



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2012/2584
Datum: 15.03.2012

TOP: _____
Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	29.03.2012	öffentlich

Tagesordnung

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

- 1. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs.1 BauGB (Empfehlung an den Stadtrat)**
- 2. Vorstellung und Beschluss des Bebauungsplanentwurfs**
- 3. Beschluss über die Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Beschlussvorschlag

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

1. Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3(1) und § 4(1) BauGB

- 1. zu B1, Anlieger 1**
mit Schreiben vom 06.10.2011

Stellungnahme:

Es wird Einspruch erhoben gegen die 11. Änderung des Bebauungsplans 01.26 Frankfurter Straße - Bröltalstraße - kleine Umgehung. Es sind erhebliche Nachteile zu erwarten.

Begründung vom 23.10.2011

1. seit Umbau der Bröltalstraße ist mit extremen Lärm und Abgasen zu kämpfen. Das Verkehrsaufkommen hat zugenommen.
2. in den Stoßzeiten ist es fast unmöglich die Ampelkreuzung/ Autobahn von Seite des Einwenders zu verlassen.
3. Ein Aufenthalt auf dem Grundstück des Einwenders wird durch Punkt 1 zunichte gemacht.

Dies alles fast den ganzen Tag und an sieben Tagen der Woche. Schon jetzt treten gesundheitliche Problem durch diese Maßnahme auf. Durch die 10. und 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1.26 und der 44. Änderung des Flächennutzungsplanes werden die Punkte 1-3 nur noch erheblich verstärkt.

Abwägung:

Zur Untersuchung der möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch das Vorhaben ist eine Schalltechnische Untersuchung zur 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26 „Frankfurter Straße / Bröltalstraße / kleine Umgehung“ erstellt wurden. Im Ergebnis kann folgendes festgehalten werden:

Zur Gewerbegeräuschsituation wurden allgemeine Kriterien für die Bauleitplanung erarbeitet, die Lärmkonflikte zwischen dem geplanten GE-Gebiet der 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26 und angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen bereits im Planungsstadium ausschließen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Planwerte LPI zur Tages- und Nachtzeit an allen vier Immissionsorten (im Bereich der Oberen Siegstraße) überschritten werden. Daher erfolgte eine Nutzungseinschränkung in Form einer Emissionskontingentierung mit Festlegung der maximal zulässigen Emissionskontingente LEK nach DIN 45691. Die dargestellte Kontingentierung der GE-Fläche mit einer Belegung mit Emissionskontingenten L_{EK} von tags 56 dB(A), nachts 41 dB(A) pro m² führt im gesamten Immissionsbereich zu einer Einhaltung der Planwerte L_{PI} . Einzelheiten zur Ausführung von baulichen Anlagen werden im konkreten Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Zur Verkehrsgeräuschsituation wurde auf der Basis der 16. BImSchV und der TA Lärm die Verkehrsgeräuschsituation durch den Quell- und Zielverkehr des Plangebiets auf öffentlichen Verkehrswegen untersucht. Danach werden im Sinne dieser Richtlinien weder Immissionsgrenzwerte noch sonstige Kriterien überschritten. Somit ist der plangebietsbezogene An- und Abfahrverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen hier nicht beurteilungsrelevant.

Die Bedenken werden im Rahmen der 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1.26 daher zurückgewiesen.

Der im Rahmen der 10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 erfolgte Abwägungsvorschlag ist hier ebenfalls zu berücksichtigen:

„Die Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist eine zentrale Aufgabe der Bauleitplanung und auch in dieser Bebauungsplanänderung berücksichtigt.

Im Rahmen der 10. Änderung wurde das vorhandene Lärmgutachten hinsichtlich Verkehrslärm aufgrund der aktuell vorliegenden Verkehrsprognosezahlen angepasst (siehe Schalltechnische Untersuchung zur Verkehrsgeräuschsituation innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 01.26 (10. Änderung) „Frankfurter Straße / Bröltalstraße / kleine Umgehung“ (Stand 11/2010) der Stadt Hennef, Bericht Nr. 11 02 001/01, Kramer Schalltechnik GmbH, März 2011). Dabei werden im Bereich der Baugebiete im Plangebiet Lärmpegel von > 65-70 dB(A) tags und > 60-65 dB(A) nachts an den unmittelbar an die Straßen angrenzenden Baugrenzen erreicht, die Lärmpegel nehmen mit zunehmendem Abstand zur Straße entsprechend ab.

Die in der Bauleitplanung als Anhaltswerte zu betrachtenden Orientierungswerte der DIN 18005 sind vorrangig von Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen. In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener

Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelagen lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Dies ist auch in dem hier vorliegenden Bebauungsplan der Fall.

Aufgrund der im Gutachten ermittelten Verkehrsbelastungen in den WA- und MI-Gebieten werden diese am Tage und zur Nachtzeit deutlich überschritten. Auch im überwiegenden Bereich der GE- und SO-Gebiete werden die Orientierungswerte tags und nachts überschritten.

Aktive Schallschutzmaßnahmen, mit dem Ziel die Verkehrsgeräusche wirkungsvoll abzuschirmen, sind aufgrund der konkreten städtebaulichen Bestandssituation mit den gegebenen Abstandsverhältnissen und den Bauhöhen der Bestandsgebäude praktisch nicht realisierbar.

Zum Schutz der Bebauung vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen durch die prognostizierte Verkehrsbelastung sind daher im vorliegenden Bebauungsplan sogenannte Lärmpegelbereiche gem. DIN 4109 gekennzeichnet. Diese 'Lärmpegelbereiche' (I-VII) sind einem 'maßgeblichen Außenlärmpegel' zugeordnet, die im vorliegenden Fall vom Lärmgutachter ermittelt wurden. In Abhängigkeit von den festgesetzten Lärmpegelbereichen sind gem. DIN 4109 unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile einzuhalten.

Für den vorliegenden Bebauungsplan wurden in der Schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 01.26 (8. Änderung) von der Kramer Schalltechnik GmbH die Lärmpegelbereiche III bis V für die Bebauung entlang der Bröltalstraße und Straße 'An der Brölbahn' ermittelt und im Zuge der 10. Änderung an die aktuellen Verkehrsdaten angepasst. Anhand dieser Lärmpegelbereiche können im konkreten Einzelfall (Baugenehmigung) relativ einfach die Anforderung an die Luftschalldämmung und das erforderliche resultierende Schalldämm-Maß von verschiedenen Wand/Fensterkombinationen nachgewiesen werden.

Auf Ebene der Bauleitplanung ist daher dem Immissionsschutz ausreichend Rechnung getragen.

Darüber hinaus ist für die im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 01.26 geplanten Neubauten und wesentliche Änderungen von öffentlichen Straßen (u.a. Bahnunterführung Bröltalstraße) eine gesonderte Beurteilung nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV erforderlich.

Um eine belastbare Grundlage für diese schalltechnische Berechnung zu schaffen, wurde eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung des bereits realisierten Kreisverkehrsplatzes und der Ertüchtigung der Anschlussstelle BAB 478 auf den Prognosehorizont 2025 im Jahr 2010 in Auftrag gegeben.

Für die Beseitigung des plangleichen Bahnübergangs an der L 125 Bröltalstraße in Hennef Sieg und die damit verbundene Verlegung der L 125 Richtung Osten an den bereits vorhandenen Kreisverkehr Bröltalstraße wurde im September 2010 eine Schalltechnische Untersuchung durch das Büro ISU-Plan, Oberhausen für den Straßenverkehrslärm erstellt.

Die Verschwenkung der L 125 Bröltalstraße mit Unterführung der Bahnlinie und die dadurch verbundene stark veränderte Linienführung ist nach dem vorliegenden Gutachten als erheblicher, baulicher Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu bewerten. Damit war im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung gemäß §1 (2) der 16. BImSchV vorliegt und Maßnahmen der Lärmvorsorge zu treffen sind.

Unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrsführung liegen für insgesamt 7 Gebäude Ansprüche auf Lärmvorsorge vor. Für diese Gebäude bestehen die Anspruchsvoraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen:

Bröltalstraße 12, Bröltalstraße 10, Bröltalstraße 8, Bröltalstraße 5b, Bröltalstraße 5c, Im

Marienfried 41 und Im Marienfried 37.

Ein passiver Lärmschutz für das Grundstück des Einwenders ist durch den Landesbetrieb auf Grundlage des Gutachtens Kramer Schalltechnik GmbH vom 29.05.2007 (Bericht 06 02 002/02) erfolgt. Dieser rechtliche Anspruch auf Lärmschutz resultierte aus der Baumaßnahme zum Bauabschnitt 1. Das Gebäude befindet sich jedoch außerhalb des jetzt betrachteten Bauabschnittes.“

Es ist verständlich, dass die Verkehrsbelastungen für den Anwohner sehr störend sind. Die heute vorhandene Verkehrsbelastung in diesem Bereich hat jedoch seinen Ursprung nicht in der 11. Änderung, sondern in dem allgemeinen Mobilitätsverhalten und den Verkehrsmengen auf der Bröltalstraße. Die angedachten und zum Teil bereits umgesetzten Straßenbaumaßnahmen der 8. und 10. Änderung tragen zur Entspannung der vorhandenen Verkehrssituation bei und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Ein Ausbau der Zufahrt u.a. auch zum Grundstück des Einwenders um hier eine bessere Zufahrtsmöglichkeit zu gewährleisten ist in Planung und soll 2012 zur Ausführung kommen.

zu B2, Anlieger 2

mit Schreiben vom 14.10.2011

Stellungnahme:

Es wird Einspruch erhoben gegen die 11. Änderung des Bebauungsplans 01.26 Frankfurter Straße - Bröltalstraße – kleine Umgehung. Der Einwender erwartet massive Beeinträchtigungen.

Begründung:

Als direkter Anwohner einer vielbefahrenen dreispurigen Straße sind erhebliche Einbußen an Lebensqualität hinzunehmen. Der Verkehrslärm ist teilweise unerträglich. Der Sohn schläft nachts nicht durch, weil vorbeifahrende Fahrzeuge ihn wecken. Auch das Babyphone spricht auf diesen Lärm an. Für den Einwender selbst ist eine Nachtruhe bei geöffnetem Fenster undenkbar. Ein Aufenthalt im Freien/ Garten ist ebenfalls nicht erstrebenswert. Zudem kommt es gerade im Feierabendverkehr zu minutenlangen Hupkonzerten frustrierter Autofahrer.

Um pünktlich um 17.30 Uhr an seiner Weiterbildungsstätte anzukommen, muss der Einwender spätestens um 17.00 Uhr das Haus verlassen. Durch das hohe Verkehrsaufkommen wird entweder aus Richtung Hennef kommend bzw. von der Autobahn aus die Kreuzung zugestellt, so dass es nicht möglich ist in der Grünphase die Bröltalstraße zu verlassen. Für 2 Kilometer wird hier eine halbe Stunde benötigt.

Ebenfalls auf Unverständnis trifft, dass in Höhe der Adresse des Einwenders 70 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt sind. 50 m vorher und 150 m später aber nur 50 km/h Höchstgeschwindigkeit. Dies ist sinnlos, zumal hier geschlossene Ortschaft ist und die Lärmbelästigung durch die Autobahnunterführung nicht gemindert sondern subjektiv gestärkt wird.

Abwägung:

Zur Untersuchung der möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch das Vorhaben ist eine Schalltechnische Untersuchung zur 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26 „Frankfurter Straße / Bröltalstraße / kleine Umgehung“ erstellt wurden. Im Ergebnis kann folgendes festgehalten werden:

Zur Gewerbe Geräuschsituation wurden allgemeine Kriterien für die Bauleitplanung erarbeitet, die Lärmkonflikte zwischen dem geplanten GE-Gebiet der 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26 und angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen bereits im Planungsstadium ausschließen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Planwerte L_{PI} zur Tages- und Nachtzeit an allen vier Immissionsorten (im Bereich der Oberen Siegstraße) überschritten werden. Daher erfolgte eine Nutzungseinschränkung in Form einer Emissionskontingentierung mit Festlegung der maximal zulässigen Emissionskontingente LEK nach DIN 45691. Die dargestellte Kontingentierung der GE-Fläche mit einer Belegung mit Emissionskontingenten L_{EK} von tags 56 dB(A), nachts 41 dB(A) pro m² führt im gesamten Immissionsbereich zu einer Einhaltung der Planwerte L_{PI}. Einzelheiten zur Ausführung von baulichen Anlagen werden im konkreten Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Zur Verkehrsgeräuschsituation wurde auf der Basis der 16. BImSchV und der TA Lärm die Verkehrsgeräuschsituation durch den Quell- und Zielverkehr des Plangebiets auf öffentlichen Verkehrswegen untersucht. Danach werden im Sinne dieser Richtlinien weder Immissionsgrenzwerte noch sonstige Kriterien überschritten. Somit ist der plangebietsbezogene An- und Abfahrverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen hier nicht beurteilungsrelevant.

Die Bedenken werden im Rahmen der 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1.26 daher zurückgewiesen.

Der im Rahmen der 10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 erfolgte Abwägungsvorschlag ist hier ebenfalls zu berücksichtigen:

„Die Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist eine zentrale Aufgabe der Bauleitplanung und auch in dieser Bebauungsplanänderung berücksichtigt.

Im Rahmen der 10. Änderung wurde das vorhandene Lärmgutachten hinsichtlich Verkehrslärm aufgrund der aktuell vorliegenden Verkehrsprognosezahlen angepasst (siehe Schalltechnische Untersuchung zur Verkehrsgeräuschsituation innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 01.26 (10. Änderung) „Frankfurter Straße / Bröltalstraße / kleine Umgehung“ (Stand 11/2010) der Stadt Hennef, Bericht Nr. 11 02 001/01, Kramer Schalltechnik GmbH, März 2011). Dabei werden im Bereich der Baugebiete im Plangebiet Lärmpegel von > 65-70 dB(A) tags und > 60-65 dB(A) nachts an den unmittelbar an die Straßen angrenzenden Baugrenzen erreicht, die Lärmpegel nehmen mit zunehmendem Abstand zur Straße entsprechend ab.

Die in der Bauleitplanung als Anhaltswerte zu betrachtenden Orientierungswerte der DIN 18005 sind vorrangig von Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen. In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelagen lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Dies ist auch in dem hier vorliegenden Bebauungsplan der Fall.

Aufgrund der im Gutachten ermittelten Verkehrsbelastungen in den WA- und MI-Gebieten werden diese am Tage und zur Nachtzeit deutlich überschritten. Auch im überwiegenden

Bereich der GE- und SO-Gebiete werden die Orientierungswerte tags und nachts überschritten.

Aktive Schallschutzmaßnahmen, mit dem Ziel die Verkehrsgeräusche wirkungsvoll abzuschirmen, sind aufgrund der konkreten städtebaulichen Bestandssituation mit den gegebenen Abstandsverhältnissen und den Bauhöhen der Bestandsgebäude praktisch nicht realisierbar.

Zum Schutz der Bebauung vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen durch die prognostizierte Verkehrsbelastung sind daher im vorliegenden Bebauungsplan sogenannte Lärmpegelbereiche gem. DIN 4109 gekennzeichnet. Diese 'Lärmpegelbereiche' (I-VII) sind einem 'maßgeblichen Außenlärmpegel' zugeordnet, die im vorliegenden Fall vom Lärmgutachter ermittelt wurden. In Abhängigkeit von den festgesetzten Lärmpegelbereichen sind gem. DIN 4109 unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile einzuhalten.

Für den vorliegenden Bebauungsplan wurden in der Schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 01.26 (8. Änderung) von der Kramer Schalltechnik GmbH die Lärmpegelbereiche III bis V für die Bebauung entlang der Bröltalstraße und Straße 'An der Brölbahn' ermittelt und im Zuge der 10. Änderung an die aktuellen Verkehrsdaten angepasst. Anhand dieser Lärmpegelbereiche können im konkreten Einzelfall (Baugenehmigung) relativ einfach die Anforderung an die Luftschalldämmung und das erforderliche resultierende Schalldämm-Maß von verschiedenen Wand/Fensterkombinationen nachgewiesen werden.

Auf Ebene der Bauleitplanung ist daher dem Immissionsschutz ausreichend Rechnung getragen.

Darüber hinaus ist für die im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 01.26 geplanten Neubauten und wesentliche Änderungen von öffentlichen Straßen (u.a. Bahnunterführung Bröltalstraße) eine gesonderte Beurteilung nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV erforderlich.

Um eine belastbare Grundlage für diese schalltechnische Berechnung zu schaffen, wurde eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung des bereits realisierten Kreisverkehrsplatzes und der Ertüchtigung der Anschlussstelle BAB 478 auf den Prognosehorizont 2025 im Jahr 2010 in Auftrag gegeben.

Für die Beseitigung des plangleichen Bahnübergangs an der L 125 Bröltalstraße in Hennef Sieg und die damit verbundene Verlegung der L 125 Richtung Osten an den bereits vorhandenen Kreisverkehr Bröltalstraße wurde im September 2010 eine Schalltechnische Untersuchung durch das Büro ISU-Plan, Oberhausen für den Straßenverkehrslärm erstellt.

Die Verschwenkung der L 125 Bröltalstraße mit Unterführung der Bahnlinie und die dadurch verbundene stark veränderte Linienführung ist nach dem vorliegenden Gutachten als erheblicher, baulicher Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu bewerten. Damit war im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung gemäß §1 (2) der 16. BImSchV vorliegt und Maßnahmen der Lärmvorsorge zu treffen sind.

Unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrsführung liegen für insgesamt 7 Gebäude Ansprüche auf Lärmvorsorge vor. Für diese Gebäude bestehen die Anspruchsvoraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen:

Bröltalstraße 12, Bröltalstraße 10, Bröltalstraße 8, Bröltalstraße 5b, Bröltalstraße 5c, Im Marienfried 41 und Im Marienfried 37.

Ein passiver Lärmschutz für das Grundstück des Einwenders ist durch den Landesbetrieb auf Grundlage des Gutachtens Kramer Schalltechnik GmbH vom 29.05.2007 (Bericht 06 02 002/02) erfolgt. Dieser rechtliche Anspruch auf Lärmschutz resultierte aus der

Baumaßnahme zum Bauabschnitt 1. Das Gebäude befindet sich jedoch außerhalb des jetzt betrachteten Bauabschnittes.“

Es ist verständlich, dass die Verkehrsbelastungen für den Anwohner sehr störend sind. Die heute vorhandene Verkehrsbelastung in diesem Bereich hat jedoch seinen Ursprung nicht in der 11. Änderung, sondern in dem allgemeinen Mobilitätsverhalten und den Verkehrsmengen auf der Bröltalstraße. Die angedachten und zum Teil bereits umgesetzten Straßenbaumaßnahmen der 8. und 10. Änderung tragen zur Entspannung der vorhandenen Verkehrssituation bei und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Ein Ausbau der Zufahrt u.a. auch zum Grundstück des Einwenders um hier eine bessere Zufahrtsmöglichkeit zu gewährleisten ist in Planung und soll 2012 zur Ausführung kommen.

zu T1, Rhein-Sieg-Kreis, Amt 61.2 Regional-/ Bauleitplanung
mit Schreiben vom 07.11.2011

Stellungnahme:

Abwasserbeseitigung:

Die Vorschriften des § 51 a Landeswassergesetz finden hier keine Anwendung, da Grundstück nicht erstmals überbaut wird.

Hochwasserschutz:

Zur Berücksichtigung der Belange des Überschwemmungsgebietes der Sieg wird empfohlen, die zuständige Bezirksregierung Köln zu beteiligen.

Hinweis aufgrund nicht grundsätzlich auszuschließender Hochwasser- bzw. Qualmwassergefährdung:

„Gemäß § 5 (2) WHG ist jede Person, die durch Hochwasser betroffen sein kann, im Rahmen des ihr Möglichen und Zumutbaren verpflichtet, geeignete Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz vor Hochwassergefahren und zur Schadensminimierung zu treffen, insbesondere die Nutzung von Grundstücken den möglichen Gefährdungen von Mensch, Umwelt oder Sachwerten durch Hochwasser anzupassen.“ Im Interesse eines vorbeugenden Hochwasserschutzes bzw. einer Schadensminimierung im Hochwasserfall ist eine geeignete eigenverantwortliche Bauvorsorge zur Minimierung möglicher Hochwasserschäden angeraten.“

Straßenverkehr

Die nominelle Leistungsfähigkeit der von der Anbindung betroffenen Knoten KVP L 125/ L 333 Emil-Langen-Straße und L 333/ Obere Siegstraße erscheint für die klassifizierten Straßen unproblematisch.

Die Leistungsfähigkeit des Knotens L 333/ Obere Siegstraße erscheint hinsichtlich des Verkehrsabflusses von der Oberen Siegstraße auf die L 333 hingegen problematisch. Die Knoten KVP, L 333/ Obere Siegstraße und der plangleiche BÜ der L 125 liegen sehr dicht zusammen. Nicht nur in den Spitzenstunden kann dies unter anderem dazu führen, dass der Verkehr aus der Oberen Siegstraße – hier insbesondere der Linkseinbieger auf die L 333 – nicht problemlos abfließen kann bzw. es zu immensen Wartezeiten und Rückstauungen kommt. Dies könnte unstreitig zu Lasten der Verkehrssicherheit in diesem Streckenabschnitt

gehen.

Gleichzeitig kann diese Situation zu Schleichverkehren über die Obere Siegstraße (Tempo 30-Zone) führen. Das heißt, die „Zu- und Abfahrt“ zum ALDI würde über den Knoten Allnerweg/ L 333 und die Obere Siegstraße erfolgen.

Es bleibt fraglich, ob trotz der nominellen Leistungsfähigkeit des Knotens L 333/ Obere Siegstraße eine verkehrssichere Zu- und Abfahrt über diesen Knoten zu dem in Rede stehenden Grundstück möglich sein wird. Zur Vermeidung etwaiger Verkehrssicherheitsdefizite wird empfohlen, im Vorfeld der Maßnahme zu prüfen, mit welchen adäquaten Verkehrssicherungsmaßnahmen der Knoten im Bedarfsfall nachgerüstet werden bzw. der Verkehrsfluss und damit die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert werden können.

Als mögliche Verkehrssicherungsmaßnahmen kommen in Betracht:

- Verbindliche Aussage des Landesbetrieb Straßen NRW zur baulichen Umsetzung der geplanten Bahnunterführung
- Möglichkeit der signalgesicherten Führung der Linkseinbieger aus der Oberen Siegstraße
- Minimierung der Verkehrsstromkonflikte durch Umgestaltung des Knotens L 333/ Obere Siegstraße in einen Kreisverkehr
- Auswirkungen eines Rechtsabbiegegebotes aus der Oberen Siegstraße
- Abführung des ALDI-Verkehrs über das angrenzende Tankstellenareal im Rahmen einer Wegerechtereinbarung.

Abwägung:

zu Abwasserbeseitigung:

Der Hinweis auf § 5 (2) WHG wird zur Kenntnis genommen. Die unmittelbare Umgebung ist im Trennsystem kanalisiert. Ein Anschluss daran ist vorgesehen.

zu Hochwasserschutz:

Es ist nur ein geringer Teil des Überschwemmungsgebietes von baulichen Maßnahmen betroffen. Der Hinweis auf § 5 (2) WHG wird zur Kenntnis genommen.

Eine weitere Beteiligung und Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln - Dezernat 54 Gewässerentwicklung, Hochwasserschutz - zur Berücksichtigung der Belange des Überschwemmungsgebietes hat stattgefunden. Entsprechend werden die textlichen Festsetzungen unter Punkt 4.1 wie folgt ergänzt:

Innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes, das auf ein 100-jährliches Hochwasserereignis bemessen ist, sind

- *Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO, bauliche Anlagen, die nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind, u.a. die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers bei Überschwemmungen,*
- *das Aufbringen und Ablagern von Wasser gefährdenden Stoffen auf dem Boden, es sei denn, die Stoffe dürfen im Rahmen einer ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden,*
- *die nicht nur kurzfristige Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können,*

- das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche, das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Absatz 1, Satz 1, Nummer 6 WHG und § 75 Absatz 2 WHG entgegenstehen,

nur mit Ausnahmegenehmigung nach § 78 WHG der zuständigen Behörde (Dezernat 54 der Bezirksregierung Köln) zulässig.

Die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes kann ausnahmsweise nur genehmigt werden, wenn im Einzelfall das Vorhaben:

1. die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
2. den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
3. den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
4. Hochwasser angepasst ausgeführt wird.

Die weiteren der o.g. Tatbestände können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn:

1. Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegen stehen, der Hochwasserfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und
2. eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind
oder nachteilige Auswirkungen ausgeglichen werden können.

Zudem wird entsprechend unter Punkt 4.1 „Baugrenzen“ und Punkt 5 „Nebenanlagen“ im Textteil des Bebauungsplan hierzu folgendes festgesetzt:

Punkt 4.1 „Baugrenzen“

Innerhalb des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes ist eine Bebauung ausnahmsweise zulässig, wenn durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass das Retentionsvolumen nicht verkleinert wird. Der Ausnahme muss von der zuständigen Wasserbehörde zugestimmt werden (nach § 31 b Abs. 4 Sätze 1 und 2 WHG sowie § 113 LWG NRW).

Punkt 5 „Nebenanlagen“

Innerhalb des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes sind Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO sowie bauliche Anlagen, die nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind, ausnahmsweise zulässig, wenn durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass das Retentionsvolumen nicht verkleinert wird. Der Ausnahme muss von der zuständigen Wasserbehörde zugestimmt werden (nach § 31 b Abs. 4 Sätze 1 und 2 WHG sowie § 113 LWG NRW).

Straßenverkehr

In den schon erbrachten Gutachten der IGEPA Verkehrstechnik GmbH aus Februar 2011 (ergänzt Februar 2012) und Mai 2011 sowie der verkehrsgutachterlichen Stellungnahme aus

November 2011 (IGEPA) hinsichtlich der genannten Bedenken wird vom Fachgutachter die Leistungsfähigkeit der heute vorhandenen Knotengeometrie bereits nachgewiesen.

Das Gutachten (IGEPA November 2011) hat sich auch mit den Vorschlägen weiterer Verkehrssicherungsmaßnahmen beschäftigt:

- Lichtsignalanlage: resümierend ist aufgrund der zu erwartenden Beeinträchtigungen der benachbarten Knotenpunkte eine signaltechnische Steuerung der Einmündung L333/ Obere Siegstraße aus verkehrsgutachterlicher Sicht nicht empfehlenswert
- Umgestaltung in einen Kreisverkehr: resümierend ist eine Kreisverkehrsgeometrie aus verkehrsgutachterlicher Sicht nur bedingt empfehlenswert, da es zumindest in den Spitzenstunden zu gegenseitigen Beeinträchtigungen der beiden Kreisverkehrsplätzen untereinander kommt und außerdem für den Fall der Schrankenschließung eine überbreite Ringfahrbahn, mit den damit verbundenen Einbußen in der Verkehrssicherheit, erforderlich ist.
- Rechtsabbiegegebot aus der Oberen Siegstraße: eine solche Verkehrsregelung ist aus verkehrsgutachterlicher Sicht nur bedingt empfehlenswert, da davon auszugehen ist, dass die erhofften Sicherheitseffekte ausbleiben
- Abführung über privates Tankstellengelände: die leistungstechnische Abwickelbarkeit dieser Grundstücksanbindung wurde bereits in der Verkehrsuntersuchung von IGEPA Februar 2011 bewertet, mit dem Ergebnis, dass dies aus leistungstechnischer Sicht durchaus möglich wäre. Diese Variante ist aber aufgrund vertraglicher Vereinbarungen nicht umsetzbar.

Dennoch wurden vom Rhein-Sieg-Kreis und Landesbetrieb Strassenbau NRW mit den Stellungnahmen vom 07.11.2011 und 25.10.2011 Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit vorgetragen. Daher fand zur Verkehrssituation an dem Knotenpunkt L 333/ Obere Siegstraße am 19.12.2011 ein Abstimmungstermin zwischen der Stadt und dem Landesbetrieb Straßenbau statt. Hier wurde insbesondere eine Lösung der Zu- und Abfahrt "Obere Siegstraße" besprochen, die im weiteren Verfahren überprüft werden soll und bei Ausführung verbindlich zwischen den Planungsbeteiligten geregelt wird.

- Von der Möglichkeit des Linksabbiegens für die stadtauswärts Fahrenden von der L 333 auf die Obere Siegstraße wird abgesehen, dies ist dann nur noch über die Wendung (U-Turn) im anschließenden Kreisverkehrsplatz und Rechtsabbiegen in die Obere Siegstraße möglich. Durch eine bauliche Maßnahme könnte das Linksabbiegen der stadtauswärts Fahrenden in die Obere Siegstraße verhindert werden, zumindest für die Übergangszeit bis zur Realisierung der Bahnunterführung.
- Das Rechtsabbiegen und das Linksabbiegen aus der Oberen Siegstraße auf die L333 werden als unproblematisch erachtet.

Um den Bedenken des Rhein-Sieg-Kreises und des LBS entgegen zu kommen, ist der o.g. Vorschlag nun geprüft und die Ergebnisse entsprechend im Rahmen der Bauleitplanung in die Planung eingestellt. Aufgrund der beschriebenen möglichen baulichen Maßnahmen und der bisherigen Gutachteraussagen ist davon auszugehen, dass der Knotenpunkt leistungsfähig abwickelbar ist. Der beschriebene Einmündungsbereich befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, die Maßnahmen wären zudem planungsrechtlich nicht festsetzbar, so dass die Durchführung dieser baulichen Maßnahme

über eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Stadt und Landesbetrieb Strassenbau NRW geregelt wird. In der Begründung zum Bebauungsplan erfolgt eine entsprechende Ergänzung mit Darstellung der möglichen, noch zu vereinbarenden baulichen Maßnahmen und der Ergebnisse der hierzu durchgeführten Gutachten. Im Übrigen wird auf die ausführliche Darstellung zum Thema „Verkehr“ im Kap. 5.2 der Begründung zur 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 verwiesen.

Nach Schätzung des Landesbetriebes ist mit einer Realisierung der Bahnunterführung nicht vor 2014, eher später zu rechnen. Eine verbindliche Zusage ist z.Zt. nicht möglich, da der Zeitplan entscheidend auch von der Bahn abhängt.

Die in der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises angesprochenen eventuell auftretende Schleichverkehre und Umfahrung der Einmündung über die Obere Siegstraße sind entsprechend der verkehrsgutachterlichen Stellungnahme aus November 2011, IGEPA, aufgrund der geringen Verkehrsmengen als unkritisch zu betrachten.

zu T2, Landesbetrieb Straßenbau NRW

mit Schreiben vom 25.10.2011; Mail vom 07.12.2011, Entwurf der Niederschrift Besprechung 19.12. 2011

Stellungnahme vom 25.10.2011:

Das Plangebiet grenzt an den Abschnitt 2,2 der Landesstraße L 333 Ortsdurchfahrt an. Somit sind die Belange der Straßenbauverwaltung betroffen. Ohne die vollständigen, laut Anschreiben vom 04.10.2011 bereits erstellten, Gutachterunterlagen vorgelegt bekommen zu haben, werden erhebliche Bedenken angemeldet.

Zur Prüfung lag der Ergänzungsanhang vom Mai 2011 des eigentlichen Gutachtens vom Februar 2011 vor; allerdings keine dazu gehörigen detaillierten Berechnungen. Es wird um Vorlage des vollständigen Verkehrsgutachtens incl. aller Anlagen gebeten (*wurden nachgereicht*).

Es ergeben sich hauptsächlich Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit, da die beiden Knoten (Obere Siegstraße/Kreisverkehr) sehr dicht (ca. 35 m) zueinander liegen. Die Leistungsfähigkeit wird zuerst ein städtisches Problem sein, da das Verlassen des Discounter-Geländes aufgrund der Rückstauerscheinungen als sehr schwierig einzustufen gilt. Dies könnte dann zu risikobereitem Handeln der Verkehrsteilnehmer führen, die dann in zweifelhafte Verkehrslücken zu stoßen versuchen.

Darüber hinaus werden erhebliche Bedenken aus der Gesamtsituation kreuzender Radfahrer, gleichzeitiges Beachten des aus dem jetzigen Bahnübergang entgegenkommenden Verkehrs und der im Verkehrsraum vorhandenen Bushaltestelle angebracht.

Der LBS NRW sieht die absolute Notwendigkeit, die Leistungsfähigkeit genau zu prüfen.

Mail des LBS NRW vom 07.12.2011:

Die bisherigen Planungen basierten auf intensiven Untersuchungen und der jetzige Zustand ist bereits städtebaulich als auch straßenplanerisch massiv überplant. Eine weitere Ansiedlung von Einzelhandel war nie Thema der Untersuchungen. Daher muss der geplante Bau einer Aldifiliale von Seiten des Landesbetriebes äußerst genau betrachtet werden, damit diese bisher nicht berücksichtigte Bebauung zu keinen Problemen der Verkehrssicherheit

und Leistungsfähigkeit führt.

In der Folge werden Fragen zu Berechnung und Systematik des Verkehrsgutachtens (IGEPA) gestellt und angeraten, dieses zu überarbeiten. Bis dahin ist weiterhin in Frage gestellt, ob dem Vorhaben zugestimmt werden kann.

Abwägung:

Abschätzung der Verkehrserzeugung

Zur Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Verkehrsnetz und zur Ermittlung der prognostizierten Verkehrserzeugung wurde eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet (Neubau eines Aldi-Marktes, Obere Siegstraße, Verkehrsuntersuchung, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Februar 2011 einschl. Anlage 1, Detaillierte verkehrstechnische Berechnungen, und Anhang 1 zur Verkehrsuntersuchung aus Februar 2011, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Mai 2011).

Die Verkehrsuntersuchung legt bezüglich der Verkehrserzeugung das konkrete Ansiedlungsvorhaben eines Lebensmitteldiscounters zugrunde. Da ein Discounter von den in einem Gewerbegebiet nach BauNVO zulässigen Nutzungen den höchsten Stellplatzumschlag in der Stunde hat, wird davon ausgegangen, dass die Annahmen im Verkehrsgutachten im Sinne einer „Worst-Case“-Betrachtung die verkehrliche Erschließung anderer im Plangebiet alternativ zulässiger Nutzungen mit abdeckt. Wie im Kap. 4.1 Art der baulichen Nutzung der Begründung ausgeführt, ist die Absicht des Investors der Endausbau des Discounters mit 1.100 qm Verkaufsfläche. Obwohl in der 11. Änderung des Bebauungsplan Nr. 01.26 zunächst das Planungsziel die Festsetzung eines Gewerbegebiets nach § 8 BauNVO, in dem Gewerbebetriebe aller Art und damit auch Einzelhandelsbetriebe unterhalb der Großflächigkeitsschwelle des § 11 Abs. 3 BauNVO zulässig sind (bis zu 800 qm VK), ist, wurde in der Annahme zur Verkehrserzeugung durch IGEPA bereits die Verkaufsfläche von 1.100 qm zugrunde gelegt, dies auch im Hinblick auf die in Aufstellung befindliche 44. Änderung des Flächennutzungsplane der Stadt Hennef – Obere Siegstraße / Bröltalstraße, die das Plangebiet als Sondergebiet großflächiger Einzelhandel „Lebensmittelmarkt“ (max. zulässige Verkaufsfläche 1.100qm) darstellen soll.

Im Zusammenhang mit der Schließung des südwestlich gelegenen BÜ Bröltalstraße (L125) wurden vom Büro IGEPA im Juni 2010, im Rahmen einer „Verkehrsuntersuchung L125 (Bröltalstraße) BÜ Beseitigung Hennef Ost – Fortschreibung der Prognosebelastungen auf das Jahr 2012“ im Auftrag des Landesbetriebes Straßenbau NRW, die lärmtechnisch relevanten Verkehrsbelastungsdaten für diesen Bereich ermittelt und dargestellt. Grundlage hierfür waren umfangreiche Verkehrserhebungen in diesem Bereich, welche für die Verkehrsuntersuchung für die 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 hinsichtlich der Analyse-Nachmittagsspitzenstunden ausgewertet wurden. Die Verkehrsuntersuchung L125 (Bröltalstraße) BÜ Beseitigung Hennef Ost ist daher ebenfalls Anlage zur 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26.

Das Plangebiet liegt in der Nähe der Straße An der Brölbahn (L333), die direkte Anbindung erfolgt über die Obere Siegstraße. Die Straße An der Brölbahn stellt die Haupteingangachse aus dem westlichen Stadtgebiet sowie von der A560 Anschlussstelle Hennef-Ost kommend, dar.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aus Februar 2011 sind zunächst 2 Anbindungsvarianten untersucht worden:

–Anbindungsvariante 1: Die Anbindung erfolgt zum einen über die Obere Siegstraße an die L333 und zum anderen über eine bestehende, nordöstlich gelegene direkte Anbindung an die L125. Diese erschließt bereits heute eine Tankstelle und einen Tierfachhandel (Fressnapf) an.

–Anbindungsvariante 2: Die Anbindung erfolgt ausschließlich über die Obere Siegstraße an die L333. In diesem Fall ist der zweistreifige Ausbau der vorhandenen „Baubetriebshofzufahrt“ vorgesehen.

Bereits im Zuge der 8. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 wurde den verkehrlichen Rahmenbedingungen Rechnung getragen. Die Grundzüge der geänderten Verkehrsführung sind Inhalt der o.g. Rahmenplanung 'Beseitigung des plangleichen Bahnübergangs der L125 Bröltalstraße in Hennef-Ost' (Beschluss im Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung am 18.06.2003).

Mit Rücknahme des plangleichen Bahnüberganges durch die Schaffung einer Unterführung der L125 unter der Bahn sollen die Einschränkungen der verkehrlichen Verbindung über die Bahnstrecke aufgehoben und eine verbesserte verkehrliche Ausgangssituation geschaffen werden. Schließlich wurde die Einrichtung eines Kreisverkehrs im Bereich Knoten Bröltalstraße/ Emil-Langen-Str./ An der Brölbahn und die Ertüchtigung der lichtsignalgesteuerten Kreuzung Bröltalstraße/ Autobahnabfahrt als leistungsfähigste und flächensparenste Lösung betrachtet.

Nach Optimierung der Lage und Geometrie im Rahmen der Planung soll am Knotenpunkt Bröltalstraße/ An der Brölbahn/ Emil-Langen-Straße/ L 125 ein 4-armiger 'kleiner Kreisverkehr' eine leistungsfähige Lösung darstellen und durch das Angebot einer zügigen Umfahrung bei geschlossener Schranke am BÜ Frankfurter Straße eine Reduzierung der dortigen Rückstauerscheinungen ermöglichen.

Der Kreisverkehr ist mit einer 3-armigen Kreisverkehrsgeometrie (L125/ L333/ Emil-Langen-Str.) bereits gebaut worden. Die direkte Anbindung der südwestlichen L125 n und geschlossenem Bahnübergang Bröltalstraße ist jedoch noch nicht ausgeführt. Die derzeitige Anbindung der L125 Bröltalstraße erfolgt über den geöffneten Bahnübergang, die Zufahrt (Anbindung Vorhaben Lebensmitteldiscounter) liegt nordöstlich der Oberen Siegstraße etwa 100 m westlich des Kreisverkehrplatzes.

Im Zuge der geplanten Schließung des südwestlich gelegenen Bahnübergangs Bröltalstraße (L125) wurden bereits im Juni 2010 im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung L125 (Bröltalstraße) BÜ Beseitigung Hennef Ost – Fortschreibung der Prognosebelastungen auf das Jahr 2025“ von der IGEPA Verkehrstechnik GmbH umfangreiche Verkehrserhebungen in diesem Bereich durchgeführt. Die detaillierte Ermittlung der Verkehrserzeugung ist in den Anlagen zur Verkehrsuntersuchung „Neubau eines Aldi-Marktes, Obere Siegstraße“ dargestellt. Die Abschätzung der Verkehrserzeugung erfolgt nach den Ansätzen von Dr. Ing. Bosserhoff. Aufgrund des in unmittelbarer Nähe zum Vorhabenstandort, im südöstlich gelegenen Gewerbegebiet, befindlichen direkten Wettbewerbers der Fa. Aldi sind entsprechende Kompensationseffekte zu erwarten. Diese werden gutachtlich mit 30% angesetzt.

Für das geplante Vorhaben ergeben sich so insgesamt 106 Pkw-Fahrten Quellverkehre und 106 Pkw-Fahrten Zielverkehre (einschließlich der Mitnahmeverkehre).

In der o.g. Verkehrsuntersuchung aus 2010 wurden die folgenden Prognosefälle untersucht:

Prognosefall 1: zukünftiges Straßennetz mit geschlossenem BÜ Bröltalstr. und Anbindung der südwestlichen L125n an den Kreisverkehr.

Prognosefall 2: Straßennetz Prognosefall 1 mit zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch die bestehenden Behinderungen am 500m entfernten, westlich an der L333 gelegenen BÜ Frankfurter Straße.

Für die weiteren Untersuchungen wird der Prognosefall 2 maßgeblich betrachtet, da sich in diesem Fall die stärkste Verkehrsbelastung ergibt.

So werden im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung (Neubau eines Aldi-Marktes, Obere Siegstraße, Verkehrsuntersuchung, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Februar 2011) die

folgenden Belastungsfälle für den Kreisverkehr L125/ L333 / Emil-Langen-Str., den Knotenpunkt L333/ Obere Siegstraße und L125/ Anbindung GE Tankstelle/Fressnapf (nur Anbindungsvariante 1) leistungstechnisch untersucht und bewertet:

- Analysefall 2010 (beinhaltet die im Mai 2010 erhobenen Verkehrsbelastungen vorhandene, 3-armige Kreisverkehrsgeometrie)
- Analyse-Planfall 2010 (beinhaltet den Analysefall 2010 überlagert mit den ermittelten Zusatzverkehren, den angesetzten Verkehrsverteilungen und dem beschriebenen Kompensationseffekt; vorhandene, 3-armige Kreisverkehrsgeometrie)
- Prognosefall 2 2025 (Prognosebelastungen 2010 im zukünftigen Straßennetz mit geschlossenem BÜ Bröltalstr. und Anbindung der südwestlichen L 125 an den Kreisverkehr unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch die bestehenden Behinderungen am 500m entfernten, westlich an der L 333 gelegenen BÜ Frankfurter Str.; zukünftige, 4-armige Kreisverkehrsgeometrie)
- Prognose-Planfall 2 2025 (Prognosefall 2 überlagert mit den ermittelten Zusatzverkehren, den angesetzten Verkehrsverteilungen und dem beschriebenen Kompensationseffekt; zukünftige, 4-armige Kreisverkehrsgeometrie)

Leistungstechnische Bewertung

Im Folgenden wird die Leistungstechnische Bewertung auf Grundlage der für das Vorhaben geplanten Anbindungsvariante 2 aufgeführt. Die Ergebnisse für die Anbindungsvariante 1 sind in den Anlagen zur Verkehrsuntersuchung „Neubau eines Aldi-Marktes, Obere Siegstraße“ dargestellt.

Kreisverkehr L125/ L333 / Emil-Langen-Str.

Der Kreisverkehr kann die Verkehrsbelastungen aller Belastungsfälle leistungsfähig abwickeln. Die Veränderungen der Verkehrsablaufqualität, durch Zunahme der Gesamtwarezeiten am Knotenpunkt aufgrund der Zusatzverkehre aus dem Bauvorhaben Aldi sind sowohl im Analyse-Planfall 2010 wie auch im Prognose-Planfall 2 2025 nur sehr gering.

Knotenpunkt L333/ Obere Siegstraße

Die ausschließliche Anbindung des Plangebietes über die Obere Siegstraße an die L333 ist sowohl im Analyse-Planfall 2010 als auch im Prognose-Planfall 2 2025 leistungsfähig abwickelbar.

Ergänzung der Leistungstechnischen Bewertung Prognose – Planfall 0 2025

Ergänzend zu der Verkehrsuntersuchung aus Februar 2011 wurde im Mai 2011 ein weiterer Prognosefall untersucht:

Prognose–Planfall 0 2025: heutiges Straßennetz – mit geöffnetem Bahnübergang Bröltalstraße – und Überlagerung mit den Zusatzverkehre aus dem Bauvorhaben Aldi.

Dieser Fall wurde untersucht, weil für eine voraussichtlich mehrjährige Übergangszeit das von dem Vorhaben erzeugte Verkehrsaufkommen in dem heutigen Straßennetz mit geöffnetem Bahnübergang Bröltalstraße abgewickelt werden muss. In diesem Fall wird jedoch nur die Anbindungsvariante 2 (ausschließlich über die Obere Siegstraße) betrachtet und die Leistungstechnischen Auswirkungen auf den Kreisverkehr L125/ L333 / Emil-Langen-Str. sowie die Einmündung L333/ Obere Siegstraße bewertet.

Kreisverkehr L125/ L333 / Emil-Langen-Str.

Der Kreisverkehr kann die Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 0 2025 leistungsfähig abwickeln.

Knotenpunkt L333/ Obere Siegstraße

Die Anbindung des Plangebietes über die Obere Siegstraße an die L333 ist im Prognose-

Planfall 0 2025 leistungsfähig abwickelbar.

Stellungnahmen Einmündung L333/ Obere Siegstraße

Auf Grund der Stellungnahmen des Landesbetriebes Straßenbau NRW (LBS) und des Rhein-Sieg-Kreises im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung gem. § 4 (1) BauGB wurde zur Verkehrssituation am Knotenpunkt L333/ Obere Siegstraße im November 2011 eine Stellungnahme (Neubau eines Aldi-Marktes, Obere Siegstraße, Verkehrsgutachterliche Stellungnahme zur Verkehrssituation an der Einmündung L333/ Obere Siegstraße IGEP Verkehrstechnik GmbH, November 2011) verfasst, in der die Vorschläge für Verkehrssicherheitsmaßnahmen überprüft und bewertet werden. Aufgrund der vorhandenen Gutachten erfordert die derzeitige Knotengeometrie aus gutachterlicher Sicht weder aus leistungstechnischer Sicht noch aus Gründen der Verkehrssicherheit eine zwingende Anpassung. Die Ergebnisse der Stellungnahme sind hier kurz aufgeführt:

- Eventuell auftretende Schleichverkehre und Umfahrung der Einmündung über die Obere Siegstraße sind aufgrund der geringen Verkehrsmengen als unkritisch zu betrachten. Aufgrund der zu erwartenden Beeinträchtigungen der benachbarten Knotenpunkte ist eine signaltechnische Steuerung der Einmündung L333/ Obere Siegstraße nicht zu empfehlen.

- Eine Umgestaltung der Knotengeometrie als Kreisverkehrsplatz ist nur bedingt zu empfehlen, da in den Spitzenstunden eine gegenseitige Beeinträchtigung der beiden Kreisverkehrsplätze erfolgen wird. Zudem ist für den Fall der Schrankenschließung eine überbreite Ringfahrbahn erforderlich, welche zu Einbußen in der Verkehrssicherheit führen wird.

- Ein Rechtseinbiegegebot aus der Oberen Siegstraße gestaltet sich als wenig praktikabel, da westlich der Einmündung keine annehmbare Wendemöglichkeit für die in Richtung Osten orientierten Verkehre besteht. Eine solche Verkehrserzeugung ist aus verkehrsgutachterlicher Sicht nur bedingt empfehlenswert, da davon auszugehen ist, dass die erhofften Sicherheitseffekte ausbleiben.

- Eine Abführung der Verkehre über das angrenzende Tankstellenareal ist bereits in der Verkehrsuntersuchung von Februar 2011 entsprechend bewertet worden. Sie ist aus leistungstechnischer Sicht problemlos möglich, scheidet aber auf Grund privatvertraglicher Vereinbarungen aus.

- Eine zusätzliche Querungshilfe westlich der Oberen Siegstraße ist aus verkehrsgutachterlicher Sicht nicht zwingend erforderlich, da in unmittelbarer Nähe bereits die Möglichkeit einer bevorrechtigten Querung für die Fußgänger besteht und keine nennenswerten Zeit- oder Wegeersparnisse zu erwarten sind.

Eine weitere „Stellungnahme zu den Einwendungen des Landesbetriebes Strassen NRW vom 07.12.11“ der IGEP Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, 13.12.2011 wurde aufgrund der Mail des LBS an die Stadt Hennef vom 07.12.2011 verfasst und dem LBS vorgelegt. In dieser Stellungnahme von IGEP vom 07.12.2011 wurde detailliert auf die Fragen und Einwendungen des LBS bezüglich der Ansätze zur Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung und des Leistungsfähigkeitsnachweises eingegangen wird. Da eine Zusammenfassung aufgrund der komplexen Materie als zu schwierig erscheint, geht diese Stellungnahme inhaltlich vollständig in die Abwägung ein (als Anlage zur Vorlage abgedruckt).

Abstimmungstermin mit dem LBS am 19.12.2011

Im Anschluss fand ein Abstimmungstermin am 19.12.2011 zwischen der Stadt Hennef, dem Landesbetrieb Straßenbau und den Verkehrsgutachtern der IGEP GmbH und der BBW

Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen, statt. Das Büro BBW (Brilon, Bondzio und Weiser) ist im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Ladestraße in Hennef (Sieg) beauftragt, die verkehrlichen Auswirkungen des Investitionsvorhabens in der Ladestraße Hennef (Geschäfts- und Dienstleistungszentrum einschl. Parkhaus) auf die Leistungsfähigkeit und Kapazität der benachbarten Knotenpunkte zu untersuchen. Die Ladestraße schließt über zwei Knotenpunkte unmittelbar westlich des Bahnüberganges Bröltalstraße an die Frankfurter Straße (L 333) an, so dass das Vorhaben Ladestraße mit dem Vorhaben an der Oberen Siegstraße in einem räumlichen Zusammenhang steht. In dem Abstimmungstermin wurde eine weitere Möglichkeit zur Anbindung des Vorhabens an der Oberen Siegstraße entwickelt:

- Von der Möglichkeit des Linksabbiegens für die stadtauswärts Fahrenden von der L 333 auf die Obere Siegstraße wird abgesehen, dies ist dann nur noch über die Wendung im anschließenden Kreisverkehrsplatz und Rechtsabbiegen in die Obere Siegstraße möglich.
- Das Rechtsabbiegen aus der Oberen Siegstraße auf die L333 wird als unproblematisch erachtet.
- Ein Linksabbiegen von der Oberen Siegstraße auf die L 333 soll künftig über eine weitere bauliche Maßnahme (z.B. Fahrbahnteiler, wird im weiteren Verfahren noch geprüft) ermöglicht werden. Durch diese bauliche Maßnahme soll dann auch das Linksabbiegen der stadtauswärts Fahrenden in die Obere Siegstraße verhindert werden.

Für diese mögliche Verkehrsführung sollte dem LBS der Leistungsfähigkeitsnachweis nachgereicht werden.

Neben den Aussagen zur Leistungsfähigkeit der Knoten ist für den Landesbetrieb wichtig, dass auch die Verkehrssicherheit gegeben bleibt. Lange Wartezeiten an Knotenpunkten erzeugen meist auch risikobereiteres Fahrverhalten und wirken sich somit auch auf die Verkehrssicherheit aus.

Die baulichen Maßnahmen an der Frankfurter Straße im Zusammenhang mit der Bebauung in der Ladestraße und an der Bröltalstraße für die Ansiedlung von Aldi müssen einem Sicherheitsaudit unterzogen werden. Die Berichte sind dem Landesbetrieb vorzulegen.

Des Weiteren sind für beide Maßnahmen Verwaltungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau abzuschließen.

Bezüglich der Einzelhandelsansiedlung westlich des Bahnüberganges Bröltalstraße im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplanes 01.3 Ladestraße wurde in dem Abstimmungstermin zwischen LBS und Stadt Hennef am 19.12.2011 vereinbart, dass die Stadt eine zusammenhängende Betrachtung der Auswirkungen beider Maßnahmen auf die Verkehrsverhältnisse veranlasst und im Rahmen beider Bauleitplanverfahren dem LBS vorlegt.

Im Nachgang zu dem Abstimmungstermin am 19.12.2011 wurde von der IGEPa im „Anhang 2 zur Verkehrsuntersuchung aus Februar 2011“; Januar 2012 wie vom LBS gefordert der Leistungsfähigkeitsnachweis für den Kreisverkehrsplatz L 125 / L 333 (Knoten /Obere Siegstr.) für den Planfall mit dem unterbundenen Linksabbiegen von der L 333 in die Obere Siegstraße vorgelegt.

Von der Brilon Bondzio Weiser GmbH wurde am 05.03.2012 eine „Zusammenfassende Stellungnahme“ zu der Verkehrsuntersuchung zur geplanten städtebaulichen Entwicklung in der Ladestraße und zur Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Aldi-Marktes an der Oberen Siegstraße vorgelegt.

Der Forderung der Straßenbauverwaltung nach einem Verkehrlichen Gutachten (Prognosehorizont 2025), welches die verschiedenen Vorhaben in einem berücksichtigt, wird nicht entsprochen, da beide Planungen Gegenstand jeweils eigener Bauleitplanverfahren mit

zugehörigen Planungen und (u.a.) Verkehrsgutachten sind und in beiden Bauleitplanverfahren jeweils die verkehrliche Funktionsfähigkeit der vorhandenen Nutzungen zusammen mit den neu geplanten Nutzungen und den Maßnahmen im Umfeld der Plangebiete wie oben beschrieben nachgewiesen wird (siehe hierzu ausführlich: Zusammenfassende Stellungnahme der BBE, Bochum, 05.03.2012). Beide Verkehrsuntersuchungen wurden ergänzt um Aussagen zur Berücksichtigung des jeweils anderen Vorhabens. Die Verkehrsuntersuchung zu „Neubau eines Aldi-Marktes Obere Siegstraße“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, Februar 2011 wurde geändert im Februar 2012 und dabei ergänzt um Ziffer 2., Seite 3/12:

„In der Prognose 2025 (ohne Aldi) ist eine allgemeine Verkehrszunahme von ca. 7 % für PKW und ca. 27 % für LKW enthalten, in der auch Einzelhandelsvorhaben (wie z.B. Ladestraße) im Umfeld berücksichtigt sind. Diese o.a. Verkehrszunahmen wurden bereits in der seinerzeitigen „Verkehrsuntersuchung L 125 Bröltalstraße, BÜ Beseitigung Hennef Ost“ (Sept.2010; AG: Landesbetrieb Straßen NRW Rhein-Berg) abgestimmt.“

Beide Gutachter bescheinigen ausdrücklich, dass die Veränderungen der Verkehrsnachfrage, die durch das jeweils andere Bauvorhaben ausgelöst werden, im Rahmen der Prognose-/ bzw. der Sicherheitszuschläge liegen, die in den zur Überprüfung der Verkehrsablaufes herangezogenen Belastungsfälle bereits enthalten sind. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse der einzelnen Gutachten auch dann Gültigkeit haben, wenn nicht nur das darin untersuchte Bauvorhaben, sondern auch das jeweils andere Bauvorhaben realisiert wird.

Mikroskopische Simulation

Schließlich ließ die Stadt Hennef durch die Brilon Bondzio Weiser GmbH eine „Verkehrstechnische Überprüfung der Anbindung eines Aldi-Marktes an die Obere Siegstraße in Hennef“ in Form einer mikroskopischen Simulation des Verkehrsablaufes durchführen. Die am 07.03.2012 vorgelegte in Form von Videosequenzen vorgelegte Simulation beinhaltet die Planfälle:

- Planfall 1a (V1a): heutige Verkehrsführung mit BÜ L 125 und Linksabbiegen in die Obere Siegstraße
- Planfall 1b (V1b): heutige Verkehrsführung mit BÜ L 125 ohne Linksabbiegen in die Obere Siegstraße
- Planfall 1a (V1a): zukünftige Verkehrsführung mit Bahnunterführung L 125 und Linksabbiegen in die Obere Siegstraße
- Planfall 1a (V1a): zukünftige Verkehrsführung mit Bahnunterführung L 125 ohne Linksabbiegen in die Obere Siegstraße

Die Simulation erfolgte auf Grundlage der Verkehrsnachfragedaten des Büros IGEPA. Die Ergebnisse werden von BBW wie folgt zusammengefasst:

- Die verkehrstechnische Funktionsfähigkeit der Anbindung des Aldi-Marktes an die Obere Siegstraße ist sowohl bei der heutigen als auch bei der zukünftigen Verkehrsführung der L 125 gewährleistet.
- Die zukünftige Verkehrsnachfrage im Prognosefall 2025 kann an der vorfahrtsregeltem Einmündung abgewickelt werden.
- In der Zufahrt Obere Siegstraße wird größtenteils eine Qualität des Verkehrsablaufes erreicht, die der Stufe D („Ausreichend“) entspricht. Zeitweise können jedoch auch deutlich höhere Zeitverluste auftreten.
- Insgesamt wird empfohlen, das Linksabbiegen von der Bröltalstraße in die Obere Siegstraße sowohl heute als auch zukünftig zuzulassen.

Fazit

Die vorgelegten Verkehrsgutachten einschließlich der mikroskopischen Simulation zeigen, dass der Knotenpunkt Obere Siegstraße / Bröltalstraße leistungsfähig abwickelbar ist. Das Plangebiet kann damit verkehrlich erschlossen werden. Im Rahmen der Verkehrsgutachten zum Bauleitplanverfahren wurden dabei verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsführung aufgezeigt. Der beschriebene Einmündungsbereich Obere Siegstraße / Bröltalstraße befindet sich jedoch außerhalb des Geltungsbereiches der 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26, eventuelle Maßnahmen zur Verkehrsführung sind zudem planungsrechtlich nicht festsetzbar. Die Gestaltung der öffentlichen Verkehrsfläche im Einzelnen ist Gegenstand der der Bauleitplanung nachfolgenden Straßenentwurfs- und Ausführungsplanung. Die Durchführung konkret geplanter baulicher Maßnahmen wird über eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Hennef und dem Landesbetrieb Strassen NRW geregelt wird.

Die weiter geforderten Unterlagen (Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung, Sicherheitsaudit, Markierungs- und Beschilderungsplan) wurden bzw. werden von der Stadt Hennef erstellt und dem LBS vorgelegt. Die Inhalte sind jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern nachfolgender Planungen (v.a. Straßenentwurfs- und Ausführungsplanung).

zu T3, Wahnbachtalsperrenverband

mit Schreiben vom 20.10.2011

Stellungnahme:

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken.

Der Planbereich liegt außerhalb des Wasserschutzgebietes zur Trinkwassergewinnung im Hennefer Siegbogen. Versorgungsleitungen sind ebenfalls nicht vorhanden. Im vorliegenden Kartenausschnitt ist eine Grundwassermessstelle auf dem Gelände des geplanten Lebensmitteldiscounters erkennbar. Die Messstelle Pd008 befindet sich im Eigentum der Stadt Hennef, wird jedoch vom Wahnbachtalsperrenverband im Rahmen des Grundwassermonitorings überwacht. Die Messstelle liegt außerhalb des geplanten überbauten Bereiches, so dass ein Erhalt der Messstelle möglich ist. Ggf. ist die Messstelle in eine Unterflurmessstelle umzubauen, was mit vertretbarem finanziellem Aufwand für die zukünftigen Bauherrn möglich sein sollte. Während der Baumaßnahmen ist die Messstelle entsprechend vor Beschädigungen oder Zerstörung zu schützen.

Abwägung:

Der Anregung wird Rechnung getragen und die Grundwassermessstelle wird als Hinweis in den Bebauungsplan textlich und zeichnerisch übernommen. Im Rahmen der nachfolgenden Planungen und Baumaßnahmen wird dann zu prüfen sein, inwieweit diese Messstelle erhalten werden kann oder eine Ersatzanlage errichtet werden kann.

Textlich wird folgender Hinweis aufgenommen:

Grundwassermessstellen des Wahnbachtalsperrenverbandes

Im Plangebiet befindet sich eine Grundwassermessstelle des Wahnbachtalsperrenverbandes, die in der Planzeichnung eingetragen ist. Diese ist möglichst zu erhalten. Falls ein Erhalt nicht möglich ist, ist eine Ersatzanlage zu errichten. Während der Baumaßnahmen ist die Messstelle entsprechend vor Beschädigungen oder Zerstörung zu

schützen.

Die Planzeichnung wird um die entsprechende Messstelle ergänzt.

zu T4, Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst
mit Schreiben vom 25.10.2011

Stellungnahme:

Es liegt ein diffuser Kampfmittelverdacht vor (in der beigelegten Karte nicht dargestellt). Es wird eine geophysikalische Untersuchung der zu überbauenden Fläche empfohlen. Sofern es nach 1945 Aufschüttungen gegeben hat, sind diese bis auf das Geländeniveau von 1945 abzuschleppen. Diese bauseitig durchzuführende Arbeit vorbereitender Art sollte zweckmäßigerweise zu Baubeginn durchgeführt werden. Zur genauen Festlegung des abzuschleppenden Bereichs und der weiteren Vorgehensweise wird um Terminabsprache für einen Ortstermin gebeten. Vorab werden zwingend Betretungserlaubnisse der betroffenen Grundstücke und eine Erklärung inkl. Pläne über vorhandene Versorgungsleitungen benötigt. Sofern keine Leitungen vorhanden sind, ist dieses schriftlich zu bestätigen. Bei zusätzlichen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen (s. beigelegtes Merkblatt).

Abwägung:

Der Anregung wird Rechnung getragen und eine geophysikalische Untersuchung der zu überbauenden Fläche zu Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt. Hierzu werden frühzeitig die Beteiligung und die Begehung durch den Kampfmittelräumdienst vorbereitet. Zusätzlich wird der folgende Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen:

Kampfmittelbeseitigung

Für den Planbereich besteht ein diffuser Kampfmittelverdacht. Vor dem Baubeginn und dem Beginn von erdeingreifenden Maßnahmen wird daher eine geophysikalische Untersuchung empfohlen in enger Abstimmung mit dem zuständigen Kampfmittelräumdienst. Bei zusätzlichen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen (s. Merkblatt für das Einbringen von „Sondierbohrungen“ im Regierungsbezirk Köln).

zu T5, Rhenag

mit Schreiben vom 06.10.2011

Stellungnahme:

Es bestehen keine Bedenken. Vorhandene Gas- und Wasserleitungen sind in ihrem Bestand zu sichern. Ein Gas- und Wasserübersichtsplan ist beigelegt.

Abwägung:

Die Leitungen liegen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, so dass keine weitere planungsrechtliche Sicherung erforderlich ist. Die naturgemäß innerhalb privater Flächen verlaufenden Anschlussleitungen erfordern ebenfalls keine planungsrechtliche Sicherung.

zu T6, RSAG

mit Schreiben vom 24.10.2011

Stellungnahme:

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken.

Es wird um Beachtung folgender Hinweise gebeten:

1. Die Erschließung mit Straßen, Wohnwegen, Wendekreisen und Wendehämmern ist so anzulegen, dass die Fahrbahnbreite eine reibungslose Müll- und Sperrgutabfuhr – auch mit Dreiachser-Großraumwagen – gewährleistet.
2. Straßeneinmündungen sind mit Eckausrundung vorzusehen und auszuführen, Stichstraßen sind mit Wendeanlagen (Wendekreis oder -hammer) zu planen und zu errichten. Insbesondere Wendekreise bedürfen dabei eines Radius von 9,00 m.
3. Es können die Wendehämmer für Dreiachser-Müllgroßraumfahrzeuge aus der beigefügten Auswahl benutzt werden.
4. Sollte den Vorschriften der UVV (Unfallverhütungsvorschrift) der Entsorgungsfahrzeuge nicht entsprochen werden, so kann eine Abfallentsorgung an dem Grundstück nicht erfolgen. In der Planung müsste ein Stellplatz für Abfallbehälter im Straßeneinmündungsbereich berücksichtigt werden.
5. Weiterhin gilt, dass Abfall nur dann abgeholt werden darf, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Ausgenommen ist ein kurzes Zurückstoßen, wenn es für den Ladegang erforderlich ist.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

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

zu T7, Bezirksregierung Köln, Dez. 33

mit Schreiben vom 18.10.2011

Stellungnahme:

Aus Sicht der vom Dezernat 33 wahrzunehmenden öffentlichen Belange der allgemeinen Landeskultur und der Landentwicklung sind keine Bedenken vorzubringen. Planungen bzw. Maßnahmen des Dezernates 33 sind nicht vorgesehen.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

zu T8, Bezirksregierung Köln, Dez.54

mit Schreiben vom 09.01.2012

Stellungnahme:

Die maßgebliche Regelung zum Umgang mit Bauleitplänen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist § 78 des Wasserhaushaltsgesetzes der aktuellen Fassung, ergänzt durch darüber hinausgehende landesrechtliche Regelungen in § 113 Landeswassergesetz NRW.

Da im Falle des o.g. Bauleitplanverfahrens kein „neues Baugebiet“ ausgewiesen wird, sondern es sich lediglich um Änderungen handelt, ist lediglich das konkrete Einzelvorhaben im Ausnahmegenehmigungsregime des § 78 WHG durch den künftigen Bauherrn im Blick auf die Verbote nach den Ziffern 2 bis 7 gem. § 78 Abs. 1 WHG abzuarbeiten. Zuständige Behörde für derartige Verfahren an der Sieg als Gewässer 1. Ordnung ist die Bezirksregierung Köln als Obere Wasserbehörde (Dezernat 54).

In dem Festsetzungstext des Bebauungsplanes sollte folgender Text (kursiv) aufgenommen werden:

Innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes, das auf ei 100-jährliches Hochwasserereignis bemessen ist, sind

- *Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO, bauliche Anlagen, die nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind, u.a. die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers bei Überschwemmungen,*
- *das Aufbringen und Ablagern von Wasser gefährdenden Stoffen auf dem Boden, es sei denn, die Stoffe dürfen im Rahmen einer ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden,*
- *die nicht nur kurzfristige Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können,*
- *das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche, das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Absatz 1, Satz 1, Nummer 6 WHG und § 75 Absatz 2 WHG entgegenstehen,*

nur mit Ausnahmegenehmigung nach § 78 WHG der zuständigen Behörde (Dezernat 54 der Bezirksregierung Köln) zulässig.

Die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes kann ausnahmsweise nur genehmigt werden, wenn im Einzelfall das Vorhaben

- 1. die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,*
- 2. den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,*
- 3. den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und*
- 4. Hochwasser angepasst ausgeführt wird.*

Die weiteren der o.g. Tatbestände können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn

- 1. Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegen stehen, der Hochwasserfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und*
- 2. eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind*

oder nachteilige Auswirkungen ausgeglichen werden können.

Im Sinne des Vermeidungsprinzips und des vorbeugenden Hochwasserschutzes sollten die Baugrenzen für den künftigen Discounter außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes festgelegt werden, nach Möglichkeit trotz der „Anbauverbotszone der BAB 560“. Die gegenwärtige Bebauung mit dem Bauhof liegt außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes, wonach dies als möglich erscheint (siehe anliegende Kartendarstellung) mit Angaben der Wasserspiegellage des 100-jährlichen Bemessungshochwassers).

Mit entsprechendem Verlauf der Baugrenzen außerhalb wäre gleichsam die „hochwasserangepasste Bauweise“ sichergestellt. KFZ-Parkflächen im Überschwemmungsgebiet sind gegenüber einer baulichen Anlage eine eher mögliche Flächennutzung, da diese hier im Falle eines Lebensmitteldiscounters ja nicht dauerhaft, sondern nur temporär und kurzzeitig im Bedarfsfall genutzt werden.

Die Anpflanzungen zum Eingriffsausgleich sind ebenfalls innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes vorgesehen und bedürfen formell der Ausnahmegenehmigung nach § 78 WHG.

Der Vorhabenträger hat in dem bei der Bezirksregierung Köln zu führenden Verfahren nach § 78 WHG auf alle betroffenen Verbotstatbestände nach § 78 Abs 1 WHG einzugehen. Eine Liste der dazu erforderlichen Antragsunterlagen sowie das Formblatt zur Hochwasser angepassten Bauweise liegen diesem Schreiben an.

Abwägung:

Eine Abstimmung zur Ausführung geeigneter Maßnahmen hinsichtlich der Sicherstellung des Retentionsvolumens und zur Berechnung des Retentionsausgleiches mit der Bezirksregierung Köln - Dezernat 54 Gewässerentwicklung, Hochwasserschutz - hat stattgefunden.

Die Textlichen Festsetzungen werden unter Punkt 4.1 entsprechend ergänzt.

Es wurde geprüft, ob die Ausnahmevoraussetzungen des § 78 Abs. 3 WHG für die die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage in Überschwemmungsgebieten vorliegen:

die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird.

Der Begriff Hochwasserrückhaltung beschreibt die prinzipielle Eigenschaft innerhalb eines Überschwemmungsgebietes für das eventuell auftretende Hochwasser Raum zur Ausbreitung zu bieten, so dass der Hochwasserabfluss verlangsamt wird und durch Abflachen des Hochwasserscheitels eine Entspannung der Hochwassersituation bewirkt. Dies darf durch die Errichtung und Erweiterung baulicher Anlagen nicht beeinträchtigt werden. In diesem Fall wird durch die Lage der überbaubaren Flächen am Rande des Überschwemmungsgebietes die Funktion als Rückhalteraum beeinträchtigt. Um den Retentionsausgleich für das hier geplante Vorhaben näher bestimmen zu können sind in Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln Berechnungen durchgeführt worden. Demnach ist eine Bebauung hier ausnahmsweise zulässig, wenn durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass das Retentionsvolumen nicht verkleinert und ein umfang-, funktions- und zeitgleicher Ausgleich des verlorenen Retentionsraumes für die Rückhaltung von Hochwasser geschaffen wird. Dieser Ausnahme muss von der zuständigen Wasserbehörde zugestimmt werden. Unter Punkt 4.1 „Baugrenzen“ und Punkt 5 „Nebenanlagen“ im Textteil des Bebauungsplan wird hierzu folgendes aufgeführt:

Punkt 4.1 „Baugrenzen“

Innerhalb des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes ist eine Bebauung ausnahmsweise zulässig, wenn durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass das Retentionsvolumen nicht verkleinert wird. Der Ausnahme muss von der zuständigen

Wasserbehörde zugestimmt werden (nach § 31 b Abs. 4 Sätze 1 und 2 WHG sowie § 113 LWG NRW).

Punkt 5 „Nebenanlagen“

Innerhalb des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes sind Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO sowie bauliche Anlagen, die nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind, ausnahmsweise zulässig, wenn durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass das Retentionsvolumen nicht verkleinert wird. Der Ausnahme muss von der zuständigen Wasserbehörde zugestimmt werden (nach § 31 b Abs. 4 Sätze 1 und 2 WHG sowie § 113 LWG NRW).

der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert wird,

Der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser werden nicht nachteilig beeinflusst, da sich das in dieser Änderung behandelte Plangebiet nur am Rande des Überschwemmungsgebietes befindet. Die Errichtung baulicher Anlagen in diesem Bereich haben keine negativen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss. Aufgrund der Errichtung baulicher Anlagen geht Retentionsraum verloren, für den Ersatz geschaffen wird. Dies ist auch durch die Festsetzungen im Textteil des Bebauungsplanes gesichert. Negative Auswirkungen auf die Höhe des Wasserstandes sind durch die Erhaltung des Retentionsraumes über geeignete Maßnahmen nicht zu erwarten.

den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt

Durch die geplante Bebauung wird der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt, da der Rückhalteraum durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen wird. Zudem wird kein Eingriff in Deichanlagen oder Abflussräume vorbereitet, da das Plangebiet nur den Randbereich des festgesetzten Überschwemmungsgebietes tangiert. Der Schutz vor hochwasserbedingten Beeinträchtigungen wird im Vergleich zu dem bisherigen Schutz insgesamt also nicht vermindert.

Hochwasser angepasst ausgeführt wird

Durch die vorgesehene Anhebung des Geländes innerhalb der festgesetzten Baugrenze kann sichergestellt werden, dass bei einem Hochwasser keine baulichen Schäden auftreten. Der Bebauungsplan setzt hier gemäß den textlichen Festsetzungen unter Punkt 3 „Höhenlage und Höhe der Gebäude“ die Oberkante des Erdgeschossfußbodens (OKF) der geplanten Bebauung auf einer Höhe von mindestens 70,00 m ü. NHN fest. Mit diesen eindeutig definierten Höhenbezügen kann sichergestellt werden, dass der Erdgeschossbereich der neu entstehenden Bebauung auch bei einem BHW 100-Ereignis nicht überflutet werden, da sie über dem höchsten bekannten Wasserspiegelniveau eines BHW 100-Ereignisses (68,63 m NN) liegen. Die geplante Bebauung wird entsprechend an der nördlichen Gebäudeseite aufgeständert, so dass die entstehenden Hohlräume durch entsprechende Maßnahmen das notwendige Retentionsvolumen sicherstellen. Diesen Maßnahmen zur hochwasserangepassten Ausführung muss von der zuständigen Wasserbehörde zugestimmt werden.

Bei Umsetzung der textlichen Festsetzungen und Maßnahmen zum Retentionsausgleich und Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Belange kann eine unmittelbare Gefährdung für Leben, Gesundheit der arbeitenden Bevölkerung und bedeutende Sachwerte für die im Plangebiet geplante Bebauung ausgeschlossen werden.

Das Plangebiet ist bereits bebaut und weitgehend versiegelt, durch die geplante Änderung der Bebauung und Anordnung der Baukörper ergeben sich keine maßgeblichen Barrieren für den Hochwasserabfluss, da das Überschwemmungsgebiet nur am Rande tangiert wird. Ein eventuell auftretendes Hochwasser kann problemlos wieder abfließen. Die Hochwasserrückhaltung und der bestehende Hochwasserschutz werden mit der Planung also nicht beeinträchtigt. Zudem wird eine hochwasserangepasste Ausführung im Bebauungsplan durch Festsetzung der Oberkante des Erdgeschossfußbodens sichergestellt.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Ausführungen und Maßnahmen sind die Voraussetzungen gemäß § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG für die ausnahmsweise Zulässigkeit eines Vorhabens gegeben. Die Planung ist somit mit den rechtlichen Vorgaben und Zielen zum Hochwasserschutz vereinbar.

Vermeidungsprinzip nach § 77 WHG Rückhalteflächen (Erhaltungs- und Rückgewinnungsgebot)

Im Sinne des Vermeidungsprinzips ist zunächst primär anzustreben, dass erst gar keine Flächen im Überschwemmungsgebiet bzw. kein Retentionsraum zu beanspruchen sind, indem hier keine Baukörper entstehen. Erst wenn dies nicht gelingt und doch im Überschwemmungsgebiet gebaut werden muss, gibt es die Möglichkeit durch entsprechende bautechnische Konstruktionen und Ausführungen (wie z.B. aufgeständerte Bauweise) auch innerhalb eines Überschwemmungsgebietes zu bauen.

Generell ist das Plangebiet nach Einzelhandelskonzept (Entwurfssfassung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Hennef, Universität Bonn, Geographisches Institut, Juni 2011) außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches aber innerhalb des Ergänzungsstandortes Bröltalstraße/ Emil-Langen-Straße als eine der wenigen in Hennef noch verfügbaren Potenzialflächen für die Entwicklung von Einzelhandel vorgesehen. Dieser Ergänzungsstandort übernimmt mit Ansiedelung eines Lebensmitteldiscounters eine wichtige Versorgungsfunktionen für die umgebenden sowie die nördlich der Sieg gelegenen Stadtteile.

Die Lage der überbaubaren Fläche an der nördlichen Geltungsbereichsgrenze mit einer Überschneidung des dort beginnenden festgesetzten Überschwemmungsgebietes ist weiter begründet in dem geplanten Vorhaben einer Errichtung eines Lebensmitteldiscounters. Die Planung des Gebäudes insbesondere hinsichtlich der Größe resultiert aus vorgeschriebenen Standardmaßen, durch die erst ein ordnungsgemäßer Betrieb eines solchen Lebensmitteldiscounters gewährleistet wird. Neben der Gebäudegröße ist hier auch die Anordnung der Verkehrs- und Stellplatzflächen von Bedeutung. Die Anlieferung kann nur über LKWs erfolgen, welche das Plangebiet „vorwärts“, den Anlieferbereich auf dem Plangebiet jedoch „rückwärts“ anfahren. Hieraus ergeben sich zunächst Radian, die das Rangieren innerhalb des Plangebietes ermöglichen und so entsprechende Fahrgassenbreiten eingehalten werden müssen. Eine Verlagerung des Baufeldes entlang der süd-westlichen Plangebietsgrenze aufgrund der Rangierflächen der LKW und der topographischen Höhenunterschiede nicht möglich. Weitere Gründe liegen in der Stellplatzanzahl und Tiefe der Stellplatzflächen. Durch ein Verschieben des Baufeldes könnte die ordnungsgemäße Andienung nicht mehr sichergestellt werden. Zudem wäre dann auch die vorhandene Topographie, d.h. ein entsprechender Höhenunterschied von den LKWs zu überwinden. Schließlich ergeben sich auch aus den einzuhaltenden Abstandsflächen Zwangspunkte für die Lage des Baufeldes.

Im Zusammenspiel der o.g. Gründe resultiert die im Bebauungsplan festgesetzte Lage der Baugrenzen.

zu T10, LVR, Amt für Bodendenkmalpflege

mit Schreiben vom 25.01.2012

Stellungnahme:

Belange der Bodendenkmalpflege werden durch die o.a. Planung nicht unmittelbar betroffen. Es wird jedoch auf die Bestimmungen der §§ 15, 16 DSchG NW (Meldepflicht und Veränderungsverbot bei der Entdeckung von Bodendenkmälern) hingewiesen und gebeten, folgenden Hinweis in die Planungsunterlagen aufzunehmen: Bei Bodenbewegungen auftretende archäologische Funde oder Befunde sind der Stadt als Untere Denkmalbehörde oder dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, Gut Eichthal, 51491 Overath, Tel.: 02206/90300, Fax: 02206/ 903022 unverzüglich zu melden. Die Anzeigepflicht entsteht nicht erst dann, wenn eindeutig geklärt ist, dass es sich um Zeugnisse der Geschichte (archäologische Bodendenkmäler) handelt. Es genügt vielmehr, dass dem Laien erkennbar ist, dass es sich um ein Bodendenkmal handeln könnte. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und der vorhandene Hinweis in den Textlichen Festsetzungen entsprechend angepasst.

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

- 2. Dem vorgestellten Entwurf des Bebauungsplans Nr. 01.26 Hennef (Sieg) – Frankfurter Str./ Bröltalstr./ Kleine Umgehung, 11. Änderung wird zugestimmt.**
- 3. Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509), wird der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 01.26 Hennef (Sieg) – Frankfurter Str./ Bröltalstr./ Kleine Umgehung, 11. Änderung mit Text, Begründung und Umweltbericht sowie den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, werden gem. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren beteiligt und zur Stellungnahme zu Planentwurf und Begründung innerhalb eines Monats aufgefordert.**

Begründung

Verfahren

In der Sitzung des Ausschusses „Stadtgestaltung und Planung“ am 20.09.2011 wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschlossen. Die Bürgerbeteiligung fand in der Zeit vom 04.10.2011 bis zum 18.10.2011 statt. Hierzu gingen die Stellungnahmen B1 und B2 (inhaltsgleich auch für die 44. Änderung FNP und 10. Änderung des Bebauungsplanes 01.26 – Unterführung) ein.

Die Behördenbeteiligung wurde mit Schreiben vom 04.10.2011 durchgeführt. Hierzu gingen die Stellungnahmen T1 bis T9 ein.

Für B1 und B2, sowie für T1 bis T9 ist die Abwägung im Beschlussvorschlag formuliert, wobei der Landesbetrieb Straßenbau (T2) bis jetzt noch keine abschließende Stellungnahme abgegeben hat.

Die Abwägung zu T2 (Landesbetrieb Straßenbau) und auch teilweise T1 (RSK zum Thema Straßenverkehr) stellen daher den momentanen Stand der Abstimmung dar:

Der LBS wirft in seinem Schreiben vom 25.10.2011 u.a. Bedenken zur künftigen Verkehrssicherheit auf. Nach Zusendung der kompletten Untersuchungsunterlagen, wurden in einer Mail vom 07.12.2011 (s. Anlage T2) diese Bedenken aufrecht erhalten. Daraufhin wurde vom Gutachterbüro IGEPA eine Stellungnahme/ Erwiderung vom 13.12.2011 zu den Einwendungen verfasst (s. Anlage T2).

In einem Abstimmungstermin am 19.12.2011 beim LBS in Köln wurde die künftige Verkehrsführung im Bereich „Obere Siegstrasse“ mit und ohne Unterführung, sowie das Thema „Ladestraße“ behandelt (s. Entwurf der Niederschrift in der Anlage). Neben der Festlegung, wie künftig der Zu- und Abgangsverkehr an der „Oberen Siegstraße“ geführt werden soll, ist von der Stadt eine Gesamtbetrachtung der Verkehre „Obere Siegstraße“ und „Ladestraße“ zu erbringen, bevor der LBS eine endgültige und abschließende Stellungnahme abgibt und den Vermerk vom 19.12.2011 frei gibt.

Diese Gesamtbetrachtung (BBW 05.03.2012) wurde an Hand der Gutachten vom Büro BBW (Brilon Bondzio Weiser) zur Ladestraße und den zahlreichen Gutachten des Büros IGEPA erbracht und zwischenzeitlich dem LBS vorgelegt.

Ein durchgeführtes Sicherheitsaudit, das für das Bauleitplanverfahren nicht relevant ist, aber für einen möglichen Aus- oder Umbau der Landesstraße wurde ebenfalls erstellt. Zudem wurde von BBW in der 10. KW eine Mikrosimulation der Verkehrssituation gefertigt, die zusammen mit der Gesamtbetrachtung Bröltalstraße / Ladestraße in einem weiteren und möglichst abschließenden **Abstimmungstermin am 14.03.2012**, also einen Tag vor der regulären Einladung, beim LBS belegen soll, dass keine Beeinträchtigung, auch bei unterschiedlichen Anbindungsvarianten, durch das Vorhaben zu erwarten ist.

Aus Sicht der Gutachter ist sowohl ein Linksabbiegen (in Fahrtrichtung stadtauswärts) in die Obere Siegstraße, als auch ein sogenannter U-Turn (d.h. stadtauswärts über den Kreisel und dann wieder stadteinwärts und rechts ab) für den Verkehrsablauf verträglich.

Über den Termin wird in der Sitzung berichtet. Sollte jedoch kein Einvernehmen erzielt werden können, erfolgt eine Zusatzinfo im Nachtrag (22.03.2012).

Die erforderlichen baulichen Maßnahmen an der Landesstraße werden Gegenstand einer gemeinsamen Verwaltungsvereinbarung.

Letztlich wird weiterhin der Ausbau der Unterführung zeitnah einzufordern sein. Das wäre die verträglichste Lösung für alle Verkehrsteilnehmer.

Geltungsbereich

Das ca. 0,72 ha große Plangebiet befindet sich am nordöstlichen Stadtrand von Hennef und umfasst die Flurstücke 855, 854 und 853 aus Flur 2, Gemarkung Striefen.

Das Plangebiet wird begrenzt:

- im Norden: durch die Flurstücke 6 und 7, Flur 2, Gemarkung Striefen
- im Osten: durch die südlich der Autobahn A560 gelegene Autobahnab- bzw. Auffahrt Anschlussstelle Hennef-Ost
- im Süden: hier verläuft die Grenze zunächst entlang der nordwestlichen Grundstücksgrenzen der Flurstücke 53, 56 und 57 sowie im Bereich der Zufahrt entlang der Flurstücke 56 und 864 aus Flur 2, Gemarkung Striefen
- im Westen: durch die Flurstücke 34 und 65 sowie im Bereich der Zufahrt entlang des Flurstücks 64 und der Straßenparzelle 9 (Obere Siegstraße), Flur 2, Gemarkung Striefen

Flächennutzungsplan und Planungsrechtliche Zusammenhänge

Der seit September 1992 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Hennef (Sieg) einschließlich seiner 34. Änderung von 2005 stellt den Bereich der 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 als Gewerbliche Baufläche dar. Der Bebauungsplan kann deshalb aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden. Die landesplanerischen Ziele und die Ausweisungen des Regionalplanes stehen ebenso im Einklang mit den Zielen und Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Die 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 überdeckt im Bereich des Gewerbegebietes den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 01.26, im Bereich der Erschließung (Zufahrt zur Oberen Siegstraße) und des Lärmschutzwalles die 8. Änderung und im selben Bereich die im Verfahren befindliche 10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26.

Mit In-Kraft-Treten der 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 Frankfurter Str./ Bröltalstr./ kl. Umgehung verlieren die durch die aktuelle Bauleitplanung überdeckten Teilbereiche des Bebauungsplans Nr. 01.26 Hennef (Sieg) - Frankfurter Str./ Bröltalstr./ kl. Umgehung, der 08. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 Hennef (Sieg) - Frankfurter Str./ Bröltalstr./ kl. Umgehung und der 10. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 Hennef (Sieg) - Frankfurter Str./ Bröltalstr./ kl. Umgehung ihre Gültigkeit.

Planungsanlass / Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Der Planbereich umfasst die Fläche des Bauhofes der Stadt Hennef mit seiner Zufahrt zur Oberen Siegstraße. Der Bauhof ist unmittelbar am östlichen Stadteingang Hennef gelegen. Seine nordöstliche Grundstücksgrenze liegt unmittelbar an der Autobahnanschlussstelle Hennef (Sieg) Ost der A 560.

Im Bebauungsplan Nr. 01.26 ist für die Fläche des Plangebiets ein Gewerbegebiet festgesetzt, in dem (ausschließlich) ein städtischer Bauhof mit Nebenbetrieben zulässig ist. Aktuelle Planungsabsichten und das Ansiedlungsinteresse eines Lebensmitteldiscounters führen nun zu einer erneuten Änderung des Bebauungsplanes im Bereich des Bauhofes (11. Änderung BP Nr. 01.26). Beabsichtigt ist die Festsetzung eines Gewerbegebietes nach § 8 BauNVO, in dem Gewerbebetriebe aller Art und damit auch Einzelhandelsbetriebe unterhalb der Großflächigkeitsschwelle des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten

gemäß „Hennefer Liste“ zulässig sind. Nach der aktuellen Rechtsprechung liegt der Schwellenwert für die Großflächigkeit bei ca. 800 qm Verkaufsfläche.

Ziel der 11. Änderung des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung des Lebensmitteldiscounters unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen, der Voraussetzungen für ein verträgliches Einfügen des Vorhabens in die Umgebung und der Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Fachgutachten (Anlagen und Abwägungsmaterialien)

Zur Untersuchung verschiedener Fachthemen und Planungsbelange im Rahmen der Bauleitplanung liegen Fachgutachten zu Lärm, Verkehr, Baugrund / Altlasten und Einzelhandel vor. Sie beinhalten Abwägungsmaterial und sind Anlage zum Bebauungsplan (*Einsehbar im Ratsinformationssystem*).

Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet war bereits im Ursprungsbebauungsplan Nr. 1.26 als Gewerbegebiet GE ausgewiesen. Bislang war der Nutzungskatalog auf Öffentliche Betriebe (Städtischer Bauhof mit Nebenbetrieben) beschränkt. Entsprechend der beabsichtigten Nutzung kann im Planbereich die Ausweisung als Gewerbegebiet beibehalten werden. Allerdings wird die Zulässigkeit jetzt auf die allgemein zulässigen Nutzungen gemäß § 8 BauNVO erweitert. Die Festsetzung von Gewerbegebiet entspricht der Lagegunst der Fläche unmittelbar an der Autobahnanschlussstelle und ermöglicht in Verbindung mit der nachfolgend beschriebenen Emissionskontingentierung die Ansiedlung von mit der umgebenden Bebauung, insbesondere der angrenzenden Wohnbebauung, verträglichen gewerblichen Nutzungen.

Die Entwurfsfassung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Hennef (Universität Bonn, Geographisches Institut, Juni 2011) weist das Plangebiet außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches, aber innerhalb des Ergänzungsstandortes Bröltalstraße/ Emil-Langen-Straße als Potenzialfläche für die Entwicklung von Einzelhandel aus. Dieser Standort hat die Funktion eines Ergänzungsstandortes für großflächigen Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten und zusätzlicher Nahversorgungsfunktion. Aufgrund der zusätzlichen Nahversorgungsfunktion ist die Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelmarktes von bis zu 1.100 m² im Planbereich mit den Zielen des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Hennef kompatibel. Das Einzelhandelskonzept soll dem Rat der Stadt Hennef vor dem Satzungsbeschluss der 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 zu Beratung und Beschluss vorgelegt werden.

Neben Anbietern mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten sollen hier auch Anbieter angesiedelt werden, welche die Funktion der Nahversorgung der umliegenden Stadtteile sowie v.a. der nördlich der Sieg liegenden Ortsteile übernehmen. Zudem befindet sich im Einzugsbereich auch das Neubaugebiet Siegbogen. Nach Fertigstellung dieses Neubaugebietes zählt der primäre Einzugsraum für die Nahversorgung hier ca. 14.000 – 15.000 Einwohner.

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten gemäß der „Hennefer Liste“ aus dem Einzelhandelskonzept sind, um keine konkurrierenden Nutzungen zur Innenstadt zu ermöglichen, im Planbereich nicht zulässig. Eine Verkaufsflächenbegrenzung innerhalb des Gewerbegebiets ist nicht erforderlich. Nach der aktuellen Rechtsprechung liegt der Schwellenwert für die Großflächigkeit von Einzelhandelsbetrieben bei ca. 800 qm Verkaufsfläche (VK). Höhere Verkaufsflächen unterliegen der Regelvermutung des § 11 Abs. 3 BauNVO und dürfen damit nur in Kern- oder Sondergebieten zugelassen werden. Um die Zulässigkeit eines solchen Sondergebiets planungsrechtlich vorzubereiten, beabsichtigt die Stadt Hennef für den Planbereich die 44. Änderung des Flächennutzungsplanes Obere Siegstraße / Bröltalstraße durchzuführen.

Konkret ist im Planbereich die Errichtung eines Lebensmitteldiscounters mit unter 800 qm Verkaufsfläche in erster Ausbaustufe geplant. Dem Ansiedlungsbegehren des Investors, das sich auch mit den Zielrichtungen der Stadt Hennef für diesen Bereich deckt, wird mit der 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 Rechnung getragen.

Neben der Sicherung der planerischen Ziele zur Einzelhandelsansiedlung im Planbereich und den weiteren gestalterischen Anforderungen aufgrund der Funktion als attraktiver Stadteingang ist eine weitere Beschränkung der gemäß BauNVO in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen erforderlich.

Daher sind Vergnügungsstätten wie z.B. Sexshops, die zum einen durch einen hohen Kundenverkehr – auch in den Abend- und Nachtstunden – und zum anderen oftmals durch ein unerwünschtes Erscheinungsbild geprägt sind – hier ausgeschlossen.

Maß der baulichen Nutzung / Höhenlage

Das Maß der baulichen Nutzung wird im vorliegenden Bebauungsplan durch die Grundflächenzahl (GRZ) und die Höhe der baulichen Anlagen bestimmt.

Die städtebauliche Absicht, Einzelhandel anzusiedeln, sieht eine hohe Versiegelung durch Baukörper und Stellplatzflächen vor. Die gem. BauNVO festgelegte Obergrenze von GRZ 0,8 für das eingeschränkte Gewerbegebiet ist erforderlich, um die notwendige Infrastruktur mit den benötigten Stellplätzen und Fahrflächen realisieren zu können. Eine Überschreitung der gem. BauNVO festgelegten Obergrenze von 0,8 durch Nebenanlagen, Fahr- und Stellplatzflächen ist bis zu einer GRZ von maximal 0,85 zulässig, um so die für die heutige Betriebsführung moderner Einzelhandelsbetriebe erforderlichen Stellplatzanlagen gewährleisten zu können.

Zur verträglichen Integration des geplanten Gebäudes in die Umgebung und Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung am nordöstlichen Stadtrand von Hennef-Ost zur freien Landschaft und der Siegaue hin, wird zudem die Höhenentwicklung begrenzt. Entsprechend der Planungsabsicht wird die max. zulässige Firsthöhe gestuft in Meter über Normalhöhe Null (m ü. NHN) festgesetzt.

Überbaubare Grundstücksfläche

Gemäß Planungskonzept wird der Lebensmitteldiscounter über die Festsetzung von Baugrenzen im rückwärtigen Bereich angeordnet, zur Tankstelle und zur Autobahnab-/auffahrt (AS Hennef-Ost) ist der Parkplatz vorgesehen. Diese Anordnung resultiert auch aus der Anbauverbotszone der A 560, hier die Autobahnab-/auffahrt der Anschlussstelle Hennef-Ost.

Flächen für Stellplätze mit ihren Einfahrten

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen für den geplanten Lebensmittel-Discounter sind innerhalb des Plangebietes Flächen für Stellplätze gem. § 9 Abs. 4 BauGB festgesetzt.

Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Zur Durchgrünung des Plangebietes und zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind Pflanzmaßnahmen im Bebauungsplan vorgesehen.

Erschließung

Zur Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Verkehrsnetz und zur Ermittlung der prognostizierten Verkehrserzeugung wurde eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung erarbeitet. Es wurden zwei Anbindungsvarianten und mehrere Analyse- und Prognosefälle untersucht und leistungstechnisch bewertet. Im Plan festgesetzt wird die Anbindungsvariante 2 (ausschließlich über die Obere Siegstraße). Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Anbindung des Plangebietes über die Obere Siegstraße an die L333 in den

verschiedenen Prognosefällen 2025 leistungsfähig abwickelbar ist und die vorhandenen Aufstellflächen ausreichend bemessen sind (s. dazu auch Ausführungen zu T2 in der Abwägung). Alle Untersuchungen und Gutachten neueren Datums (ab November 2011) sind als Anlage beigefügt.

Ver- und Entsorgung

Ver- und Entsorgungsleitungen stehen am Plangebiet zur Verfügung. Es stehen ausreichend Kapazitäten im Ver- und Entsorgungsnetz zur Verfügung.

Immissionen / Emissionen

Zur Untersuchung der möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch das Vorhaben wurde ein Schallgutachten erstellt.

Gewerbegeräuschsituation

Es wurden allgemeine Kriterien für die Bauleitplanung erarbeitet, die Lärmkonflikte zwischen dem geplanten GE-Gebiet der 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26 und angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen bereits im Planungsstadium ausschließen.

Zur Vermeidung möglicher Lärmkonflikte durch das zukünftige GE-Gebiet wird vorgeschlagen, dieses in der Nutzung zu beschränken. Die Nutzungseinschränkung erfolgt in Form einer Emissionskontingentierung mit Festlegung der maximal zulässigen Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691. Diese Festsetzungen für die Teilflächen des Bebauungsplanes sind einerseits bestimmt und vollziehbar, andererseits aber so offen, dass sie sich flexibel den noch nicht im Detail bekannten Gegebenheiten einer möglichen gewerblichen Nutzung anpassen lassen. Aus schalltechnischen Erfordernissen werden im Schallgutachten für die GE-Flächen des Plangebietes gemäß BauNVO § 1(4) bestimmte planungsrechtliche Festsetzungen zur Emissionskontingentierung vorgeschlagen und im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt.

Die derzeitige Vorplanung sieht für das Gelände der 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26 die Ansiedlung eines Discount-Marktes mit zunächst 800 m² Verkaufsfläche vor. Diese Planung ist unter folgenden Bedingungen mit den ausgelegten Emissionskontingenten realisierbar

- Einhausung der Verladerrampe usw.
- Errichtung einer Schallschutzwand in einem Teilbereich der westlichen GE-Grenze (nördlich ab der öff. Grünfläche bis in Höhe des Baufensters) mit einer Höhe von mindestens 4 m über GE-Gelände.
- Kein Betriebsverkehr zur Nachtzeit.

Einzelheiten hierzu können im konkreten Baugenehmigungsverfahren geregelt werden.

Verkehrsgeräuschsituation

Auf der Basis der 16. BImSchV und der TA Lärm wurde die Verkehrsgeräuschsituation durch den Quell- und Zielverkehr des Plangebiets auf öffentlichen Verkehrswegen untersucht. Danach werden im Sinne dieser Richtlinien weder Immissionsgrenzwerte noch sonstige Kriterien überschritten. Somit ist der plangebietsbezogene An- und Abfahrverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen hier nicht beurteilungsrelevant.

Boden/ Baugrund/ Altlasten

Zur Bewertung der Baugrundverhältnisse und der Altlastensituation wurden „Baugrund- und altlastentechnischen Untersuchungen“ durchgeführt. Zusätzlich wurde die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes beurteilt. Als wesentliches Ergebnis ist festzuhalten:

Aufgrund des ungleichmäßig tragfähigen Baugrundes sind Maßnahmen zur Verbesserung des Baugrundes erforderlich. Das Untersuchungsgebiet grenzt unmittelbar südlich an das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet der Sieg auf der Grundlage eines 100jährigen Ereignisses (ÜSG HQ 100) an. In oberflächennah anstehenden, überwiegend bindigen Baugrund ist in niederschlagsreichen Jahreszeiten mit temporären Stau- und Schichtenwasser zu rechnen. Zur ständigen Sicherheit vor Vernässungsschäden kann das Bauwerk gegen Bodenfeuchte abgedichtet werden. Aufgrund des unmittelbar angrenzenden Überschwemmungsgebietes der Sieg ist der geforderte Mindestabstand von 1,0m zum höchsten Grundwasserstand nicht einzuhalten, die Niederschlagswasserversickerung wird deshalb nicht empfohlen.

Es wurden Boden- und Bodenluftuntersuchungen zur Feststellung von nutzungsspezifischen und/ oder an Auffüllungsböden gebundene Schadstoffbelastungen sowie zur Klärung möglicher Entsorgungswege für anfallende Aushubmassen durchgeführt.

Im Ergebnis ist eine Gefährdung der Schutzgüter Mensch und Grundwasser über die Emissionspfade Boden und Bodenluft nicht zu erwarten. Im Rahmen der Neubaumaßnahme ist aus Vorsorgegründen die an einer Stelle festgestellte Aromatenbelastung ohne größeres Schadstoffpotenzial unter gutachtlicher Begleitung auszukoffern und entsprechend zu entsorgen. Die durchgeführte Untersuchung der überwiegend sandig-kiesigen Auffüllungsböden ohne mineralische Fremdbestandteile zeigen keine Hinweise auf entsorgungstechnisch problematische Inhaltsstoffe. Entsprechend den Untersuchungsergebnissen können im Rahmen der geplanten Baumaßnahme anfallende Auffüllungsböden einer Verwertung zugeführt werden.

Denkmal- und Bodendenkmalpflege / Baukultur

Baudenkmäler sind im Plangebiet nicht vorhanden. Bodendenkmäler sind nicht bekannt.

Naturhaushalt / Ökologie

Das Plangebiet ist heute bereits bebaut und geprägt durch die Nutzung als Fläche für den Bauhof. Der Planbereich besitzt somit nur eine untergeordnete Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt. Eine umfassende Beschreibung der betroffenen Umweltschutzgüter (einschließlich Artenschutzprüfung / Fledermäuse) wird im Umweltbericht behandelt. Ebenso erfolgt hierin eine detaillierte Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung.

Schutzgebiete

Am nordwestlichen Rand des Plangebiets grenzt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes unmittelbar an das Landschaftsschutzgebiet 'Siegau'. Die Sieg und die Flächen der Siegau nördlich des Plangebietes sind als FFH-Gebiet „DE 5210-303 Sieg“ ausgewiesen. Nach jetzigem Kenntnisstand wird dieses durch das Vorhaben aber nicht beeinträchtigt. Weitere Fauna-Flora-Habitat-Gebiete und Vogelschutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.

Überschwemmungsgebiet

Der nordwestliche Planbereich liegt innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Sieg (s. ausführlich unter T8). Die „Ordnungsbehördliche Verordnung zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes der Sieg im Regionalbezirk Köln“ wurde im Amtsblatt der Bezirksregierung Köln am 10.05.1999 veröffentlicht. Nach § 3 Abs. 1 der Verordnung bedarf nach § 113 Abs. 1 Landeswassergesetz (LWG) einer Genehmigung der zuständigen Behörde, wer im Überschwemmungsgebiet die Erdoberfläche erhöhen oder vertiefen, Anlagen herstellen, verändern oder beseitigen oder Baum- und Strauchpflanzungen anlegen will. Die Beantragung der wasserrechtlichen Genehmigung ist seitens des Investors in Bearbeitung. Eine entsprechende allgemeine textliche Festsetzung wurde in den Entwurf eingearbeitet.

Bodenordnung und Finanzierung

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch vertragliche Vereinbarungen mit dem das Gebiet entwickelnden Dritten.

Mit dem vorgestellten Entwurf soll nun in Kürze die Öffentliche Auslegung durchgeführt werden.

Aufgrund der Änderung des § 1 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Hennef (Ratsbeschluss der Sitzung vom 12.06.2006) werden Gutachten bzw. gutachtliche Stellungnahmen den Beratungsunterlagen nicht beigelegt. Sämtliche Gutachten werden ins Ratsinformationssystem eingestellt.

Auswirkungen auf den Haushalt

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Keine Auswirkungen | <input type="checkbox"/> Kosten der Maßnahme |
| | Sachkosten: € |
| <input type="checkbox"/> Jährliche Folgekosten | Personalkosten: € |
| <input type="checkbox"/> Maßnahme zuschussfähig | Höhe des Zuschusses €
% |
| <input type="checkbox"/> Ausreichende Haushaltsmittel vorhanden, | HAR: € |
| Haushaltsstelle: | Lfd. Mittel: € |
| <input type="checkbox"/> Bewilligung außer- oder überplanmäßiger Ausgaben erforderlich | Betrag: € |
| <input type="checkbox"/> Kreditaufnahme erforderlich | Betrag: € |
| <input type="checkbox"/> Einsparungen | Betrag € |
| <input type="checkbox"/> Jährliche Folgeeinnahmen | Art: |
| | Höhe: € |
| <input type="checkbox"/> Bemerkungen | |
- Die Verfahrenskosten werden vom Investor getragen

Bei planungsrelevanten Vorhaben

Der Inhalt des Beschlussvorschlages stimmt mit den Aussagen / Vorgaben

- | | | |
|---------------------------|---|---|
| des Flächennutzungsplanes | <input checked="" type="checkbox"/> überein | <input type="checkbox"/> nicht überein (siehe Anl.Nr.) |
| der Jugendhilfeplanung | <input type="checkbox"/> überein | <input type="checkbox"/> nicht überein (siehe Anl.Nr.) |

Mitzeichnung:

Name:

Paraphe:

Name:

Paraphe:

Hennef (Sieg), den 05.01.2012
In Vertretung

Michael Walter

Anlagen:

(fettgedruckte Anlagen sind beigelegt, die weiteren Anlagen sind im Ratsinformationssystem eingestellt)

- **Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB**
- **Stellungnahmen B 1 – B 2 , T 1 – T 9**
- **Bebauungsplan - Entwurf gem. § 3 Abs. 2 BauGB
Planungsgruppe MWM, Aachen
Stand:15.03.2012**
- **Textliche Festsetzungen - Entwurf gem. § 3 Abs. 2 BauGB
Planungsgruppe MWM, Aachen
Stand:15.03.2012**
- **Begründung - Entwurf gem. § 3 Abs. 2 BauGB
Planungsgruppe MWM, Aachen
Stand:15.03.2012**
- **Umweltbericht - Entwurf gem. § 3 Abs. 2 BauGB (ab Seite 30 der Begründung)
Büro für Ökologie und Landschaftsplanung, Stolberg
Stand:15.03.2012**
- **Artenschutzrechtliche Prüfung
Büro für Ökologie und Landschaftsplanung, Stolberg
Stand: 10.10.2011**
- Schalltechnische Untersuchung zur 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26 „Frankfurter Straße / Bröltalstraße / kleine Umgehung“ der Stadt Hennef, Bericht Nr. 10 01 068/01, 26. 08 2011
- „Verkehrsuntersuchung L125 (Bröltalstraße), BÜ-Beseitigung Hennef Ost, Fortschreibung der Prognosebelastungen auf das Jahr 2025“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, Juni 2010 im Auftrag des Landesbetrieb Straßen NRW, Regionalniederlassung Rhein – Berg, Außenstelle Köln

- „Neubau eines Aldi-Marktes Obere Siegstraße, Verkehrsuntersuchung“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, Februar 2011 (geändert Februar 2012) einschl. Anlage 1, Detaillierte verkehrstechnische Berechnungen
- „Anhang 1 zur Verkehrsuntersuchung aus Februar 2011“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, Mai 2011
- **„Verkehrsgutachterliche Stellungnahme zur Verkehrssituation an der Einmündung L333/ Obere Siegstraße“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, November 2011 (aufgrund der Stellungnahmen T1 – Rhein-Sieg-Kreis und T2 – LBS im Rahmen der Beteiligung nach § 4(1) BauGB erstellt)**
- **„Stellungnahme zu den Einwendungen des Landesbetriebes Strassen NRW vom 07.12.11“ der IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, 13.12.2011 (aufgrund der Mail des LBS an die Stadt Hennef vom 07.12.2011 erstellt)**
- **„Abstimmungstermin mit dem Landesbetrieb Straßenbau, NL Rhein-berg vom 19.12.2011 in Köln-Deutz“ Besprechungsniederschrift *im Entwurf*, erstellt von der Stadt Hennef, 23.11.2011**
- „Anhang 2 zur Verkehrsuntersuchung aus Februar 2011“ der IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, Januar 2012
- „Neubau eines Aldi-Marktes in Hennef, Obere Siegstraße, Belastungsdaten Planfall1 2025, Variante 1 und 2, Planfall 2 2025 Variante 1 und 2, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, 14.02.2012
- **„Zusammenfassende Stellungnahme“ zur Verkehrsuntersuchung zur geplanten städtebaulichen Entwicklung in der Ladestraße und Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Aldi-Marktes an der Oberen Siegstraße von Brilon, Bondzio Weiser Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH (BBW), Bochum 05. März 2012**
- **„Verkehrstechnische Überprüfung der Anbindung eines Aldi-Marktes an die Obere Siegstraße in Hennef“, in Form von Videosequenzen der von Brilon, Bondzio Weiser Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen GmbH, durchgeführten mikroskopischen Simulation und Zusammenfassung der Ergebnisse, Bochum 14. März 2012**
- Baugrund- und altlastentechnische Untersuchungen auf dem Grundstück des Bauhofs der Stadt Hennef, Dr. Tillmanns & Partner GmbH, Bergheim, 17.05.2011
 - Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Lebensmittel-Discountmarktes am Standort Hennef (Sieg), Obere Siegstraße, BBE Handelsberatung, Köln, Juli 2011
 - Einzelhandelskonzept der Stadt Hennef im Entwurf, Universität Bonn, Geographisches Institut, Juni 2011