Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Beschlussvorlage

Amt:	Amt für Stadtplanung und - entwicklung	**TOP:** _____
Vorl.Nr.:	V/2012/2603	**Anlage Nr.:** _____
Datum:	18.01.2012	

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

Tagesordnung

Bebauungsplan Nr. 01.3 Hennef (Sieg) - Ladestraße / Bahnhofsumfeld
1. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)
(Empfehlung an den Stadtrat)
2. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Regionalen Abstimmung (Regionaler Arbeitskreis Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg/ Ahrweiler (RAK))
(Empfehlung an den Stadtrat)
3. Umstellung des Aufstellungsverfahrens auf das beschleunigte Verfahren gem. § 13a BauGB
4. Vorstellung und Beschluss des Bebauungsplan-Entwurfs
5. Beschluss über die Öffentliche Auslegung gem. § 13a i.V.m. § 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

zu T1, rhenag
mit Schreiben vom 29.12.2011

Stellungnahme:
Es wird mitgeteilt, dass gegen die Änderung des Bebauungsplanes keine Bedenken seitens der rhenag bestehen. Es wird darauf hingewiesen, dass vorhandene Gas- und Wasserleitungen in ihrem Bestand zu sichern sind (ein Gas- und Wasserbestandsplan ist dem Schreiben der rhenag beigefügt).

Es wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der geplanten Baumaßnahme die Auswechslung und Erweiterung von Gas- und Wasserleitungen vorgesehen ist.

Abwägung:
Der Hinweis bezüglich Auswechslung und Erweiterung von Gas- und Wasserleitungen betrifft die Ausführungsplanung und wird zur Kenntnis genommen.

zu T2, Kreispolizeibehörde
mit Schreiben vom 03.01.2012

Stellungnahme:
Seitens der Kreispolizeibehörde wird mitgeteilt, dass gegen die vorliegende Planung grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Kriminalpräventiv werden verschiedene Empfehlungen gegeben, die dazu beitragen, dass Parkhäuser nicht als „Angsträume" erlebt werden. Folgende Empfehlungen werden dazu gegeben:

1. die frühzeitige Beschilderung von Frauenparkplätzen (bereits in der Zufahrt)
2. gut erkennbare Notrufanlagen mit beleuchteten Auslösetasten, evtl. Hinweis auf eine Videoüberwachung (Ausgleich mangelnder sozialer Kontrolle in den Abendstunden)
3. ein Farbkonzept zur Wiedererkennung der Parkebenen als Orientierungshilfe, Verstärkung einer positiven Atmosphäre
4. klare Be- und Ausschilderung auf gut lesbaren Hintergrundtafeln, ausreichende Beleuchtung evtl. unterstützt durch Tageslichteinfall. Vermeidung von „dunklen Ecken" als Rückzugsraum für unerwünschte Personengruppen
5. Ausgänge, Fluchtwege und Treppenhäuser eindeutig kennzeichnen. Zugangskontrolle über Parkschein
6. Gehwegmarkierung zum Fußgängerschutz (Fußgängerfurt)
7. Einsatz von graffitiresistenten und abwaschbaren Farben
8. Einsatz von vandalismusresistenten Materialien, insbesondere bei Beleuchtungsanlagen

Daneben wird angemerkt, dass der Weg zwischen Parkhaus und Innenstadt den Besuchern einen ersten Eindruck der Stadt vermittelt, daher sollten Sichtflächen ohne sichtbehindernde Anlagen oder Bepflanzungen entstehen und somit helfen, Angsträume und Tatgelegenheiten zu vermeiden. Angemessene und gegen Vandalismus geschützte Beleuchtung mit ausreichendem Abstand zwischen Baumbepflanzung und Beleuchtungskörper erhöhen das Sicherheitsgefühl.

Abwägung:
Die Hinweise betreffen die Ausführungsplanung des Parkhauses und werden zur Kenntnis genommen.

zu T3 : Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
mit Schreiben vom 04.01.2012

Stellungnahme
Seitens des Landesbetriebs Straßenbau NRW wird angemerkt, dass das Plangebiet im Norden an die Landesstraße L333 grenzt, die in diesem Abschnitt laut der Bundesverkehrszählung 2005 mit ca. 10.500 Kfz/24 h belastet ist.

Gegen die Ausweisungen aus der vorgelegten Begründung zum Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld sprechen aber keine grundsätzlichen Bedenken unter Berücksichtigung der folgenden Anmerkungen und Hinweise:

Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Ansiedlung neuer Einzelhandelsnutzungen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auch auf den klassifizierten Straßen hervorgerufen wird.

Abwägung
Die verkehrlichen Auswirkungen der Ansiedlung von Nutzungen, insbesondere des Einzelhandels, wurden in der Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Ladestraße in Hennef (Sieg) des Büros Brilon, Bondzio und Weiser (Stand Februar 2012) ausführlich dargestellt (s. u.). Die konkrete Ausgestaltung der betroffenen Knotenpunkte bzw. der Verlängerung der Aufstellspur vor dem Bahnübergang ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens, sondern der Ausführungsplanung.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme
Eine Kostenbeteiligung an den Umbaumaßnahmen an den Knotenpunkten sowie an der Verlängerung der Aufstellspur des Bahnübergangs wird abgelehnt.

Abwägung
Die Frage einer möglichen Kostenbeteiligung ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme
Das Vorhaben habe Auswirkung auf die klassifizierten Straßen bis hin zur Autobahnanschlussstelle der BAB 560, AS Hennef-Ost. In dessen unmittelbaren Umgebung plant die Straßenbauverwaltung eine Bahnunterführung der Landesstraße L125. Die Stadt plant diverse Umbaumaßnahmen an der Frankfurter Straße / Bahnübergang. Diese Planungen müssen auch im Zusammenhang mit der geplanten Umnutzung des Baubetriebshofes mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden. Die Straßenbauverwaltung fordert in diesem Zusammenhang ein Verkehrliches Gutachten (Prognosehorizont 2025), welches die verschiedenen Vorhaben in einem berücksichtigt. Die Ergebnisse sind der SBV frühzeitig zur Prüfung vorzulegen.

Für den Bebauungsplan 01.3 „Ladestraße / Bahnhofsumfeld“ wird für die Belange der klassifizierten Straße eine Entwurfsplanung gefordert (siehe beiliegendes Merkblatt). Dazugehörig wird die Stadt Hennef der SBV einen Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung, ein Sicherheitsaudit und einen Markierungs- und Beschilderungsplan vorlegen.

Alle notwendigen Unterlagen sind über die Stadt an LS NRW einzureichen. Der Stadt Hennef obliegt die Koordination der Zusammenstellung der Unterlagen.

Abwägung
Die verkehrlichen Auswirkungen der Ansiedlung von Nutzungen, insbesondere des Einzelhandels, wurden in der Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Ladestraße in Hennef (Sieg) des Büros Brilon, Bondzio und Weiser (Stand Februar 2012) ausführlich dargestellt.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanentwurf wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklungen in der Ladestraße selbst und auf den nördlich an die Ladestraße angrenzenden Grundstücken sowie die Leistungsfähigkeit und Kapazität der benachbarten Knotenpunkte untersucht. Darüber hinaus wurde die Situation im ruhenden Verkehr

analysiert.

Zunächst wurde im Rahmen einer Verkehrszählung ermittelt, welche Verkehrsbelastungen im Umfeld des Bauvorhabens bereits vorliegen. Diese wurden auf der Frankfurter Straße zur Berücksichtigung möglicher Entwicklungen des Verkehrsaufkommens, z. B. durch andere verkehrserzeugende Bauvorhaben im weiteren Umfeld des Untersuchungsgebiets pauschal um 5 % angehoben. Die vorgenommene Erhöhung um 5 % geht über das zusätzliche Verkehrsaufkommen hinaus, das für einen an der Bröltalstraße anstelle des städtischen Baubetriebshofes geplanten Lebensmitteldiscounters prognostiziert wurde. Nach der dafür vorliegenden Verkehrsuntersuchung (vgl. IGEPA Verkehrstechnik GmbH, vom Februar 2011, ergänzt Februar 2012*)* kann durch den Lebensmitteldiscounter auf der Straße „An der Brölbahn" ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in Höhe von 46 Kfz in der Nachmittagsspitze erwartet werden. Selbst unter der Annahme, dass dieser Verkehr zu 100 % an dem Knotenpunkt Frankfurter Straße / Bachstraße ankommt, liegen die Verkehrsbelastungen mit dem Lebensmitteldiscounter unterhalb des in der Verkehrsuntersuchung zur Ladestraße angesetzten Verkehrszuwachses.

Somit wird der Forderung des LBS entsprochen, dass die geplante Umnutzung des Standortes Baubetriebshof zum Standort eines Lebensmitteldiscounters in den Planungen zur Ladestraße mit berücksichtigt wird. Im Gegenzug ist in der Prognose 2025 (ohne Aldi) der Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Aldi-Marktes Obere Siegstraße der IGEPA Verkehrstechnik GmbH vom Februar 2011, ergänzt Februar 2012 eine allgemeine Verkehrszunahme von ca. 7% für Pkw und ca. 27% für Lkw enthalten, in der auch Einzelhandelsvorhaben (wie z.B. Ladestr.) im Umfeld berücksichtigt sind. Diese o. a. Verkehrszunahmen wurden bereits in der seinerzeitigen „Verkehrsuntersuchung L125 Bröltalstr.; BÜ Beseitigung Hennef Ost" (Sept. 2010; AG: Landesbetrieb Strassen NRW Rhein-Berg) abgestimmt.

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: Verkehrsuntersuchung zur geplanten städtebaulichen Entwicklung in der Ladestraße und Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Aldi-Marktes an der Oberen Siegstraße, Zusammenfassende Stellungnahme des Büros BBW, Bochum, 05.03.2012).

Anschließend an die pauschale Erhöhung des Verkehrsaufkommens wurde das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen (Neuverkehr) für das Bauvorhaben an der südlichen Seite der Ladestraße und für die geplante Nutzungsverdichtung nördlich des Bauvorhabens berechnet und mit der zu erwartenden allgemeinen Verkehrsnachfrage überlagert.

Im nächsten Schritt wurden verkehrstechnische Berechnungen für die drei an das Bauvorhaben angrenzenden Knotenpunkte durchgeführt, die durch das Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzung zusätzlich belastet werden.

Es zeigte sich zunächst, dass die untersuchten Knotenpunkte in der Lage sind, die derzeitigen und die zukünftigen Verkehrsbelastungen ohne die geplanten Bauvorhaben mit einer sehr guten bis ausreichenden Verkehrsqualität abzuwickeln.

Auch im Prognosefall 1 mit einer Realisierung des Bauvorhabens auf der südlichen Seite

der Ladestraße kann das Verkehrsaufkommen noch ohne einen Ausbau der Knotenpunkte leistungsfähig abgewickelt werden. Am Knotenpunkt Frankfurter Straße / Bachstraße werden unter diesen Randbedingungen jedoch voraussichtlich bereits mittlere Wartezeiten auftreten, die an der Grenze zu einer nur noch mangelhaften Verkehrsqualität liegen.

Im Prognosefall 2 mit einer Realisierung des Bauvorhabens Ladestraße und einer Nutzungsverdichtung auf der Nordseite der Ladestraße ist dagegen an den beiden Knotenpunkten mit der Frankfurter Straße die Anlage eines Aufstellbereiches für die in der Fahrbahnmitte der Frankfurter Straße wartenden Linksabbieger erforderlich. Mit einer solchen Maßnahme können an beiden Knotenpunkten ein leistungsfähiger Verkehrsablauf und eine befriedigende Verkehrsqualität gewährleistet werden. Von einer zweispurigen Ausführung der Einmündungsbereiche der untergeordneten Zufahrten dieser beiden Knotenpunkte kann dagegen keine weitere Verbesserung der Verkehrsqualität erwartet werden. Von einer solchen Aufweitung sollte daher vorerst Abstand genommen werden. Die mögliche Nutzungsverdichtung auf der Nordseite der Ladestraße ist Gegenstand des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanverfahrens Nr. 01.63 Alte Ladestraße – Nord. Da die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 jedoch die verkehrliche Voraussetzung für die Erschließung der noch unbebauten Grundstücksanteile auf der Nordseite der Ladestraße schafft, wurde die verkehrlichen Auswirkungen bereits in dem vorliegenden Verkehrsgutachten mit untersucht (Prognosefall 2).

Die Prognosefälle 3 und 4 beinhalten jeweils eine Nutzungsvariante des Bauvorhabens Ladestraße mit einer jeweils etwas höheren Verkehrsbelastung gegenüber dem Prognosefall 2. Hier zeigte sich, dass mit den für den Prognosefall 2 entwickelten Ausbauvorschlägen eine leistungsfähiger Verkehrsablauf und eine gute bis ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.

Durch geeignete Beschilderung ist sicherzustellen, dass für Schwerverkehr die Ladestraße nur Richtung Osten befahrbar sein soll. Entsprechende Regelungen sind Gegenstand von dem Bebauungsplan nachgelagerten Verfahren.

Der geplante Bau eines Parkhauses an der Ladestraße ist vor dem Hintergrund der hohen Stellplatzauslastung im näheren Umfeld des geplanten Bauvorhabens sinnvoll. Die Stellplätze des Parkhauses sollen nicht nur den Kunden des Einkaufszentrums, sondern auch anderen Nutzern zur Verfügung stehen. Für die Berechnung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens an den zu untersuchenden Knotenpunkten wurde daher davon ausgegangen, dass diese im Wesentlichen durch das geplante Einkaufszentrum und die zu erwartende Verdichtung der vorhandenen Nutzungen auf der Nordseite der Ladestraße bestimmt wird. Durch die Wahl großzügiger Ansätze (insbesondere dadurch, dass der gesamte Kunden– und Beschäftigtenverkehr systematisch als Neuverkehr angesetzt wurde), besteht an den Knotenpunkten noch eine nennenswerte Kapazitätreserve für Fahrten, die zukünftig möglicherweise aufgrund von Verlagerungen zwischen den heute bereits vorhandenen Stellplatzangeboten und dem geplanten Parkhaus an den zu untersuchenden Knotenpunkten auftreten können.

Durch die vorgeschlagene Anbindung des Bauvorhabens sind keine Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr zu erwarten. Unter der Voraussetzung, dass die in der Verkehrsuntersuchung empfohlenen Maßnahmen umgesetzt werden, wird das Bauvorhaben die allgemeine Verkehrssituation nicht spürbar beeinträchtigen. Die Verkehrserschließung des Bauvorhabens kann durch die empfohlenen Maßnahmen gewährleistet werden.

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).

Stellungnahme
Die Kosten für bebauungsplan-/vorlagenbedingte Änderungen an den klassifizierten Straßen gehen zu Lasten des Vorhabenträgers (z. B. Kosten für Planung, Bau, Grunderwerb, Ablösung für Einleitung des Straßenwassers, Markierung und Beschilderung, Bau von Schrittwegen).

Abwägung
Die Frage einer möglichen Kostenbeteiligung ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme
Das Plangebiet unterliegt einer Lärmbelastung durch den Verkehr auf der angrenzenden Landesstraße. Notwendige Schutzmaßnahmen hat die Stadt in Eigenverantwortung durchzuführen bzw. im Plan festzusetzen. Z. B. bepflanzte Geländestreifen entlang der Straßen reichen nicht aus.

Die Berücksichtigung der Verkehrsemissionen obliegt dem Vorhabenträger. Dies gilt auch bei durch Planungen Dritter bedingten „wesentlichen Änderungen an Straßen“ (z. B. neue Kreuzung, neue Linksabbiegespur, neue Lichtsignalanlage). An den Träger der Straßenbaulast können diesbezüglich deshalb keine Forderungen gestellt werden.

Abwägung
Auf der Basis der 16. BImSchV und der TA Lärm wurde die Verkehrsgeräuschsituation durch den Quell- und Zielverkehr des Plangebietes auf öffentlichen Verkehrswegen untersucht. Danach stellt die Verlängerung der Aufstellfläche zwischen Bachstraße und Bahnübergang in der Frankfurter Straße einen erheblichen baulichen Eingriff, bzw. eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Im Rahmen der Realisierung der Maßnahme können nach der 16. BImSchV die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz im Bereich der angrenzenden Bestandsbebauung exakt festgestellt werden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme
Der Eingriff/Ausgleich ist zu ermitteln und mit der ULB abzustimmen. Die Abstimmungsunterlagen sind der Straßenbauverwaltung vorzulegen. Die Maßnahmen sind zu Lasten des Vorhabenträgers durchzuführen. Der dauerhafte und kostenneutrale Bestand der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist sicherzustellen.

Abwägung
Wie in der Begründung und in dem Umweltbericht ausgeführt, ist der Eingriff im Bereich der Ladestraße aufgrund der hohen Vorbelastung sehr gering. Die Böden im Untersuchungsraum sind bereits zu 92 % versiegelt. Insgesamt sind durch die Umsetzung des Bebauungsplanes voraussichtlich keine erheblichen beeinträchtigenden Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Eine Abstimmung über Art und Maß von Kompensationen im Zusammenhang mit dem Artenschutz ist mit der Unteren Landschaftsbehörde bereits erfolgt. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen werden im Umweltbericht beschrieben.

Durch die Umbaumaßnahmen an der Frankfurter Straße (Verlängerung der Aufstellspur) werden drei Bäume an ihren bisherigen Standorten nicht verbleiben können. Für die durch die Baumaßnahme verursachten entfallenden Baumstandorte soll in einem gesonderten Verfahren ein geeigneter Ersatz auf dem Stadtgebiet erfolgen (s. Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld, 1. Änderung).

Stellungnahme
Neue Zufahrten und Zugänge schaffen neue Konfliktpunkte und werden nicht zugelassen. Die Bauflächen sind daher rückwärtig zu erschließen. Vorhandene Einfahrten, Einfahrtsbereiche und Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten sind entsprechend Pkt. 6.4 der Planzeichenverordnung PlanzV zeichnerisch darzustellen.

Abwägung
Der Bebauungsplan sieht keine neuen Zufahrten und Zugänge entlang der L 333 vor.

Stellungnahme
Es ist zu prüfen, ob durch den Vorhabenträger das Anlegen von Querungshilfen auf der Landesstraße notwendig wird. Die Kosten hierfür gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

Abwägung
Die Prüfung der Anlegung von Querungshilfen einschließlich einer möglichen Kostenübernahme des Vorhabenträgers ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern wird im Rahmen der Ausführungsplanung geregelt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme
Im Bereich der Zufahrten und Einmündungen sind die erforderlichen Sichtfelder einzutragen. Außerdem ist textlich darauf hinzuweisen, dass diese auf Dauer von baulichen Anlagen (z. B. Einfriedungen, Mülltonnenstellplätzen o. ä.) und Aufwuchs über 0,70 m Höhe freizuhalten sind.

Abwägung
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er betrifft nicht das Bebauungsplanverfahren, sondern wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Stellungnahme
Zu den Entwurfsunterlagen nach der RE ist durch den Investor ein Markierungs- und Beschilderungsplan zu erstellen. Dieser ist mit der Straßenbauverwaltung in der Ausarbeitung abzustimmen.

Abwägung
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er betrifft nicht das Bebauungsplanverfahren, sondern wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Stellungnahme
Änderungen an den Straßenentwässerungsanlagen sind nach der Baudurchführung gem. ARV Bau Nr. 39 vom 07.12.2004 – „Dokumentation der Entwässerung bei Baumaßnahmen“ zu Lasten des Vorhabenträgers zu dokumentieren. Das Ergebnis ist der Straßenbauverwaltung in der geforderten Form zuzuleiten.

Abwägung
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er betrifft nicht das Bebauungsplanverfahren. Die Dokumentation wird nach Abschluss der Straßenbaumaßnahmen durchgeführt.

Stellungnahme
Dem Straßengelände darf (z. B. bei Einfahrten) kein zusätzliches Wasser zugeführt werden. Das Wasser ist deshalb außerhalb des Straßengeländes zu fassen und auch abzuleiten.

Abwägung
Der Hinweis betrifft nicht das Bebauungsplanverfahren, sondern wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme
Der Vorhabenträger erstellt in Abstimmung mit der Polizei und dem LB Straßenbau NRW einen Markierungs- und Beschilderungsplan, der durch die entsprechende Straßenverkehrsbehörde anzuordnen ist. Dem LBS wird ein angeordnetes Exemplar in der Verwaltungsvereinbarung übergeben.

Abwägung
Der Hinweis betrifft nicht das Bebauungsplanverfahren, sondern die nachfolgenden Planungsschritte, v.a. die Ausführungsplanung. Die geforderten Unterlagen (Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung, Sicherheitsaudit, Markierungs- und Beschilderungsplan) wurden bzw. werden von der Stadt Hennef erstellt und dem LBS vorgelegt.

Die Verwaltungsvereinbarung wird im Rahmen der weiteren Straßenausführungsplanung geschlossen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme
Wie bereits oben dargelegt, gehen sämtliche mit dem Bau verbundenen Änderungskosten an der L333 allein zu Lasten der Stadt Hennef (bzw. des Investors). Unberührt hiervon sind die rechtlichen, technischen und finanziellen Einzelheiten der Baumaßnahme auch noch vor Baubeginn in einer von der Stadt Hennef aufzustellenden Verwaltungsvereinbarung festzulegen. Die vorstehend erwähnten Entwurfsunterlagen werden teilweise Bestandteil dieser Verwaltungsvereinbarung.

Abwägung
Die Verwaltungsvereinbarung wird im Rahmen der weiteren Straßenausführungsplanung geschlossen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

zu T4, Wahnbachtalsperrenverband
mit Schreiben vom 04.01.2012

Stellungnahme:
Es wird mitgeteilt, dass der betroffene Planungsbereich des Bebauungsplanes außerhalb des Wasserschutzgebietes der Trinkwassergewinnung im Hennefer Siegbogen liegt. Versorgungsleitungen des Wahnbachtalsperrenverbandes sind in diesem Bereich ebenfalls nicht vorhanden. Es wird anhand eines Kartenausschnitts auf die Lage einer Grundwassermessstelle hingewiesen. Die Messstelle mit der WTV-Nummer Od036 befindet sich nach Angaben des Wahnbachtalsperrenverbandes im Eigentum des Rhein-Sieg-Kreises. Sie wird nicht vom Wahnbachtalsperrenverband im Rahmen des Grundwassermonitorings überwacht. Sollte die Messstelle nicht erhalten bleiben, so ist ein ordnungsgemäßer Rückbau gemäß DVGW W 135 durchzuführen.

Abwägung:
Mit Mail vom 23.02.2012 wird seitens des Rhein-Sieg-Kreises (Amt für Technischen Umweltschutz) mitgeteilt, dass die Grundwassermessstelle mit der Nummer Od036 nicht gibt. Die Bohrung wurde seinerzeit wegen eines Bohrhindernisses abgebrochen.

zu T5, Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
mit Schreiben vom 16.12.2011

Stellungnahme
Im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 sind unterirdische Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, Bonn, vorhanden. Die vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, Bonn, können dem beigefügten Lageplan entnommen werden. Mit dem Bebauungsplan Nr. 01.3, 1. Änderung „Alte Ladestraße“ ist die Bebauung des ehemaligen Güterbahnhofes mit einem Einkaufszentrum und einem Parkhaus vorgesehen. Zur telekommunikationstechnischen Versorgung der geplanten Bebauung ist ein Ausbau des Telekommunikationsnetzes der Telekom Deutschland GmbH innerhalb und außerhalb des Plangebietes erforderlich.

a) Damit die neuen Hausanschlüsse bedarfsgerecht hergestellt werden können, sollten die Bauherren bzw. der Erschließungsträger frühzeitig mit dem Bauherrenberatungsbüro der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, TI NL West, PTI 24, Bauherrenberatungsbüro, Am Gut Wolf 3, 52070 Aachen, die telekommunikationstechnische Versorgung abstimmen.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie für die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Plangebiet der Deutschen Telekom so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.

Soweit Änderungen von Verkehrsflächen, in denen Telekommunikationslinien vorhanden sind, vorgesehen sind, sind bei den Planungen der Verkehrsflächen die Telekommunikationslinien so zu berücksichtigen, dass eine Änderung, ein Umbau oder eine Verlegung der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden wird.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass nach den gesetzlichen Bestimmungen oberirdische und unterirdische Telekommunikationslinien als gleichwertige technische Lösungen zu betrachten sind. Aus wirtschaftlichen Gründen wird seitens der Deutschen Telekom AG darauf aufmerksam gemacht, dass eine unterirdische Versorgung des Erschließungsgebietes durch die Deutsche Telekom AG nur bei einer Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung möglich ist.

Daher wird beantragt, Folgendes sicherzustellen:

- dass für den Ausbau des Telekommunikationsliniennetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist,
- dass auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht sowie ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Deutschen Telekom AG als zu belastende Fläche festzusetzen entsprechend § 9 (1) Ziffer 21 BauGB eingeräumt wird,
- dass zur Herstellung der Hauszuführungen der Erschließungsträger verpflichtet wird, vom jeweils dinglich Berechtigten (Grundstückseigentümer) den

Grundstücksnutzungsvertrag (alt: Grundstückseigentümererklärung) einzufordern und der Deutschen Telekom auszuhändigen,

- dass eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für den Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt.

b.) Soweit eine Bepflanzung im Bebauungsplangebiet erfolgen soll, ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u. a. Abschnitt 3, zu beachten. Einer Überbauung der Telekommunikationslinien wird nicht zugestimmt, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung verhindert wird und ein erhebliches Schadensrisiko für die Telekommunikationslinien besteht.

Bei Eingriffen in Grund und Boden im Bereich der vorhandenen Telekommunikationslinien/-anlagen ist die „Anweisung zum Schutze unterirdischer Anlagen der Deutschen Telekom AG, T-Com, bei Arbeiten anderer (Kabelschutzanweisung)“ einzuhalten.

Abwägung
Bei den unter „a)“ vorgebrachten Anregungen und Hinweisen handelt es sich weitestgehend um Ausführungsdetails, die damit nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens sind. Bei den unter a) aufgeführten Punkten wird angeregt, ein Leitungsrecht auf Privatwegen bzw. -straßen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB einzuräumen. Da der Bebauungsplan keine Privatwege festsetzt, ist damit auch die Festsetzung eines Leitungsrechts nicht nötig.

Der unter b) aufgeführte Hinweis wird in die textlichen Festsetzungen unter „6. Hinweise“ aufgenommen

Der Hinweis wird somit berücksichtigt.

zu T6, Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH
mit Schreiben vom 11.01.2012

Stellungnahme:
Es werden Hinweise/Anforderungen an die Ausgestaltung der Straßen, Wohnwege, Wendekreise und Wendehämmer angegeben, so dass eine reibungslose Müll- und Sperrgutabfuhr gewährleistet ist.

Abwägung:
Für die Straßen im Bereich des Bebauungsplanes wurde eine Entwurfsplanung erstellt, bei der die geltenden Richtlinien berücksichtigt wurden. Die Verkehrswege weisen die nötigen Querschnitte und Bewegungsräume auf.

Da die Hinweise im Entwurf berücksichtigt wurden, erübrigt sich eine weitere Abwägung.

zu T7, RWE
mit Schreiben vom 17.01.2012

Stellungnahme:
Es wird mitgeteilt, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen das Verfahren bestehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Versorgung des Plangebietes eine weitere Trafostation benötigt wird. In der dem Schreiben der RWE beigefügten Plankopie wird der netztechnisch günstigste Bereich dargestellt. Es wird darum gebeten, dass die Planung des Stationsplatzes mit der RWE abgestimmt wird.

Abwägung:
Die Abstimmung mit der RWE hat stattgefunden. Der festgelegte Standort wird als Fläche für Versorgungsanlagen (Elektrizität) festgesetzt. Da sich der Standort auf einem Privatgrundstück befindet, wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Versorgungsträgers festgesetzt.

zu T8, Rhein-Sieg-Kreis
mit Schreiben vom 18.01.2012

Stellungnahme:
Zum Bodenschutz und Altlasten wird erläutert, dass im Bereich der Planänderung nach heutigem Kenntnisstand des Rhein-Sieg-Kreises keine Altlasten, Altlastenverdachtsflächen oder sonstige schädliche Bodenveränderungen erfasst. Der Realisierung der Planungsinhalte stehen aus bodenschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken entgegen.
Es wird empfohlen, vorsorglich die nachstehenden Hinweise im Bebauungsplan zu berücksichtigen:

Hinweise:
Werden bei den Baumaßnahmen verunreinigte Bodenhorizonte angetroffen, so ist unverzüglich der Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Technischen Umweltschutz, zu informieren und die weitere Vorgehensweise abzustimmen (siehe § 2, Abs. 1 Landesbodenschutzgesetz NRW). Ggf. sind weitergehende Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung (Entnahme von Bodenproben, Durchführung von chemischen Analysen, etc.) zu veranlassen. Alle Maßnahmen im Zusammenhang mit schädlichen Bodenverunreinigungen sind mit dem Amt für Technischen Umweltschutz abzustimmen. Bei der Entsorgung von Aushubmaterialien mit schädlichen Verunreinigungen sind insbesondere die abfallrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

Abwägung:
Der Hinweis wurde in die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan-Entwurf aufgenommen.

Der Hinweis wird somit berücksichtigt.

Stellungnahme:
Es besteht die Möglichkeit, dass die Bezirksregierung Köln in Zukunft das Wasserschutzgebiet Hennefer Siegbogen des Wahnbachtalsperrenverbandes auf das Plangebiet erweitert. Auf dann ggf. geltende, weitergehende Anforderungen wird hingewiesen.

Abwägung:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

zu T9, LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
mit Schreiben vom 30.01.2012

Anmerkung: Im Rahmen des Denkmalberatungstages fand am 24.01.2012 eine Besprechung u. a. zu dem geplanten Bauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanvorentwurfes Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld, 1. Änderung statt.

Stellungnahme:
Im Plangebiet befindet sich das gemäß § 3 DSchG NW als Baudenkmal geschützte Empfangsgebäude des Bahnhofs von Hennef, der um 1860 entstanden ist. Das

Baudenkmal ist im Bebauungsplan gemäß der Planzeichenverordnung Nr. 14.3 als Einzeldenkmal zu kennzeichnen. Um den Umfang des Baudenkmals klar zu definieren, sollte es grundstückgenau mit einer roten Kästchenlinie (vgl. Planzeichenverordnung Nr. 14.2) umfahren werden. Um seinen Bestand zu sichern, ist es nach Auffassung des Denkmalpflegeamtes mit einer Baulinie zu umfahren.

Abwägung:
Der Hinweis wurde im Bebauungsplanentwurf berücksichtigt.

Stellungnahme:
Das Baudenkmal ist bei der in Rede stehenden Planung im Rahmen des Umgebungsschutzes gemäß § 9 DSchG NW zu berücksichtigen, bauliche Maßnahmen in seiner Umgebung sind erlaubnispflichtig.
Nach Auffassung des LVR - Amts für Denkmalpflege im Rheinland wird der Wirkungsraum des Baudenkmals durch die Höhe des östlich des Baudenkmals geplanten Baukörpers, durch seine Fassadengestaltung und die dargestellten Werbeanlagen deutlich negativ beeinflusst. Gemäß der denkmalpflegerischen Zielstellung soll das Areal weiterhin maßgeblich durch das Bahnhofsgebäude geprägt werden. Dafür ist es nach Auffassung des Fachamtes wichtig, dass die Höhe des Neubaus die niedrige, zum Neubau orientierte Firsthöhe des Baudenkmals nicht überschreitet. Des Weiteren ist die Gestaltung der drei Fassaden des Neubaus (Nord-, Süd- und Westansichten) in den Bereichen, die zusammen mit dem Baudenkmal in Erscheinung treten wesentlich zu beruhigen, indem einheitliche Fensterformate und Türelemente Verwendung finden und auf Vor- und Rücksprünge verzichtet wird. Außerdem ist bezüglich der Werbeanlagen eine in Größe und Gestaltung zurückhaltende Lösung zu entwickeln, die auf Einzelbuchstaben zurückgreift, wenn zwingend notwendig leuchtend, nicht aber blinkend. Nach Auffassung des Denkmalpflegeamtes ist die Anzahl von Werbehinweisen pro Unternehmen und pro Fassadenansicht möglichst auf ein Element zu reduzieren. Bedenken seitens des Fachamtes bestehen gegen die Aufstellung von Fertiggaragen an der zum Baudenkmal orientierten Westfassade des Neubaus. Zu befürworten wäre die Verwendung von qualitätvollen, dem Baudenkmal gerecht werdenden Materialien. Die Ausarbeitung eines Begrünungs- und Pflegekonzeptes ist erforderlich, um ein positives Umfeld zu gewährleisten.

Abwägung:
Die Höhe des Bauvorhabens im unmittelbaren Bereich des Bahnhofsgebäudes wurde entsprechend der Stellungnahme des LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland angepasst und beträgt nunmehr 11,35 m. Damit besitzt der unmittelbar an das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude angrenzende Gebäudeteil des Neubauvorhabens die gleiche Höhe wie der Dachfirst des Bahnhofsgebäudes.

Der Hinweis wurde somit im Bebauungsplan berücksichtigt.

Die Fassaden in den Bereichen, die zusammen mit dem Baudenkmal in Erscheinung treten wurden überarbeitet. Es wurde auf einen Teil der Werbeanlagen verzichtet. Daneben wurden hinsichtlich der Werbeanlagen folgende Festsetzungen im Bebauungsplan aufgenommen:

„Die Gesamtdimension der Werbeanlagen soll der Gestaltung und Proportion des Gebäudes angepasst sein. Werbeanlagen sind mit Ausnahme der Anbringung der Firmenlogos am Gebäude nicht zulässig. Darüber hinaus sind Firmenlogos im Zufahrts- und Eingangsbereich des Einkaufszentrums zulässig. Werbeanlagen oberhalb der tatsächlichen Gebäudehöhe (OK Traufe bzw. OK Attika) sind nicht zulässig. Die Beleuchtung soll ruhig und zurückhaltend sein, d.h. Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung sowie sich bewegende

Werbeanlagen sind unzulässig.“

Der vorgeschlagenen Vereinheitlichung der Fensterformate wurde seitens des Investors nicht gefolgt. Die in den Ansichten zum Bauvorhaben dargestellten Fensterformate sprechen eine moderne Architektursprache und sollen so bewusst zu einem spannungsreichen Kontrast zwischen „alt“ und „neu“ führen.

Hinsichtlich der in der Stellungnahme benannten Fertiggaragen wurde seitens des Investors ein Alternativvorschlag (Sectionaltor mit Holzverkleidung) zwischenzeitlich vorgelegt. Eine Regelung zur Gestaltung der Garagen ist im Bebauungsplan nicht vorgesehen. Die Umsetzung einer qualitätvollen Bebauung mit Garagen obliegt dem nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren.

Die Hinweise wurden weitestgehend und werden hinsichtlich der Gestaltung der Garagen berücksichtigt.

Stellungnahme:
Unmittelbar angrenzend an das Plangebiet liegt das Baudenkmal Frankfurter Str. 58, ein um 1900 entstandenes, zweigeschossiges Villengebäude mit dazugehörigem Garten. Das Baudenkmal ist ebenfalls im Rahmen des Umgebungsschutzes gemäß § 9 DSchG NW von der Planung betroffen und bauliche Veränderungen in seiner Umgebung sind ebenfalls gemäß § 9 DSchG NW erlaubnispflichtig. Daher wird angeregt, den Umfang und die Bedeutung des Baudenkmals in die Begründung zum Bebauungsplan aufzunehmen und auf die gesetzlichen Regelungen des § 9 DSchG NW hinzuweisen.

Abwägung:
In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld, 1. Änderung wurde der Hinweis auf das Baudenkmal Frankfurter Str. 58 aufgenommen.

Der Hinweis wird damit berücksichtigt.

2. Stellungnahmen im Rahmen der Regionalen Abstimmung zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandesvorhaben (Regionaler Arbeitskreis (:rak) Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiker):

zu R1, Stadt Eitorf
Mit Schreiben vom 06.01.2012

Stellungnahme:
Es wird seitens der Stadt Eitorf ausgeführt, dass gerade durch die sehr große Verkaufsfläche des Elektronikmarktes von 1.820 qm zu befürchten ist, dass die im Ortskern von Eitorf ansässigen Einzelhändler erhebliche Einbußen haben werden und sich das Vorhaben negativ auf die benachbarten Zentren auswirkt.

Abwägung:
Im Rahmen des interkommunalen Abstimmungsgebotes gem. § 2 Abs. 2 BauGB wurden die benachbarten Kommunen parallel zur frühzeitigen Beteiligung informiert. Eine Auswirkungsanalyse zur Abschätzung der Auswirkungen der geplanten Einzelhandelsansiedlungen auf die benachbarten Kommunen wurde durch das Büro BBE Handelsberatung GmbH erstellt und den Kommunen zur Verfügung gestellt. Daneben fand am 23.02.2012 die Regionale Abstimmung im Rahmen der Vereinbarung zum regionalen Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Region Bonn/Rhein-Sieg mit den o. g. benachbarten Kommunen statt, indem die Zusammenfassung der Auswirkungsanalyse durch das Büro BBE vorgestellt wurde. Hier wurden die in der Stellungnahme benannten Befürchtungen seitens der Stadt Eitorf nochmals vorgetragen.

Herr Schmidt-Illguth (Büro BBE) führte zur Frage des Kaufkraftabflusses aus Eitorf aus, dass es sich hierbei im Wesentlichen um die Umlenkung sowieso aus der Gemeinde abfließender Kaufkraft handeln werde. Der traditionelle Einzelhandel sei stark serviceorientiert in den Bereichen Weiße Ware und Haushaltsgeräte, der Fachmarkt könne dazu keine ernsthafte Konkurrenz darstellen. Es seien daher nur geringe Auswirkungen auf den Fachhandel und keine städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten.

Das Protokoll zum Abstimmungstermin ist beigefügt.

zu R2, IHK Bonn
Mit Schreiben vom 20.12.2011

Stellungnahme:
Es wird um Fristverlängerung gebeten. Etwaige Bedenken können erst mitgeteilt werden, wenn die Auswirkungsanalyse vorliegt.

Abwägung:
Herr Göttlich, IHK Bonn, war beim Abstimmungstermin am 23.02.2012 anwesend. Auf Nachfrage erklärt Herr Göttlich, dass er keine Bedenken gegen die Realisierung des Vorhabens habe.

zu R3, Stadt Sankt Augustin
Mit Schreiben vom 22.12.2011

Stellungnahme:
Es wird mitgeteilt, dass erst nach Vorlage der Angabe zur Sortimentsstruktur und zu Verkaufsflächen sowie nach Vorlage einer Verträglichkeitsuntersuchung möglich sei, zu beurteilen, ob Belange der Stadt Sankt Augustin von der Planung berührt werden.

Abwägung:
Die Zusammenfassung der Auswirkungsanalyse wurde vor dem Abstimmungstermin am 15.02.2012 auch an die Stadt Sankt Augustin per Mail geschickt. Es ging keine Stellungnahme danach ein. Die Stadt Sankt Augustin war nicht beim Abstimmungstermin am 23.02.2012 anwesend. Somit ist davon auszugehen, dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

3. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 01.3 Hennef (Sieg) - Ladestraße / Bahnhofsumfeld wird als beschleunigtes Verfahren gem. § 13a BauGB fortgeführt.

4. Dem vorgestellten Entwurf zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 Hennef (Sieg) – Ladestraße / Bahnhofsumfeld wird zugestimmt.

5. Gemäß § 13a i. V. m. § 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 der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 Hennef (Sieg) – Ladestraße / Bahnhofsumfeld mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, werden gem. § 13a i. V. m. § 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 für Stadtgestaltung und Planung am 07.12.2011 wurde der Bebauungsplan Nr. 01.3 Hennef (Sieg) – Ladestraße/Bahnhofsumfeld, 1. Änderung aufgestellt. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 07.12.2011 wurde der Bebauungsplan-Vorentwurf zur Frühzeitigen Beteiligung beschlossen. Diese wurde im Zeitraum vom 19.12.2011 bis 02.01.2012 durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 16.12.2011 am Verfahren beteiligt. Für die abwägungsrelevanten Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ist im Beschlussvorschlag die Abwägung formuliert.

Mit der zum 01.01.2007 eingetretenen Änderung des Baugesetzbuchs durch das „Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“ besteht die Möglichkeit, einen Bauleitplan im beschleunigten „Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung“ gem. § 13a BauGB aufzustellen. Voraussetzung dabei ist, dass der Bebauungsplan der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient. Das beschleunige Verfahren ermöglicht als Planungserleichterung den Verzicht auf eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, auf den Umweltbericht nach § 2a, auf Angaben nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, das Monitoring nach § 4c sowie die zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB. Darüber hinaus sind nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe in Natur und Landschaft, die aufgrund der Aufstellung eines Bebauungsplans zu erwarten sind, als nicht ausgleichspflichtige Eingriffe anzusehen. Ein Ausgleich für Eingriffe ist daher ebenfalls nicht erforderlich.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens liegen bei dem Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld, 1. Änderung vor, weil der Bebauungsplan der Wiedernutzbarmachung von Flächen (hier: ehemalige Bahnflächen) bzw. der Nachverdichtung dient. Das Plangebiet liegt mit einer Grundfläche von ca. 15.700 m² unter einer Größe von 20.000 m², so dass die Voraussetzung des § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB erfüllt sind und eine Vorprüfung im Einzelfall über erhebliche Umweltauswirkungen entbehrlich ist.

Die Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld erfolgte nach § 2 Abs. 1 i. V. m. § 1 Abs. 8 BauGB. Dementsprechend wurde auch schon ein Vorentwurf des Umweltberichts erstellt. Da artenschutzrechtliche Belange im Verfahren berührt sind, wird der Umweltbericht auch in das Verfahren nach § 13 a BauGB integriert.

Dem Verkehrsgutachten liegen konkrete Aussagen zum Bauvorhaben zugrunde. Im rechtskräftigen Bebauungsplan wurde die Festsetzung als Kerngebiet (MK) getroffen. Dies war zunächst auch für die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 Ladestraße / Bahnhofsumfeld vorgesehen. Bei einer Festhaltung an der Ausweisung eines MK wäre zu untersuchen, welche Nutzungen mit den verkehrlichen Auswirkungen realisierbar sind. Dieses erscheint zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer umsetzbar, da in einem Kerngebiet eine Vielzahl von Nutzungen möglich ist. Ein Szenario, bei Ausschöpfung des größtmöglichen Kerngebietspotentials, anzunehmen, welches umfangreiche verkehrliche Umbaumaßnahmen an den benachbarten Knotenpunkten zur Folge hätte, erscheint vor dem Hintergrund, dass die jetzt dargestellten Nutzungen mit den vorgeschlagenen Maßnahmen im Verkehrsgutachten umsetzbar sind, als nicht zweckmäßig. Deshalb wird die bisherige MK-Fläche (im rechtskräftigen B-Plan als MK 2 und MK 3 festgesetzt) als Sondergebiet (SO) „Geschäfts- und Dienstleistungszentrum“ (SO 1) und

„Parkhaus“ (SO 2) mit einer entsprechenden Sortimentsbeschränkung festgesetzt. Dies setzt allerdings eine Anpassung des Flächennutzungsplanes voraus. Um Zeitverzögerungen im Bebauungsplanverfahren zu verhindern, bietet sich die Umstellung auf das Verfahren nach § 13 a BauGB an, da hier der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung angepasst werden kann.

Die Gemeinde kann bis zum Auslegungs-/Billigungsbeschluss noch vom Regelverfahren in das beschleunigte Verfahren wechseln. Soweit eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt wurde, kann die Bekanntmachung nach § 3 Abs. 2 mit der nach § 13a Abs. 3 BauGB gebotenen Bekanntmachung zusammen erfolgen.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, den Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld, 1. Änderung gem. § 13a BauGB nunmehr als Bebauungsplan der Innenentwicklung fortzuführen und die Offenlage nach § 13a i. V. m. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zu beschließen.

Am 30.07.2011 ist das „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden“ in Kraft getreten. Gemäß § 233 Baugesetzbuch (BauGB) werden „(Bauleitplan-)Verfahren, die vor dem Inkrafttreten einer Gesetzesänderung (des BauGB) förmlich eingeleitet worden sind, nach den bisher geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen, soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist. Ist mit gesetzlich vorgeschriebenen einzelnen Schritten des Verfahrens noch nicht begonnen worden, können diese auch nach den Vorschriften dieses Gesetzes durchgeführt werden.“ Im vorliegenden Fall wird von dieser Regelung dahingehend Gebrauch gemacht, dass das Bebauungsplan – Verfahren Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld 1. Änderung nach den Vorschriften des BauGB in der vor dem 30.07.2011 geltenden Fassung abgeschlossen wird.

Flächennutzungsplan

Der seit September 1992 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Hennef (Sieg) stellt den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 01.3 Hennef (Sieg) - Ladestraße/Bahnhofsumfeld 1. Änderung als gemischte Bauflächen dar. Der o. a. Bebauungsplan stimmt mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans insofern nicht überein und wird damit nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt (s. § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB). Im Verfahren nach § 13 a BauGB kann der FNP in einem solchen Fall jedoch im Wege der Berichtigung geändert bzw. angepasst werden. Von dieser Regelung wird im vorliegenden Fall Gebrauch gemacht.

Rahmenplanungen

Mit dem Rahmenplan „Ladestraße“ der Stabsstelle Stadtentwicklung der Stadt Hennef vom 20.09.2005 hat die Stadt Hennef für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 01.3 Entwicklungsziele sowie Aussagen zur Art und Gestaltung der baulichen Anlagen vorbereitet. Der Rahmenplan sieht östlich des Bahnhofgebäudes die Ansiedlung eines Einzelhandelsbetriebes mit einer Grundfläche von 960m² vor.

Zur Bewertung des Standortes aus Sicht des Einzelhandels wurde bereits im Jahr 2002 ein Einzelhandelsstrukturgutachten (Junker und Kruse: Einzelhandelsstrukturgutachten für die Stadt Hennef, Dortmund, Juni 2002) erarbeitet, dass die Grundlage für die Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 bildete.

Im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Hennef wurde ein Einzelhandelskonzept durch das Geographische Institut der Uni Bonn erarbeitet. Der Entwurf (Stand: Juni 2011) trifft auf Seite 208 und 209 folgende Aussagen:

„Die Innenstadt verfügt mit dem Hit-Markt derzeit nur über einen wirklich großen Kundenmagneten, der trotz seiner Platzierung in einer – für einen Lebensmittelvollsortimenter –

suboptimalen Immobilie – für hohe Kundenfrequenzen in seinem Umfeld sorgen. Zusätzlich zum Hit noch weitere Kundenmagneten anzusiedeln, ist eine Schlüsselaufgabe für die weitere Entwicklung und Zukunftsfähigkeit der Innenstadt als Einzelhandelsstandort. Angesichts der ermittelten Kaufkraftabflüsse aus Hennef, aber auch im Hinblick auf die zentrale Bedeutung für die Gesamtbedeutung von Hennef als Einkaufsstadt sind hier insbesondere

- ein Elektrofachmarkt mit einem breiten Sortimentsanteil an Unterhaltungselektronik und
- ein qualitativ guter Textilfachmarkt anzustreben (kein Textildiscounter).

Angesichts der derzeitigen Angebots- und Demographiestruktur sollte dieser Textilfachmarkt aufgrund seines Markenimages und Sortimentes breit sortiert sein und möglichst auch für jugendliche Konsumenten eine attraktive Zieladresse darstellen.

Um für diese Schlüsselansiedlungen alle Optionen offen zu halten, müssen die hierfür erforderlichen letzten innerstädtischen Flächen vorgehalten werden. Derzeit verfügt die Innenstadt nur noch über zwei Flächenreserven ausreichender Größe, den Heiligenstädter Platz und die Ladestraße. Um die Chance einer langfristigen Standortsicherung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt zu erhalten, sollten beide ausschließlich für wirkliche Magnetprojekte reserviert bleiben und nicht aus Opportunitätsgründen anderen Nutzungen zugeführt werden.“

Das vorgesehene Nutzungskonzept der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 ist somit in Einklang mit den Aussagen des Entwurfs des Einzelhandelskonzepts.

Zur Prüfung und Einbindung der aktuellen Planungen in die Einzelhandelsstruktur der Stadt Hennef wurde eine Auswirkungsanalyse erstellt, welche jetzt eine Grundlage der Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 bildet (BBE Handelsberatung GmbH, Planvorhaben Geschäftshaus Hennef (Sieg) – Ladestraße, Köln, März 2012).
Es wird festgestellt, dass der Projektstandort im zentralen Versorgungsbereich liegt und hier eine der vorhandenen Potenzialflächen darstellt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass

- das Hauptzentrum der Stadt Hennef im Bereich des zugehörigen Potenzialstandortes „Ladestraße“ erweitert wird;
- im Realisierungsfall keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet und der Fernzone zu erwarten sind (§11 Abs. 3 BauNVO);
- keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf sonstige, für die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Einzugsgebiet und der relevante Angebotsstandorte zu erwarten sind (§11 Abs. 3 BauNVO);
- das Planvorhaben mit den im Entwurf des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Hennef 2011 definierten Handelsempfehlungen übereinstimmt;
- das Planvorhaben den in der Innenstadt vorhandenen Branchenmix sowie die Angebotsformate sinnvoll ergänzen würde und
- zu einer Erhöhung der Zentralitätswerte der Stadt Hennef beitragen würde.

Eine Zusammenfassung des Gutachtens ist der Vorlage beigefügt.

Am 23.02.2012 fand die regionale Abstimmung im Rahmen der Vereinbarung zum regionalen Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Region Bonn/Rhein-Sieg statt. Das Protokoll ist der Beschlussvorlage beigefügt.

Geltungsbereich

Das Plangebiet für den Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld 1.Änderung befindet sich östlich des Zentrums der Stadt Hennef (Sieg) und umfasst sowohl das vorhandene Bahnhofsgebäude, die östlich daran angrenzenden Freiflächen sowie die Knotenpunkte der

Bahnhofstraße und der Bachstraße zur Frankfurter Straße. Das ca. 15.680 m² große Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- Im Süden durch die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG
- Im Norden durch die vorhandenen privaten Grundstücke an der Frankfurter Straße und die Bahnhofstraße
- Im Osten durch die Ostseite der Bachstraße
- Im Westen durch die Ostseite des Busbahnhofes und die Bahnhofstraße

Städtebauliches Konzept

Städtebauliche Idee ist es einerseits eine möglichst breit gefächerte Nutzung des Bahnhofsgebäudes zu ermöglichen.

Die Art der baulichen Nutzung wird für den Bereich des Bahnhofsgebäudes, wie im rechtskräftigen Bebauungsplan als Kerngebiet vorgesehen. Die östlich anschließenden Flächen werden als Sondergebiete SO 1 „Geschäfts- und Dienstleistungszentrum“ und SO 2 „Parkhaus“ festgesetzt.

Geplant sind hier östlich des Bahnhofs Verkaufsflächen in zwei Ebenen sowie weiter östlich daran anschließend Parkebenen in einem 5-geschossigen Parkhaus. Insgesamt sollen auf diese Weise ca. 4.100 qm Nutzfläche für klein- und großflächigen Einzelhandel und – nach jüngsten Erkenntnissen - ca. 350 Stellplätze errichtet werden. Es entsteht so ein gebauter Schallschutz und eine bauliche Abgrenzung zur Bahntrasse hin.

Auf diese Weise soll gegenüber der Bahntrasse das schmale, lange Grundstück so bebaut werden, dass einerseits eine Abschirmung zu der Bahntrasse entsteht, andererseits soll mit den Kerngebiets- und Sondergebietsnutzungen die zentrale Lage in der Innenstadt Hennef gestärkt und weiterentwickelt werden.

Äußere Erschließung

Die Verkehrserschließung erfolgt über die Alte Ladestraße im Zwei-Richtungs-Verkehr, wobei diese und die östlich angrenzende Bachstraße für den Schwerverkehr zukünftig nur noch als Einbahnstraße in Richtung Osten genutzt werden kann. Bahnhof- und Bachstraße schließen an die Frankfurter Straße / L 333 an. Da insbesondere mit den Einkaufseinrichtungen größere Ziel- und Quellverkehre zu erwarten sind, wurde im Rahmen eines Verkehrsgutachtens geprüft, ob sich hieraus an den beschriebenen Knotenpunkten Probleme ergeben und wie diese zu beheben sind.
Insgesamt werden in einem neuen Parkhaus ca. 350 neue Stellplätze errichtet, weiterhin sind Lieferverkehre sowie Parkverkehr im Bereich Bahnhofstraße zu berücksichtigen.

Innere Erschließung

Aufbauend auf den Erkenntnissen durch die Verkehrsgutachten und der Vorentwurfsplanungen wurde die Straßenraumgestaltung (hier Straßenplanung Alte Ladestraße, Büro D. u. M. Stelter, Siegburg) erarbeitet. Hierbei wurden insbesondere die Straßenquerschnitte sowie die Einmündungsbereiche in die Frankfurter Straße (L 333) straßenbautechnisch ermittelt und dienen als Grundlage für die Festsetzungen der öffentlichen Verkehrsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Entsprechend dieser Straßenausbauplanung, wird die Ladestraße insgesamt 7,77 m breit festgesetzt. Die Planung sieht hier einen einseitig auf der Nordseite verlaufenden 1,77 m breiten Gehweg vor sowie eine 5,5 m breite Fahrbahn für 2-Richtungsverkehr und 0,5 m breiten Bordstreifen auf der Südseite (sog. Schrammbord). In den Kurven- und Einmündungsbereichen weitet sich die Verkehrsfläche auf, um so den Verkehrsströmen und auch dem LKW-Verkehr Rechnung zu tragen.

Im Bereich der Frankfurter Straße bleiben die Verkehrsflächen innerhalb der vorhandenen Parzellierungen erhalten. Um dem zusätzlichen Verkehr in den Einmündungsbereichen gerecht

zu werden, müssen Umbaumaßnahmen im Bereich Frankfurter Straße vorgenommen werden, die aber keinen Festsetzungscharakter im Bebauungsplan haben.

Ruhender Verkehr
Nach jüngsten Erkenntnissen ist die Unterbringung von rund 350 Stellplätzen vorgesehen. Bei der Realisierung des Prognosefalles 1 werden ca. 170 Stellplätze bauordnungsrechtlich notwendig. Somit würden – bei einer anvisierten Realisierung der 350 Stellplätze – rund 180 weitere Stellplätze entstehen, die über die benötigten Stellplätze des Geschäfts- und Dienstleistungszentrums hinaus gehen und somit auch anderen Nutzern zur Verfügung stehen. Dieser Überhang dient auch dazu, die im rechtskräftigen Bebauungsplan vorgesehenen rund 45 öffentlichen Stellplätze im Parkhaus unterzubringen. Diese werden nicht an einer bestimmten Stelle im Parkhaus räumlich verortet.

Verkehrsgutachten
Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Ladestraße in Hennef (Sieg) des Büros Brilon, Bondzio und Weiser (Stand Februar 2012) wurden die verkehrlichen Auswirkungen des Investitionsvorhabens sowie die Leistungsfähigkeit und Kapazität der benachbarten Knotenpunkte untersucht. Darüber hinaus wurde die Situation im ruhenden Verkehr analysiert. Zunächst wurde im Rahmen einer Verkehrszählung ermittelt, welche Verkehrsbelastungen im Umfeld des Bauvorhabens bereits vorliegen. Diese wurden auf der Frankfurter Straße zur Berücksichtigung möglicher Entwicklungen des Verkehrsaufkommens, z.B. durch andere verkehrserzeugende Bauvorhaben im weiteren Umfeld des Untersuchungsgebiets pauschal um 5 % angehoben. Die vorgenommene Erhöhung um 5 % geht über das zusätzliche Verkehrsaufkommen hinaus, das für einen an der Bröltalstraße anstelle des städtischen Baubetriebshofes geplanten Lebensmitteldiscounters prognostiziert wurde. Nach der dafür vorliegenden Verkehrsuntersuchung (vgl. IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Februar 2012) kann durch den Lebensmitteldiscounter auf der Straße „An der Brölbahn“ ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in Höhe von 46 Kfz in der Nachmittagsspitze erwartet werden. Selbst unter der Annahme, dass dieser Verkehr zu 100 % an dem Knotenpunkt Frankfurter Straße / Bachstraße ankommt, liegen die Verkehrsbelastungen mit dem Lebensmitteldiscounter unterhalb des in der Verkehrsuntersuchung zur Ladestraße angesetzten Verkehrszuwachses.

Anschließend wurde das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen (Neuverkehr) für das Bauvorhaben an der südlichen Seite der Ladestraße und für die geplante Nutzungsverdichtung nördlich des Bauvorhabens berechnet und mit der zu erwartenden allgemeinen Verkehrsnachfrage überlagert.

Im nächsten Schritt wurden anhand der im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen vorgegebenen Verfahren verkehrstechnische Berechnungen für drei an das Bauvorhaben angrenzende Knotenpunkte durchgeführt, die durch das Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen zusätzlich belastet werden.

Es zeigte sich zunächst, dass die untersuchten Knotenpunkte in der Lage sind, die derzeitigen und die zukünftigen Verkehrsbelastungen ohne die geplanten Bauvorhaben mit einer sehr guten bis ausreichenden Verkehrsqualität abzuwickeln.

Auch im Prognosefall 1 mit einer Realisierung des Bauvorhabens auf der südlichen Seite der Ladestraße kann das Verkehrsaufkommen auch ohne einen Ausbau der Knotenpunkte noch leistungsfähig abgewickelt werden. Am Knotenpunkt Frankfurter Straße / Bachstraße werden unter diesen Randbedingungen jedoch voraussichtlich bereits mittlere Wartezeiten auftreten, die an der Grenze zu einer nur noch mangelhaften Verkehrsqualität liegen.

Im Prognosefall 2 mit einer Realisierung des Bauvorhabens Ladestraße und einer Nutzungsverdichtung auf der Nordseite der Ladestraße ist dagegen an beiden Knotenpunkten mit der Frankfurter Straße die Anlage eines Aufstellbereichs für die in der Fahrbahnmitte

wartenden Linksabbieger erforderlich. Damit können an beiden Knotenpunkten ein leistungsfähiger Verkehrsablauf und eine befriedigende Verkehrsqualität gewährleistet werden. Von einer zweistreifigen Ausführung der Einmündungsbereiche der untergeordneten Zufahrten dieser beiden Knotenpunkte kann dagegen keine weitere Verbesserung der Verkehrsqualität erwartet werden. Von einer solchen Aufweitung sollte daher vorerst Abstand genommen werden. Die mögliche Nutzungsverdichtung auf der Nordseite der Ladestraße ist Gegenstand des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanverfahrens Nr. 01.63 Alte Ladestraße - Nord. Da die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 jedoch die verkehrlichen Voraussetzungen für die Erschließung der noch unbebauten Grundstücksanteile auf der Nordseite der Ladestraße schafft, wurden die verkehrlichen Auswirkungen bereits in dem vorliegenden Verkehrsgutachten mit untersucht.

Die Prognosefälle 3 und 4 beinhalten jeweils eine Nutzungsvariante des Bauvorhabens mit einer jeweils etwas höheren Verkehrsbelastung gegenüber dem Prognosefall 2. Hier zeigte sich, dass mit dem für den Prognosefall 2 entwickelten Ausbauvorschlägen ein leistungsfähiger Verkehrsablauf und eine gute bis ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann. Die ausreichende Verkehrsqualität tritt dabei nur in den untergeordneten Straßen, d.h. Bahnhofstraße und Bachstraße auf. Die Verkehrsqualität im Zuge der Frankfurter Straße entspricht in allen Planfällen der Stufe A („sehr gut).

Die Nutzungen entsprechend Prognosefall 1, 3 und 4 werden in dem Bebauungsplan-Entwurf zur 1. Änderung des Bebaungsplans Nr. 01.3 entsprechend festgesetzt.

Bei dem unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten unproblematischen Knotenpunkt Bahnhofstraße / Ladestraße ist im Rahmen der geplanten Umgestaltung der Ladestraße die Befahrbarkeit des Knotenpunktes und der Begegnungsverkehr mit Schwerfahrzeugen in Fahrtrichtung Osten sicherzustellen.

Durch geeignete Beschilderung ist sicherzustellen, dass der Schwerverkehr die Ladestraße und die Bachstraße nur in Richtung Osten befährt (Verbot der Einfahrt für Lkw von der Frankfurter Straße in die Bachstraße durch Zeichen 253 und vorgeschriebene Fahrtrichtung beim Verlassen von Grundstückszufahrten).

Der geplante Bau eines Parkhauses an der Ladestraße ist vor dem Hintergrund der hohen Stellplatzauslastung im näheren Umfeld des geplanten Bauvorhabens sinnvoll. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde davon ausgegangen, dass dieses Parkhaus von allen Beschäftigten und den Kunden des geplanten Bauvorhabens angefahren wird. Die Stellplätze des Parkhauses sollen nicht nur den Kunden des Einkaufszentrums, sondern auch anderen Nutzern zur Verfügung stehen.

Für die Berechnung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens an den zu untersuchenden Knotenpunkten wurde daher davon ausgegangen, dass diese im Wesentlichen durch das geplante Einkaufszentrum und die zu erwartende Verdichtung der vorhandenen Nutzungen auf der Nordseite der Ladestraße bestimmt wird. Durch die Wahl großzügiger Ansätze (insbesondere dadurch, dass der gesamte Kunden– und Beschäftigtenverkehr systematisch als Neuverkehr angesetzt wurde), besteht an den Knotenpunkten noch eine nennenswerte Kapazitätsreserve für Fahrten, die zukünftig möglicherweise aufgrund von Verlagerungen zwischen den heute bereits vorhandenen Stellplatzangeboten und dem geplanten Parkhaus an den zu untersuchenden Knotenpunkten auftreten können.

Durch die vorgeschlagene Anbindung des Bauvorhabens werden keine Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr erwartet.

Unter der Voraussetzung, dass die im Verkehrsgutachten empfohlenen Maßnahmen umgesetzt werden, beeinträchtigt das Bauvorhaben die allgemeine Verkehrssituation nicht spürbar. Die Verkehrserschließung des Bauvorhabens kann durch die im Verkehrsgutachten empfohlenen

Maßnahmen gewährleistet werden.

Eine Zusammenfassung des Gutachtens ist der Vorlage beigefügt.

Lärmimmissionen

Hinsichtlich der Verkehrs- und Gewerbegeräuschsituation wurde ein Lärmgutachten in Auftrag gegeben. Das Gutachten (Kramer Schalltechnik, Stand: 06.03.2012) kommt, bezogen auf die Verkehrsgeräuschsituation zu dem Ergebnis, dass zur planungsrechtlichen Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan die hier vorkommenden Lärmpegelbereiche IV und V flächenmäßig nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt werden sollten. Dabei muss der Lärmpegelbereich (s. DIN 4109) und das je nach Raumart erforderliche Schalldämmmaß der Außenbauteile (entsprechend der Tabelle 3.4 im Lärmgutachten) im Bebauungsplan angegeben werden. Ergänzend sollte in den textlichen Festsetzungen festgelegt werden, dass im Baugenehmigungsverfahren bei dem Nachweis einer tatsächlich geringeren Geräuschbelastung einer Gebäudeseite vom festgelegten Schalldämmmaß abgewichen werden kann. Beispielsweise kann an einer Gebäuderückseite durch die Eigenabschirmung des Gebäudes selbst oder die Abschirmung anderer Bauten ein niedriger Lärmpegelbereich erreicht werden. Zum Lüftungsproblem bei schalltechnisch wirksamen Fenstern wird empfohlen, im gesamten Plangebiet zumindest für Schlafräume und Wohnungen den Einbau entsprechend ausgelegter fensterunabhängiger Lüftungseinrichtungen vorzuschreiben.

Als Schallminderungsmaßnahmen für die Gewerbegeräuschsituation wird vorgeschlagen, die offenen Flächen an der Nord- und Südseite des Parkhauses durch eine teilweise Schließung zu verkleinern. Damit wird in der gesamten Nachbarschaft eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte erreicht. Die geplante Errichtung eines Geschäfts- und Dienstleistungszentrums mit Parkhaus ist damit aus schalltechnischer Sicht innerhalb des Sondergebietes vollziehbar.

Verkehrsgeräuschsituation durch den Quell- und Zielverkehr des Plangebietes auf öffentlichen Straßen:
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 stellt die Verlängerung der Aufstellfläche zwischen Bachstraße und Bahnübergang in der Frankfurter Straße einen erheblichen baulichen Eingriff, bzw. eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Im Rahmen der Realisierung der Maßnahme können nach der 16. BImSchV die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz im Bereich der angrenzenden Bestandsbebauung exakt festgestellt werden.

Eine Zusammenfassung des Gutachtens ist der Vorlage beigefügt.

Umweltbericht

Im Änderungsverfahren zum bestehenden Bebauungsplanverfahren 01.3 wird ein planerisch bereits für die Ansiedlung von Einzelhandel ausgewiesener Bereich projektspezifisch angepasst. Das zu erwartende städtebauliche Erscheinungsbild wird sich gegenüber dem jetzigen Zustand erheblich ändern, wohingegen die Eingriffe in Natur und Landschaft aufgrund der starken anthropogenen Überformung gering ausfallen. Umweltrelevanz hat die Planänderung zum einen bzgl. der Art der Stellplatzunterbringung (Parkhaus statt ebenerdige Stellplatzanlage), die zum Wegfall von 30 Pflanzbindungssignets für Einzelbäume führt. Zum anderen entfällt das Erhaltungsgebot für einen Altbaum, dessen Darstellung aufgrund der zwischenzeitlich erforderlichen Gefahrenfällung auch ohne Planrechtsänderung gegenstandslos geworden ist.

Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens wurden die sich abzeichnenden Artenschutzkonfliktpotentiale untersucht und einer Lösung zugeführt, wobei für die

Artengruppen Avifauna (Haussperlinge), Reptilien (ggf. Zauneidechsen) und Fledermäuse tiefere Untersuchungen erforderlich waren. Die Betroffenheiten werden ursächlich allerdings nicht durch die Planüberarbeitung angestoßen, sondern sind auch bei derzeit zulässigen Bauvorhaben zu beachten.

Die Entwässerung des Ladestraßen-Areals, die bisher nur punktuell und über weiten Bereichen diffus erfolgte, wird im Zuge des Straßen- und Kanalbau neu geordnet. Die gewässerspezifischen Kenngrößen werden im wasserrechtlichen Verfahren behandelt.

Die Böden im Untersuchungsraum sind bereits zu 92 % versiegelt, werden durch die Überplanung aber vollständig von Überbauungen und vollflächigen Erschließungen in Anspruch genommen.
Insgesamt sind durch die Umsetzung des Bebauungsplanes voraussichtlich keine erheblichen beeinträchtigenden Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Artenschutzrechtliche Belange
Mit der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetztes von Dezember 2007 ist eine Anpassung des deutschen Artenschutzrechts an die europäischen Vorgaben erfolgt. Demnach sind bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren auch die europäischen Bestimmungen zu prüfen.

Bei der artenschutzrechtlichen Prüfung sind nach nationalem und internationalem Recht unterschiedliche Schutzkategorien zu beachten: besonders geschützte Arten, streng geschützte Arten inklusive der FFH-Anhang-IV-Arten, europäische Vogelarten.

Die besonders geschützten Arten sind in der Anlage 1, Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung und im Anhang A oder B der EG-Artenschutzverordnung aufgeführt. Darüber hinaus sind alle FFH-Anhang-IV-Arten sowie alle europäischen Vogelarten besonders geschützt. Im Hinblick auf die Säugetiere gehören beinahe alle heimischen Arten mit Ausnahme der jagdbaren Arten und einiger „Problemarten“ (z.B. Feldmaus, Nutria) zu dieser Schutzkategorie. Alle Amphibien, Reptilien und Neunaugen sind besonders geschützt. Auch die Wirbellosen sind bei den besonders geschützten Arten stark vertreten. Bei den Farn- und Blütenpflanzen, Moosen, Flechten und Pilzen sind einzelne Arten, zum Teil auch komplette Gattungen und Familien, besonders geschützt (z.B. alle Orchideen und Torfmoose).

Die streng geschützten Arten stellen eine Teilmenge der besonders geschützten Arten dar. Es sind Arten, die in Anhang A der EG-Artenschutzverordnung oder in Anlage 1, Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind. Von den Wirbeltieren gehören alle Fledermausarten, zahlreiche Vogelarten sowie einige Amphibien und Reptilien zu dieser Schutzkategorie. Von den wirbellosen Tierarten sind nur wenige sehr seltene Schmetterlinge und Käfer sowie einzelne Mollusken, Libellen und Spinnen streng geschützt. Auch bei den Farn- und Blütenpflanzen fallen nur einzelne Arten unter den strengen Artenschutz.

Alle in Europa heimischen, wildlebenden Vogelarten zählen nach der Vogelschutzrichtlinie zu den europäischen Vogelarten. Alle europäischen Vogelarten sind zugleich besonders geschützt. Einige Arten (z.B. alle Greifvögel und Eulen) sind auf Grundlage der Bundesartenschutzverordnung oder der EG-Artenschutzverordnung auch streng geschützt.

Nach § 42 (5) Satz 5 BNatSchG wurden in der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes die nur nach nationalem Recht besonders geschützten Arten, also alle geschützten Arten außer den europäischen geschützten FFH-Anhang-IV-Arten und europäischen Vogelarten, bei Planungs- und Zulassungsvorhaben von den artenschutzrechtlichen Verboten pauschal freigestellt. Beim Antreffen bedeutender Vorkommen von Tier- und Pflanzenarten der Roten Listen sollte jedoch einzelfallbezogen eine Behandlung dieser Arten abgestimmt werden.

<u>Artenschutzrechtliche Prüfung</u>

Um den gesetzlichen Anforderungen des §44 BNatSchG nachzukommen, die bei allen Planungen die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Prüfung nachzukommen, wurden folgende Gutachten erarbeitet:

- 1. Vorläufiger Artenschutz-Fachbeitrag zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 – Hennef (Sieg); Dipl.-Geograph E. Schmidt, Bonn, 09.02.2012
- 2. Bebauungsplan Nr. 01.3 „Ladestraße/Bahnhofsumfeld“, 1. Änderung in Hennef (Sieg) – hier: Artenschutzrechtliche Prüfung zur Fledermausfauna – Büro für Faunistik Dipl.-Ing. M. Höller, Leverkusen; 31. Januar 2012-02-22

Die oben genannten Gutachten kommen bei der artenschutzfachlichen Eingriffsbewertung zu folgenden Ergebnissen:

Aus fachgutachterlicher Sicht ist durch die Planung der Einkaufseinrichtungen im B-Plan-Bereich keine Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der

- Zauneidechsen und ggf. Mauereidechsen
- Der Haussperlinge und sonstigen Vogelarten

zu erwarten.

Die gutachterliche Prüfung der Fledermausfauna kommt zu dem Ergebnis, dass bei konsequenter Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen, die im oben genannten Gutachten aufgelistet sind, keine Verbotstatbestände gemäß §44 BNatSchG und keine Verschlechterung der lokalen Populationen der nachgewiesenen Zwergfledermäuse und der theoretisch vorkommenden Fledermausarten (Kleine Bartfledermaus, Rauhautfledermaus, Großer Abendsegler, Braunes Langohr) zu erwarten sind.

Die artenschutzrechtlichen Gutachten sind Anlage des Umweltberichts und damit Bestandteil der Beschlussvorlage.

Aufgrund der Änderung des § 1 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Hennef (Ratsbeschluss der Sitzung vom 12.06.06) werden Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen den Beratungsunterlagen nicht beigefügt. Stattdessen erfolgt in der Beschlussvorlage eine Kurzfassung mit den wesentlichen Inhalten des Gutachtens bzw. der gutachterlichen Stellungnahme. Darüber hinaus erhalten die Fraktionsvorsitzenden sowie die Fraktionen selbst eine vollständige Fassung des jeweiligen Gutachtens bzw. der gutachterlichen Stellungnahme.

Auswirkungen auf den Haushalt

☐ Keine Auswirkungen	☐ Kosten der Maßnahme
	Sachkosten: €
☐ Jährliche Folgekosten	Personalkosten: €
	Höhe des Zuschusses €
☐ Maßnahme zuschussfähig	%

☐ Ausreichende Haushaltsmittel vorhanden,	HAR: €
Haushaltsstelle:	Lfd. Mittel: €
☐ Bewilligung außer- oder überplanmäßiger Ausgaben erforderlich	Betrag: €
☐ Kreditaufnahme erforderlich	Betrag: €
☐ Einsparungen	Betrag €
☐ Jährliche Folgeeinnahmen	Art:
	Höhe: €
☐ Bemerkungen	

Bei planungsrelevanten Vorhaben

Der Inhalt des Beschlussvorschlages stimmt mit den Aussagen / Vorgaben

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

Mitzeichnung:

Name:	Paraphe:	Name:	Paraphe:

Hennef (Sieg), den 18.01.2012
In Vertretung

Anlagen

- Protokoll der regionalen Abstimmung im Rahmen der Vereinbarung zum regionalen Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Region Bonn/Rhein Sieg
  Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 01.3
  Hennef (Sieg) – Ladestraße / Bahnhofsumfeld
  Erörterungstermin am 23.02.2012

- Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

  - Stellungnahmen T 1 – T 9

- Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der regionalen

Abstimmung

-Stellungnahmen R 1 – R 3

- Bebauungsplan – Entwurf gem. § 3 Abs. 2 BauGB
  Büro sgp, architekten und stadtplaner, Meckenheim
  Stand: 15.03.2012

- Textliche Festsetzungen (Entwurf) gem. § 3 Abs. 2 BauGB
  Büro sgp, architekten und stadtplaner, Meckenheim
  Stand: 15.03.2012

- Begründung (Entwurf) gem. § 3 Abs. 2 BauGB
  Büro sgp, architekten und stadtplaner, Meckenheim
  Stand: 15.03.2012

- Umweltbericht (Entwurf) gem. § 3 Abs. 2 BauGB
  Stadt Hennef, Umweltamt
  Stand: 15.03.2012

- Anpassung des Flächennutzungsplans im Wege der Berichtigung gem. § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB
  Stand: 15.03.2012

- Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Ladestraße
  Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum
  Stand: 21.02.2012

- Verkehrsuntersuchung zur geplanten städtebaulichen Entwicklung in der Ladestraße und Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Aldi-Marktes an der Oberen Siegstraße
  Zusammenfassende Stellungnahme
  Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum
  Stand: 05.03.2012

- Schalltechnische Untersuchung zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 „Ladestraße/Bahnhofsumfeld“ der Stadt Hennef
  Kramer Schalltechnik GmbH, Sankt Augustin
  Stand: 06.03.2012

- Auswirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung eines Geschäftshauses an der Ladestraße in Hennef (Sieg)
  BBE Handelsberatung GmbH, Köln
  Stand: März 2012