

Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2011/2258
Datum: 24.03.2011

TOP: _____
Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht 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 frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB), der Regionalen Abstimmung (Regionaler Arbeitskreis Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler (RAK)) im Zuge der Durchführung der frühzeitigen Beteiligung, der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB und der Regionalen Abstimmung im Zuge der Durchführung der öffentlichen Auslegung
2. Satzungsbeschluss

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

1. Der Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB, der Regionalen Abstimmung (Regionaler Arbeitskreis Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler (RAK)) im Zuge der Durchführung der frühzeitigen Beteiligung, der öffentlichen Auslegung gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB und der Regionalen Abstimmung im Zuge der Durchführung der öffentlichen Auslegung wird wie folgt zugestimmt:
 - 1.1 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

Zu B 1

mit Schreiben vom 07.09.2010, 28.09.2010, 22.10.2010, 28.10.2010, 09.12.2010

Stellungnahme

Es wird ausgeführt, auf dem Flurstück 147 sei eine Baulast zu Gunsten des o. a. Verwaltungsgebäudes für 27 Stellplätze und zugehörige Fahrgassen und Zufahrtsflächen eingetragen. Ferner bestünde ein Wegerecht auf den Grundstücken Flur 45, Flurstücke 95 und 147.

Diese Rechte würden im VEP nicht berücksichtigt. Ferner wird eine Erhöhung des Individualverkehrs und damit einhergehende Schallemissionen befürchtet; eine Aussage zu den schalltechnischen Auswirkungen wird gewünscht.

Auch seien für den Abbruch Arbeitsverfahren zu wählen, die tagsüber weder zu unzulässigen Lärmemissionen noch zu übermäßigen Staubemissionen führen.

Mit Schreiben vom 28.10.2010 wird beanstandet, dass die zuvor genannten Belange (gemeint sind offenbar die Baulasten, Wegerechte, Schall- und Staubemissionen) keine Berücksichtigung in den vorgelegten Vorentwurfsunterlagen zum vorhabenbezogenen B-Plan gefunden hätten. Erneut wird die Abarbeitung der vorgetragenen Bedenken gefordert.

Mit E-Mail vom 09.12.2010 wird weiter ausgeführt, die im Termin vom 18.10.2010 mit dem Investor und der Stadt besprochenen Stellplatzanforderungen seien nicht umgesetzt worden; dies gehe aus dem Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans hervor. Es sei vereinbart worden, dass 27 Stellplätze hinter dem Gebäude Josef-Dietzgen-Straße 6 angeordnet und eine eigene Zufahrt neben der geplanten Müllerlandzufahrt (für LKW-Breite ausgerichtet, wegen Umzugsfirmen) incl. Zufahrtsschranken eingerichtet werden, um ein Fremdparken von Müllerlandkunden zu verhindern.

Abwägung

Die Schreiben vom 07.09.2010, 28.09.2010 sowie 22.10.2010 und 28.10.2010 und 09.12.2010 werden zur Kenntnis genommen.

Zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung war der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen B-Planes noch auf das bisherige Messegelände begrenzt. Der VEP stellte bislang lediglich nachrichtlich die Planungen außerhalb des vorhabenbezogenen B-Planes auf dem bisherigen Edeka-Lagergrundstück dar.

Es ist beabsichtigt, in der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung vom 16.12.2010 die Erweiterung des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen B-Planes um die Grundstücke Flur 45, Flurstücke 146 und 147 zu beschließen.

Da nunmehr auch die bisher nachrichtlichen Darstellungen des VEP im Erweiterungsbereich Bestandteil des vorhabenbezogenen B-Planes werden, werden im VEP auch die vorgelegten Baulasten für 27 Stellplätze mitsamt ihrer Zuwegungen flächenhaft ausgewiesen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Eine Vereinbarung mit dem von dem Einwender geltend gemachten Inhalt ist in dem Gespräch vom 18.10.2010 nicht getroffen worden. Die durch Baulast gesicherten Stellplätze sind in dem Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans hinter dem Gebäude Josef-Dietzgen-Straße 6 ausgewiesen. Die Anordnung der Stellplatzfläche weicht zwar geringfügig von der im Lageplan zur Baulastübernahmeerklärung gekennzeichneten ab. Diese Abweichung erfolgt aber zugunsten des Berechtigten. Denn die Wegstrecke zwischen dem Gebäude Josef-Dietzgen-Straße 6 und den Stellplätzen verkürzt sich dadurch. Die gemeinsame Zufahrt ist ausreichend groß dimensioniert, damit auch LKW von Umzugsfirmen zum Gebäude oder den Stellplätzen gelangen können. Die Stellplätze für das Gebäude Josef-Dietzgen-Straße 6 werden so situiert, dass eine Inanspruchnahme durch Kunden des Möbelhauses unwahrscheinlich ist. In jedem Fall kann ein unzulässiges Fremdparken durch Hinweis- und Verbotsschilder vermieden werden.

Bzgl. der zu erwartenden Schallemissionen wurde, basierend auf dem Verkehrsgutachten des Büros Brilon Bondzio Weiser vom 16.09.2010, zusätzlich eine schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen B-Plan in Auftrag gegeben.

Durch diese Untersuchung wird nachgewiesen, dass die zulässigen Richtwerte für Gewerbelärm auch am Objekt Josef-Dietzgen-Straße 6 eingehalten werden.

Zu erwartende Staub- und Lärmemissionen im Rahmen der Bauzeit sind nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Es ist im Zuge der Baumaßnahmen sicherzustellen, dass keine unzulässigen Emissionen im benachbarten Umfeld auftreten.

zu B2

Mail vom 07.10.2010, sowie mündlicher Vortrag in der Veranstaltung des Stadtmarketing Vereines am 17.11.2010 in der Meys Fabrik

Stellungnahme

Der Betreiber der Geschäfte „Tisch und Küche“ und Möbelhaus x sieht die Existenz seiner Betriebe bei Ansiedlung von Müllerland als gefährdet an. Begründet wird dies insbesondere mit Sortimentsüberschneidungen im Bereich des Sortiments Glas/ Porzellan/ Keramik. Es wird ausgeführt, dass die Geschäfte „Tisch und Küche“ und Möbelhaus x von dem Möbelhaus Müllerland am stärksten betroffen seien. Die Hauptlieferanten von „Tisch und Küche“ seien WMF, V&B, Thomas und Leonardo. Laut Aussagen der Vertreter dieser Firmen sei Müllerland in deren Gebiet der größte Kunde. Auch für das Küchenstudio gebe es Lieferantenüberschneidungen. Aufgrund zu erwartender massiver Umsatzeinbrüche bei „Tisch und Küche“ sowie zusätzlichen Einbußen im Küchengeschäft sei die eigene Existenz gefährdet.

Abwägung

Nach Prognosen der Gutachter ist davon auszugehen, dass aufgrund der räumlichen Nähe zum Planvorhaben auch Betriebe in der Hennefer Innenstadt im Realisierungsfall Umsatzverluste hinzunehmen hätten. Unter den potenziell betroffenen Betrieben befinden sich auch die beiden Betriebe „Tisch und Küche“ und ein Möbelhaus, beide betrieben vom Unternehmer x.

Die vom Geschäftsinhaber unterstellten Sortimentsüberschneidungen beziehen sich lediglich auf einen Teilbereich der vorhabenrelevanten Sortimente, während ansonsten aufgrund vom Möbelmarkt deutlich abweichender Zielgruppenansprüche des Innenstadt-Facheinzelhandels abgeschwächte Wettbewerbswirkungen unterstellt werden.

Die Umsatzverlagerungen gegenüber der Hennefer Innenstadt würden nach der Prognose des BBE mit rd. 0,2 Mio. € entsprechend gemäßigt ausfallen. Stellt man diese Größe dem aktuellen Umsatz (ca. 4,5 Mio. € in den projektrelevanten Sortimenten) gegenüber, ergibt sich eine relative Umsatzumverteilung von rd. 5 %.

Diese Quote belegt, dass der projektrelevante Einzelhandel zwar einen erhöhten Wettbewerbsdruck hinzunehmen hätte, aber nicht von existenzbedrohenden Umsatzverlusten betroffen wird.

Hinzu kommt, dass die Stadt Hennef beabsichtigt, die zentrenrelevanten Randsortimente mittels entsprechender Festsetzungen im Bebauungsplan gezielt zu steuern. Demnach soll die Gesamtverkaufsfläche der innenstadtrelevanten Randsortimente auf max. 2.500 m² beschränkt werden. Die Verkaufsfläche der jeweiligen Sortimente wird die Grenze zur Großflächigkeit (800 m²) nicht überschreiten.

Somit wird auch langfristig sichergestellt, dass unverträgliche Wettbewerbswirkungen auf den Einzelhandel in der Hennefer Innenstadt nicht eintreten werden.

zu B3

mit Schreiben vom 28.10.2010

Stellungnahme

Das Hotel verweist auf eine Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgruppe IVV aus 2003 zur Umnutzung des Messegeländes in ein Möbelhaus und hat ihrerseits die Überprüfung der Verkehrsplanung auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung BBW aus September 2010 bei der Ingenieurgruppe IVV beauftragt.

Bereits heute sei die Stoßdorfer Straße temporär ausgelastet. Daher sei eine direkte Anbindung des Einrichtungshauses an die Frankfurter Straße wichtig. Unterstrichen wird diese Forderung durch den von ... Hotel beauftragten Prüfbericht der Ingenieurgruppe IVV zu nachstehenden Punkten mit der Bitte um Berücksichtigung.

1. Überprüfung Leistungsfähigkeiten

In Bild 6 der Unterlagen von IVV wird ausgeführt, „dass die Abbiegespuren im Bereich der Stoßdorfer Straße durchaus ausreichend sind, jedoch bei voller Ausnutzung des Stauraumes die „freien Rechtsabbieger“ in der Stoßdorfer Straße nicht jederzeit ungehindert abfließen können und zusätzlichen Stau verursachen können.“

2. Maßnahmenempfehlung

In Bild 7 der Unterlagen von IVV wird „eine zusätzliche, möglichst umfassende Anbindung des neuen Komplexes an die Frankfurter Straße unbedingt empfohlen. (...) Hier sollten möglichst kurzfristig Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW bezüglich einer solchen Lösung geführt werden.“

Abwägung

1. Die Einflüsse von Rechtsabbiegern, die hinter einer Dreiecksinsel freilaufend geführt werden und Koordinierungseffekte benachbarter Knotenpunkte, werden in den Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Verkehrsqualität, welche im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (vgl. FGSV, 2009) angewendet werden, nicht berücksichtigt. Die Beurteilung einer solchen Situation erfordert daher eine sehr detaillierte Betrachtung:

• Rechtsabbieger in die Frankfurter Straße

Der aus der Stoßdorfer Straße rechts in die Frankfurter Straße einbiegende Kfz-Verkehr kann bis zu einem Rückstau auf dem parallel geführten Geradeausfahrstreifen von 36m frei abfließen.

Der größte Rückstau auf dem Geradeausfahrstreifen (Signalgruppe K3) tritt in den untersuchten Belastungsfällen während der Spitzenstunde am Donnerstag auf und beträgt bei einer statistischen Sicherheit gegen Überstauung von 95% maximal 42m. Dies bedeutet, dass selbst bei einem 95% Rückstau erst das letzte vor der Signalgruppe K3 wartende geradeausfahrende Kraftfahrzeug ein freies Abfließen des Rechtsabbiegers verhindert. Bei der im Mittel der gesamten Spitzenstunde zu erwartenden Staulänge treten dagegen keinerlei Beeinträchtigungen auf.

Da der Zufluss auf die betrachtete südliche Knotenpunktzufahrt (Signalgruppe K3) über den ca. 150m entfernten Knotenpunkt Stoßdorfer Straße/Josef-Dietzgen-Straße erfolgt, sind Koordinierungseffekte zu berücksichtigen. Das angewandte Berechnungsverfahren geht hingegen von einer zufälligen Ankunftsverteilung im Zufluss aus. Die berechnete Rückstaulänge vor der Signalgruppe K3 tritt nur bei einer Einzelknotenbetrachtung auf. Koordinierte bzw. gepulste Fahrzeugströme reduzieren bei einer funktionierenden Koordinierung den rechnerisch ermittelten Rückstau.

Aus diesen Gründen werden keine Gründe gesehen, die für eine Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens sprechen.

Setzt man weiterhin die im HBS vorgegebene Sicherheit gegen Überstauung für die Spitzenstunde von 90% an, so reduziert sich der berechnete Rückstau bereits auf 36m. Der Rechtsabbiegefahrstreifen wäre folglich uneingeschränkt befahrbar.

- Rechtsabbieger in die Josef-Dietzgen-Straße

Der aus der Stoßdorfer Straße rechts in die Josef-Dietzgen-Straße abbiegende Kfz-Verkehr kann bis zu einem Rückstau von 24m auf dem parallel geführten Geradeausfahrstreifen frei abfließen.

Der größte berechnete Rückstau auf dem Geradeausfahrstreifen (Signalgruppe K2) tritt in den untersuchten Belastungsfällen während der Spitzenstunde am Donnerstag auf und beträgt bei einer statistischen Sicherheit gegen Überstauung von 95% maximal 66m. Der parallel geführte Linksabbieger (K2L) kann bis zu einem Rückstau von 60m frei angefahren werden und verfügt über eine Aufstelllänge von 54m, welche rechnerisch nie ausgenutzt wird (maximaler Rückstau 30m).

Der Zufluss auf die betrachtete nördliche Zufahrt (Signalgruppen K2, K2L) erfolgt über den Knotenpunkt Frankfurter Straße/Stoßdorfer Straße. Folglich sind Koordinierungseffekte zu berücksichtigen. Das angewandte Berechnungsverfahren geht wie zuvor erwähnt von einer zufälligen Ankunftsverteilung im Zufluss aus. Die berechnete Rückstaulänge vor der Signalgruppe K2 tritt daher nur bei einer Einzelknotenbetrachtung auf. Koordinierte bzw. gepulste Fahrzeugströme reduzieren bei einer funktionierenden Koordinierung den auftretenden Rückstau.

Im maximalen Belastungsfall der nördlichen Zufahrt (vgl. Schlussbericht Anlage A-16) fahren in der Spitzenstunde:

523 Kfz in südliche Richtung geradeaus (Signalgruppe K2),
99 Kfz biegen links in die Reutherstraße (Signalgruppe K2L) und
158 Kfz biegen rechts in die Josef-Dietzgen-Straße (freilaufend)

ab. Dabei entsteht rechnerisch folgender Rückstau auf den einzelnen Fahrstreifen:

Linksabbieger:	30m
Geradeaus:	66m

Im ungünstigsten Fall und ohne Berücksichtigung der Koordinierung mit dem Nachbarknotenpunkt, wäre es möglich, dass der vollständige Rechtsabbiegeverkehr nicht frei abfließen kann. In diesem Fall würde sich der berechnete Rückstau auf dem Geradeausfahrstreifen um den Anteil des Rechtsabbiegers erhöhen.

Bei einer Umlaufzeit von 110 Sekunden, biegen durchschnittlich 5 Kfz je Umlauf (158 Kfz/32 Umläufen je Stunde) rechts in die Josef-Dietzgen-Straße ab. Ist dies wie nicht möglich, erhöht sich der errechnete Rückstau um 30m (Fahrzeuglänge = 6m).

Der Rückstau würde in diesem Fall 96m betragen.

Um die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Signalgruppen beurteilen zu können, werden folgende HBS-Berechnungsergebnisse betrachtet:

- 1) Freigabezeit – t_f [Sek.]
- 2) Sättigungsgrad – g [-]
- 3) Mittlere Staulänge bei Grünende - NGE [m]
- 4) Wartezeit – w [Sek.]

	t_F [Sek.]	g [-]	N_{GE} [m]	w [Sek.]
K2	64	0,46	0	13,09
K2L	16	0,50	0	43,30

Tabelle 1: Auszug Berechnungswerte HBS, Do Variante A

Aufgrund der geringen Auslastung der Zufahrt, der hohen Freigabezeit der Signalgruppe K2 und einem vollständigen Räumen der Zufahrt während der Freigabezeit (0m Rückstau bei Grünende), wird eine Überstauung der Abbiegefahrstreifen und eine Zunahme des Rückstaus auf der Stoßdorfer Straße während der Rotzeit als unbedenklich eingestuft.

Unter Berücksichtigung einer Koordinierung beider benachbarten Knotenpunkte, ist ein Rückstau in dieser Größenordnung bei den angesetzten Verkehrsbelastungen unwahrscheinlich.

Ein Ausbau des Rechtsabbiegefahrstreifens ist daher aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit nicht erforderlich. Selbstverständlich kann zur Steigerung des Abbiegekomforts und bei Verzicht auf die vorhandenen Seitenbereiche der Fahrstreifen für den Rechtsabbieger verlängert werden.

2. Am 13.07.2010 hat ein Gespräch zwischen dem Landesbetrieb Straße NRW, dem Investor Müllerland und der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH zur Anbindung des geplanten Möbelmarktes an das vorhandene Straßennetz stattgefunden.

Gemäß der Stellungnahme des Landesbetriebs vom 13.07.2010 „ergibt sich aus Sicht der Straßenbauverwaltung derzeit keine Notwendigkeit, für das zukünftige Möbelhaus eine separate Anbindung an der Landesstraße zuzulassen. Der lichtsignalierte Knoten L 333 Frankfurter Straße / L 331 Stoßdorfer Straße /Löhestraße kann soweit „aktualisiert“ werden, dass die zukünftigen Verkehre mit guter Qualität abgewickelt werden können.“

zu B4

mit Schreiben vom 23.11.2010

Stellungnahme

Die Möbel ... befürchtet, im Falle der Ansiedlung von Müllerland bis zu einem Drittel ihres Umsatzes zu verlieren. Dies sei existenzgefährdend für das Unternehmen, seine Mitarbeiter und auch für andere Betriebe in der Region.

Das Unternehmen erbittet von der Stadt Hennef Unterstützung bei der Gewährung von Expansionsmöglichkeiten hinsichtlich Verkaufsfläche, Flächenkonzentration, innenstadtrelevanter Sortimente etc.

Das Unternehmen behält sich vor, die Genehmigungsfähigkeit von Müllerland gutachterlich und juristisch prüfen zu lassen.

Abwägung

Aufgrund der räumlichen Nähe sind die prozentual größten Umsatzverlagerungseffekte in Höhe von rund 11 % des heutigen Jahresumsatzes in der Stadt Hennef selbst zu erwarten. Besonders betroffen wären dabei auch nach Auffassung des Gutachters die am Standort ... ansässigen Anbieter Möbel Denn durch den geplanten Möbelmarkt entstünde im Stadtgebiet Hennef eine attraktive Alternative zu den bereit vorhandenen Betrieben des Unternehmens x.

Umsatzverlagerungen in einer mit der Stellungnahme geschätzten Größenordnung erwartet der Gutachter allerdings nicht.

Der Stadt Hennef liegen zurzeit keine konkreten Planungen zum Standort vor. Sollten diese angestrengt werden, werden diese von der Stadtverwaltung geprüft.

zu B5

Mail vom 25.11.2010

Stellungnahme

Der Petent wendet sich gegen die Verlegung des das Messegrundstück querenden Fuß- und Radweges. Er führt aus, bei diesem Fußweg handele es sich um den Rest der alten Stoßdorfer Straße, so wie sie vor dem Entstehen des Gewerbegebietes verlaufen sei. Es sei dies die historisch gewachsene kürzeste Straßenverbindung zwischen Stoßdorf und dem wichtigen Bezugsort Geistingen. Die Einziehung dieses Weges sei nicht gerechtfertigt und nutze allein dem geplanten Möbelhaus und benachteilige alle bisherigen Nutzer.

Abwägung

Der bestehende Fuß- und Radweg wird aus dem Gewerbegebiet an die Südseite der Frankfurter Straße verlegt. Bei einem unveränderten Fortbestand des Fuß- und Radwegs würden Fußgänger und Radfahrer durch den zu erwartenden Parksuchverkehr, den in diesem Bereich befindlichen Anlieferbereich mit dem dadurch bedingten Anlieferverkehr sowie der Zu- und Abfahrt der Tiefgarage des Einrichtungshauses nicht unerheblich gefährdet. Eine Trennung des Fuß- und Radwegs von den Verkehrsflächen des Möbelhauses durch einen Zaun oder Wall hätte eine erhebliche Einschränkung der Nutzung der geplanten Stellplätze zur Folge. Zudem könnten Gefährdungen von Fußgängern und Radfahrern auch durch die Errichtung eines Zauns oder Walls nicht ausgeschlossen werden.

Durch die Verlegung ist die Verbindung zwischen Stoßdorf und Geistingen für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet; die Wegstrecke wird dadurch nicht nennenswert verlängert.

zu B6

mit Schreiben vom 25.11.2010

Stellungnahme

Die Firma trägt aufgrund des geplanten Verwendungszweckes des früheren Messengeländes als Möbelhaus und der damit verbundenen Besucherströme Bedenken hinsichtlich der Verkehrsführung vor.

Der Parkplatz könne nur über die Josef-Dietzgen-Straße erreicht werden. Zu Stoßzeiten würden Rückstaus an der Kreuzung Stoßdorfer Straße/Frankfurter Straße erwartet. Die Zufahrt der Firma würde für Mitarbeiter, Lieferanten und Abholfahrzeuge stark beeinträchtigt.

Beispielhaft wird als Argument seitens der Firma das Wildparken anlässlich von Flohmärkten herangezogen, das bereits zu Beeinträchtigungen der Samstag-Schicht geführt habe. Eine dauerhafte Belastung sei für die Firma nicht tragbar.

Abwägung

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

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Stoßdorfer Straße/Frankfurter Straße und Stoßdorfer Straße/Reuther Straße/Josef-Dietzgen-Straße wurden für die zu erwartenden Mehrverkehre ebenso untersucht, wie die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßen.

Die Verkehrsuntersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH aus September 2010 weist die Verträglichkeit der Erschließung bei Verlängerung des Linksabbiegers von der Frankfurter Straße in die Stoßdorfer Straße und Anpassung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Stoßdorfer Straße nach.

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.

Die Tiefgarage wird künftig nicht mehr für Flohmärkte genutzt werden können, da hier das Lager des Möbelhauses und der Abholmarkt für Kunden eingerichtet wird.

zu B7

mit Schreiben vom 01.12.2010

Stellungnahme

Die Firma erklärt zunächst, dass eine Verlegung des Zufahrtsverkehrs Müllerland auf die Frankfurter Straße wünschenswert sei.

Außerdem wurde die Signalanlage am Knotenpunkt Josef-Dietzgen-Straße/Stoßdorfer Straße als problematisch angesehen, da aus Sicht der Firma nahezu 100 % der Müllerland-Besucher Richtung Frankfurter Straße abfahren werden und dadurch die Linksabbiegerspur in der Josef-Dietzgen-Straße belastet werden würde.

Angesprochen wurde zudem die Info-Veranstaltung in der Meys Fabrik. Letztlich wird ein Ortstermin zur konstruktiven Auseinandersetzung mit den Sorgen der Anwohner angeregt.

Abwägung

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

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Stoßdorfer Straße/Frankfurter Straße und Stoßdorfer Straße/Reuther Straße/Josef-Dietzgen-Straße wurden für die zu erwartenden Mehrverkehre ebenso untersucht, wie die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßen.

Die Verkehrsuntersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH aus September 2010 weist die Verträglichkeit der Erschließung bei Verlängerung des Linksabbiegers von

der Frankfurter Straße in die Stoßdorfer Straße und Anpassung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Stoßdorfer Straße nach.

Die Veranstaltung in der Meys Fabrik diene ausschließlich der Thematik Einzelhandel. Verkehrliche Belange wurden hier nicht thematisiert.

zu T1, LVR – Amt für Bodendenkmalpflege

mit Schreiben vom 27.10.2010

Stellungnahme

Es wurde klargestellt, dass keine konkreten Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern im Plangebiet vorliegen.

Bedenken wurden nicht vorgetragen, jedoch angeregt, in dem Textteil des Bebauungsplans den Hinweis auf § 15 und 16 DSchG NW aufzunehmen.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Unter Ziffer B „Hinweise“ in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans wurde bereits auf § 15 DSchG NW sowie auf das befristete Veränderungsverbot bei Bodenfunden hingewiesen. Der Hinweis wird unter Aufnahme des § 16 DSchG NW ergänzt.

zu T2, Bezirksregierung Köln, Dezernat 33 „ländliche Entwicklung und Bodenordnung“

mit Schreiben vom 26.10.2010

Stellungnahme

Aus Sicht der allgemeinen Landeskultur und der Landentwicklung werden keine Bedenken vorgetragen. Planungen und Maßnahmen des Dezernates seien im Planbereich nicht vorgesehen.

Abwägung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

zu T3, Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen

mit Schreiben vom 14.10.2010

Stellungnahme

Seitens der Landwirtschaftskammer bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Im Hinblick auf die externen Ausgleichsmaßnahmen behält sich die Landwirtschaftskammer die Möglichkeit einer zusätzlichen Stellungnahme im weiteren Verfahren vor, sobald die Lage externer Ausgleichsmaßnahmen bekannt ist und ggf. ein Eingriff in die Agrarstruktur erfolgt.

Abwägung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, die LWK im weiteren Verfahren erneut beteiligt.

zu T4, Industrie- und Handelskammer Bonn / Rhein – Sieg

mit Schreiben vom 14.10.2010

Stellungnahme

Die IHK kritisiert, dass mit den im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgelegten Unterlagen noch keine Aussagen darüber getroffen wurden, welche Sortimente im Einzelnen zentren- bzw. nicht-zentrenrelevanten Charakter besitzen und wie viel Verkaufsfläche auf die verschiedenen Sortimente entfallen soll.

Es wird angeregt, die Gesamtfläche der zentrenrelevanten Randsortimente auf 2.500 m² zu beschränken.

Abwägung

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 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 IHK geforderte Obergrenze von 2.500 m² begrenzt.

zu T5, RSAG

mit Schreiben vom 21.10.2010

Stellungnahme

Gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden keine grundsätzlichen Bedenken erhoben, wenn die folgenden, im Einzelnen genannten Hinweise beachtet werden. Die Erschließung mit Straßen, Wohnwegen, Wendekreisen und Wendehämmern sei so anzulegen, dass die Fahrbahnbreite eine reibungslose Müll- und Sperrgutabfuhr – auch mit Dreiachser-Großraumwagen – gewährleistet. Es sei darauf zu achten, dass Straßeneinmündungen mit Eckausrundungen vorgesehen und ausgeführt sowie Stichstraßen mit Wendeanlagen (Wendekreis oder –hammer) geplant und errichtet werden. Wendekreise bedürften 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 dürfe Abfall nur dann abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu 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 T6, rhenag

mit Schreiben vom 22.10.2010

Stellungnahme

Die Rhenag überreicht mit o. a. Schreiben 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 würden an Ort und Stelle bekannt gegeben. Vor Beginn der Arbeiten bittet die Rhenag um eine gemeinsame Ortsbegehung.

Im Falle von Arbeiten in der Nähe von Versorgungsleitungen weist 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 muss.

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

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiterführenden Planungen berücksichtigt.

Die das Planobjekt querenden Gas- und Wasserleitungen der Rhenag werden einschließlich Schutzstreifen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

zu T7, Kreispolizeibehörde

Mail vom 20.10.2010

Stellungnahme

Bedenken gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden von der Führungsstelle der Direktion Verkehr und der Polizeiwache Hennef nicht vorgetragen.

Abwägung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

zu T8, Wahnbachtalsperrenverband

mit Schreiben vom 05.11.2010

Stellungnahme

Es werden folgende Anmerkungen vorgetragen:

1. Das Plangebiet liege im Südteil des Wasserschutzgebiets der Wassergewinnung Hennefer Siegbogen, die Bestimmungen der Schutzgebietsverordnung vom 31.12.1974 seien zu beachten.

2. Gemäß Runderlass „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren, 2004“ des MUNLV sei das Niederschlagswasser von Dachflächen in Wohn- und Mischgebieten der Kategorie I „Unbelastetes (= unverschmutztes) Niederschlagswasser“ zuzuordnen. Ausgenommen hiervon seien Metalldächer. Den Planunterlagen könne nicht entnommen werden, aus welchem Material die Dacheindeckung hergestellt sei.
3. Für die Arbeiten im Straßenbereich seien die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag, Ausgabe 2002)“ zu beachten.
4. Der Zuordnung der Parkplatzfläche zur Kategorie II des Runderlasses „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren, 2004“ könne nicht zugestimmt werden. Aufgrund der Größe (mehr als 600 Stellplätze) und der zu erwartenden starken Frequentierung sei von einer starken Belastung auszugehen und damit die Kategorie III maßgeblich. Aufgrund dessen sei das auf dem Parkplatz anfallende Niederschlagswasser zu sammeln und einer Abwasserbehandlung zuzuführen.
5. In der Begründung solle auch die Löschwasserentsorgung abgehandelt werden.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen bzw. wie folgt umgesetzt:

- Zu 1) Die Bestimmungen der Schutzgebietsverordnung werden im weiteren Verfahren beachtet.
- Zu 2) Die textliche Festsetzung zur Versickerung von Dachflächenwasser (Ziff. A 5.2) wird im Hinblick auf den Ausschluss von Metalldacheindeckungen spezifiziert.
- Zu 3) Die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten werden im weiteren Verfahren beachtet.
- Zu 4) Bzgl. der Stellplatzflächenentwässerung hat am 10.11.2010 eine Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde des Rhein-Sieg-Kreises stattgefunden.

Im Ergebnis wurde festgelegt, das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen der öffentlichen Kanalisation zuzuführen. Die textl. Festsetzung (Ziff. A 5.3) wurde diesbezüglich angepasst.

Allerdings werden im Sondergebiet wesentlich mehr Stellplätze vorgesehen, als bauordnungsrechtlich notwendig ist. Das Niederschlagswasser der für besondere Aktionstage im Jahresverlauf sowie verkaufsoffene Sonntage etc. vorgesehenen Stellplätze kann somit als schwach belastet angesehen werden. Für diese bauordnungsrechtlich nicht notwendigen Stellplätze wird einer Niederschlagsentwässerung über belebte Bodenzonen ohne Anschluss an die öffentliche Kanalisation seitens der unteren Wasserbehörde des Rhein-Sieg-Kreises zugestimmt. Eine entsprechende Festsetzung wird unter Ziff. A 5.4 in die textliche Festsetzungen aufgenommen.

- Zu 5) Das Thema Löschwasserentsorgung wird unter Pkt. 3.5.2 der Begründung zum vorhabenbezogenen B-Plan dahingehend eingepflegt, dass die Löschwasserentsorgung im Brandfall bei der weiterführenden Planung (Bauantrag) Berücksichtigung findet.

zu T9, Rhein-Sieg-Kreis

mit Schreiben vom 05.11.2010

Stellungnahme

Der Rhein-Sieg-Kreis regt zur Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die Zentrenstruktur an, bereits in der 42. Änderung des FNP die maximal zulässige Verkaufsfläche und den Flächenanteil der Randsortimente zu beschränken, wobei der zentrenrelevante Anteil maximal 2.500 m² betragen soll.

Zudem sei sicherzustellen, dass die für den Weihnachtsmarkt vorgesehene Fläche außerhalb der 3-monatigen Weihnachtssaison nicht für zentrenrelevante Sortimente genutzt wird.

Weiterhin wird angeregt, die Verkehrsanbindung des Plangebiets entsprechend der „Variante A“ des Schlussberichtes Büro BBW ausschließlich über die Josef-Dietzgen-Straße zu realisieren.

Bezüglich der Niederschlagswasserentsorgung wird auf die derzeitige Bebauung und auf die in der Bauleitplanung aufgeführten alternativen Entsorgungsmöglichkeiten näher eingegangen.

Bezüglich der Festsetzung der Versickerung von gering belasteten Verkehrsflächen über belebte Bodenzonen erfolgt seitens des Kreises der Verweis auf den Runderlass des NRW Umweltministeriums zur Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 51a LWG, wonach die bestehende und zu erweiternde Stellplatzanlage als dauerhafter Großparkplatz mit häufiger Frequentierung einzuordnen und das darauf anfallende Wasser als stark belastet einzustufen sei. Das Niederschlagswasser der Stellplatzanlage sei daher der öffentlichen Kanalisation zuzuführen, die Stellplatzanlage müsse wasserundurchlässig befestigt ausgebildet werden.

Lediglich geringer frequentierte Stellplätze können als schwach belastete Verkehrsflächen eingestuft und über belebte Bodenzonen versickert werden. Für Versickerungsanlagen seien wasserrechtliche Erlaubnisse beim Amt für technischen Umweltschutz des Kreises zu beantragen.

Es erfolgt ferner der Hinweis auf die Lage des Plangebietes im Wasserschutzgebiet „Hennefer Siegbogen“ Zone III Südteil. Danach seien die genehmigungspflichtigen Tatbestände und Verbote der Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten.

Letztlich wird darauf hingewiesen, der im Plangebiet vorhandene Boden sei als schutzwürdiger Boden in die Landeskartierung aufgenommen worden („Schutzwürdige Böden in Nordrhein-Westfalen“, MUNLV NRW 2007). Der vorhandene natürliche Boden, vor allem im Bereich der bisherigen Fläche für Wald, werde durch Versiegelung, Verdichtung oder Umlagerung beeinträchtigt. Gemäß § 1 a Abs. 2 BauGB sei mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen. In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Folgen der Eingriffe in die Bodenfunktionen in die Abwägung einzubeziehen und Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung und/oder zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen zu prüfen und dazustellen.

Als Arbeitshilfe wird der Leitfaden „Bodenschutz in der Umweltprüfung nach BauGB“, LABo 2009, empfohlen.

Abwägung

Die Verkaufsflächen der zentrenrelevanten Randsortimente werden in den textlichen

Festsetzungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan entsprechend § 24a LEPro auf maximal 2.500 m² begrenzt. Eine entsprechende Festsetzung diesbezüglich in der im Parallelverfahren zu ändernden vorbereitenden Bauleitplanung erfolgt darüber hinaus.

Auch die maximale Verkaufsfläche der Kernsortimente wird in den textlichen Festsetzungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan und in der 42. FNP-Änderung auf 28.500 m² begrenzt.

Die Verkaufsflächen für saisonale Nebensortimente (3-monatiger Weihnachtsmarkt) werden in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan sowohl auf einen festen Zeitraum vom 15.10. – 15.01. begrenzt, als auch nur unter temporärer Aufgabe des Sortimentes „Gartenmöbel“ auf gleicher Fläche zugelassen.

Die Anfahrt zum Sondergebiet wird gemäß vorhabenbezogenem Bebauungsplan ausschließlich über die Josef-Dietzgen-Straße zugelassen.

Bezüglich der Entwässerung von Niederschlagswasser der Stellplatzflächen im SO-Gebiet fand unter Beteiligung der Stadtbetriebe Hennef bei der unteren Wasserbehörde des Rhein-Sieg-Kreises am 10.11.2010 eine Abstimmung statt.

Im Ergebnis wurde festgelegt, das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen der öffentlichen Kanalisation oder dem Vorfluter zuzuführen. Die textliche Festsetzung (Ziff. A.5.3) wurde entsprechend angepasst.

Da im SO-Gebiet mehr Stellplätze angeboten werden sollen, als bauordnungsrechtlich notwendig, kann Niederschlagswasser der zusätzlich geplanten Stellplätze die besonderen Aktionstagen vorbehalten bleiben sollen, als schwach belastet eingestuft werden und über belebte Bodenzonen dem Grundwasser wieder zugeführt werden. Eine entsprechende Festsetzung hierzu wurde unter Ziff. A.5.4 aufgenommen. Entsprechende Erlaubnisansträge werden im weiteren Verfahren beim Rhein-Sieg-Kreis gestellt.

Die Wasserschutzgebietsverordnung wird bei der weiterführenden Planung berücksichtigt.

Ebenfalls beachtet wird bei der weiterführenden Planung der empfohlene Leitfaden zum Bodenschutz.

zu T10, Handwerkskammer zu Köln mit Schreiben vom 16.10.2010

Stellungnahme

Seitens der Handwerkskammer bestehen im Grundsatz gegen die geplanten Darstellungen im Flächennutzungsplan und die Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan keine Bedenken.

Die Einwände der Handwerkskammer richten sich gegen die im ersten Planentwurf nicht weiter konkretisierten Flächenfestsetzungen.

Die Handwerkskammer plädiert dafür, nur ein Randsortiment von maximal 2.500 m² zuzugestehen, wobei die einzelnen Warengruppen die Grenze zur Großflächigkeit von 800 m² nicht überschreiten sollten. So sollen mögliche Beeinträchtigungen der Hennefer City vermieden werden.

Abwägung

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 einem im Entwurf vorliegenden kommunalen Handelskonzept festgelegt.

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 Handwerkskammer geforderte Obergrenze von 2.500 m² begrenzt.

Ebenfalls gefolgt wird dem Vorschlag, die Obergrenze für einzelne Warengruppen auf maximal 800 m² zu beschränken.

Die Wettbewerbsbeziehungen der am Standort Messe geplanten Einzelhandelsnutzungen zu den in zentralen Versorgungsbereichen ansässigen Einzelhandelsbetrieben werde somit mit Mitteln der Bauleitplanung auf ein städtebaulich verträgliches Maß reduziert.

zu T11, Gemeinde Eitorf

mit Schreiben vom 09.11.2010

Stellungnahme

Die Gemeinde argumentiert, dass in der Analyse der BBE fälschlicherweise davon ausgegangen wurde, in der Ortsmitte von Eitorf würden keine Geschäfte mit projektrelevanten Sortimenten betrieben. Die Auswirkungsanalyse sei zu berichtigen.

Es wird vom Gutachter eine vertiefende Begründung dafür erwartet, dass städtebaulich relevante Auswirkungen auf die Ortsmitte von Eitorf ausgeschlossen werden können.

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

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

Abwägung

Die von der Gemeinde Eitorf angeführten Betriebe wurden vom Gutachter in ihrer Projektrelevanz nochmals 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. Diese Wertung leitet sich insbesondere aus der geringen relativen Umsatzumverteilung gegenüber dem potentiell tangierten Einzelhandel ab. Nur wenigen Betrieben in der Ortsmitte Eitorf würde mit Müllerland in Hennef eine zusätzliche Konkurrenz entstehen. Jeder einzelne Betrieb weist dabei nur sehr geringe Sortimentsüberschneidungen mit dem Planvorhaben auf. Deshalb kann nicht davon ausgegangen werden, dass evtl. stattfindende Umsatzveränderungen auf einzelbetrieblicher Ebene in den ursächlichen Zusammenhang mit einer Eröffnung von Müllerland in Hennef gesetzt werden könnte.

Um die Zentrenverträglichkeit eines Möbelkaufhauses am Standort Messe Hennef auch langfristig abzusichern und unverträgliche Wettbewerbswirkungen auf den Einzelhandel in den zentralen Versorgungsbereichen langfristig auszuschließen, sollen die zentrenrelevanten Randsortimente mittels entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan gezielt gesteuert werden. Demnach soll die Gesamtverkaufsfläche der zentrenrelevanten Randsortimente auf max. 2.500 m² beschränkt werden.

Der Anregung der Gemeinde Eitorf wird mit Umsetzung des geplanten Bebauungsplanes entsprochen.

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.

zu T12, Landesbetrieb Straßenbau NRW
mit Schreiben vom 16.11.2010

Stellungnahme

Der Landesbetrieb weist zunächst auf die betroffenen Landesstraßen L333 und L331 hin.

Grundlegende Bedenken bestehen gegen die Bauleitplanung nicht, es würden aber derzeit noch diverse Details bezüglich der Verlängerung des Linksabbiegers, der Umverlegung des Rad- und Gehweges und damit einhergehende Fußgängerfurten im Knotenpunkt Frankfurter Straße/Stoßdorfer Straße zwischen Landesbetrieb und Stadt abgestimmt.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass keine Kosten aus der Umsetzung von Maßnahmen durch den Landesbetrieb übernommen werden, ebenso keinerlei Verpflichtungen. Einer Anbindung des Geltungsbereiches an die Landesstraßen würde nicht zugestimmt werden.

Sämtliche Änderungen an den klassifizierten Straßen seien mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen. Vor Baubeginn sei eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Landesbetrieb und Stadt Hennef abzuschließen.

Auch die Anpassung der Lichtsignalanlage sei durch die Stadt Hennef zeitlich so abzustimmen, dass die Umstellung schon im Bauablauf vorgenommen werden kann.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, die Planungen werden entsprechend den Abstimmungen zwischen Landesbetrieb und Stadt konkretisiert und die Ergebnisse in die Verwaltungsvereinbarung übernommen.

Eine direkte Anbindung des Plangrundstücks an die Landesstraße ist nach den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht zulässig.

Die übrigen Hinweise werden bei der weiterführenden Planung zeitnah berücksichtigt.

zu T13, RWE

mit Schreiben vom 21.10.2010

Stellungnahme

Grundsätzlich bestehen seitens der RWE gegen die Bauleitplanung keine Bedenken. Die RWE weist jedoch darauf hin, dass im Geltungsbereich Versorgungsanlagen der RWE betrieben werden. Ein Bestandslageplan wurde beigelegt.

Die RWE bittet um Übernahme einer Leitungstrasse und Ausweisung des 1 Meter breiten Schutzstreifens.

Die weiteren Trassen und Trafostationen seien nachrichtlich zu übernehmen.

Abwägung

Die im beigelegten Bestandsplan gekennzeichnete Stromversorgungsleitung mit Trassenführung im bzw. parallel zum bisherigen Geh- und Radweg wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einschließlich 1 Meter breitem Leitungsrecht übernommen.

Die dargestellten Trafostationen liegen sowohl außerhalb des Geltungsbereiches (Wenco) als auch innerhalb von Gebäuden (Messegebäude) bzw. in zum Abbruch vorgesehenen Gebäuden (Edekalager). Eine Darstellung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan erübrigt sich daher, ebenso wie die nachrichtliche Leitungstrassendarstellung auf Privatgrundstücken des Sondergebietes.

zu T14, Stadt Königswinter

mit Schreiben vom 15.11.2010

Stellungnahme

Die Stadt Königswinter lehnt die Planung des benachbarten Mittelzentrums ab, mit der ein erheblicher Teil des in Königswinter vorhandenen Kaufkraftpotenzials abgeschöpft werden soll.

Die Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche und dabei insbesondere auf die Ortsmitten von Königswinter und Ittenbach müssen 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.

Die Auswirkungen des Weihnachtsmarkts auf den stationären Einzelhandels 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.

Die mit § 24a LEPro NRW formulierte Vermutungsregel stellt keine für die Bauleitplanung bindende Vorgabe dar. Aus Königswinterer Sicht entscheidend ist, dass vom Planvorhaben keine mehr als unerheblichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche und die Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet Königswinter ausgehen.

Dies wurde gewissenhaft untersucht und kann nach den Ergebnissen des beauftragten Gutachters ausgeschlossen werden.

1.2 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Regionalen Abstimmung (Regionaler Arbeitskreis Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler (RAK)) im Zuge der Durchführung der frühzeitigen Beteiligung

zu R1, Stadt Bad Honnef

mit Schreiben vom 26.10.2010, ergänzt durch Erläuterungen aus einem persönlichen Gespräch des Gutachters mit der Stadt Bad Honnef (Herr Vedders, Herr Wiehe) vom 25.11.2010

Stellungnahme:

Die Stadt Bad Honnef bemängelt, dass ein in städtebaulich zentralen und wichtigen Stelle der Fußgängerzone von Bad Honnef ansässiger Betrieb im Gutachten zwar genannt, dann allerdings nicht als „projektrelevanter Wettbewerber geführt wird.

Weiterhin wird darauf verwiesen, dass das Planvorhaben im Realisierungsfall in der Stadt Bad Honnef eine Kaufkraftbindung von 13 % erreichen wird, dies ergäbe bezogen auf die heutigen Umsätze im zentralen Versorgungsbereich Bad Honnef einen relativen Umsatzverlust von bis zu 18 %.

Deshalb richtete die Stadt Bad Honnef in Ihrem Schreiben vom 26.10.2010 die Bitte an den Gutachter die zu Lasten bestehenden zentralen Versorgungsbereichen in Bad Honnef prognostizierte Umverteilungseffekte vertiefend zu würdigen.

Abwägung

Der von der Stadt Bad Honnef geäußerten Bitte zu einem persönlichen Gespräch wurde am 25.11.2010 entsprochen. Dabei erläuterte der Gutachter Vertretern der Fachverwaltung die für Bad Honnef relevanten Ergebnisse in vertiefender Form:

Im Schreiben der Stadt Bad Honnef wird richtigerweise dargestellt, dass das Planvorhaben im Realisierungsfall in der Stadt Bad Honnef eine Kaufkraftbindung von 13 % erreichen wird. Dies belegen die von Gutachter durchgeführten Prognosen. Denn die Stadt Bad Honnef verfügt in den projektrelevanten Sortimenten über ein Kaufkraftpotenzial von rd. 11,4 Mio. EUR. Nach Prognosen des Gutachters ist davon auszugehen, dass das Planvorhaben zukünftig rd. 1,4 Mio. EUR dieses im Stadtgebiet Bad Honnef vorhandenen Kaufkraftpotenzials abschöpfen wird.

Zu beachten ist, dass dieser Prognosewert sich auf das Nachfragepotenzial im Stadtgebiet Bad Honnef bezieht und dieser nicht mit der Umsatzumverteilung gegenüber dem städtischen Einzelhandel gleichzusetzen ist.

Die Umverteilungseffekte gegenüber dem projektrelevanten Einzelhandel in Bad Honnef, wozu auch die innerstädtischen Anbieter Walkembach, „Das Leuchtenhaus“, Matratzen Concord und Küchenwerkstatt gehören, sind nach der gutachterlichen Prognose als gering einzustufen. Am stärksten tangiert würde das Einrichtungshaus Walkembach. Aber auch dieser, in seinem Sortiment recht hochwertig positionierte Anbieter würde infolge der Ansiedlung von Müllerland in Hennef nur sehr geringe Umsatzverluste hinzunehmen haben.

Zusammenfassend lässt sich somit bezogen auf die Auswirkungen gegenüber der Stadt Bad Honnef folgendes festhalten:

- Das Planvorhaben würde im Realisierungsfall rd. 1,4 Mio. EUR des im Stadtgebiet Bad Honnef vorhandenen projektrelevanten Kaufkraftpotenzials abschöpfen und damit eine Kaufkraftbindung von 13 % erreichen.

- Die von Müllerland gebundene „Bad Honnefer Kaufkraft“ wird bisher bei einer Vielzahl von Einzelhandelsbetrieben ausgegeben, die sich überwiegend außerhalb von Bad Honnef befinden.
- Im Realisierungsfall würde somit Kaufkraft aus Bad Honnef, die bisher an anderen Standorten ausgegeben wird, zum Standort Messe Hennef umgelenkt.
- Umgekehrt tätigt insbesondere das in der Innenstadt Einrichtungshaus Walkembach nach Einschätzung des Gutachters aufgrund seiner ausgeprägten Spezialisierung auf gehobene Angebotssegmente einen hohen Anteil seines Umsatzes mit Kunden aus der Region. Auch diese Umsatzanteile könnten zukünftig teilweise zum Standort Messe Hennef umgelenkt werden.
- Der Effekt, dass bisher bei Betrieben in der Honnefer Innenstadt ausgegebene Kaufkraft, zukünftig nach Hennef fließt, ist allerdings aufgrund der Wettbewerbskonstellation, der Positionierung des Innenstadthandels und den Distanzverhältnissen zwischen den Bevölkerungsschwerpunkten im Talraum Bad Honnef vergleichsweise gering.

Für den Realisierungsfall des Planvorhabens Müllerland können städtebaulich relevante Auswirkungen auf die Innenstadt von Bad Honnef somit ausgeschlossen werden

zu R2, Bundesstadt Bonn

mit Schreiben vom 02.11.2010.

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 auf das gesamte 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.

zu R3, Stadt Bornheim

mit Schreiben vom 25.10.2010.

Stellungnahme

Die Stadt Bornheim vertritt die Auffassung, dass die geplante Sortimentsstruktur des Planvorhabens Müllerland zu einem Ungleichgewicht im Verhältnis zu den bestehenden Möbelhäusern führt.

Gegenüber dem in Bornheim-Süd ansässigen Porta Möbelmarkt würden im Bereich der Randsortimente relevante Grenzen tolerierbarer Umsatzverlagerungen überschritten. Es wird deshalb angeregt, die zentrenrelevanten Randsortimente auf max. 2.500 m² Verkaufsfläche zu beschränken, die Sortimentstiefe der Randsortimente einzuschränken, Lampen und Leuchten als zentrenrelevante Produkte zu bestimmen und die saisonal für einen Weihnachtsmarkt genutzten Flächen und Sortimente einzuschränken.

Abwägung

Wie die Stadt Bornheim in ihrem Schreiben richtigerweise aufgeführt hat, ist nach Prognosen der Gutachter davon auszugehen, dass im Realisierungsfall des Planvorhabens die an dezentralen Standorten in Bornheim lokalisierten relevanten Einzelhandelsbetriebe einen Umsatzverlust in den Randsortimenten in Höhe von insgesamt rd. 11 % zu erwarten haben. Betroffen davon werden insbesondere die Anbieter Porta und Möbel Boss. Da sich diese Betriebe in einer Gewerbegebietslage außerhalb zentraler Versorgungsbereiche befinden, sind diese prognostizierten Auswirkungen rein wettbewerblicher Natur und nur von geringer städtebaulicher Relevanz.

Um die Zentrenverträglichkeit eines Möbelkaufhauses am Standort Messe Hennef langfristig abzusichern und unverträgliche Wettbewerbseffekte auf den Einzelhandel vor allem in den zentralen Versorgungsbereichen auch langfristig auszuschließen, sollen analog zur Vorgehensweise bei Aufstellung des Bebauungsplans für den Porta-Markt in Bornheim, die zentrenrelevanten Randsortimente mittels entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan gezielt gesteuert und die Gesamtverkaufsfläche der zentrenrelevanten Randsortimente auf max. 2.500 m² beschränkt werden.

zu R4, Gemeinde Eitorf

mit Schreiben vom 10.11.2010

Stellungnahme

Die Gemeinde argumentiert, dass in der Analyse der BBE fälschlicherweise davon ausgegangen wurde, in der Ortsmitte von Eitorf würden keine Geschäfte mit projektrelevanten Sortimenten betrieben. Die Auswirkungsanalyse sei zu berichtigen.

Es wird vom Gutachter eine vertiefende Begründung dafür erwartet, dass städtebaulich relevante Auswirkungen auf die Ortsmitte von Eitorf ausgeschlossen werden können.

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

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

Abwägung

Die von der Gemeinde Eitorf angeführten Betriebe wurden vom Gutachter in ihrer Projektrelevanz nochmals 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. Diese Wertung leitet sich insbesondere aus der geringen relativen Umsatzumverteilung gegenüber dem potenziell tangierten Einzelhandel ab. Nur wenigen Betrieben in der Ortsmitte Eitorf würde mit Müllerland in Hennef eine zusätzliche Konkurrenz entstehen. Jeder einzelne Betrieb weist dabei nur sehr geringe Sortimentsüberschneidungen mit dem Planvorhaben auf. Deshalb kann nicht davon ausgegangen werden, dass evtl. stattfindende Umsatzveränderungen auf einzelbetrieblicher Ebene in den ursächlichen Zusammenhang mit einer Eröffnung von Müllerland in Hennef gesetzt werden könnte.

Um die Zentrenverträglichkeit eines Möbelkaufhauses am Standort Messe Hennef auch langfristig abzusichern und unverträgliche Wettbewerbswirkungen auf den Einzelhandel in den zentralen Versorgungsbereichen langfristig auszuschließen, sollen die zentrenrelevanten Randsortimente mittels entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan gezielt gesteuert werden. Demnach soll die Gesamtverkaufsfläche der zentrenrelevanten Randsortimente auf max. 2.500 m² beschränkt werden.

Der Anregung der Gemeinde Eitorf wird mit Umsetzung des geplanten Bebauungsplanes entsprochen

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.

zu R5, Handwerkskammer zu Köln

mit Schreiben vom 29.10.2010.

Stellungnahme

Seitens der Handwerkskammer bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen eine Ansiedlung von Müllerland. Auch gegen die Größenordnung von 31.000 m² Verkaufsfläche werden keine Einwände erhoben, weil Möbel im Grundsatz nicht zentrenrelevant sind.

Gefahren werden allerdings aufgrund der Größenordnung des Randsortiments mit ca. 3650 qm erwartet, wobei auch der zusätzlich saisonal geplante Weihnachtsmarkt mit 850 qm als zentrenrelevant eingestuft wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ansiedlung mehrerer großflächiger Einzelhandelsbetriebe in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsschwerpunkt mit jeweils 2.500 qm Nebensortiment zu Trading Down Prozessen in der Innenstadt führen kann.

Die Handwerkskammer plädiert dafür, nur ein Randsortiment von maximal 2.500 m² zuzugestehen, wobei die einzelnen Warengruppen die Grenze zur Großflächigkeit von 800 m² nicht überschreiten sollten.

Abwägung

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 durch das im Entwurf vorliegende 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.

Ebenfalls gefolgt wird dem Vorschlag, die Obergrenze für einzelne Warengruppen auf maximal 800 m² zu beschränken.

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.

Die Wettbewerbsbeziehungen der am Standort Messe geplanten Einzelhandelsnutzungen zu den in zentralen Versorgungsbereichen ansässigen Einzelhandelsbetrieben werden somit mit Mitteln der Bauleitplanung auf ein städtebaulich verträgliches Maß reduziert.

Die zusätzliche Neuansiedlung mehrerer großflächiger Einzelhandelsbetriebe um den geplanten Möbelmarkt ist nach den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 01.18/1 und 01.18/2 – Gewerbegebiet West der Stadt Hennef, da dieser in dem Gewerbegebiet Einzelhandelsbetriebe nicht zulässt. 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 qm.

Das im Entwurf vorliegende Einzelhandelskonzept der Stadt Hennef empfiehlt auch zukünftig, die Zulassung von Einzelhandel in den Gewerbegebieten auszuschließen.

zu R6, IHK Bonn/ Rhein-Sieg
mit Schreiben vom 12.10.2010.

Stellungnahme

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

Auch sollte nicht zwischen betriebsformenspezifischen Randsortimenten und zentrenrelevanten Sortimenten unterschieden werden.

Abwägung

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 IHK geforderte Obergrenze von 2.500 m² begrenzt.

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.

zu R7, Stadt Königswinter

mit Schreiben vom 15.11.2010.

Stellungnahme

Durch das Vorhaben werden in Königswinter rund 12 % der vorhabenrelevanten Kaufkraft gebunden.

Die Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche und dabei insbesondere auf die Ortsmitten von Königswinter und Ittenbach müssen 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

Es ist richtig, dass nach den Prognosen des Gutachters rd. 12 % des im Stadtgebiet Königswinter vorhandenen projektrelevanten Kaufkraftpotenzials durch das Planvorhaben gebunden würde. 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 kommu-

nen 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 Einzelhandels 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.

Die mit § 24a LEPro NRW formulierte Vermutungsregel stellt keine für die Bauleitplanung bindende Vorgabe dar. Aus Königswinterer Sicht entscheidend ist, dass vom Planvorhaben keine mehr als unerheblichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche und die Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet Königswinter ausgehen. Dies wurde gewissenhaft untersucht und kann nach den Ergebnissen des beauftragten Gutachters ausgeschlossen werden.

zu R8, Stadt Meckenheim

mit Schreiben vom 25.10.2010.

Stellungnahme

Die Stadt Meckenheim macht keine Einwendungen zu dem geplanten Vorhaben geltend.

Es wird davon ausgegangen, dass die Stadt Meckenheim am weiteren Bauleitplanverfahren beteiligt wird.

Abwägung

Die Stadt Meckenheim wurde in den Verteiler der Beteiligung zum Bebauungsplanverfahren aufgenommen.

zu R9, Rhein-Sieg-Kreis

mit Schreiben vom 29.10.2010.

Stellungnahme

Der Rhein-Sieg-Kreis hat keine Bedenken gegen das Vorhaben, sofern die Verkaufsflächenobergrenze für zentrenrelevante Randsortimente auf 2.500 m² beschränkt und die für den Weihnachtsmarkt vorgesehene Fläche außerhalb der dreimonatigen Weihnachtssaison nicht für zentrenrelevante Randsortimente genutzt wird.

Abwägung

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.

Die für den Weihnachtsmarkt vorgesehene Fläche ersetzt während der dreimonatigen Weihnachtssaison den ansonsten für den Verkauf von Gartenmöbeln vorgesehenen Ladenraum. Bei Gartenmöbeln handelt es sich um ein nicht-zentrenrelevantes Sortiment.

zu R10, Gemeinde Ruppichteroth

mit Schreiben vom 29.10.2010.

Stellungnahme

Die Gemeinde Ruppichteroth befürchtet deutliche Umsatzrückgänge für die Einzelhandelsgeschäfte in Ruppichteroth, darunter einen Küchenfachmarkt und Anbieter in den Marktsegmenten Glas, Keramik und Porzellan.

Abwägung

Nach Prognosen der Gutachter ist davon auszugehen, dass der in Ruppichteroth im zentralen Versorgungsbereich ansässige projektrelevante Anbieter „Maro-Einbauküchen“ im Realisierungsfall des Planvorhabens geringfügige Umsatzverluste verzeichnen wird. Eine Aufgabe dieses Betriebs infolge der Ansiedlung von Müllerland ist aus Sicht des Gutachters jedoch auszuschließen. Denn der Betrieb grenzt sich als Warengruppenspezialist mit hoher Beratungskompetenz und sehr gutem Kundenservice deutlich vom Küchenangebot des Möbelmarktes ab.

Glas/ Porzellan/ Keramik wird von einigen Einzelhandelsbetrieben in Ruppichteroth als Randsortiment geführt. Diese Betriebe stehen deshalb auch nur in eingeschränkten Randsortimenten mit dem geplanten Möbelmarkt und eine Gefährdung tangierter Betriebe wird deshalb seitens des Gutachters ausgeschlossen.

zu R11, Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koblenz

mit Schreiben vom 29.10.2010.

Stellungnahme

Die im Zuge des Genehmigungsverfahrens vorgelegte Auswirkungsanalyse geht davon aus, dass sich das Einzugsgebiet des Vorhabens auf rheinland-pfälzischer Seite auf Teile der

Verbandsgemeinden Asbach und Altenkirchen erstreckt. Die vorgenommene absatzwirtschaftliche Betrachtungsweise steht im Widerspruch zu den raumordnerisch festgelegten Verflechtungsbereichen.

Abwägung

Nach Prognosen der Gutachter wurde für das Planvorhaben ein Einzugsgebiet ermittelt, das sich auch über die in Rheinland-Pfalz gelegenen Kommunen (Asbach, Teilräume der Verbandsgemeinde Altenkirchen) erstreckt.

Im Schreiben der SGD Nord wurde richtigerweise aufgeführt, dass diese Kommunen gemäß des Landesentwicklungsprogramms IV Rheinland-Pfalz den Mittelbereich Neuwied/ Dierdorf bzw. Altenkirchen zugeordnet.

Aufgrund der Größe des Planvorhaben und seiner Ausstrahlungskraft ist jedoch zu beachten, dass in diesem Fall weder die administrativen Gemeindegrenzen noch

raumordnerisch festgelegter Verflechtungsbereich keine „natürliche“ Barriere im Kundenverhalten darstellen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass der zum Einzugsgebiet gehörenden rheinland-pfälzischen Bevölkerung im Rahmen der Untersuchung lediglich geringe Kaufkraftbindung unterstellt wurde.

Eine Beeinträchtigung der raumordnerisch angestrebten Versorgungsfunktionen der in den tangierten Verflechtungsräumen vorhandenen Zentralen Orte kann somit ausgeschlossen werden. Denn es würde vom Planvorhaben aus diesen Teilräumen kein so erheblicher Teil der Kaufkraft abgeschöpft, dass die Marktzutrittschancen eines mit Müllerland in Hennef vergleichbaren Wettbewerbers geschmälert würden.

Dem Kreis Neuwied und Linz wurden die Auswirkungsanalyse zur Verfügung gestellt, bisher liegen jedoch noch keine Stellungnahmen vor.

zu R12, Stadt Troisdorf

mit Schreiben vom 29.10.2010.

Stellungnahme

Gegen das Ansiedlungsvorhaben bestehen keine Bedenken, wenn die Randsortimente eine Verkaufsfläche von 2.500 m² nicht überschreiten.

Abwägung

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 Stadt Troisdorf geforderte Obergrenze von 2.500 m² begrenzt.

zu R13 – Kreisverwaltung Neuwied

mit Schreiben vom 06.12.2010 – Eingang 15.12.2010

Stellungnahme

Es wird um Analyse und Aussagen zum Mittelbereich Linz mit den Grundzentren Unkel und Asbach/ Neustadt gebeten.

Man befürchtet, dass insbesondere in kleineren Zentren bereits geringfügige Umsatzverluste für die meisten Anbieter schon relevant sein können und städtebauliche Auswirkungen die Folge sein können.

Abwägung

Die Angebotsstrukturen innerhalb des Mittelbereich Linz und den dort vorhandenen zentralen Versorgungsbereichen wurden vom Gutachter untersucht. Auswirkungen

auf dort ansässige Betriebe können demnach ausgeschlossen werden. Dies erklärt sich insbesondere aus den zu erwartenden äußerst geringen Kaufkraftzuflüssen aus diesen Teilräumen.

Grundzentren haben nach den Zielen der Landesplanung insbesondere die Funktion, die Versorgung der um Nahbereich wohnenden Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs sicher zustellen. Diese Funktion wird vom Planvorhaben in Hennef keinesfalls beeinträchtigt.

1.3 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

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.

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 denkbare 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 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.

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 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.
- 2c) 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 Schwerkverkehrsaufkommen aus.

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

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

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

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

Zu 2. b)

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

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

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

Zu 2. c)

Die Darstellung, das Schallschutzgutachten komme zu dem Ergebnis, „dass ... die zulässigen Grenzwerte gerade noch so eingehalten würden“ (Zitat) ist nicht zutref-

fend. Richtig ist, wie oben bereits dargestellt, dass die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm im Tageszeitraum sogar um mehr als 6 dB(A) unterschritten werden.

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

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

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

Genau dieses ist in der vorliegenden Begutachtung erfolgt. Dabei bedient sich die Berechnung nach TA-Lärm für die Fahrgeräusche auf dem Betriebsgrundstück der Emissionsansätze aus den RLS-90. Da auf dem Betriebsgrundstück Lkw und Pkw weitestgehend auf unterschiedlichen Fahrwegen verkehren, erfolgte eine Trennung der Fahrzeugarten im Berechnungsmodell. Dort, wo die Fahrlinien des Pkw- und des Lkw-Verkehrs zusammenfallen - dies betrifft den Bereich der Grundstücksanbindung östlich des Grundstücks der Einwenderin - wurde dies selbstverständlich durch eine Überlagerung der Schallquellen berücksichtigt. Für die Berechnung der Schallemissionen, die von öffentlichen Verkehrswegen ausgehen, wurden entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung Pkw und Schwerverkehr gemeinsam modelliert, da sie auf den gleichen Fahrwegen verkehren (vgl. Ziffer 3.3 des Schall-Gutachtens, Tabelle 1).

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

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

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

- Die aktuell gültige 6. Auflage der Parkplatzlärmstudie aus dem Jahr 2007 behandelt unter Ziffer 5.4 „Parkplätze an Diskotheken“. Die darin angegebenen Werte sind zur Beurteilung eines Möbelhauses selbstverständlich nicht geeignet.
- In der 4. Auflage aus dem Jahr 2003 werden unter Ziffer 5.4 noch „Parkplätze an Einkaufsmärkten“ behandelt. Dabei sind dort die Ergebnisse der Messungen an 3 Möbelhäusern mit Verkaufsflächen bis zu 7.500 m² und 2 Baumärkten dargestellt, die zu den empfohlenen Ansätzen für die Bewegungshäufigkeit geführt haben.

- Eine Bewegungshäufigkeit von 0,3 Bewegungen je m² Nettoverkaufsfläche ist in den Texten und Tabellen der Parkplatzlärmstudie nicht zu finden. Aus einer Bewegungshäufigkeit von 0,3 Bewegungen je m² Verkaufsfläche wird in der Einwendung durch Multiplikation mit der Verkaufsfläche ein stündliches Verkehrsaufkommen von 855 Fahrzeugbewegungen hergeleitet. In der Einwendung wird aber nicht angegeben, mit welcher Verkaufsfläche gerechnet wurde. Möglicherweise wurde hierzu der Wert von 34.000 m² aus der Verkehrsuntersuchung der Brilon Bondzio Weiser GmbH herangezogen. Das richtige Ergebnis einer solchen Multiplikation wäre aber $0,3 \times 34.000 = 10.200$, ein Wert, der erfahrungsgemäß deutlich über dem Verkehrsaufkommen eines ganzen Tages liegt. Um auf 855 Fahrzeugbewegungen pro Stunde zu kommen, müsste der Wert für die Bewegungshäufigkeit von 0,3 Bewegungen je m² VKF mit einer Verkaufsfläche von 2.850 m² multipliziert werden ($0,3 \times 2.850 = 855$). Das Möbelhaus wird aber eine mehr als 10 x größere Verkaufsfläche aufweisen. In Abschnitt 2 c) des hier diskutierten Einwendungsschreibens scheint insofern ein gravierender Rechenfehler vorzuliegen.
- Aus dem falsch berechneten stündlichen Verkehrsaufkommen von 855 Fahrzeugbewegungen wird anschließend durch Hochrechnung auf eine Öffnungszeit von 9 bis 18 Uhr ein fiktives tägliches Verkehrsaufkommen berechnet. Diese Vorgehensweise ist sachlich falsch und entspricht nicht der Parkplatzlärmstudie.

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

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

Die gewählte Vorgehensweise ist aber sachlich vollkommen korrekt, da die Ansätze der Verkehrsuntersuchung – wie darin ordnungsgemäß zitiert – entsprechend der bundesweit anerkannten und als Stand der Technik akzeptierten Veröffentlichung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung (Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Wiesbaden, 2000)“ gewählt wurden. Dabei wird grundsätzlich von Fahrten einzelner Personen (im vorliegenden Fall Kunden und Beschäftigte) ausgegangen. Dass mehrere Personen gemeinsam in einem Pkw zum Möbelkauf fahren, entspricht darüber hinaus auch der allgemeinen Lebenserfahrung, ist sachlich zutreffend und daher auch entsprechend dieser Veröffentlichung so zu berücksichtigen.

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

Weiter wird ausgeführt, dass eigentlich „ein tägliches Fahrzeugbewegungsaufkommen von etwa 3.900 Fahrzeugen“ aus den Annahmen des Verkehrsgutachtens resul-

tieren müsste, dass tatsächlich aber „das Verkehrsgutachten ... hingegen ein solches von 1.454 Pkw/Tag“ ansetzt.

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

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

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

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

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

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

Dem gegenüber würde eine unreflektierte Verwendung der Werte der Parkplatzlärmstudie zu völlig überzogenen Ergebnissen führen. Mit einem Ansatz von 0,04 Bewegungen je m² Verkaufsfläche und Stunde ergäbe sich bei 34.000 m² VKF und 16 Stunden Beurteilungszeit ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 21.760 Pkw. Dabei handelt es sich um Pkw-Bewegungen, also 10.880 Zu- und 10.880 Abfahrten.

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

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

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

Insgesamt ist festzustellen, dass die unter den Ziffern 1. und 2. a) – c) vorgebrachten Einwendungen offensichtlich auf Missverständnisse bei der Bewertung der vorliegen-

den 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 ge-

wählt aufgrund der zu erwartenden höchsten Verkehrsbelastungen durch den geplanten Möbelmarkt und der Donnerstag aufgrund der starken Verkehrsbelastung im umgebenden Straßennetz.

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

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

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

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

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

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

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

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

Einzelheiten hierzu sind dem Vorhaben- und Erschließungsplan zu entnehmen.

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

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

zu B4, Anlieger 4

mit Mail vom 07.02.2011

Stellungnahme

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

Abwägung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Einzelheiten hierzu sind dem Vorhaben- und Erschließungsplan zu entnehmen.

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

zu B5, Anlieger 5

mit Mail vom 05.02.2011

Stellungnahme

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

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

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

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

Abwägung

Zu 1.1 Erschließung des SO-Gebietes

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

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

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

Die Genehmigung eines zusätzlichen vollwertigen Knotenpunktes durch den zuständigen 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.

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

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

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

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

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

Bild 8

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bild 9

Im 1. Absatz wird die Aussage getroffen „Eine Koordinierung der Signalanlagen hilft insofern nicht, als die Zuläufe in die Stoßdorfer Straße vom nördlichen Knoten nicht aus sämtlichen Richtungen koordiniert werden können.“ Richtig ist (vgl. 2. Satz dieses Absatzes), dass für die am nördlichen Knotenpunkt frei laufenden Rechtsabbieger keine Koordinierung am südlichen Knotenpunkt gewährleistet werden kann. Dass nicht beide Ströme aus der Löhestraße und der Frankfurter Straße aus Richtung Hennef mit der südlichen Kreuzung koordiniert werden können (vgl. 3. Satz dieses Absatzes), ist dagegen falsch.

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

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

Die Aussagen im letzten Satz des 1. Absatzes sind keinem der Berechnungsprotokolle (Anlagen V-1 bis V-49) in der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH zuzuordnen. Am ehesten passen die Aussagen noch zu den Linksabbiegern in der südlichen Zufahrt des nördlichen Knotenpunktes. Für diesen Strom sind in Anlage V-17 (Spitzenstunde samstags) und in Anlage V-49 (Spitzenstunde nachmittags, mit Berücksichtigung zusätzlicher Fußgängerfurten) tatsächlich 54 m angegeben, jedoch als 95%-Rückstaulänge, nicht als mittlere Rückstaulänge. Es handelt sich allerdings um die Signalgruppe K3L (nicht K3). Sollte diese Signalgruppe gemeint sein, ist in dem errechneten Rückstauwert allerdings ebenfalls kein Problem zu sehen. Einerseits ist selbstverständlich auch in dieser Fahrtrichtung eine Begrenzung der Rückstauentwicklung durch eine Koordinierung möglich. Andererseits hat der verfügbare Aufstellbereich für die Linksabbieger eine Länge von etwa 75 m.

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

Im 3. Absatz wird ausgeführt, der Rechtsabbiegestreifen am nördlichen Knotenpunkt für die Fahrzeuge aus der Stoßdorfer Straße in Richtung Hennef sei ebenfalls zu kurz, um den Verkehr frei abfließen zu lassen. Ein Vergleich der Länge des Rechtsabbiegestreifens (ca. 40 m) mit den Ergebnissen der Rückstaulängenberechnungen aus der Verkehrsuntersuchung der BBW GmbH erfolgt nicht. Wie Anlage V-49 ausweist, ist für den benachbarten Geradeausstrom (Signalgruppe K3) ein 95%-Rückstau von 42 m zu erwarten. D.h.: Wenn keine Koordinierung erfolgt (s.o.) ist am Ende der Sperrzeit für den Geradeausverkehr damit zu rechnen, dass das letzte Fahrzeug, das sich noch am Stauende angestellt hat, den Rechtsabbieger daran hindern kann, seinen eigenen Fahrstreifen zu erreichen. Unmittelbar nach dem Ende der Sperrzeit erfolgt die Freigabe des Geradeausstroms. In jedem Umlauf ergibt sich eine vollständige Auflösung dieses Rückstaus ($NGE = \text{mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grün-Ende} = 0$). 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 Vorhabens auf die Größenordnung des Kaufkraftpotenzials im Stadtgebiet Hennef kann jedoch nicht entsprochen werden. Dies stellt keine für die Bauleitplanung verbindliche Vorgabe dar. Das geplante Möbelhaus hat wirtschaftliche Dimensionen, führt jedoch, wie gutachterlich nachgewiesen, nicht zu mehr als unerheblichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich und auf die Versorgung der Bevölkerung in Königswinter.

zu T2, Gemeinde Eitorf

mit Schreiben vom 03.02.2011

Stellungnahme

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

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

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

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

Abwägung

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

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

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

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

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

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

Das im Entwurf vorliegende Einzelhandelskonzept der Stadt Hennef sieht vor, Heim- und 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.

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 ¹ 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 Verkaufs-

raum oder auf die Bruttogeschoßfläche beziehen würden. Der Wert werde – untermauert von eigenen Angaben – als unterdurchschnittliche Angabe angezweifelt. Die Begründung für die Abweichung vom Durchschnittswert nach unten wird ebenso angezweifelt.

Abwägung

Zu 1. Verkehr

Zu 1.1 Anbindung

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

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

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

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

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

Zu 1.2 Verkehrsqualität Knotenpunkte

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

Frankfurter Straße mit einer besseren Verkehrsqualität scheitert wie bereits beschrieben an der Ablehnung des zuständigen Baulastträgers LBS NRW.

Zu 1.3 Erreichbarkeit Nachbarbetriebe

Der Befürchtung, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunden (359 KFZ zusätzlich) die Erreichbarkeit der im Umfeld der Messe ansässigen Gewerbebetriebe erschweren würde, ist zurückzuweisen. Die Verkehrsuntersuchung BBW weist für die Spitzenstunden nach, dass zusätzliche Maßnahmen am Knotenpunkt Stoßdorfer Straße / Josef-Dietzgen-Straße / Reuther Straße nicht erforderlich sind. Der Knotenpunkt erreicht in allen Fällen, d.h. im Prognosefall ohne die Ansiedlung von Müllerland und im Planfall mit einer Ansiedlung die Qualitätsstufe C. Dies betrifft die werktägliche Nachmittagsspitze und die samstägliche Mittagsspitze. Alle mittleren Wartezeiten liegen unter 50 Sekunden. Für den aus der Josef-Dietzgen-Straße ausfahrenden Verkehr tritt in allen untersuchten Fällen kein Reststau nach Grünende auf, d.h. alle Fahrzeuge aus der Josef-Dietzgen-Straße in die Stoßdorfer Straße oder Reutherstraße können innerhalb einer Grünphase abfließen. Etwaiges Fehlparken von Kunden des Sondergebietes des Sondergebietes sind als Ordnungswidrigkeiten einzustufen und im Rahmen der Bauleitplanung nicht regelbar.

2. Verkaufsflächen

2.1 Weihnachtsmarkt

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

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

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

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

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

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

2.1 Umsatzerwartung

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

Diese Flächenleistung weicht von der im 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 m²	Flächenleistung in EUR/ m² 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-, Tisch- und Bettwäsche)</i>	max. 1.050	1.523	1.330	max. 1,6	max. 1,4
<i>davon Glas/ Porzellan/ Keramik, Haus- haltsgegenstände, Bilder, -rahmen, Ge- schenkartikel</i>	max. 2.250	1.467	1.380	max. 3,3	max. 3,1
<i>davon Lampen und Leuchten</i>	max. 900	1.760	1.550	max. 1,6	max. 1,4
<i>davon Bettwaren</i>	max. 250	1.230	1.150	max. 0,3	max. 0,3

Rundungsdifferenzen möglich

² Der saisonal befristete Weihnachtsmarkt wurde aus der Betrachtung heraus genommen

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

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

Von den Umsatzverlusten wären auch bei Eintreten der in Variante I angenommenen deutlich höheren Umsatzleistungen insbesondere die solitär gelegenen Möbelstandorte in Hennef sowie die in Solitärlage im Raum Köln, Rösrath, Bonn sowie Bornheim gelegenen Möbelkaufhäuser und 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 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.
- 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 bedeutende 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 Möbele Einzelhandels 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.

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 Netzs Service Hennef der Rheinischen Energie Aktiengesellschaft zu benachrichtigen.

zu T8, Wahnachtalsperrenverband, Siegburg
mit Schreiben vom 01.02.2011

Stellungnahme

Der Verband erläutert zunächst, dass die gem. dem Schreiben vom 05.11.2010 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 Wahnachtalsperrenverbandes wurde in dem Abschnitt Monitoring des Umweltberichtes zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. V.01.18/2.2 aufgenommen.

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

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

Stellungnahme

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

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

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

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

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

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

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

1.4 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Regionalen Abstimmung (Regionaler Arbeitskreis Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler (RAK)) im Zuge der Durchführung der Öffentlichen Auslegung

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.

Zwischenzeitlich hat die Stadt Bonn in ihrer Ratessitzung am 01.03.2011 den Beschluss gefasst, dem Regionalen Konsens zum Vorhaben Müllerland in Hennef unter der Voraussetzung der Streichung der textlichen Festsetzung 1.3 des Bebauungsplanes V 01.18/2.2 (parallele 42. Änderung des Flächennutzungsplanes) der Stadt Hennef - Weihnachtsmarkt – zuzustimmen.

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
Kernsortimente³	27.350	1.181	899	32,2	24,5
<i>Möbel, Küchen-, Bad-, Büro-, Gartenmöbel,</i>	27.350	1.177	896	32,2	24,5
Randsortimente	3.650	1.505	1.380	5,5	5,0
<i>davon Sonstige Heim- und Haustextilien (Gardinen, Dekostoffe, Haus-, Tische und Bettwäsche)</i>	max. 1.050	1.523	1.330	max. 1,6	max. 1,4
<i>davon Glas/ Porzellan/ Keramik, 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 Maße vertreten ist, würden die Umsatzumverteilungen in dieser Warengruppe gegenüber den Zentren weiterhin fast unverändert bleiben. Somit könnten Umsatzverluste in Existenz gefährdender Größenordnung bei Wettbewerbern innerhalb zentraler Versorgungsbereiche auch in diesem Fall ausgeschlossen werden.

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

Fazit:

Nach Aussage der Gutachter sind die nach Variante I prognostizierten Flächen- und Umsatzleistungen 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 beigefügt.**

- 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 Abwägungsvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung, der Regionalen Abstimmung (Regionaler Arbeitskreis Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler (RAK)) im Zuge der Durchführung der frühzeitigen Beteiligung, der Offenlage und der Regionalen Abstimmung (Regionaler Arbeitskreis Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler (RAK)) im Zuge der Durchführung der Öffentlichen Auslegung sind in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung des Rates der Stadt Hennef (Sieg) am 16.12.2011 (Abstimmungsergebnis: einstimmig) und 22.03.2011 (Abstimmungsergebnis: einstimmig) beraten worden. Sie werden nunmehr dem Rat der Stadt Hennef zum Beschluss empfohlen.

Auswirkungen auf den Haushalt

- ☒ Keine Auswirkungen ☐ Kosten der Maßnahme
☒ 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 24.03.2011

K. Pipke

Anlagen:

Anhang 1: Umverteilungseffekte nach Prognose-Variante I

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