grundlage der bestehenden Baugenehmigung von 1991 (AZ: B 80/90) (Tabelle 2) erfolgen und für die erweiterte Stellplatzanlage (ehemaliges Edeka-Lager; Flur 45, Flurstücke 146, 147) ist die Berechnungsgrundlage der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 01.18/1 u. 2 (Tabelle 3).

Tabelle 2: Eingriffsbilanz für die SO-Gebietsteile auf Grundlage der Baugenehmigung von 1991 (ehemaliges Messegelände)

Biotoptyp (Kürzel n. Wertliste)	Fläche (m ²)	Biotoptyp- wertpunkte	Wertpunkte- summe	Fläche (m ²)	Biotoptyp- wertpunkte	Wertpunkte- summe
Schwarze-Holunder- Vorwälder (AV 3)	2.540	14	35.564	0	0	0
Baumreihen und Einzel- bäumen mit überwiegend standort- typischer Gehöl- zen und höchstens gerin- gem Baumholz (BF 31)	3.382	13	43.962	3.007	13	39.095
Versiegelte Flächen (HY1)	24.151	0	0	27.066	0	0
Summe	30.073		79.526	30.073		39.095
Kompensationsdefizit						-40.432

*Minimierungsmaßnahmen auf den SO-Grundstücken GRZ 0,8, zulässige Überschreitung gem. § 19 (4) BauNVO bis 0,9 somit 10% bis 45.912 m².

Tabelle 3: Eingriffsbilanz für die SO-Gebietsteile auf Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes (ehemaliges Edeka-Lager)

Biotoptyp (Kürzel n. Wertliste)	Fläche (m ²)	Biotoptyp- wertpunkte	Wertpunkte- summe	Fläche (m ²)	Biotoptyp- wertpunkte	Wertpunkte- summe
Versiegelte Flächen (HY1) (Erweiterungsfläche, ehem. Edeka-Lager)	16.232	0	0	14.919	0	0
Baumreihen und Einzel- bäumen mit überwiegend standort- typischer Gehöl- zen und höchstens gerin- gem Baumholz (BF 31)**	310	13	4.030	1.623	13	21.102
Summe	16.542		4.030	16.542		21.102
Kompensationsüberhang						17.072

** Ein Kompensationsbedarf entsteht für Flur 45, Flurstücke 146 und 147 nur geringfügig, da die Flächen im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 01.18/1 u. 2 aus dem Jahr 1979 liegen und somit die BauNVO 1977 anzurechnen ist. Gem. § 17 der BauNVO gilt in Gewerbegebieten eine GRZ von 0,8 als Höchstgrenze, in der jedoch Stellplätze und Fahrgassen nicht einzurechnen sind. Somit ist die Fläche zu 100 % planungsrechtlich versiegelbar.
Die festgesetzten Pflanzgebote des rechtsverbindlichen B-Planes ändern dies geringfügig, da gem. textlicher Festsetzung 2.212 innerhalb der Pflanzgebote das Verhältnis Grünfläche zu Stellplätze von 1:3 zugelassen ist.

Durch das Zusammenziehen der Wertpunktsummen beider Teilbereiche ergibt sich insgesamt ein Kompensationsdefizit von - 23.360 Wertpunkten, dass extern auszugleichen ist (siehe Tab. 5).

Tabelle 4: Bereits geleisteter Ausgleich

Biotoptyp (Kürzel n. Wertliste)	Fläche (m ²)	Biotoptyp- wertpunkte	Wertpunkte- summe	Fläche (m ²)	Biotoptyp- wertpunkte	Wertpunkte- summe
Gartenbrache mit größeren Gehölzbestand (HW 82)***	2.500	18	45.000			
Streuobstwiese mit alten Hochstämme (HK 22) *** / ****				2.500	21	52.500
Summe	2.500		45.000	2.500		52.500
Bilanz						7.500

*** Zurückliegender Ausgleich für die vormals mit Laubgehölzen bestandene Mulde (Flur 45, Flstck. 104) durch externe Aufwertung von HW 82 zu HK 22; **** Planungshorizont ca. 15 Jahre

Tabelle 5: Verbleibender Ausgleich – Entbuschung einer Hangfläche –

Biotoptyp (Kürzel n. Wertliste)	Fläche (m ²)	Biotoptyp- wertpunkte	Wertpunkte- summe	Fläche (m ²)	Biotoptyp- wertpunkte	Wertpunkte- summe
Verbuschte Streuobstbrache mit standorttypischen Gehölzen (BB 1, HK 21, BF 32)	3.965	17	67.405			
Entbuschte, freigestellte & gemähte Obstwiese (HK 21)				3.965	21	83.265
Summe	3.965		67.405	3.965		83.265
Bilanz						15.860

Aus der Bilanzierung geht hervor, dass der Eingriff trotz Anwendung der maximal möglichen Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Sonstigen Sondergebietes nicht ausgeglichen werden kann (Tabellen 2 & 3). Für diese Gebietsart verbleibt ein extern auszugleichendes Biotopwertdefizit in Höhe von – 23.360 Biotopwertpunkten.

Für den in Tabelle 2 beschriebenen Eingriff ist in der Vergangenheit bereits ein anzurechnender Ausgleich von 7.500 Wertpunkten geleistet worden. Der verbleibende externe Ausgleich beträgt somit 15.860 Wertpunkten (= -23.360 Ausgleichsdefizit + 7.500 Wertpunkte der unter 1.2.1 aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen). Dieses Defizit entspricht einer 3.965 m² großen einer verbuschten Streuobstbrachenfläche, die als Kompensationsmaßnahme aufgewertet wird. Diese anteilig genutzte Fläche befindet in der Gemarkung Geistingen (Flur 51, Flurstücke 174 u. 175 tw.) Die Flächen werden Eingriffsgrundstücken über eine textliche Festsetzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugeordnet.

1.7.2 Verkehrsflächen

Hier wird dasselbe Verfahren wie unter 1.7.1 angewendet. Ausgeglichen wird die Grünbeseitigung für den öffentlichen Geh- und Radweg südwestlich der Frankfurter Straße. Im Zuge der verlängerten Linksabblegerspur im südöstlich Plangebiet an der Frankfurter Straße werden die temporär veränderten Grasfluren, die eine Veränderung durch Baumaßnahmen erfahren, ausgeglichen. Für die 7 zu fällenden Bäume wurde der Ausgleich im Fällgenehmigungsbescheid mit Datum vom 03.02.2011 bestimmt. Dieses Vorgehen ist mit dem Umweltamt Hennef abgestimmt.

Tabelle 6: Eingriffsbilanzierung für die Verkehrsflächen

Biototyp (Kürzel n. Wertliste)	Fläche (m ²)	Biotop- wertpunkte	Wertpunkte- summe	Fläche (m ²)	Biotop- wertpunkte	Wertpunkte- summe
Baumreihen und Einzelbäumen mit überwiegend standort- typischer Gehölzen und höchstens geringem Baumholz (BF 31)	324	13	4.213			
Versiegelte Flächen (HY1)	485	0	0	776	0	0
Grasfluren an Dämmen, Böschungen, Straßen- und Wegerändern (HH7)	136	11	1.496			
Schotter (HM 51)				169	7	1.185
Summe	945		5.709	945		1.185
Bilanz						-4.524

Tabelle 7: Ausgleich – Entbuschung einer Hangfläche –

Biototyp (Kürzel n. Wertliste)	Fläche (m ²)	Biotop- wertpunkte	Wertpunkte- summe	Fläche (m ²)	Biotop- wertpunkte	Wertpunkte- summe
Verbuschte Streuobstbrache mit standorttypischen Gehölzen (BB 1, HK 21, BF 32)	1.131	17	19.227			
Entbuschte, freigestellte & gemähte Obstwiese (HK 21)				1.131	21	23.751
Summe	1.131		19.227	1.131		23.751
Bilanz						4.524

Aus der Bilanzierung geht hervor, dass der Eingriff trotz Anwendung der maximal möglichen Kompensationsmaßnahmen rändlich des Fuß- und Radweges nicht ausgeglichen werden kann (Tabelle 6). Für diese Gebietsart verbleibt ein extern auszugleichendes Biotopwertdefizit in Höhe von - 4.524 Biotopwertpunkten.

Für die in Tabelle 6 beschriebenen Eingriffe ist somit ein externer Ausgleich für den Geh- und Radweg (Verkehrsweg) auf einer Fläche von 1.131 m² erforderlich. Dieser Ausgleich wird durch die Aufwertung einer verbuschten Streuobstbrache geleistet. Diese anteilig genutzten Flächen befinden in der Gemarkung Geistingen (Flur 51, Flurstücke 174 u. 175 iV). Sie werden Eingriffsgrundstücken über eine textliche Festsetzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugeordnet.

1.7.3 Festsetzungen an externen Ausgleichsmaßnahmen

Maßnahme 1

Auf den von der Stadt Hennef / Sieg bereitgestellten Grundstücken der Gemarkung Geistingen, Flur 5, Flurstücke 174 u. 175 ist anteilig eine Fläche von 3.965 m² weitgehend freizustellen - bis auf die vorhandenen Obstgehölze -, durch Fräsen das Bodengefüge tiefgründig zu lockern, mit Wieseneinsaat zu versehen und eine regelmäßige Mahd (zweimal pro Jahr, Frühjahr und Spätsommer) durchzuführen. Das Schnittgut muss abtransportiert werden.

Maßnahme 2

Auf den von der Stadt Hennef / Sieg bereitgestellten Grundstücken der Gemarkung Geistingen, Flur 51, Flurstücke 174 u. 175 ist anteilig eine Fläche von 1.131 m² weitgehend freizustellen - bis auf die vorhandenen Obstgehölze -, durch Fräsen das Bodengefüge tiefgründig zu lockern, mit Wieseneinsaat zu versehen und eine regelmäßige Mahd (zweimal pro Jahr, Frühjahr und Spätsommer) durchzuführen. Das Schnittgut muss abtransportiert werden.

Das externe Ausgleichsdefizit beträgt 15.860 Wertpunkte für das SO-Gebiet sowie 4.524 Wertpunkte für die Verkehrsflächen (zusammen: 20.384 Wertpunkte). Dieser Ausgleich wird durch die Umwandlung einer verbuschten Streuobstbrache geleistet. Diese anteilig genutzten Flächen befinden in der Gemarkung Geistingen (Flur 51, Flurstücke 174 u. 175 tw.).

1.8 Darstellung der Verfahren bei der Umweltprüfung, Aufnahme- und Bewertungsmethoden, Hinweise zu Wissenslücken u. Risiken

Es wurden die möglichen Umweltauswirkungen unter Zuhilfenahme der in Kapitel 3 genannten Planwerke und Gutachten verbal beschrieben. Die Biotoptypen wurden mit Hilfe der Methode LUDWIG (SPORBECK & FRÖHLICH 1991) ermittelt.

Es ist erforderlich das Bauvorhaben durch eine ökologische Baubegleitung der Rodungs- und Abrissarbeiten zu begleiten, da derzeit noch nicht abschließend der Artenbesatz festzustellen ist bzw. es auch zu Spontanbesiedlung kommen kann.

1.9 Beschreibung von Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkung (Monitoring)

Die Stadt Hennef überwacht die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten können, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Das Monitoring gem. §4 c BauGB umfasst die folgenden Komponenten:

- Auswertung von Hinweisen der Bürger,
- Auswertung von Hinweisen der Fachbehörden gemäß §4 (3) BauGB,
- Auswertung wiederkehrender regelmäßiger städtischer Untersuchungen (z. B. Verkehrszählungen),
- Auswertung sonstiger umweltrelevanter Informationssammlungen,
- jährliche Begehung der externen Ausgleichsflächen und Festlegung der zur Erreichung der Zielsetzung erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Auftragsvergabe
- Kontrolle der Einhaltung der textlichen Festsetzungen bzgl. der zusätzlichen Stellplätze für Aktionstage, durch die Stadt und ggfs. auch durch Gewässerwarte des Wahnbachtalsperrenverband (WTV)

Eine Überprüfung der Entwicklung des Baugebiets wird nach weitgehendem Abschluss von Bau- und Ausgleichsmaßnahmen, spätestens jedoch 5 Jahre nach Rechtskraft des Bebauungsplans vorgenommen.

Die Einleitungen in den Vorfluter werden gemäß der Selbstüberwachungsverordnung Kanal zwei Mal im Jahr überprüft. Bei Feststellung von Falscheinleitungen werden diese bis zum Verursacher zurückverfolgt und von diesem die Beseitigung gefordert. Die Überwachung geschieht gemäß §21a (1) Wasserhaushaltsgesetz durch einen Gewässerschutzbeauftragten, der jährlich einen Bericht zu erstellen hat, welcher dem Bürgermeister der Stadt Hennef vorzulegen ist. Der Gewässerschutzbeauftragte nimmt jährlich an einer Begehung sämtlicher Einleitstellen teil.

1.10 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die Betrachtung von prognostizierten Beeinträchtigungen und Konflikten für die hier relevanten Schutzgüter bzw. Aspekte stellt sich im Rahmen der Untersuchung voraussichtlich als nicht wesentlich nachteilig heraus. Die voraussehbaren Beeinträchtigungen können mit den Mitteln der Bauleitplanung entschärft werden.

In den Bereichen Boden, Landschaft / Baumschutz ergaben sich geringfügige Änderungen auf die Umwelt durch eine höhere Versiegelung im Bereich der Mulde. Andererseits ergibt sich eine höhere Entsiegelung im Bereich der zusätzlichen Stellplätze. Eine weitere Änderung erfährt das Gebiet durch die Verlängerung des Linksabbiegers an der L 333. Alternativ werden erheblich größere Umweltbelastungen bei Verzicht auf die Linksabbiegespur von der Frankfurter Straße erwartet, da ein unzumutbarer Rückstau durch PKW entstehen würde.

Dem Grundwasserleiter kann über geeignete Versickerungsanlagen das anfallende unbelastete Niederschlagswasser der Dachflächen zugeführt werden – vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden. Die Niederschlagswässer der Dachflächen und nichtbefahrbaren Wege, in der als Grunddienstbarkeit festgeschriebenen Einleitungsmenge aus dem Nachbargrundstück (Quadenhof), werden über Rohrrigolen dauerhaft versickert. Das Niederschlagswasser befahrbaren Flächen des Quadenhofgrundstücks soll über belebte Bodenzonen ggf. in Kombination mit einer Rohrrigole versickert werden. Alternativ kann das gesamte Niederschlagswasser über eine Hebeanlage der städtischen Kanalisation zugeführt werden.

Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen (Pkw-Stellflächen und Fahrgassen) wird der städtischen Kanalisation oder dem Vorfluter zugeführt.

Die Stellplatzflächen über die bauordnungsrechtlich erforderliche Anzahl hinaus kann ebenfalls über die belebte Bodenzone versickert werden.

Die Reduzierung des Gehölzbestandes durch die Versiegelungsmaßnahmen wird durch Baumpflanzungen im Bereich der Randbegrünung / Stellplatzbegrünung ausgeglichen. Diese werden mit der Stadt Hennef abgestimmt. Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung sieht für das SO-Gebiet einen externen Kompensationsbedarf auf 3.965 m² Hangflächen sowie für den Bau eines neuen Fuß- und Radweges und die temporäre Beeinträchtigung der Grasflur beim verlängerten Linksabbieger von 1.131 m² vor (Gemarkung Geistingen, Flur 51, anteilig an den Flurstücken 174 u. 175).

Durch die Verkehrszunahme infolge der Einrichtungshausansiedlung und des allgemeinen Verkehrszuwachses wird es auch zu einer Zunahme der Immissionswerte kommen. Da jedoch die Messe in der Vergangenheit zu keinem Zeitpunkt wirtschaftlich erfolgreich betrieben wurde und seit Jahren leer steht, erscheint es dennoch sinnvoll das Gebäude einer anderen Nutzung zuzuführen. Der städtebaulich unerfreulichen Situation des Leerstandes und der Verödung eines großen Bereichs innerhalb des Gewerbegebietes kann damit entgegengewirkt werden.

1.11 Abwägung der Umweltbelange nach § 1 Abs. 7 BauGB

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei Realisierung des Einrichtungshauses im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes V 01.18/2.2 unter Berücksichtigung der dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter zu erwarten sind.

2. BODENORDNUNG

Bodenordnende Maßnahmen sind nur im Zusammenhang mit der Verlegung des Geh- und Radweges erforderlich. Die vier zentralen Flurstücke (Flur 45, Flurstücke 101, 102, 104 & 106) befinden sich im Besitz des Vorhabensträgers, der C & S –Besitz GmbH. Die randliche Wegefläche (Flur 45, Flurstück 97 tw.) muss von der Stadt, die Flächen für den Neubau dieses Weges im Norden des Grundstücks an die Stadt abgegeben werden. Für eine mögliche Flächendifferenz kommt die C & S Besitz GmbH auf.

3. RAHMENBEDINGUNGEN

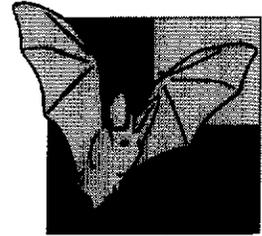
Die zu erwartenden Kosten aus der Realisierung des Bebauungsplanes beziehen sich

- auf den Ausbau der öffentlichen Straßen
- auf die Neugestaltung der inneren Verkehrsflächen
- auf die externe Ausgleichsmaßnahme

Sämtliche o. g. Maßnahmen werden auf der Grundlage eines mit der Stadt Hennef noch abzuschließenden Durchführungsvertrags vom Vorhabensträger zu Lasten des Vorhabensträgers durchgeführt. Darüber hinaus gehende Kosten fallen für die Stadt nicht an.

Münster, den 10.03.2011

Büro für Faunistik
Dipl.-Biol. Mechtild Höller
Fledermausspezialistin



Kartierungen • Gutachten
Planung • Umweltbildung

Umbau der ehemaligen Messe, Stoßdorfer Straße und Abbruch
einer Halle an der Josef-Dietzgen-Straße in Hennef (Sieg) –
hier: Artenschutzfachliche Bewertung in Bezug auf
Fledermäuse

Endbericht

Stand Februar 2011

Von

Dipl.-Biol. Mechtild Höller

Reuterstraße 55

51375 Leverkusen

Telefon: 0214 / 54283

E-Mail: me.hoeller@t-online.de

Auftraggeber:

Müllerland GmbH

Unter dem Issel

56412 Görgeshausen

INHALTSANGABE

1. Anlass und Vorgehen.....	2
2. Nachgewiesene Fledermausarten	2
3. Ehemalige Messehalle.....	3
3.1 Ergebnisse	3
3.2 Mögliche Konflikte für Fledermäuse.....	4
3.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Konflikten	4
3.4 Artenschutzfachliche Bewertung	5
4. Halle und Büroräume gegenüber der Messehalle	6
4.1 Ergebnisse	6
4.2 Mögliche Konflikte für Fledermäuse.....	6
4.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Konflikten	6
4.4 Artenschutzfachliche Bewertung.....	7
5. Literatur.....	8

1. Anlass und Vorgehen

Geplant sind der Umbau der ehemaligen Messehalle in Hennef-Stoßdorf und der Abbruch der gegenüberliegenden Halle mit Büroräumen. Die beiden Gebäude liegen in einem stark besiedelten Bereich mit wenigen Gehölz- und Grünbereichen. Auf Grund der baulichen Beschaffenheit ist für die Tiefgarage der ehemaligen Messehalle, Stoßdorfer Straße in Hennef, eine potenzielle Eignung als Zwischen- und/oder Winterquartier für Fledermäuse gegeben. Daher erfolgte im Rahmen des geplanten Umbaus der ehemaligen Messehalle die Beauftragung zu einer Untersuchung auf Fledermausvorkommen in der Tiefgarage. Darüber hinaus weist die gegenüberliegende Halle an der Josef-Dietzgen-Straße Fledermausquartier-Potenzial auf. Die Halle wurde in die Untersuchung zu Fledermausvorkommen miteinbezogen.

Zwergfledermäuse präferieren Spaltenquartiere an Gebäuden als Sommerquartier. Braune Langohren nutzen gelegentlich Spaltenverstecke an Häusern (BOYE et al. 1999, MESCHÉDE & HELLER. 2000, DIETZ et al. 2007). Wegen ihrer geringen Fortpflanzungsrate, normalerweise ein Junges pro Fledermausweibchen im Jahr, haben Fledermäuse ein erhöhtes Überlebensrisiko. Ihr Bestand ist daher als kritisch einzustufen. Daraus folgt der hohe Schutz der Fledermäuse. Sie sind laut BArtSchV. Anl. 1, Sp.3 „besonders geschützt“ und zählen gemäß FFH-Richtlinie, Anhang IV zu den „streng geschützten Arten“. Aufgrund der neuen Rechtslage gemäß § 44 BNatSchG müssen grundsätzlich alle besonders und streng geschützten Arten berücksichtigt werden, sofern diese durch Planungen betroffen sein können.

Wegen des gegebenen Quartierpotenzials der von der Planung betroffenen Gebäude erfolgte die Absuche der Tiefgarage der ehemaligen Messe und der gegenüberliegenden Halle auf direkte (Fledermäuse, tote Tiere) und indirekte Hinweise (Fledermauskotballen, Fraßreste, Drüsensekret) zu einer Fledermausbesiedlung.

Die ehemalige Messehalle wurde darüber hinaus an zwei Abenden mit Hilfe von Ultraschalldetektoren auf ausfliegende Fledermäuse beobachtet.

2. Nachgewiesene Fledermausarten

An zwei Abenden erfolgte mit einer Assistentin die Beobachtung des Messegebäudes auf ausfliegende Fledermäuse. Das Fledermaus-Artenspektrum wurde mittels Ultraschalldetektoren und Sichtbeobachtung erfasst und auf Balzrufe z.B. von Zwergfledermäusen geachtet. Die Kartierungen fanden am 13.09.2010 und 29.09.2010 statt.

Die Beobachtung der Messehalle, vorrangig der Tiefgarage, erbrachte keine Nachweise ausfliegender Fledermäuse. Balzrufe wurden nicht gehört. Auf der Nordostseite der ehemaligen Messehalle konnten an beiden Abenden bis zu drei jagende Zwergfledermäuse und eine durchfliegende nicht determinierte Art der Gattung *Myotis* beobachtet werden. Im Südwesten wurden am 13.09.2010 zwei Zwergfledermäuse und eine durchfliegende nicht determinierte Art der Gattung *Myotis* und am 29.09.2010 drei jagende Zwergfledermäuse beobachtet. An den Gehölzen westlich der Messehalle jagten an beiden Tagen drei Zwergfledermäuse.

Zwergfledermäuse präferieren Quartiere an Gebäuden, die sich u.a. in den umliegenden Siedlungen befinden können. Die Zwergfledermaus ist in NRW als N „ungefährdet dank Naturschutzmaßnahmen“ eingestuft (FELDMANN et al. 1999), nach der Roten Liste Deutschland (MEINIG et al. 2009) gilt sie als „nicht gefährdet“. Zwergfledermäuse sind gemäß FFH-Richtlinie, Anh. IV (92/43/EWG) „streng geschützt“. Quartierverlust, Verfolgung der Tiere, Biotopveränderungen und Insektizidbelastung gelten als Gefährdungsursachen. Zu schützen und zu erhalten sind u.a. bekannte Sommer- und Winterquartiere in/an Häusern und alte Baumbestände mit Höhlen und loser Borke (MESCHEDE & HELLER 2000, TAAKE & VIERHAUS 2004).

3. Ehemalige Messehalle

Die Tiefgarage der ehemaligen Messehalle wurden auf direkte (Fledermäuse, tote Tiere) und indirekte Hinweise (Fledermauskotballen, Fraßreste, Drüsensekrete) zu Fledermausvorkommen abgesucht. Zur Erfassung des Mikroklimas wurden jeweils die Temperatur [°C] und die rel. Luftfeuchtigkeit [%] gemessen. Die Tiefgarage wurde auf ihre potenzielle Eignung als Sommerquartiere bzw. Winterquartiere für Fledermäuse eingeschätzt.

3.1 Ergebnisse

Die gründliche Absuche der Tiefgarage der ehemaligen Messehalle in Hennef am 03.11.2010 und erbrachte weder direkte (Fledermäuse, tote Tiere) noch indirekte Nachweise (Fledermauskot, Fraßreste) zu Fledermäusen. Aufgrund von tiefen Spalten in der Decke nahe bei den Außenwänden und entlang der Pfeiler, der Temperatur von 11,9 °C sowie der Luftfeuchtigkeit von 70 % ist eine potenzielle Eignung der Tiefgarage als Fledermaus-Winterquartier gegeben. Demzufolge kann eine Besiedlung durch Fledermäuse zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden. Am 28.01.2011 erfolgte daher eine Nachsuche zu einer Fledermausbesiedlung in der Tiefgarage. Die Temperaturen lagen

zwischen 1,4 °C und 3,4 °C, die rel. Luftfeuchtigkeit zwischen 63 % und 66 %. Ein Mikroklima, das z.B. Zwergfledermäuse tolerieren. Bei der Begutachtung am 28.01.2011 konnten weder direkte noch indirekte Nachweise zu Fledermäusen gefunden werden. Beeinträchtigt wird das potenzielle Fledermaus-Winterquartier durch die regelmäßig stattfindenden Flohmärkte in der Tiefgarage. Wobei es zu Lärm-, Licht- und Wärmeimmissionen kommt, die zu einer Abwertung der Tiefgarage als Fledermaus-Winterquartier führen.

In Ergänzung zur Begutachtung der Tiefgarage erfolgte am 03.11.2010 die Begehung der begehbaren oberirdischen Gebäudeteile der Messe, um diese auf ihr Fledermaus-Quartierpotenzial hin abzuschätzen. Die Räume weisen weder Einflugmöglichkeiten, noch geeignete Spaltenverstecke für Fledermäuse auf. Eine potenzielle Fledermaus-Quartiereignung kann für die oberirdischen Gebäudeteile der ehemaligen Messe Hennef sicher ausgeschlossen werden.

3.2 Mögliche Konflikte für Fledermäuse

Im Folgenden werden erkennbare Konflikte für Fledermäuse beim Umbau der Tiefgarage beschrieben.

Eine Fledermaus-Besiedlung der Tiefgarage im Sommerhalbjahr wird, auch wegen der Flohmarktveranstaltungen und der damit einhergehenden Störungen durch Licht und Lärm, als eher unwahrscheinlich angesehen, kann jedoch auf Grund der späten Auftragsvergabe nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Somit besteht ein gewisses Restrisiko, dass bei Umsetzen der Planung artenschutzrechtlicher Tatbestände wie die Tötungen von Fledermäusen eintreten könnten.

Eine Nutzung der Tiefgarage als Winterquartier konnte nicht nachgewiesen werden. Die Wahrscheinlichkeit einer Winterquartierfunktion bzgl. der Tiefgarage wird wegen der Vorbelastung durch die regelmäßig stattfindenden Flohmärkte als gering angesehen. Demzufolge sind bei Umbaubeginn der Tiefgarage im Winterhalbjahr keine artenschutzrechtlichen Tatbestände i.S. des § 44 BNatSchG zu erwarten. Um ein mögliches, wenn auch geringes Restrisiko bezüglich einer Fledermausbesiedlung im Winterhalbjahr auszuschließen, sollte bei Umbaubeginn im Winterhalbjahr eine Nachsuche in der Tiefgarage zu Fledermäusen erfolgen.

3.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Konflikten

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Konflikten in Bezug auf Fledermäuse und Ersatzmaßnahmen werden vorgeschlagen.

Nach § 44 BNatSchG (1), ist es u.a. verboten,

1. Tiere der besonders geschützten Arten (u.a. alle heimischen Fledermausarten) ... zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

3. Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Um diese Verbotstatbestände zu vermeiden, sind die Umbauarbeiten an der Tiefgarage zügig zu planen und zu beginnen. Im Sinne des Artenschutzes bzgl. der Fledermäuse ist ein Umbaubeginn für März spätestens April 2011 anzustreben.

Die Vorsorgepflicht gegenüber Fledermäusen erfordert eine erneute Absuche der Tiefgarage zeitnah vor Beginn der Umbauarbeiten durch eine fachkundige Person. Dies kann im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung erfolgen.

Ein späterer Umbaubeginn der Tiefgarage (ab Ende April 2011) macht die Rücksprache mit der Unteren Landschaftsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises erforderlich.

Beginnen die Umbauarbeiten im Winter (Ende November bis Ende Februar) ist aus Gründen der Vorsorgepflicht vor Umbaubeginn eine zeitnahe Nachsuche durch eine fachkundige Person erforderlich.

3.4 Artenschutzfachliche Bewertung

Gemäß § 44 BNatSchG ergibt sich bei allen Planungen die Notwendigkeit einer artenschutzfachliche Prüfung, sofern aufgrund ernst zu nehmender Hinweise sog. „planungsrelevanter Arten“ (BAUCKLOH, KIEL & STEIN 2007, KIEL 2005) eingriffsrelevant betroffen sein könnten.

Bei konsequenter Einhaltung der Zeiten für den Beginn der Umbauarbeiten an der Tiefgarage und unter der Voraussetzung, dass bei einer zeitnahen Nachsuche vor Umbaubeginn in der Tiefgarage keine Fledermäuse gefunden werden (was wahrscheinlich ist) wären keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG (1) betroffen, erheblichen Beeinträchtigungen von Fledermäusen sind nicht zu erwarten.

Fazit: Aus fachgutachterlicher Sicht werden bei strikter Einhaltung der dargelegten Vermeidungsmaßnahmen und bei zügigem Beginn der Umbauarbeiten in der Tiefgarage der ehemaligen Messehalle in Hennef-Stoßdorf (**spätestens April 2011**) keine artenschutzrechtlichen Tatbestände in Bezug auf Fledermäuse und keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der Fledermausarten erwartet.

4. Halle und Büroräume gegenüber der Messehalle

Die Halle mit Büroräumen südwestlich der Messehalle wurden auf direkte (Fledermäuse, tote Tiere) und indirekte Hinweise (Fledermauskotballen, Fraßreste, Drüsensekrete) zu Fledermausvorkommen abgesucht. Zur Erfassung des Mikroklimas wurden jeweils die Temperatur [°C] und die rel. Luftfeuchtigkeit [%] gemessen. Die Büroräume und Halle wurden auf ihre potenzielle Eignung als Sommerquartiere bzw. Winterquartiere für Fledermäuse eingeschätzt.

4.1 Ergebnisse

Die Büroräume weisen keine Einschlußmöglichkeiten und Spaltenverstecke für Fledermäuse auf, zudem sind die Räume zu hell. Eine potenzielle Eignung als Fledermaus Sommer-/Winterquartier wird ausgeschlossen.

Die Absuche der Halle und Nebenräume am 10.11.2010 erbrachte weder direkte noch indirekte Hinweise zu einer Fledermausbesiedlung. Einflugmöglichkeiten im Bereich der Rolltore und über einer Verbretterung im Südwesten der Halle sind vorhanden. Spalten befinden sich im Übergang zwischen Wand und Decke und an den Unterzügen. Die Spalten sind wenige Zentimeter tief. Die Temperatur betrug 10,2 °C und die relative Luftfeuchtigkeit 70 %. Die Halle ist potenziell als Sommerquartier für Fledermäuse geeignet. Eine Eignung als Winterquartier wird wegen fehlender tiefer, frostfreier Spaltenverstecke und Hangplätze ausgeschlossen.

4.2 Mögliche Konflikte für Fledermäuse

Im Folgenden werden erkennbare Konflikte für Fledermäuse bei Abbruch der Büroräume und Halle gegenüber der Messehalle beschrieben.

Eine Fledermaus-Besiedlung der Halle im Sommerhalbjahr lässt sich nicht ausschließen. Nicht terminierter Abbruch der Halle kann daher zu Tötungen und Verletzungen von Fledermäusen führen.

4.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Konflikten

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Konflikten in Bezug auf Fledermäuse und Ersatzmaßnahmen werden vorgeschlagen.

Nach § 44 BNatSchG ist es u.a. verboten, Tiere der besonders geschützten Arten (u.a. alle heimischen Fledermausarten) ... zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Um diese Verbotstatbestände zu vermeiden, ist ein zügiger Abbruch der Halle und Büroräumen zu planen. Der Abbruch der Halle muss spätestens bis Ende März 2011 begonnen werden, um eine Fledermausbesiedlung der Halle, die potenziell als Sommerquartier geeignet ist, zu vermeiden.

Ein späterer Abbruchbeginn der Halle (ab April 2011) macht die Rücksprache mit der Unteren Landschaftsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises erforderlich. Darüber hinaus erfordert ein späterer Abbruchbeginn eine erneute Absuche der Halle auf Fledermausbesatz.

4.4 Artenschutzfachliche Bewertung

Gemäß § 44 BNatSchG ergibt sich bei allen Planungen die Notwendigkeit einer artenschutzfachliche Prüfung, sofern aufgrund ernst zu nehmender Hinweise sog. „planungsrelevanter Arten“ (BAUCKLOH, KIEL & STEIN 2007, KIEL 2005) eingriffsrelevant betroffen sein könnten.

Bei konsequenter Einhaltung der Abbruchzeiten für die Halle mit Büroräumen wären keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG betroffen, erheblichen Beeinträchtigungen von Fledermäusen sind nicht zu erwarten.

Fazit: Aus fachgutachterlicher Sicht wird bei zügigem Abbruch der Halle (**spätester Beginn bis Ende März 2011**) südwestlich der ehemaligen Messehalle in Hennef-Stoßdorf keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der Fledermausarten erwartet.

5. Literatur

BAUCKLOH, M., KIEL, E.-F. & W. STEIN 2007: Berücksichtigung besonders und streng geschützter Arten bei der Straßenplanung in Nordrhein-Westfalen. Naturschutz und Landschaftsplanung 39, (1), 2007.

BOYE, P., DIETZ, M., & WEBER, M. (1999): Fledermäuse u. Fledermausschutz in Deutschland BfN (Hrsg.), BfN-Schriftenvertrieb im Landwirtschaftsverlag, Münster.

BUNDESARTENSCHUTZVERORDNUNG (BArtSchV) v. 14.10.1999, Anlage 1 Spalte 3 zuletzt geändert durch G. v. 25.3.2002.

DIETZ, C., O. v. HELVERSEN, D. NILL (2007): Handbuch der Fledermäuse Europas und Nordwestafrikas, Kosmosnaturführer, Franckh-Kosmos Verlags GmbH.

FFH-Richtlinie (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie): Richtlinien 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen.

FELDMANN, R., HUTTERER, R. & H. VIERHAUS (1999): Rote Liste der gefährdeten Säugetierarten in Nordrhein-Westfalen. In: LÖBF (Hrsg.) (1999): Rote Liste der gefährdeten Pflanzen und Tiere in Nordrhein-Westfalen, 3. Fassg. LÖBF-Schriftenreihe 17: 307 – 324.

Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG), vom 29. Juli 2009

KIEL, E.-F. 2005: Artenschutz in Fachplanungen. LÖBF-Mitteilungen 1/2005.

MEINIG, H., BOYE, P. & R. HUTTERER (2009): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands, Stand Oktober 2008, in: Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.) 2009: Rote Liste gefährdeter Tiere, Pflanzen und Pilze Deutschlands, Band 1: Wirbeltiere. Naturschutz und Biologische Vielfalt, Heft 70 (1), Bonn - Bad Godesberg.

MESCHEDE, A. & HELLER, K.-G. (2000): Ökologie und Schutz von Fledermäusen in Wäldern. - Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.) (2000): Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz, Heft 66.

TAAKE, K.-H. & VIERHAUS, H. (2004): Pipistrellus pipistrellus (Schreber, 1774) – Zwergfledermaus, in: NIETHAMMER, J. (†) & KRAPP, F. (Hrsg.): Handbuch der Säugetiere Europas, Band 4/II, Fledertiere (Teil II), Aula Verlag.

Leverkusen, 24. Februar 2011, gez. Dipl.-Biol. Mechtild Höller

Reuterstraße 55

51375 Leverkusen

Telefon: 0214 / 54283

e-Mail: me.hoeller@t-online.de



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2011/2238
Datum: 10.03.2011

TOP: _____
Anlage Nr.: _____

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

Tagesordnung

Durchführungsvertrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V 01.18/2.2 Hennef (Sieg) - Möbelmarkt;
Vorstellung der verkehrstechnischen Planung

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung des Rates der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

Die vorgestellte verkehrstechnische Planung, die u.a. auch Bestandteil des Durchführungsvertrages wird, wird in der Sitzung mündlich vorgestellt.

Begründung

Die verkehrstechnische Planung wird in der Sitzung mündlich vorgestellt.

Auswirkungen auf den Haushalt

Keine Auswirkungen Kosten der Maßnahme

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



Mitteilung

Amt: Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum

TOP: _____

Vorl.Nr.: M/2011/0492

Anlage Nr.: _____

Datum: 09.02.2011

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

Tagesordnung

Verkehrsrechtliche Anordnungen nach der StVO
Verfügung der Bezirksregierung 25.1.3-194/10/He vom 12.01.2011

Mitteilungstext

Die beigefügte Verfügung der Bezirksregierung vom 12.01.2011 wird zur Kenntnisnahme gegeben. Seitens des Straßenverkehrsamtes des Rhein-Sieg-Kreises ist beabsichtigt, das Thema auch auf die Tagesordnung der diesjährigen Dienstbesprechung der Straßenverkehrsbehörden zu setzen.

Hennef (Sieg), den
In Vertretung

Stefan Hanraths

Anlagen:

- Verfügung der Bezirksregierung vom 12.01.2011
- Auszug aus der StVO und VwV zur StVO

§ 39 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Absatz (1)

Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Absatz (1a)

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.

Verwaltungsvorschrift zu §§ 39 bis 43 StVO

Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

1)

- Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen.
- Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen.
- Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.

2)

- Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen.
- Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird.
- Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde.

3)

- Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist.
- Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen.

4)

- Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen.
- Verkehrszeichen, Markierungen, Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen.
- Die Wahrnehmbarkeit darf nicht durch Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden.

5)

- Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.
- Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.
- Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Aus der amtlichen Begründung

...

1.2

Der Trend zur Regelung aller Verkehrssituationen durch Verkehrszeichen führt zur Überbeschilderung, Überforderung, Ablenkung und zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsregeln. Abs. 1 verdeutlicht die vorrangige Bedeutung der allgemeinen Verhaltensvorschriften und daraus folgend die Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung.

...

1.4

Die Durchforstung des „Schilderwaldes“ wird mit dem Ziel „weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung“ umgesetzt.

§ 45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

...

Absatz (1c)

- Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.
- Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.
- Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen.
- An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten.
- Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

...

Absatz (9)

- Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.
- Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

...

Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO

Zu Absatz 1 bis 1e

XI. Tempo 30-Zonen

- o Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.
- o Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.
- o Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden:
 - a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelästigung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr ausgehen.
 - b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel ‚rechts vor links‘ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt.
 - c) Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung von ‚30‘ auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Dies empfiehlt sich auch dort, wo durch Zeichen 301 Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist.
- o Zur Kennzeichnung der Zone vgl. zu den Zeichen 274.1 und 274.2.
- o Die Anordnung von **Tempo 30-Zonen** ist auf Antrag der Gemeinde vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen und Merkmale der Verordnung und dieser Vorschrift vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können, indem vorhandene aber nicht mehr erforderliche Zeichen und Einrichtungen entfernt werden.
- o Lichtzeichenanlagen zum Schutz des Fußgängerverkehrs, die in bis zum Stichtag angeordneten **Tempo 30-Zonen** zulässig bleiben, sind neben den Fußgänger-Lichtzeichenanlagen auch Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen und Einmündungen, die vorrangig dem Schutz des Fußgängerquerungsverkehrs dienen. Dies ist durch Einzelfallprüfung festzustellen.

Aus der amtlichen Begründung

...

1.3

Verkehrszeichen dürfen nur angeordnet werden, wenn dies zwingend erforderlich ist, um den angestrebten Zweck zu erreichen.

...

Erläuterungen

Wegen der Zielrichtung „Gefahrenabwehr“ dient die Verkehrsregelungspflicht vordringlich der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie dem Schutz vor verkehrsbezogenen Emissionen. Andererseits ist die StVO kein Mittel der kommunalen Selbstverwaltung, die alles ermöglicht, was im Sinne einer Stadtgestaltung wünschenswert wäre. Die verkehrliche Stadtgestaltung muss deshalb im Einklang mit den Eingriffsbefugnissen aus § 45 stehen.

Die StVO kann auch die häufig auf fehlenden Finanzmitteln beruhenden verkehrs- oder raumplanerischen Defizite nicht lösen. Eine Verkehrsregelung, die losgelöst von der gesellschaftlichen Akzeptanz ein bestimmtes Verhalten der Bürger erzwingen soll, das ohne faktische Wirkung lediglich massenhaft Verkehrsverstöße provoziert, wäre nicht nur rechtswidrig, sondern würde auch das Vertrauen in die Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung untergraben.

...

2.2.3 Tempo 30-Zone

...; straßenbauliche Veränderungen zur Temporeduzierung (Schwellen, Moabiter Kissen, Kölner Teller) sollen nicht mehr verwendet werden.

...

Verwaltungsvorschrift zu § 41 Vorschriftzeichen

Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone

- Vgl. Nummer XI zu § 45 Absatz 1 bis 1e.
- Am Anfang einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist Zeichen 274.1 so aufzustellen, dass es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Einfahren in den Bereich wahrgenommen werden kann. Dazu kann es erforderlich sein, dass das Zeichen von Einmündungen oder Kreuzungen abgesetzt oder beidseitig aufgestellt wird. Abweichend von Nummer III 9 zu §§ 39 bis 43; Randnummer 28 empfiehlt es sich, das Zeichen 274.2 auf der Rückseite des Zeichens 274.1 aufzubringen.
- Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in einen Fußgängerbereich (Zeichen 242.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht. Stattdessen sind die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.
- Zusätzliche Zeichen, die eine Begründung für die Zonengeschwindigkeitsbeschränkung enthalten, sind unzulässig.

Erläuterungen zu Zeichen 274.1 (Tempo 30-Zone)

Der Kraftfahrer muss innerorts abseits von Vorfahrtstraßen stets mit Tempo 30-Zonen rechnen.⁵² Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt bis zur Aufhebung durch Z. 274.2. Innerhalb der Zone darf das Z. 274.1 nicht wiederholt werden; ... Bei großen Zonen kann die Fortgeltung durch eine Fahrbahnmarkierung „30“ unterstützt werden.

⁵² Die Voraussetzung der Überschaubarkeit einer Tempo 30-Zone im Sinne eines „Zonenbewusstseins“ ist seit der Änderung der §§ 39 Abs. 1a, 45 Abs. 1c nicht mehr erforderlich. Kraftfahrer müssen deshalb auch mit weit ausgedehnten Tempo 30-Zonen rechnen.

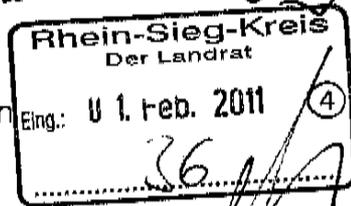
Bezirksregierung Köln



*36.1/96.11
bitte auch für B11
- Straßenverkehrsbehörden -
zur Verfügung stellen!*

Bezirksregierung Köln, 50606 Köln

Oberbürgermeister/in
der Städte
Aachen, Bonn, Köln, Leverkusen
Landräte der Kreise
Düren, Euskirchen, Heinsberg,
Oberbergischer Kreis,
Rhein.-Bergischer-Kreis,
Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis
Städteregion Aachen



Datum: 01.2011
Seite 1 von 3

Aktenzeichen:
25.1.3-194/10/He
(Bitte bei Antwort angeben!)

Auskunft erteilt:
Frau Herger
anita.herger@bezreg-
koeln.nrw.de
Zimmer: H 325
Telefon: (0221) 147 - 3652
Fax: (0221) 147 - 2690

Zeughausstraße 2-10,
50667 Köln

DB bis Köln Hbf,
U-Bahn 3,4,5,16,18
bis Appellhofplatz

Telefonische Sprechzeiten:
mo. - do.: 8:30 - 15:00 Uhr

Besuchertag:
donnerstags: 8:30 - 15:00 Uhr
(weitere Termine nach
Vereinbarung)

Landeskasse Düsseldorf:
WestLB, Düsseldorf
BLZ 300 500 00,
Kontonummer 965 60
IBAN:
DE3430050000000096560
BIC: WELADED

-Straßenverkehrsämter-

Verkehrsrechtliche Anordnungen nach der StVO

Aufgrund zahlreicher Anfragen und aktuell auftretender Einzelfälle hinsichtlich der Zuständigkeitskompetenz bei verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO gebe ich Folgendes zur Kenntnisnahme und Beachtung.

Die StVO ist Bundesrecht, das die Bundesländer als eigene Angelegenheit ausführen (Art. 84 Abs. 1 GG). Die Aufgaben und Befugnisse der (örtlichen) Straßenverkehrsbehörde zur Regelung des Straßenverkehrs gehören seit jeher zu den staatlichen Aufgaben. Sie werden von den Kommunen als Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung wahrgenommen und gehören demnach nicht zu den Angelegenheiten des gemeindeeigenen, durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG geschützten Wirkungskreises der Kommune (BVerwG Urteile vom 19.03.1976 - VII C 71/72, NJW 1976,2175 und vom 29.06.1983 - 7 C 102/82, NVwZ 1983,610).

Nach der Rechtsprechung des BVerwG zu Art. 28 Abs. 2 GG steht den Gemeinden eine umfassende Regelungskompetenz zur Wahrung des Wohls ihrer Einwohner nicht schlechthin zu, sondern nur soweit es um

Hauptsitz:
Zeughausstr. 2-10, 50667 Köln
Telefon: (0221) 147 - 0
Fax: (0221) 147 - 3185

poststelle@brk.nrw.de
www.bezreg-koeln.nrw.de

Bezirksregierung Köln

Datum: .01.2011
Seite 2 von 3

die Wahrnehmung der „im Rahmen der Gesetze“ bestimmten eigenen Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft geht. Regelungen des Straßenverkehrs sind - wie oben angeführt - eben grundsätzlich keine gemeindeeigenen Angelegenheiten, sondern staatliche Aufgaben.

Daraus folgt, dass die Straßenverkehrsbehörden nur an Weisungen der staatlichen Fachaufsicht gebunden sind und insoweit nicht an Beschlüsse kommunaler Gremien. Da die Regelung und Lenkung des Straßenverkehrs nicht dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht unterliegt, hat eine Gemeinde auch bloße faktische Veränderungen der Verkehrsverhältnisse, die verkehrsregelnde Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde bewirken, hinzunehmen.

Auch die Regelung des § 45 Abs. 1b S. 2, Abs. 2 StVO, der den Einfluss der Kommunen zwar in Einzelfällen stärkt, ändert die grundsätzlich alleinige Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde nicht.

Den Gemeinden sollte in den konkreten Fällen der Einvernehmenserteilung bei städtebaulich begründeten straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden ein Gestaltungsspielraum für eigenverantwortliche Entscheidungen gewährt werden (vgl. die Amtliche Begründung VkBf 1980, 511). Daraus folgt jedoch nicht, dass die Anordnung einer Maßnahme bereits im Selbstverwaltungsbereich der Gemeinde liegt. Dazu gehört lediglich die Entscheidung der Gemeinde darüber, ob sie die verkehrsregelnde Anordnung der Straßenverkehrsbehörde durch Erteilung ihres Einvernehmens ermöglicht oder aber durch Versagung des Einvernehmens verhindert. Die Anordnung selbst bleibt eine staatliche Angelegenheit. Liegt das Einvernehmen vor, so entscheidet die Straßenverkehrsbehörde über diese staatliche Angelegenheit in eigener Verantwortung ohne Bindung an die Wünsche der Gemeinde als Selbstverwaltungskörperschaft (Vergleichbar mit § 36 BBauG).

Bezirksregierung Köln

Datum: .01.2011
Seite 3 von 3

§ 45 Abs. 1b Satz 2, Abs. 1c StVO enthält zum Schutz der Gemeinde als Selbstverwaltungskörperschaft nur ein Vetorecht mit Abwehr- und Sperrwirkung gegenüber bestimmten, nicht erwünschten Anordnungen der (staatlichen) Straßenverkehrsbehörde. Ein darüber hinausgehendes Initiativrecht der Gemeinde auf straßenverkehrsbehördliche Anordnungen lässt sich dieser Regelungen ebensowenig entnehmen wie ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde über einen solchen Antrag (BVerwG Urteil vom 20.04.1994 - 11 C 17/93, NVwZ 1994,544).

Im Einzelfall kann bei einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung die Planungshoheit der Gemeinde und somit auch das kommunale Selbstbestimmungsrecht betroffen sein.

Ein Eingriff in die Planungshoheit liegt bei Verkehrsregelungen allerdings nur dann vor, wenn die Maßnahme den eigenen Wirkungskreis einer Gemeinde betrifft. Da bestimmte örtliche Verkehrsplanungen im Rahmen der Bauleitplanung zu den der Gemeinde obliegenden (eigenen) Aufgaben (so §§ 5 Abs. 2 Nr. 3; 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB), gehören und die -wie oben beschrieben -u.a. durch § 45 StVO teilweise insoweit verstärkt wurden, als dass nunmehr die städtebauliche Entwicklung (auch) durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen unterstützt werden kann, könnten hier Eingriffe in die Planungshoheit eintreten. Das setzt jedoch eine hinreichende und konkretisierte gemeindliche Planung voraus, in die eingegriffen werden könnte.

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Diehl'.

(Diehl)



Mitteilung

Amt: Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum

TOP: _____

Vorl.Nr.: M/2011/0493

Anlage Nr.: _____

Datum: 09.02.2011

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

Tagesordnung

Verkehrssicherheitsaktionen der Ordnungsverwaltung in Kooperation mit der Polizei in 2010

Mitteilungstext

Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft hat die Stadtverwaltung gemeinsam mit der Polizei einige Verkehrssicherheitsaktionen durchgeführt.

So wurde am 26.05.2010 in der Fußgängerzone Hennef (Sieg) ein Verkehrssicherheitstag ausgerichtet. Mitarbeiter der Kreispolizeibehörde, der Bereitschaftspolizei, der Bundespolizei und der Polizeiwache Hennef (Sieg) sowie Mitarbeiter der Ordnungsverwaltung der Stadt Hennef (Sieg) haben mit Unterstützung der Deutschen Verkehrswacht im Rahmen des Sicherheitstages Präventionsangebote mit Schwerpunkt der Unfallprävention für Senioren vorgestellt. Für alle Interessierten wurden Seh- und Reaktionstests, Fahrrad- und Motorradsimulatoren sowie Informationsmaterial zur Unfallverhütung angeboten.

Im September und November hat die Ordnungsverwaltung mit Unterstützung der Polizei Schwerpunktaktionen im Umfeld der Schulen durchgeführt. Häufig werden Kinder auf Schulwegen durch ordnungswidrig haltende und parkende Fahrzeuge beeinträchtigt. Durch entsprechende Gespräche, Verteilen von Aufklärungsmaterial und Anbringung von Plakaten wurden Eltern und Kraftfahrzeugführern auf diese Gefährdung hingewiesen.

Diese Aktion wurde im Wechsel an zahlreichen Schulstandorten wiederholt. Zeitgleich wurden auch Banner der Deutschen Verkehrswacht „Brems dich – Schule hat begonnen“ und des Verkehrsministeriums „Runter vom Gas“ im Nahbereich von Schulen angebracht.

Am 17.07.2010 hat die Verkehrsberatung der Polizei eine Fahrradausfahrt für Senioren angeboten. Am 16.09.2010 hat die Polizei in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und dem Seniorenbüro einen Fahrradparcours auf dem Rathausplatz durchgeführt. Mit den Senioren wurden die Sicherheit beim Radfahren sowie das Verhalten bei kritischen Verkehrssituationen geübt. Bei dieser Aktion wurden auch Faltblätter mit Informationen verteilt. Am 21.10.2010 haben Polizei und Ordnungsverwaltung eine Informationsveranstaltung im Seniorenbüro zum „Thema Sicherheit durch Sichtbarkeit“ sowie mehrere Besuche in den Altentagesstätten

durchgeführt.

Im Zeitraum vom 05.-07.10.2010 wurde in Kooperation der Polizei und der Ordnungsverwaltung eine Aktion „Bleib fair im Radverkehr“ durchgeführt. An den Hauptzufahrtsstraßen in die Stadt wurden Banner mit diesem Motto aufgehängt, um Kraftfahrer auf Radfahrer aufmerksam zu machen. Im Stadtzentrum und an Schulen wurden Faltblätter mit Informationen zum Radfahren verteilt. Darüber hinaus wurden Radfahrer, insbesondere Schüler, bei einer Schwerpunktaktion über das richtige Verhalten am Kreisverkehrsplatz Frankfurter Str. im Ortsteil Warth gezielt angesprochen.

Aufgrund zahlreicher Beschwerden von Anwohnern über zu schnelles Fahren in der Tempo 30 – Zone Humperdinckstraße haben Polizei, Ordnungsverwaltung und einige Hortkinder des Mutter-Kind-Hauses eine gemeinsame Aktion für die Verkehrssicherheit durchgeführt. Bei den Geschwindigkeitskontrollen haben die Kinder vorbildliche Fahrer mit einer grünen Karte gelobt und Temposünder mit einer roten Karte getadelt.

Im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit kann als Erfolg berichtet werden, dass im Stadtgebiet keine Unfallhäufungsstellen bestehen. Auch die Tempo 30-Zonen sind hinsichtlich des Unfallaufkommens insgesamt erfreulicherweise unauffällig.

Nachstehend ist eine Übersicht der im Jahr 2010 durchgeführten Verkehrssicherheitsaktionen.

26.05.2010	<u>„Verkehrssicherheitstag“</u> Marktplatz
17.07.2010	<u>Aktion „Senioren als Fußgänger / Radfahrer in Hennef (Sieg)“</u> Fahrradausfahrt für Senioren
07.-09.09.2010	<u>Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“</u> Schulwegkontrollen
16.09.2010	<u>Aktion „Senioren als Fußgänger / Radfahrer in Hennef (Sieg)“</u> Fahrradparcours, Rathausplatz
21.-23.09.2010	<u>Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“</u> Schulwegkontrollen
28.-30.09.2010	<u>Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“</u> Schulwegkontrollen
05.-07.10.2010	<u>Aktion „Bleib fair im Radverkehr“</u> Radwege Innenstadt, Kreisverkehrsplatz Warth
21.10.2010	<u>Aktion „Senioren als Fußgänger / Radfahrer in Hennef (Sieg)“</u> Informationsveranstaltung im Seniorenbüro zum „Thema Sicherheit durch Sichtbarkeit“
26.10.2010	<u>Aktion „Kinder zeigen Temposündern die rote Karte“</u> Mutter-Kind-Haus, Humperdinckstraße
02.-04.11.2010	<u>Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“</u> Schulwegkontrollen
09.-11.11.2010	<u>Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“</u> Schulwegkontrollen

Hennef (Sieg), den
In Vertretung

Stefan Hanraths
Erster Beigeordneter

Statistik

Ein Spitzenplatz in NRW

Von Ralf Rohrmoser-von Glasow, 15.02.11, 17:48h

Die Zahl der Verkehrsunfälle im Kreisgebiet erreicht einen Tiefstand. Auch die Zahl verletzter Radfahrer ging zurück. Für die Behörden lässt dies auf einen Erfolg der Präventionsmaßnahmen schließen.



Die Zahl der Verkehrsunfälle im Rhein-Sieg-Kreis ist auf einem Tiefstand. (Bild: rvg)
Rhein-Sieg Zufriedene Mienen machten Landrat Frithjof Kühn und Polizeidirektor Günter Brodeßer. Denn die Zahlen, die der Leiter der Direktion Verkehr, Polizeioberrat Peter Sperber, vorstellte, waren durchweg erfreulich. Noch nie seit Beginn der Aufzeichnungen hat es weniger Tote bei Verkehrsunfällen gegeben als im vergangenen Jahr. Auch die Gesamtzahl aller Zusammenstöße sank noch einmal, um 168 auf nunmehr 7830. Damit ist der rechtsrheinische Kreis die sicherste Region im Lande. „Nirgendwo sonst in Nordrhein-Westfalen sind Menschen seltener in Unfälle verwickelt“, sagte Brodeßer.

Bei den Opfern ist der Trend übrigens langfristig. 57 Prozent Rückgang gab es bei den Toten in den vergangenen zehn Jahren, 44 Prozent weniger verunglückte Kinder. Bei den Schwerverletzten gab es allein von 2009 auf 2010 ein Minus von 28,6 Prozent. Von den 150 Verunglückten waren allein elf Opfer des schweren Busunfalls am Donrather Dreieck in Lohmar.

Das Minuszeichen steht auch überall bei den Altersgruppen, die die Polizei zum strategischen Schwerpunkt erklärt hat. Besonders erfreulich ist das bei den verunglückten Kindern mit 31 Prozent im Vergleich von 2008 zu 2010. Die Jugendlichen folgen mit 21, die jungen Erwachsenen mit elf Prozent. Offensichtlich greifen die Präventionsmaßnahmen, etwa die Kampagne „Jeden kann es treffen“ für die 18- bis 24-Jährigen. Rund 1200 junge Menschen, so Sperber, hätten seine Mitarbeiter unmittelbar erreicht. Diese würden jetzt als Multiplikatoren auf Freunde und Bekannte einwirken. Ebenso günstig ist die Entwicklung bei den Senioren, trotz steigendem Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung sank die Zahl der Verletzten um 14 Prozent - der Kreis liegt damit auch in diesem Bereich unter dem Landesdurchschnitt. Die Radfahrer verzeichneten mit 248 Verletzten den niedrigsten Wert der vergangenen sieben Jahre.

Auf etwa dem gleichen Stand blieb dagegen die Zahl der Unfallfluchten. Bei 106 Unfällen mit Personenschaden entfernte sich der Verursacher, ohne sich um die Opfer zu kümmern. Allerdings stieg die Aufklärungsquote von 47 auf 57 Prozent.

Landrat Frithjof Kühn lobte die Autofahrer, die mehr Rücksicht auf Kinder nehmen und durch vorsichtigeres sowie disziplinierteres Verhalten zum guten Ergebnis beigetragen hätten. Dennoch bleibe viel zu tun. „Jeder Getötete ist ein Getöteter zu viel“, ergänzte denn auch Verkehrsexperte Sperber. „Bleib fair im Radverkehr“ ist eine dieser Aktionen. Zur Prävention gehört aber auch die flächendeckende Verkehrserziehung in den Grundschulen und fast allen Kindergärten. Die Verkehrspuppenbühne hat darüber hinaus bei 51 Veranstaltungen gut 3200 Besucher erreicht.

<http://www.rhein-sieg-anzeiger.ksta.de/jrsa/artikel.jsp?id=1296657542484>

Copyright 2010 Kölner Stadt-Anzeiger. Alle Rechte vorbehalten.

Stand. 16.02.2011

Verkehrslagenbild

Verunglückte Personen nach Risikogruppen	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kinder (unter 15 Jahre)	30	22	22	25	27	32	19
Schulwegunfälle *)	-	5	5	7	3	10	2
Jugendliche 15 – 17 Jahre)	-	-	24	30	31	22	14
Junge Erwachsene (18 – 24 Jahre)	56	39	38	47	51	48	47
Senioren	17	13	17	29	23	20	16
Fußgänger	26	22	19	25	18	31	12
Radfahrer	35	48	35	51	32	30	35
Mofa- und Mopedfahrer	10	20	7	24	23	22	18
Kraftradfahrer	13	15	6	17	16	15	10
PKW Fahrer	157	119	131	171	144	143	94

*) Definition Schulwegunfälle:

Schüler, die im Alter von 6 – 14 Jahren in der Zeit von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr aktiv auf dem direkten Weg von der Wohnung zum Ort regelmäßiger schulischer Veranstaltungen und zurück beteiligt sind.

