

STADT HENNEF (SIEG)

Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße / Bahnhofsumfeld 1. Änderung

Begründung

Stand: 15.03.2012 - Entwurf gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

Stand: 18.10.2012 - Rechtsplan gem. § 10 Abs. 1 BauGB

(Änderungen/Ergänzungen zum Beschluss gem. § 10 Abs. 1 BauGB sind kursiv gedruckt)

sgp



architekten + stadtplaner bda
MECKENHEIM | BONN

Dr.-Ing. Detlef Naumann BDA
Dipl.-Ing. Friedrich P. Hachtel
Dipl.-Ing. Wolfgang Bauer

Inhalt

Begründung

- 1. Anlass der Aufstellung des Bebauungsplan/
Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung**
- 2. Rahmenbedingungen**
 - 2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Topographie
 - 2.2 Regionalplan (Gebietsentwicklungsplan)
 - 2.3 Flächennutzungsplan und planungsrechtliche Zusammenhänge
 - 2.4 Nationale und europäische Schutzgebiete und Schutzfestsetzungen
 - 2.5 Sonstige Fachplanung
 - 2.5.1 Artenschutzrechtliche Belange
 - 2.5.2 Rahmenplan „Ladestraße“
 - 2.5.3 Einzelhandelsgutachten
 - 2.6 Vorhandene Flächennutzung
 - 2.7 Städtebauliche Situation
- 3. Städtebauliches Konzept**
 - 3.1 Verkehrserschließung
 - 3.1.1 Verkehrsgutachten
 - 3.1.2 Innere Erschließung
 - 3.1.3 Ruhender Verkehr
 - 3.2 Bebauung
 - 3.2.1 Städtebauliche Idee
 - 3.2.2 Art der baulichen Nutzung
 - 3.2.3 Maß der baulichen Nutzung
 - 3.2.4 Bauweise, überbaubare Grundstücks- und Abstandsflächen-
 - 3.2.5 Höhenfestsetzungen
 - 3.2.6 Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung
 - 3.2.7 Sonstige Festsetzungen: Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen
 - 3.2.8 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen
 - 3.2.9 Zeitlich aufschiebende Festsetzungen gem. § 9 Abs. 2 BauGB
 - 3.3 Kennzeichnungen gem. § 9 Abs. 5 BauGB
 - 3.3.1 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Altlasten)
 - 3.3.2 Baugrundvorerkundung
 - 3.3.3 Grundwasserschutz
 - 3.4. Nachrichtliche Übernahmen gem. § 9 Abs. 6 BauGB
 - 3.4.1 Denkmäler nach Landesrecht

- 3.4.2 Planfeststellung gem. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- 3.4.3 Planfeststellung gem. Wasserhaushaltsgesetz (WHG)
- 3.5 Ver- und Entsorgung
- 3.6 Immissionen
 - 3.6.1 Verkehrsgeräusche innerhalb des Plangebietes
 - 3.6.2 Gewerbegeräuschsituation
 - 3.6.3 Verkehrsgeräuschsituation durch den Quell- und Zielverkehr des Plangebietes auf öffentlichen Straßen
- 4. Hinweise**
 - 4.1. Kampfmittelfreiheit
 - 4.2 Geohydrologisches Verhältnisse
 - 4.3 Archäologische Ausgrabungen/Bodendenkmale
 - 4.4 Telekommunikationslinien
 - 4.5 Kennzeichnungen von Luftfahrthindernissen
 - 4.6 Fluglärm
- 5. Eingriffe in Natur und Landschaft/Umweltbericht**
- 6. Bodenordnung**
- 7. Quantitative Auswirkungen des Bebauungsplans/Flächenbilanz**
- 8. Kosten und Finanzierung**
- 9. Anlagen**

Stadt Hennef (Sieg), Bebauungsplan Nr. 01.3 „Ladestraße / Bahnhofsumfeld“, 1. Änderung Begründung – Rechtsplan gem. § 10 Abs. 1 BauGB

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

Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung der Stadt Hennef (Sieg) hat in seiner Sitzung am 07.12.2011 die Aufstellung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld beschlossen. Die Aufstellung zur Änderung des Bebauungsplanes geht auf eine grundlegend geänderte Bebauungskonzeption zurück.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 01.3 „Ladestraße / Bahnhofsumfeld“ war aufgestellt worden, um die bisher durch die Deutsche Bahn AG genutzten Grundstücke als Kerngebiete und als öffentliche Verkehrsflächen festzusetzen.

Ziel des Bebauungsplanes war es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erschließung von Bauflächen für Gastronomie-, Geschäfts- und Einzelhandelsflächenansiedlungen zu schaffen. Diese sollten zur städtebaulichen Aufwertung und zur wirtschaftlichen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes beitragen.

Aufgrund dieser planerischen Impulse haben sich nunmehr Planungsvorhaben soweit konkretisiert, dass eine zügige Realisierung von Einkaufseinrichtungen und den dazugehörigen Parkmöglichkeiten in Aussicht steht. Hierzu wird es erforderlich, die Planungsfestsetzungen zu ändern. Hierfür wird die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 erforderlich. Die Festsetzungen im westlichen Teil des Bebauungsplanes werden inhaltlich unverändert in die 1. Änderung übernommen. Allerdings wird die Festsetzung im Bereich des Bahnhofsgebäudes mit der Baulinie getroffen, um so die Kontur des vorhandenen Gebäudes planungsrechtlich zu sichern

2. Rahmenbedingungen

2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Topographie

Der Geltungsbereich der 1. Änderung umfasst das gesamte Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 01.3 „Ladestraße / Bahnhofsumfeld“. Es liegt direkt östlich anschließend an das Zentrum der Stadt Hennef (Sieg). Wie die Erstaufstellung umfasst der Geltungsbereich der 1. Änderung sowohl das vorhandene Bahnhofsgebäude mit seinem Grundstücksumfeld sowie die östlich angrenzenden Flächen und die Knotenpunkte der Bahnhofstraße und der Bachstraße mit der Frankfurter Straße.

Der Geltungsbereich wird begrenzt

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

Der Geltungsbereich umfasst in der Gemarkung Geistingen, Flur 5, Flurstücke Nr. 520/75, 691/69, 692/69, 878, 1263, 1746 (teilweise), 1755, 1756, 1757, 1759, 1760 (teilweise), 1761 (teilweise), 1762 (teilweise), 1763 (teilweise), 1805, 1806, 1848, 1919 (teilweise), 2024, 2025, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2037, 2069, 2070 sowie in Flur 6, Flurstücke Nr. 1244, 1264, 1757, 1849, 1850, 1851, 1852, 1855, 1857, 1859, 1860 (teilweise).

Zur Satzungsempfehlung wurde das Flurstück 1308 aus dem Geltungsbereich herausgenommen, da es sich hierbei um einen zeichnerischen Übertragungsfehler aus der Straßenentwurfsplanung handelt.

Insgesamt umfasst der Geltungsbereich ca. 15.700 qm, das entspricht einer Fläche von ca. 1,57 ha.

Der Bebauungsplan schließt an die Gleistrassen mit den Gleisachsen 201 und 202 der Deutschen Bahn AG an und liegt auf einer Höhe zwischen 70 m und 68,5 m ü. NHN (Normalhöhen-null). Entlang der Bahntrasse schließt sich eine relativ ebene Fläche bis zur Ladestraße an. Diese Straße mündet dann auf einen Höhenniveau von ca. 68,5 m ü. NHN in die Frankfurter Straße.

2.2 Regionalplan / Landesentwicklungsplanung

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

Im Landesentwicklungsplan NRW ist Hennef als Mittelzentrum dargestellt. Hennef liegt in einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung.

Auf der Ebene des Regionalplanes werden die landespolitischen Entwicklungsziele weiter konkretisiert. Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Rhein-Sieg ist das Plangebiet als „Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)“ ausgewiesen.

Der Landesentwicklungsplan NRW, Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, Entwurf, Stand 17.04.2012, legt in seinen Zielen und Grundsätzen fest, dass Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben i. S. d. § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Dabei dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevantem Kernsortiment nur in zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevantem Kernsortiment dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Das nach § 11 Abs. 1 BauNVO als „Geschäfts- und Dienstleistungszentrum“ festgesetzte Sondergebiet (SO 1) liegt innerhalb des Allgemeinen Siedlungsbereiches und befindet sich im zentralen Versorgungsbereich. 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 u. a. 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);*

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

2.3 Flächennutzungsplan und planungsrechtliche Zusammenhänge

Um ein geplantes Einzelhandelsprojekt zu ermöglichen, besteht nunmehr Änderungsbedarf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ausweisung von Kerngebieten in der hier vorgesehenen Größenordnung zu Konflikten bei der Bewältigung der Verkehrsströme führen kann. Um auf der Ebene der Bauleitplanung eine planerische Konfliktbewältigung und Konfliktvermeidung zu erreichen, ist es vorgesehen, die beabsichtigten Nutzungsmöglichkeiten so exakt wie möglich, und so differenziert wie zur Konfliktvermeidung erforderlich, festzusetzen. Da dieses bei der Festsetzung von Kerngebieten in der BauNVO nicht so vorgesehen ist, wird das Gebiet für die Planung des Einzelhandelsprojektes als Sondergebiet mit exakt festgesetzter Zweckbestimmung vorgesehen. Damit ergibt sich die Möglichkeit, für ein Einkaufszentrum klare Sortimentsgrenzen festzusetzen. Zudem soll ein Teil der im Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße / Bahnhofsumfeld als öffentliche Verkehrsfläche dargestellten Fläche überbaut werden. Diese Änderungen der Art der baulichen Nutzung macht die Änderung des Bebauungsplanes erforderlich. Der Bebauungsplan soll im Verfahren gemäß § 13a BauGB geändert werden.

Da der Flächennutzungsplan der Stadt Hennef (Sieg) für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 01.3 gemischte Baufläche vorsieht, entspricht er in der Zielsetzung der Ausweisung eines Sondergebietes nicht den Zielen der Flächennutzungsplanung. Gemäß §13a Abs. 2 Ziffer 2. BauGB kann ein Bebauungsplan, der von Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Die geordnete städtebauliche Entwicklung ist in dem vorliegenden Fall nicht beeinträchtigt, da der Bebauungsplan die Gebietsentwicklung und dessen Nutzung exakter festlegen soll, als bei Kerngebietsausweisung möglich. Der Flächennutzungsplan ist dann gemäß §13a Abs. 2 Ziffer 2. BauGB im Wege der Berichtigung anzupassen. Dieses Verfahren ist auf der Grundlage der genannten gesetzlichen Regelungen hier vorgesehen.

In der Abbildung (Anlage 2) wird dargestellt, wie der Flächennutzungsplan im Wege einer Berichtigung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 01.3 „Ladestraße / Bahnhofsumfeld“, 1. Änderung angepasst werden soll.

Mit Schreiben vom 14.05.2012 teilte die Bezirksregierung mit, dass gegen die geplante Anpassung im Wege der Berichtigung keine Bedenken gem. § 34 LPlG bestehen.

Der Geltungsbereich der 1. Änderung überdeckt vollständig das Plangebiet der Erstaufstellung des Bebauungsplanes, Bekanntmachung 2008. Dieser setzt für die Baugebiete in drei Bereichen Kerngebiete fest. Mit In-Kraft-Treten der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 Hennef (Sieg) – Ladestraße / Bahnhofsumfeld verliert der durch die aktuelle Bauleitplanung überdeckte Bebauungsplan Nr. 01.3 Hennef (Sieg) – Ladestraße / Bahnhofsumfeld seine Gültigkeit.

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 Vor-entwurf des Umweltberichts erstellt. Da artenschutzrechtliche Belange im Verfahren berührt sind, wird der Umweltbericht auch in das Verfahren nach § 13 a BauGB integriert.

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.

2.4 Nationale und europäische Schutzgebiete und Schutzfestsetzungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes durchquert im Bereich der Frankfurter Straße das Naturschutzgebiet des Hanfbaches. Der Bachlauf des Hanfbaches wurde 2008 im Landschaftsplan Nr. 9 (Stadt Hennef-Uckerather Hochfläche) durchgehend bis zur Mündung in die Sieg als Naturschutzgebiet (NSG) festgesetzt. Insofern ergibt sich hier eine Überschneidung der NSG-Festsetzung mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Da der Hanfbach in diesem Bereich kanalisiert ist, ergeben sich jedoch keine inhaltlichen Kollisionen.

Weitere Überschneidungen mit Schutzgebieten des Landschaftsgesetzes mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind nicht vorhanden.

Da das Plangebiet mit seiner Nordgrenze lediglich ca. 60 m vom Ufer der Sieg entfernt liegt, befindet sich der Geltungsbereich der Bebauung im Nahbereich des FFH-Gebietes Sieg (DH-5210-303).

Bereits im Rahmen der Erstaufstellung, die das Gebiet als Kerngebiet ausweist, wurde die Verträglichkeit der Bebauungsplanfestsetzungen mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung überprüft.

Die durchgeführte UVP-Vorprüfung ließ erkennen, dass trotz der relativ geringen Distanz zum FFH-Lebensraum eine nennenswerte Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Sieg bzw. eines der genannten Erhaltungsziele durch die Bebauungsplanänderung nicht zu erwarten ist.

Als Ergebnis der Vorprüfung wurde festgestellt, dass von der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung abgesehen werden konnte.

Nach aktuellem Stand sind keine Aspekte erkennbar, die zu einer Neubewertung der hier zu berücksichtigenden Belange führen.

Eine nennenswerte Beeinträchtigung des FFH Gebietes Sieg ist durch die Bebauungsplanänderung nicht zu erwarten. Auswirkungen sind allenfalls über die Entwässerungen möglich. Die geplante Einleitung des erneuerten Regenwasserkanals in den Hanfbach soll im Bereich des Anbaues an das Eckgebäude Frankfurter Straße 54 erfolgen. Das Regenwasser wird entsprechend der Flächennutzungen geklärt dem Regenwasserkanal zugeleitet. Die FFH-Relevanz wird im wasserrechtlichen Verfahren betrachtet.

2.5 Sonstige Fachplanungen

2.5.1 Artenschutzrechtliche Belange

Mit der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes von Dezember 2007 ist eine Anpassung des deutschen Artenschutzes 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.

Artenschutzrechtliche Prüfung

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

- 1. Artenschutz-Fachbeitrag zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.3 – Hennef (Sieg);
Dipl.-Geograph E. Schmidt, Bonn, 09.02.2012
Ergänzt mit Schreiben vom 31.05.2012 zur Nachkartierung der Zaun- und Mauereidechsen
- 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 Haussperlinge und sonstigen Vogelarten zu erwarten.

Durch die Gehölzrodungen gehen 2 Nistplätze von Haussperlingen verloren. Hierfür wurden ersatzweise artspezifische Nisthilfen im weiteren Umfeld aufgehängt (als Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme bzw. CEF-Maßnahme). Die Durchführung der CEF-Maßnahme ist vertraglich gesichert (Gestattungsvereinbarung).

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, Rauhaufledermaus, Großer Abendsegler, Braunes Langohr) zu erwarten sind. *Die anfangs vermuteten Zaun- und Mauereidechsen konnten bei der Kartierung im Plangebiet nicht nachgewiesen werden.*

2.5.2 Rahmenplan „Ladestraße“

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.

2.5.3 Einzelhandelsgutachten

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 und am 26.03.2012 durch den Rat der Stadt Hennef beschlossen. Das Einzelhandelskonzept 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 sorgt. 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 Bedeutungen 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 Einzelhandelskonzepts.

Zur Prüfung und Einbindung der aktuellen Planungen in die Einzelhandelsstruktur der Stadt Hennef wurde ein Einzelhandelsgutachten eine Auswirkungsanalyse erstellt, welche/s 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 Einzelhandelskonzept der Stadt Hennef 2011 definierten Handlungsempfehlungen 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.

2.6 Vorhandene Flächennutzung

Bestimmend ist bei der gegenwärtigen Situation im Plangebiet das bestehende Bahnhofsgebäude, das als Baudenkmal geschützt ist. Ein ehemaliges Lagergebäude, eine Rampenanlage, ein nicht mehr genutztes Gleis (Gleis 211) sowie ein Oberleitungsmast der Deutschen Bahn AG sind als weitere bauliche Anlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes vorhanden.

Ansonsten werden die Flächen überwiegend als Parkplatzflächen und Zufahrtsflächen genutzt und sind in den überwiegenden Teilen versiegelt.

Die Erschließung der Flächen erfolgt über die Bahnhofstraße und die bestehenden Knotenpunkte der Bahnhofstraße und der Bachstraße mit der Frankfurter Straße.

2.7 Städtebauliche Situation

Das Plangebiet liegt innerhalb der historischen Siedlungsfläche, die sich hier sehr angepasst an den Verlauf der Sieg entwickelt hat. Aufgrund dieser natürlichen Gegebenheiten hat sich das Siedlungsgebiet in der Vergangenheit nicht nach Nordosten sondern in nordwestlicher und südöstlicher Richtung ausgeweitet. In der zentralen Mitte dieser aktuellen Siedlungsgebiete liegt der Bahnhof mit der Ladestraße und stellt damit einen wichtigen Bereich der Innenstadt Hennefs dar.

3. Städtebauliches Konzept

3.1 Verkehrserschließung

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.

3.1.1 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 verkehrserschließende 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 Fahrbahnmittle 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 den 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 Bebauungsplans 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.

3.1.2 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 den zusätzlichen Verkehr in den Einmündungsbereichen gerecht zu werden, müssen Umbaumaßnahmen im Bereich Frankfurter Straße vorgenommen werden, die aber keinen Festsetzungscharakter im Bebauungsplan haben.

3.1.3 Ruhender Verkehr

Vorgesehen ist die Unterbringung von 348 Pkw-Stellplätzen auf 5 Parkebenen. Bei der Realisierung des Prognosefalles 1 werden ca. 170 Stellplätze bauordnungsrechtlich notwendig. Somit würden weitere 178 Stellplätze entstehen, die über die benötigten Stellplätze des Geschäfts- und Dienstleistungszentrums hinausgehen 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.

3.2 Bebauung

3.2.1 Städtebauliche Idee

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 348 Stellplätze errichtet werden. Es entsteht so einerseits ein gebauter Schallschutz und eine bauliche Abgrenzung zur Bahntrasse hin, andererseits soll mit den Sondergebietsnutzungen die zentrale Lage in der Innenstadt Hennef gestärkt und weiterentwickelt werden.

3.2.2 Art der baulichen Nutzung

Da es sich bei der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, wird zuvor über die Regelungen des Baugesetzbuches und der Baunutzungsverordnung die planerisch beabsichtigte Nutzung exakt festgesetzt. Um eine gewisse Nutzungsflexibilität, die z.B. durch Mieterwechsel entstehen kann, zu erhalten, setzt der Bebauungsplan Ausnahmen fest, die auch zu geänderten Ziel- und Quellverkehren führen. In ergänzenden Verkehrsberechnungen (Prognosefälle 3 und 4), die jeweils eine Nutzungsvariante des Bauvorhabens Ladestraße mit einer jeweils etwas höheren Verkehrsbelastung gegenüber dem Prognosefall 2 beinhalten, wurden diese Ausnahmeregelungen geprüft und hinsichtlich der Verkehrsbelange bewertet. Hier zeigte sich, dass mit den für den Prognosefall 2 entwickelten Ausbauvorschlägen eine leistungsfähiger Verkehrsablauf und eine gute bis ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.

Die Art der baulichen Nutzung wird im Geltungsbereich des Bebauungsplanes differenziert festgesetzt.

Der Bereich des Bahnhofsgebäudes, im rechtskräftigen Bebauungsplan als MK 1 bezeichnet, bleibt als Kerngebiet festgesetzt. Die hier vorhandene Wohnung im Bahnhofsgebäude genießt Bestandsschutz. Vor allem in Hinblick auf die Lage im zentralen Versorgungsbereich der Stadt Hennef werden für dieses Gebiet keine weiteren Sortimentsbeschränkungen erforderlich.

Vergnügungsstätten sind im Plangebiet nicht zulässig, um den Charakter dieses zentralen Versorgungsbereichs als Einkaufs- und Versorgungsstandortes nicht zu gefährden. Um das knappe Flächenangebot nicht durch flächenintensive Nutzungen zu blockieren und zusätzliche Verkehrs- und Immissionsbelastungen zu vermeiden, werden Tankstellen im MK-Gebiet ausgeschlossen. Die Flächen östlich des Bahnhofsgebäudes werden als sonstige Sondergebiete SO 1 und SO 2, Zweckbestimmung „Geschäfts- und Dienstleistungszentrum“ bzw. „Parkhaus“ gemäß § 11 Abs. 1 BauNVO festgesetzt. Die Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass es erforderlich ist, für die möglichen Geschäftsnutzungen an diesem Standort möglichst exakte Festsetzungen zu treffen, da nur auf diese Weise eine gesicherte Erschließung v. a. durch die Funktionsfähigkeit der drei an das Bauvorhaben angrenzenden Knotenpunkte gewährleistet werden kann. Daher ist es auf der einen Seite erforderlich, die Einzelhandelsnutzungen mit ihren Sortimenten in Art und Umfang zu beschränken, da v. a. diese Verkehr erzeugen. Auf der anderen Seite soll eine gewisse Nutzungsflexibilität wie es die Bauleitplanung gemäß § 8 BauGB und die Baunutzungsverordnung vorsieht, im Interesse der langfristigen Wirtschaftlichkeit des Projektes zugelassen werden.

Es werden folgende Festsetzungen der Art der baulichen Nutzung für die Sondergebietsflächen getroffen:

Die Zweckbestimmung des Sondergebietes SO 1 als sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 1 Bau NVO wird als „Geschäfts- und Dienstleistungszentrum“ festgesetzt.

Gemäß § 11 Abs. 1 Bau NVO wird festgesetzt, dass in diesem Sondergebiet nur folgende Nutzungen zulässig sind:

- Einzelhandelsbetriebe mit ausschließlich den nachstehend aufgeführten Sortimenten und Verkaufsflächenbegrenzungen
- Dienstleistungsbetriebe
- Hotelbetriebe
- Gastronomiebetriebe
- Büros
- Arztpraxen

Zulässige Sortimente und Verkaufsflächenbegrenzungen

Innerhalb der maximal zulässigen Verkaufsfläche von **4.100 qm** wird die Verkaufsfläche (VKF) für einzelne Einzelhandelsbetriebe und Sortimente (Definition nach „Hennefer Liste“) wie folgt begrenzt:

- Einzelhandelsbetriebe mit Kernsortiment Elektroartikel, Unterhaltungselektronik, Foto, Optik (außer Augenoptik), EDV, Telekommunikation: max. 2.100 m² VKF
- Einzelhandels- und Ladenhandwerksbetriebe mit Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel: max. 800 m² VKF
- Einzelhandelsbetriebe mit Kernsortiment Gesundheit und Körperpflege: max. 700 m² VKF
- Einzelhandelsbetriebe mit Kernsortiment Bekleidung, Textilien: max. 750 m² VKF
- Einzelhandelsbetriebe mit Kernsortiment Schuhe/ Lederwaren: max. 750 m² VKF
- Einzelhandelsbetriebe mit sonstigen Kernsortimenten aus den jeweiligen Branchen der Hennefer Liste max. 800 m² VKF

Für die Einzelhandelsbetriebe mit den vorab aufgeführten Kernsortimenten wird festgesetzt, dass sonstige Sortimente jeweils nur im Umfang branchenüblicher Randsortimente zur Abrundung der jeweiligen Kernsortimente angeboten werden dürfen.

- Kauf- oder Warenhaus ohne ausgeprägten Sortimentsschwerpunkt max. 1.500 m² VKF

Die Zweckbestimmung des sonstigen Sondergebietes SO 2 gemäß § 11 Abs. 1 Bau NVO wird als „Parkhaus“ festgesetzt.

Als Definition der Sortimente gilt die „Hennefer Liste“, die nachfolgend aufgeführt ist:

Branchen	Sortimente	nahver-sorgungs-relevant	Zentren-relevant	Nicht zentren-relevant
Nahrungs- und Genussmittel		x		
	Obst, Gemüse und Kartoffeln	x		
	Fleisch, Fleischwaren, Geflügel und Wild	x		
	Fisch, Meeresfrüchte und Fischerzeugnisse	x		
	Back- und Süßwaren	x		
	Wein, Sekt, Spirituosen	x		
	Getränkehandel („Getränkemarkt“)			x
	Tabakwaren	x		
	Reformwaren, Naturkost	x		
Gesundheit und Körperpflege				
	Apotheken	x		
	Medizinische und orthopädische Artikel		x	
	Kosmetische Erzeugnisse und Körperpflegemittel (ohne Drogerieartikel)	x		
	Drogerieartikel	x		

Branchen	Sortimente	nahver- sorgungs- relevant	Zentren- relevant	Nicht zentren- relevant
Bekleidung, Textilien				
	Haushaltstextilien		x	
	Kurzwaren, Schneidereibedarf, Handarbeiten, Meterware für Bekleidung/Wäsche		x	
	Bekleidung ohne ausgeprägten Schwerpunkt		x	
	Herrenbekleidung und Bekleidungszubehör		x	
	Damenbekleidung und Bekleidungszubehör		x	
	Kinder- und Säuglingsbekleidung und Bekleidungszubehör		x	
	Kürschnerwaren		x	
Schuhe, Lederwaren				
	Schuhe		x	
	Leder- und Täschnerwaren		x	
Möbel, Hausrat				
	Wohnmöbel			x
	Büromöbel			x
	Lampen, Leuchten			x
	Haushaltsgegenstände		x	
	Keramische Erzeugnisse und Glaswaren		x	
	Holz-, Kork-, Flecht- und Korbwaren			x
	Heimtextilien		x	
	Teppiche			x
	Matratzen			x
Elektroartikel, Unterhaltungselektronik				
	Elektrische Haushaltsgeräte und elektrotechnische Erzeugnisse (außer Elektrogroßgeräte)		x	
	Elektrogroßgeräte („Weiße Ware“)			x
	Geräte der Unterhaltungselektronik und Zubehör		x	
	Musikinstrumente und Musikalien		x	
Metallwaren, Anstrichmittel, Bau- und Heimwerkerbedarf				
	Eisen-, Metall- und Kunststoffwaren			x
	Anstrichmittel			x
	Bau- und Heimwerkerbedarf			x
Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf				
	Schreib- und Papierwaren, Schul- und Büroartikel		x	
	Bücher und Fachzeitschriften		x	
	Unterhaltungszeitschriften und Zeitungen		x	
Tapeten, Bodenbeläge, Kunstgegenstände, Briefmarken, Münzen, Geschenkartikel, Uhren, Schmuck und Spielwaren				
	Tapeten und Bodenbeläge			x
	Bilder, kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen und Geschenkartikel		x	
	Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck		x	
	Spielwaren		x	

Branchen	Sortimente	nahver- sorgungs- relevant	Zentren- relevant	Nicht zentren- relevant
Blumen, Garten, Zoo				
	Schnittblumen, Zimmerpflanzen, Trockenblumen		x	
	Gartenpflanzen, Saatgut, Düngemittel, Pflanzenschutz			x
	Gartengeräte, Gartenbedarf			x
	Zoologischer Bedarf, Tierfutter, lebende Tiere			x
Optik, Foto				
	Augenoptiker		x	
	Foto- und optische Erzeugnisse (ohne Augenoptik)		x	
EDV, Telekommunikation				
	Computer, Computerteile, periphere Einheiten und Software		x	
	Telekommunikationsendgeräte und Mobiltelefone		x	
Fahrräder, Mofas				
	Mofas, Fahrräder, Fahrradteile und -zubehör			x
Sport- und Campingartikel				
	Sportbekleidung, Sportschuhe, Sportkleingeräte		x	
	Sportgroßgeräte			x
	Campingartikel			x
Einzelhandel mit Antiquitäten und Gebrauchtwaren (in Ver- kaufsräumen)				
	Antiquitäten und antike Teppiche		x	
	Antiquarate		x	
Kfz-Einzelhandel, Zubehör				
	Kfz, Kfz-Zubehör, Gebrauchtwagen			x

Die Nutzungen und Sortimente werden so differenziert festgesetzt, um einerseits eindeutige Nutzungsmöglichkeiten zu erhalten, andererseits sind diese so bemessen, dass die Kunden- und Lieferverkehre nicht zu problematischen Konfliktsituationen an den benachbarten Knotenpunkten führen. In der Verkehrsuntersuchung wurden daher 5 Nutzungsvarianten auf die von ihnen erzeugten Verkehrsbelastungen, die Nutzungsvarianten 1 und 5 mit der höchsten Verkehrsbelastung als Prognosefall 3 und 4 anschließend verkehrstechnisch berechnet und die Bewältigung der prognostizierten Verkehrsströme nachgewiesen. Durch die Festsetzungen der Sondergebiete ist gewährleistet, dass keine Nutzungen im Plangebiet realisiert werden können, die eine noch höhere Verkehrsbelastung als im Prognosefall 3 und 4 der Verkehrsuntersuchung zur Folge haben.

Insofern sind die Festsetzungen zur Art der Nutzung im Plangebiet an die Bewältigung der Verkehrsproblematik gebunden. Andererseits ist im Rahmen des Bebauungsplans durch das Verkehrsgutachten nachgewiesen, dass bei Einhaltung der festgesetzten Nutzungsmöglichkeiten und deren Größe die Verkehrsbelange im erforderlichen Rahmen berücksichtigt werden können und somit die Erschließung gesichert werden kann.

3.2.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Baugebieten differenziert festgesetzt:

- im Kerngebiet über die Festsetzungen der Grundflächenzahl GRZ= 1,0 und die Festsetzung der Geschossflächenzahl GFZ=3,0 sowie über die maximale Firsthöhe, festgesetzt über Fertigfußboden Oberkante EG (FFOK EG). Die Festsetzungen orientieren sich dabei an den Werten des § 17 BauNVO für Kerngebiete. Die Festsetzungen der GRZ, GFZ und der maximalen Firsthöhe sind bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzt und werden jetzt in die 1. Änderung übernommen.
- im Sondergebiet wird das Maß der baulichen Nutzung über die Grundflächenzahl GRZ = 1,0 sowie über die maximale Gebäudehöhe festgesetzt.

Dabei wird die Grundflächenzahl gegenüber dem Maximalwert von GRZ = 0,8 gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO auf einen Wert von GRZ = 1,0 erhöht.

Entsprechend § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen des Abs. 1 überschritten werden, wenn besondere Gründe dies erfordern. Da es sich bei dem Grundstück um eine innerstädtische Lage handelt, die möglichst effektiv genutzt werden soll und auch bei der vergleichbaren und bisherigen Nutzung als MK-Gebiet eine GRZ = 1,0 festgeschrieben ist stehen öffentliche Belange der Festsetzung nicht entgegen.

Auch die sehr schmale Grundstückstiefe und die aus Schallschutzgründen entlang der Bahn gewünschte Bebauung liefern städtebauliche Gründe für die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind nicht beeinträchtigt, da durch die Ost-West-Lage des Baugebiets die Effekte von Licht, Luft und Sonne nicht beeinträchtigt werden.

Da bei Verkaufseinrichtungen sowie auch bei Parkhäusern die Vollgeschosse deutlich anders in der Höhe errichtet werden als normale Wohngeschosse, wird das Maß der baulichen Nutzung hier nicht über die Geschossfläche, sondern über die maximale Gebäudehöhe definiert.

3.2.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und Abstandsflächen

Die Bauweise wird im Plangebiet gemäß § 22 BauNVO als offene Bauweise im Bereich des Kerngebiets festgesetzt. Da hier das Bahnhofsgebäude als denkmalgeschütztes Gebäude vorhanden ist, das mit der Baulinie (*inklusive der zweiläufigen Treppe am Haupteingang*) eng umschlossen ist, wird hier nur ein Gebäude bis 40m Länge ermöglicht. Dieses ist in der offenen Bauweise gemäß § 22 Abs. 2 BauNVO zulässig, ein seitlicher Grenzabstand ist dabei einzuhalten.

Für die Sondergebiete wird die geschlossene Bauweise festgesetzt, da das vorgesehene Gebäude der Einkaufseinrichtungen mit dem anschließenden Parkhaus deutlich länger als 50m, nämlich insgesamt ca. 270m lang ist. Dieses ist nur in der geschlossenen Bauweise möglich.

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baulinien gemäß §23 Abs. 1 BauNVO und Baulinien gemäß §23 Abs. 1 BauNVO festgesetzt.

Die Baulinien werden dort eingesetzt, wo es städtebaulich darauf ankommt, dass die Fassadenfluchten exakt eingehalten werden. Dieses ist am denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude der Fall. Hier sollen im Sinne des Baudenkmalschutzes die Fassaden in der vorhandenen Art und Lage erhalten bleiben. Um z. B. zusätzliche Anbauten auch planungsrechtlich zu verhindern, werden hier die Baulinien festgesetzt.

Auch entlang der Bahntrasse wird die überbaubare Grundstücksfläche mit Baulinie festgesetzt, um eine klare bauliche Eingrenzung des Bahngeländes zu erhalten. Dieses ist aus schallschutz-technischen Gründen möglichst eng an der Bahntrasse erforderlich.

Da eine GRZ = 1,0 ausgewiesen wird, umfasst auch die überbaubare Fläche nahezu das gesamte Nettobauland des Sondergebietes. Nur anschließend an das Bahnhofsgebäude tritt die Baugrenze hinter die Grundstücksgrenze zurück. Hierdurch soll erreicht werden, dass das Bahnhofsgebäude nicht zugebaut wird, sondern das neue Gebäude die vorhandene Bauflucht aufnimmt oder zurücktritt.

Da es sich bei dem Sondergebiet nur um ein ca. 25m tiefes Grundstück handelt, dass vor allem mit Einkaufseinrichtungen bebaut werden soll, ist hier auf Grund der Regelbreiten eine Bebauung über die gesamte Grundstücksbreite vorgesehen. Die Bauflucht liegt hier wie städtebaulich gewünscht auf der Straßenbegrenzungslinie.

Die gemäß § 6 Abs. 5 BauO NRW erforderlichen Abstandsflächen können gemäß § 6 Abs. 5 Satz 3 BauO NRW verringert werden, wenn die Nutzung des Sondergebietes dies rechtfertigt und die Abstandsfläche mindestens 3,0m beträgt. Bei Reduzierung der Abstandsfläche auf das im Kerngebiet festgesetzte Maß von 0,25 zu öffentlichen Verkehrsflächen beträgt die rechnerisch erforderliche Abstandsfläche bei dem geplanten Geschäfts- und Dienstleistungszentrum:

Gebäudehöhe maximal $14,40 \times 2,5 = 3,60$ m Abstandsfläche

Bei einer Breite der öffentlichen Verkehrsfläche der Ladestraße von ca. 7,50 m ergibt sich bis Straßenmitte eine maximale Abstandsfläche von 3,75m Tiefe. Da im bestehenden Rechtsplan das Gebiet als Kerngebiet mit der nach § 6 Abs. 5 BauO NRW festgesetzten Abstandsfläche von 0,25 H ausgewiesen ist, stellt die 1. Änderung diesbezüglich keine Verschlechterung dar, sondern übernimmt diese Regelung der Abstandsfläche.

3.2.5 Höhenfestsetzungen

In Anbetracht der gestalterischen Zielsetzung des Gebietes wird die maximale Höhe der Gebäude im Bebauungsplan festgesetzt, um einerseits Spielräume bei der Architektur der Gebäude zu erhalten, andererseits aber die Kubatur und Höhenentwicklung zu steuern. Mit den Höhenfestsetzungen sollen unerwünschte Gebäude und Entwicklungen der städtebaulichen Strukturen weitgehend vermieden werden.

Die Höhenfestsetzungen sind so gestaffelt festgesetzt, dass das Bahnhofsgebäude in seinem Bestand fixiert ist und die anschließende Neubebauung eine entsprechende Höhenbegrenzung auf maximal 11,35 m Höhe erhält. Damit soll erreicht werden, dass das neue Gebäude nicht dominant gegenüber dem denkmalgeschützten Haus aufragt, sondern sich in die Höhenentwicklung einfügt. Erst die anschließende neue Bebauung kann etwas höher aufragen und wird mit maximal 14,5 m Höhe festgesetzt. *Da im Erdgeschoss eine Ladennutzung vorgesehen ist, die niveaugleich zur Straße liegen wird, ist eine weitergehende Festsetzung zur Festlegung der Fußbodenoberkante im Erdgeschoss nicht notwendig.*

3.2.6 Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung

Im Bereich des Bebauungsplanes werden verschiedene Ver- und Entsorgungsanlagen erforderlich, die im Bereich der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen vorgesehen werden. Im rechtskräftigen Bebauungsplan wurden die Versorgungsleitungen der einzelnen Versorgungsträger nachrichtlich übernommen, da sich zum damaligen Zeitpunkt Leitungen auf dem Privatgrundstück befunden haben, die nun im Zuge des Bauvorhabens und des Straßenausbaus

in die öffentlichen Verkehrsfläche verlegt werden. Lediglich in einem Teilbereich sind noch Leitungen auf dem Privatgrundstück vorhanden.

Dieses betrifft ein Regenrückhaltebecken, das im Rahmen der Kanalbaumaßnahmen als unterirdische Anlage erstellt wird sowie eine Trafostation zur Versorgung des Gebiets mit Elektrizität.

Die Versorgungsanlagen werden mit ihrer Zweckbestimmung im Bebauungsplan festgesetzt.

Auf die übrige Darstellung der Versorgungsleitungen wird im Bebauungsplan Nr. 01.3 Ladestraße/Bahnhofsumfeld, 1. Änderung aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet.

3.2.7 Sonstige Festsetzungen

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Für die vorhandenen unterirdischen Wasserleitungen, für das vorhandene Pumpwerk und um die Nutzbarkeit der vorhandenen Parkplätze des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes sicher zu stellen, wird am Bahnhofsvorplatz im Bereich des Kerngebietes, entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 12 und 13 BauGB ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit, der RHENAG und der Stadtbetriebe Hennef (AöR) – Fachbereich Abwasser - festgesetzt. Analog wird für die unterirdischen Elektroleitungen der RWE und die geplanten vorhandenen unterirdischen Schmutzwasserleitungen im Bereich der ehemaligen Bachstraße ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Stadtbetriebe Hennef (AöR) – Fachbereich Abwasser - festgesetzt.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass innerhalb der Fläche der alten Bachstraße noch Versorgungsleitungen liegen, wird der gesamte alte Straßenparzellenbereich mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht versehen (Ziffer 9), um die möglicherweise vorhandenen Leitungstrassen zu sichern.

Der Trafo-Standort wird im Bereich der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen festgesetzt. Hier wird die Trafoanlage in die Neubebauung integriert.

Das u. a. festgesetzte Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit (Fläche 8) im Bereich des Bahnhofsvorplatzes dient dazu, die geschichtlich bedeutsamen Spuren der ehemaligen Bröltalbahn auf Dauer einer Zugänglichkeit durch die Allgemeinheit zu sichern.

3.2.8 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Gemäß § 9 Abs. 4 BauGB können auf Landesrecht beruhende Regelungen in den Bebauungsplan als Festsetzungen übernommen werden. Zweck dieser Regelung ist es, in Ergänzung zu den städtebaulichen Festsetzungen, die in § 9 Abs. 1 bis 3 BauGB abschließend geregelt sind, auch solche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufzunehmen, die in einem sachlichen Zusammenhang mit den Aufgaben des Bebauungsplanes stehen und auf Landesrecht beruhen.

Gemäß § 86 Abs. 1 Nrn. 1 – 6 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) können die Gemeinden örtliche Bauvorschriften als Satzung erlassen über unter anderem die äußere Gestaltung baulicher Anlagen [...] sowie die Gestaltung, Begrünung und Bepflanzung der [...] unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke [...] sowie über die Art, Höhe und Gestaltung von Einfriedungen.

Diese örtlichen Bauvorschriften können gemäß § 86 Abs. 4 BauO NRW auch als Festsetzungen in einen Bebauungsplan aufgenommen werden. Zur besseren Integration der Neubebauung in das vorhandene, erhaltenswerte Orts- und Landschaftsbild sowie zur Schaffung eines ruhigen, harmonischen Straßenbildes soll von dieser Regelungsmöglichkeit Gebrauch gemacht werden. Es werden folgende bauordnungsrechtliche Vorschriften gem. § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW getroffen:

- Festsetzungen zur äußeren Gestaltung
- Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie
- Gestaltung des Parkhauses
- Werbeanlagen

Äußere Gestaltung

Für das bestehende unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude wird auf die Festsetzung einer Dachform verzichtet. Da das Gebäude unter Denkmalschutz steht, sind hier bauliche Maßnahmen nur in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde möglich.

Für das Sondergebiet wird das Flachdach festgesetzt. Das moderne Geschäfts- und Dienstleistungszentrum ist als leicht abgestuftes Flachdachgebäude vorgesehen, sodass es gestalterisch in der Dachlandschaft nicht in Konkurrenz zu dem bestehenden denkmalgeschützten Gebäude steht.

Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie

Im Bereich der Sondergebiete 1 und 2 ist zur Förderung der regenerativen Energien die Verwendung von Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren erwünscht. Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren werden deshalb nicht auf die maximal zulässige Gesamthöhe der Gebäude mit angerechnet und dürfen diese um maximal 1,0 m überschreiten. Der städtebauliche Grundsatz bei der Zulässigkeit von Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren ist, dass diese in die Ausbildung der Dachflächen gestalterisch zu integrieren oder in gleicher Neigung wie das Dach aufzusetzen sind.

Gestaltung des Parkhauses

Vorgesehen ist die Errichtung eines Parkhauses mit bis zu 5 Parkebenen, das direkt an die Verkaufsebenen angeschlossen wird.

Die gesamten von Kunden mit Einkaufswagen überfahrbaren Bereiche sind mit einem ebenen Fahrbahnbelag zu versehen, um die Fahrgeräusche der Einkaufswagen zu minimieren.

Werbeanlagen

Bei Geschäfts- und Dienstleistungszentren bilden Werbeanlagen einen nicht unerheblichen Bestandteil der baulichen Anlagen und haben teilweise erheblichen Einfluss auf das äußere Erscheinungsbild. Um die Werbeanlagen gestalterisch zu ordnen und mögliche Störungen auf die Umgebung zu vermeiden, werden sie in ihrer Lage und Größe näher bestimmt. Hierzu werden folgende Festsetzungen getroffen:

„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 Geschäfts- und Dienstleistungszentrums zulässig. Werbeanlagen oberhalb der tatsächlichen Gebäudehöhe (Oberkante Traufe bzw. Oberkante 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.“

Die Gestaltung von Werbeanlagen im Plangebiet ist bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 01.3 über eine Festsetzung geregelt. Mit dieser Festsetzung wird auch einer entsprechenden Empfehlung des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 entsprochen.

3.2.9 Zeitlich aufschiebende Festsetzungen gem. § 9 Abs. 2 BauGB

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfasst eine noch planfestgestellte Bahnfläche. Für diese noch planfestgestellte Bahnfläche sind kleinere Anteile der Sondergebiete SO 1 und SO 2 festgesetzt, dessen Zulässigkeit unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung von Bahnbetriebszwecken steht.

Die noch planfestgestellte Bahnfläche ist anlagenbehaftet, d. h. auf ihr befinden sich noch Betriebsanlagen der Bahn, die für die Aufrechterhaltung und die Sicherheit des Bahnverkehrs wichtig sind. Diese Bahnanlagen müssen zur Herstellung der Freistellungsfähigkeit in Teilen beseitigt oder entsprechend technisch angepasst werden. Die Kosten für diese Maßnahmen müssen von demjenigen finanziert werden, der das im Bebauungsplan festgesetzte Baurecht verwirklichen möchte. Dieser kann die Finanzierung jedoch nur dann übernehmen, wenn er Planungssicherheit mittels eines in Kraft getretenen Bebauungsplanes erhält.

Die in den textlichen Erläuterungen des Bebauungsplanes festgesetzte Frist von 4 Jahren für den Bedingungseintritt resultiert aus der Kalkulation innerhalb von dreißig Monaten die Flächen frei zu räumen und somit die Freistellungsreife zu erzielen und innerhalb von 16 Monaten die Freistellung zu erwirken. Diese Kalkulation basiert auf Erfahrungswerten der BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW (BEG).

Nur aufgrund dieses gesicherten Planungsrechts ist die Herstellung der Freistellungs Voraussetzungen für die noch planfestgestellte Bahnfläche und damit eine städtebauliche Entwicklung überhaupt möglich. Ohne die Aussicht auf Freistellung bliebe die Bahnfläche weiterhin einer städtebaulichen Neunutzung entzogen. Die Verfestigung der untergeordneten Entwicklung der jetzigen Bahnbrache führt zu einer städtebaulichen Fehlentwicklung am Standort, die es zu vermeiden gilt.

3.3 Kennzeichnungen gem. § 9 Abs. 5 BauGB

3.3.1 Flächen, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Altlasten)

Bereits im Rahmen der Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 wurde darauf hingewiesen, dass auf der ehemaligen Bundesbahnfläche im Plangebiet eine Altlastenverdachtsfläche vorliegt, die einer orientierenden Untersuchung unterzogen worden ist. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 01.3 unter Ziffer 12 wie folgt zusammengefasst:

Es wurden keine nutzungsspezifischen Verunreinigungen festgestellt. Die aktuellen Untersuchungen ergaben allerdings für die Probe 1 der KRB1 im östlichen Bereich des Plangebiets einen erhöhten Bleigehalt, der aber noch unterhalb des Prüfwertes der BBodSchV für Industrie- und Gewerbeflächen liegt. Allerdings ist der Prüfwert der BBodSchV für Wohngebiete überschritten. Weiterhin ist hier ein geringfügig erhöhter Summengehalt an PAK (EPA) ermittelt worden, der auf Holzreste in der Probe zurückzuführen ist, die mit Holzschutzmitteln behandelt sind. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um eine punktuelle Belastung handelt. Der Prüfwert gem. BBodSchV für Wohnnutzungen für Benzo(a)pyren, das stellvertretend für die Gruppe der PAK zur Bewertung herangezogen wird, wird deutlich unterschritten.

Da die Prüfwerte der BBodSchV unterschritten werden, kann eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch ausgeschlossen werden. Bei der geplanten Nutzung der Fläche ist ein Direktkontakt nicht zu befürchten. Bei der Anlage von Grünflächen muss allerdings ein ausreichend mächtiger kulturfähiger Boden aufgebracht werden. Für die Errichtung von Gebäuden ist mit einem Aushub von ca. 1 m zu rechnen.

Die Bodenuntersuchungen haben ergeben, dass anfallendes Aushubmaterial gemäß den Vorgaben der LAGA-Richtlinie der Bodenklasse Z 1.1 zuzuordnen ist.

Der Boden ist aufgrund seiner Verunreinigung als Boden Z 1.1 nach LAGA eingestuft. Damit ist während der Bauzeit insbesondere über einen möglichen Abtransport bzw. über einen gesicherten Wiedereinbau des Bodens Nachweis zu führen. Bei geruchlichen bzw. visuellen Auffälligkeiten des anstehenden Materials sind die Arbeiten vor Ort einzustellen und das weitere Vorgehen ist mit den Fachbehörden des Rhein-Sieg-Kreises abzustimmen.

3.3.2 Baugrundvorerkundungen

Bereits 2004 wurden die Boden- und Bodenluftuntersuchung einer Bahnfläche in Hennef (GFM Umwelttechnik GbR 2004, Wesseling) durchgeführt, die insbesondere das Ziel hatte die Belange der Bodenbelastung zu analysieren. Der Boden im Plangebiet ist ursprünglich gekennzeichnet als Parabraunerde, der östliche Bereich ist vom Hanfbach beeinflusst. Es kommen Braune Aueböden aus schwach sandigem und sandigem Lehm sowie aus schluffigem Lehm vor (s. Umweltbericht S. 8). Der Boden ist insbesondere durch anthropogene Überformungen und bis 1,3m tiefe Auffüllungen geprägt.

Das Baugrundgutachten (Ingenieurgeologisches Büro Bohné, Baugrundgutachten 8025 G, 30.03.2011) zeigt die Ergebnisse der Baugrundbearbeitung für den Neubau eines unterkellerten, mehrgeschossigen Gebäudes auf und stellt mögliche Varianten der Gebäudegrundlagen dar. Die Ergebnisse werden wie folgt zusammengefasst:

Die Sohle des Untergeschosses wird mit ca. 2,8-3m unter Flur angenommen und befindet sich somit noch auf einer dünnen Restschicht aus Schluffboden mit teilweise weicher bis halbfester Konsistenz. Aufgrund der wechselhaften bis geringen Tragfähigkeit dieser Böden sollten diese entweder durch gut verdichteten Schotter/Kies 0/45 (100% Proctordichte) ersetzt werden, oder es sind bei einer Streifenfundamentgründung diese direkt in die nachfolgend unterlagernden Sande und Kiese der Siegterrasse zu führen. Aufgrund der mitteldichten Lagerung handelt es sich dort um einen tragfähigen bis gut tragfähigen Baugrund, welcher bei dem zu erwartenden Lastaufkommen nur eine geringe Verformung (Kompression) erwarten lässt. Durch Aushubarbeiten aufgelockerte Sohlschichten sind im Gründungsbereich mit einem Schwingungsverdichter nachzuverdichten. Gegebenenfalls ist bei stärkeren Schluffanteilen zuvor noch eine dünne (10cm) Schotterlage oder Magerbeton einzurütteln.

Zur Vorbemessung der zulässigen Bodenpressung können für bewehrte Streifenfundamente 250kN/m² angesetzt werden.

Die zu erwartenden Setzungen liegen je nach Gebäudeaussteifung in einem Bereich < 2cm.

Als zweite Variante kann eine Gründung mittels Stahlbetonplatte vorgenommen werden. Zur Vorbemessung ist ein Bettungsmodul der Platte von 30 MN/m³ anzusetzen.

Auch hier sollte der Schluffboden durch mindestens 30cm starkes Schotterpolster 0/45 mit 100% Proctordichte ersetzt werden.

Für die tiefbautechnische Beurteilung Straßenbau werden folgende gutachterlichen Aussagen getroffen:

Nach RSTO 01 beträgt die frostsichere Gesamtbaustärke bei der angenommenen Bauklasse IV und den lehmigen Bereichen mit Frostempfindlichkeitsklasse F3 des Untergrundes 60cm bzw. 50cm bei Frostempfindlichkeitsklasse F2 (Schotter GU).

Nach den vorliegenden Gradientenannahmen bzw. den jetzigen Bestandshöhen liegt das Erdplanum überwiegend im Bereich der künstlichen Anfüllungen.

Nach ZTVE-StB 09 ist bei den oben genannten Bauklassen IV und V auf dem ungebundenen Oberbau ein Verformungsmodul $Ev_2 \geq 120 \text{ MN/m}^2$ bzw. 100 MN/m^2 ($Ev_d \geq 65$ bzw. 50 MN/m^2) nachzuweisen. Für das darunter folgende Erdplanum ist ein Verformungsmodul $Ev_s \geq 45 \text{ MN/m}^2$ erforderlich. Bei der Durchführung einer qualifizierten Bodenverbesserung ist ein $Ev_d \geq 70 \text{ MN/m}^2$ notwendig.

Ohne besondere tiefbautechnische Maßnahmen dürfte bei aufgeweichtem, plastischem Lehmuntergrund dieser Wert nicht erreichbar sein. In diesen Fällen wird eine Erhöhung der Aufbaustärke um ca. 20cm vorgeschlagen, alternativ kann auch eine 2-3% Mischbinderzugabe durchgeführt werden, letztere wird aufgrund der kleinen Flächen unwirtschaftlich sein.

3.3.3 Grundwasserschutz

Gemäß den Aussagen im Umweltbericht und den vorliegenden Untersuchungen und Hinweisen (s. Umweltbericht Ziffer 4.2.4 und 5.2.4) steht das Grundwasser im Plangebiet etwa 5m unter der Geländeoberfläche an. Bei Sieghochwasser staut sich das Grundwasser bis knapp unter die Geländeoberkante an. Allerdings wird die Gefahr von diffus in den Grundwasserkörper eindringenden Schadstoffen durch die neu gefasste Oberflächenentwässerung maßgeblich entschärft.

3.4 Nachrichtliche Übernahme

3.4.1 Denkmäler nach Landesrecht

Im Westen des Plangebietes befindet sich das denkmalgeschützte ehemalige Empfangsgebäude der Bundesbahn. Das Baudenkmal wird im Bebauungsplan als Einzeldenkmal gekennzeichnet, zusätzlich wird das Baudenkmal mit einer Baulinie so eingefasst, dass sich planungsrechtlich die Außenkontur des Bauwerks (*inklusive der zweiläufigen Treppe am Haupteingang*) auf den denkmalgeschützten Bestand fixiert ist. Diese enge Eingrenzung erfolgt auch aufgrund der Vorgaben des LVR (Amt für Denkmalpflege im Rheinland). Durch das LVR wurde auch ange-regt, den gesamten Grundstücksbereich des Baudenkmals unter Ensembleschutz gemäß Ziffer 14.2 PlanzV zu stellen, Im Planteil des Bebauungsplanes werden deshalb Festsetzungen getroffen, um diesen Anregungen aus Sicht der Denkmalpflege Rechnung zu tragen.

Mit der Baugrenze und den weiteren Festsetzungen des Bebauungsplanes in den angrenzenden Sondergebietsflächen wird das planerische Ziel verfolgt, die besondere Bedeutung und die städtebauliche Wirkung des Baudenkmals zu würdigen und hervorzuheben (s. hierzu auch Umweltbericht Ziffer 5.2.9).

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 wurde seitens des LVR (Amt für Denkmalpflege im Rheinland) angeregt, den Umfang und die Bedeutung des Baudenkmals in die Begründung zum Bebauungsplan aufzunehmen und auf die gesetzlichen Regelungen des § 9 DSchG NW hinzuweisen.

Sollten bei den anstehenden Baumaßnahmen Bau- und Bodendenkmäler innerhalb des Plangebietes entdeckt werden, sind diese unverzüglich der unteren Denkmalbehörde anzuzeigen. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

3.4.2 Planfeststellung gem. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Teilbereiche der Flächen im SO 1 und SO 2 befinden sich noch im Eigentum der Deutschen Bahn AG und müssen dementsprechend entwidmet werden. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, die nicht mehr genutzten Flächen freizustellen und zu veräußern. Das Freistellungsverfahren wurde bereits eingeleitet.

3.5 Ver- und Entsorgung

Aufgrund der Innenstadtlage kann das Plangebiet an die Ver- und Entsorgungssysteme der Stadt Hennef angeschlossen werden. In der Bahnhofstraße und der Ladestraße sind entsprechende Leitungen vorhanden.

Zur elektrischen Versorgung wird eine Trafostation im südlichen Plangebiet im Bereich der Bachstraße ausgewiesen. Hier ist auch für das anfallende Niederschlagswasser eine Regenrückhalteanlage geplant, die ebenfalls im Bebauungsplan ausgewiesen wird.

3.6 Immissionen

3.6.1 Verkehrsgeräusche innerhalb des Plangebietes

Gemäß Beiblatt zur DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ sind Orientierungswerte für die städtebauliche Planung genannt. In vorbelasteten Gebieten, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelage werden diese zwar oft nicht eingehalten, sie kennzeichnen jedoch die allgemein gültigen Schutzansprüche bei der Beurteilung der Verkehrslärmsituation. Entsprechend DIN 18005 Teil 1, Tabelle 1.3 betragen sie für Verkehrsgeräusche:

Tabelle 3.3: Orientierungswerte für Verkehrsgeräusche nach Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1 [2] (Einstufung des Plangebiets siehe gelbe Kennzeichnung)

Gebietsausweisung, bzw. Nutzung	Orientierungswerte nach DIN 18005 für Verkehrsgeräusche in dB(A)	
	tags	nachts
Reine Wohngebiete (WR), Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS), Campingplatzgebiete	55	45
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45
Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI)	60	50
Kerngebiete (MK), Gewerbegebiete (GE)	65	55
Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 - 65	35 - 65
Industriegebiete (GI)	-	-

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung (Kramer Schalltechnik, Bericht Nr. 1102028/05, 17.07.2012) wurde die zukünftige Verkehrslärmsituation (Straße und Schiene) innerhalb des Plangebietes berechnet und in Form von farbigen Lärmkarten für die Tages- und Nachtzeit dargestellt. Dabei wurde das Straßenverkehrsaufkommen für die hier zu untersuchenden Prognosefälle 2 und 3 gemäß der „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Ladestraße in Hennef“ (Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, Februar 2012) berücksichtigt.

Bei einer Beurteilung nach DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ werden die Orientierungswerte aus Beiblatt 1 für MK-Gebiete am Tage zur Bahnstrecke hin um bis zu 8 dB und zur Nachtzeit um bis zu 15 dB überschritten. An den Querseiten sind die Überschreitungen geringer und an der abgewandten Nordseite werden die Orientierungswerte nahezu eingehalten. Eine Beurteilung möglicher Außenwohnbereiche (Terrassen) entfällt, da hierfür keine Flächen vorhanden

sind. Zwischen den untersuchten Alternativen bestehen nur sehr geringe Unterschiede, was aufgrund der nur leicht abweichenden Verkehrsdaten zu erwarten war. Schutzbedürftige Nutzungen im Sondergebiet, wie beispielsweise Büros usw. können vom Schutzanspruch her wie das Kerngebiet eingestuft werden. Dementsprechend ist bei vergleichbaren Abständen zur Bahnstrecke mit ähnlichen Überschreitungen der Orientierungswerte im Bereich des geplanten Baukörpers (Einkaufszentrum) zu rechnen, wie vorstehend für das MK-Gebiet beschrieben.

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschirmen zwischen Verkehrswegen und zu schützender Bebauung sind aufgrund der innerstädtischen Lage mit engen Abstandsverhältnissen und den vorgesehenen Bauhöhen praktisch weder realisierbar, noch verhältnismäßig.

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den Gebäuden wurden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Fenster, Wände und Dächer ausgebauter Dachgeschosse) schutzbedürftiger Nutzungen nach DIN 4109 ausgelegt.

Da im derzeitigen Planungsstand die konkreten Ausführungen und Größen der Außenbauteile noch nicht exakt festliegen, empfiehlt sich die Kennzeichnung so genannter „Lärmpegelbereiche“ nach DIN 4109 im Bebauungsplan. Die Lärmkarte zeigt den Verlauf der Lärmpegelbereiche, wie sie aufgrund der Verkehrslärmeinwirkung (Straße und Schiene) im MK- und SO-Gebiet erforderlich sind (ohne Planbebauung). Es wird ersichtlich, dass innerhalb der Baugrenzen die Lärmpegelbereiche IV und V vorkommen. Die Darstellung gilt für beide untersuchten Alternativen.

Zur planungsrechtlichen Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan werden die hier vorkommenden Lärmpegelbereiche IV und V flächenmäßig nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt. Dabei wird der Lärmpegelbereich (s. DIN 4109) und das je nach Raumart erforderliche Schalldämmmaß (erf. $R'_{w, res}$ in dB) der Außenbauteile entsprechend Tabelle 3.4 der Schalltechnischen Untersuchung unter Punkt 3.1 im Bebauungsplan angegeben. Ergänzend wird 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 niedrigerer Lärmpegelbereich erreicht werden.

Zum Lüftungsproblem bei schalltechnisch wirksamen Fenstern wird im nahezu gesamten Plangebiet, zumindest für Schlafräume von Wohnungen, der Einbau entsprechend ausgelegter fensterunabhängiger Lüftungseinrichtungen vorgeschrieben

3.6.2 Gewerbege räuschsituation

Gemäß dem Planungskonzept der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 soll im SO-Gebiet ein Geschäfts- und Dienstleistungszentrum mit Parkhaus errichtet werden. Die Betriebsgeräuschimmissionen durch alle Nutzungen im Zusammenhang mit der Nutzung wurden für die Prognosefälle 2 und 3 aus der Verkehrsstudie bezogen auf angrenzende schutzbedürftige Nutzungen nach TA Lärm beurteilt.

Vergleicht man die ermittelten Beurteilungspegel durch alle Geräuschquellen im Zusammenhang mit der Nutzung des Bauvorhabens mit den Immissionsrichtwerten, so wird ersichtlich, dass diese *an allen untersuchten Immissionsorten zur Tages- und Nachtzeit eingehalten werden*.

An Immissionsorten, an denen noch andere Anlagen im Sinne der TA Lärm einwirken können (Vorbelastung), ist für die hier untersuchten Anlagen (Zusatzbelastung) eine Unterschreitung der Immissionsrichtwerte notwendig, damit die zukünftige Gesamtgeräuschsituation durch Anlagen im Sinne der TA Lärm (Gesamtbelastung) ebenfalls die Immissionsrichtwerte einhält. Aufgrund der Feststellungen bei einer eingehenden Begehung der Örtlichkeit und Vorkenntnissen aus anderen schalltechnischen Untersuchungen kann eine relevante bestehende oder plangegebene Vorbelastung durch Anlagen im Sinne der TA Lärm am Immissionsort 1 durch die GE-Nutzungen

des Bebauungsplans 01.8/3 nicht ausgeschlossen werden. Da an diesem Immissionsort durch das geplante Bauvorhaben die Immissionsrichtwerte tags um 11 dB und nachts um 14 dB unterschritten werden, ist gewährleistet, dass die zukünftige Gesamtbelastung die Immissionsrichtwerte einhält. An den übrigen Immissionsorten können die Immissionsrichtwerte durch das geplante Bauvorhaben „ausgeschöpft“ werden.

Kurzzeitige Überschreitungen durch einzelne Schallereignisse, die den Richtwert tags um mehr als 30 dB, bzw. zur Nachtzeit um mehr als 20 dB überschreiten, sind auszuschließen (vgl. Spitzenpegelkriterium nach TA Lärm).

Die geplante Errichtung eines Geschäfts- und Dienstleistungszentrums mit Parkhaus (*unter Einhaltung der im Schallgutachten unter Kapitel 4.1 beschriebenen Bauausführung des Parkhauses*) ist damit aus schalltechnischer Sicht innerhalb des Sondergebietes vollziehbar.

3.6.3 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 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.

Darüber hinaus sind der plangebietsbezogene Verkehr und der Betriebsverkehr des Geschäfts- und Dienstleistungszentrums auf öffentlichen Verkehrsflächen hier nicht beurteilungsrelevant.

4. Hinweise

4.1 Kampfmittelfreiheit

Es wird darauf hingewiesen, dass das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann. Deshalb wird eine vorsichtige Ausführung der Erdarbeiten empfohlen. Ein entsprechender Hinweis auf die Vorgehensweise bei Aushubarbeiten und auf das Verhalten bei Auffinden von Kampfmitteln wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

4.2 Geohydrologische Verhältnisse

Es wird im Bebauungsplan ein Hinweis gegeben, dass die Grundwasserstände bei Sieghochwasser sehr schwanken können und sich das Grundwasser bis kurz unter die Geländeoberkante anstauen kann. Im Regelfall liegt das Grundwasserniveau ca. 5 m unterhalb der Geländeoberkante.

4.3 Archäologische Ausgrabungen/Bodendenkmale

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass Bodendenkmale im Plangebiet vorkommen, wird im Bebauungsplan ein Hinweis auf das Verhalten bei Auffinden von Bodendenkmalen oder Bodenfunden gegeben. Auf diese Weise wird den Belangen der Bodendenkmalpflege Rechnung getragen. Befunde, die archäologische Ausgrabungen zum jetzigen Zeitpunkt begründen würden, liegen nicht vor.

4.4 Telekommunikationslinien

Im Bebauungsplan wird ein Hinweis über Überbauung und Bepflanzung von Telekommunikationslinien aufgenommen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass sich der Bauherr frühzeitig vor Beginn der Tiefbauarbeiten im Bereich des Bahnhofs zur Abstimmung der erforderlichen Maßnahmen mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzt.

4.5 Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Der Bebauungsplan setzt die bauliche Maximalhöhe zwar deutlich niedriger als 20m über Gelände fest. Da aber durch Baukräne oder technische Anlagen z.B. zeitweise höhere Anlagen errichtet werden können, wird zum Schutz tief fliegender Luftfahrzeuge auf Grundlage von § 16a LuftVG ein Hinweis hierzu in den Bebauungsplan aufgenommen.

4.6 Fluglärm

Es wird darauf hingewiesen, dass, wie im Umweltbericht Ziffer 4.2.6 näher erläutert, auch der Fluglärm maßgeblich zur Verlärmung des Plangebietes beiträgt, da das Zentrum Hennefs im Anflugskorridor des Flughafen Köln/Bonn liegt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt gerade außerhalb der Zone, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq 50 dB (A) überschreitet bzw. der flugbedingte Maximalpegel L(tief) Amax über 6 mal 53 dB (A) liegt. Aus diesen Gründen kommen weder bauleitplanerische Restriktionen oder Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen zum Tragen noch besteht Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

5. Eingriffe in Natur und Landschaft/Umweltbericht

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß §13a BauGB. Um dennoch die Umweltbelange im erforderlichen Umfang in das Planverfahren einzubeziehen, wurden nach § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes nach §1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht wird als Teil II der Begründung beigelegt. Insgesamt wird im Umweltbericht festgestellt, dass durch die Umsetzung des Bebauungsplanes voraussichtlich keine erheblichen beeinträchtigenden Umwelteinwirkungen zu erwarten sind.

Um trotz der hohen städtebaulichen Dichte ein Mindestmaß an Begrünung zu gewährleisten, wird eingangs der Ladestraße ein großer Baumsolitär in Gestalt einer Kastanie festgesetzt. Die im Stadtbild wichtige Baumposition, die Sicherstellung einer konsistenten, wiedererkennbaren Gesamtgestaltung mit Bezügen zum Busbahnhof und der hohe Symbolgehalt des "Vorgängerbaumes" an dieser Stelle rechtfertigen die genaue Vorgabe von Art, Standort und Größe des Einzelbaumes.

6. Bodenordnung

Ein Teil der Flächen des Plangebietes befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Die verbleibenden Flächen sind bereits in Privatbesitz bzw. die bereits vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen im Besitz der Stadt Hennef (oder des Landesbetriebs Straßenbau NRW). Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, die nicht mehr genutzten Flächen freizustellen und zu veräußern. Das Freistellungsverfahren wurde bereits eingeleitet. Außerdem ist der derzeit im Plangebiet stehende Oberleitungsmast zu versetzen.

7. Quantitative Auswirkungen des Bebauungsplanes/Flächenbilanz

Art der Nutzung	Fläche (m ²)	Fläche (ha) gerundet	Anteil (%)
Bruttoland (Gesamtgebiet B-Plan)	15.633	1,56	100
- davon öffentliche Verkehrsflächen	6.726	0,67	42
- davon Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	711	0,07	5
- davon Kerngebiet (MK)	1.816	0,18	12
- davon Sondergebiete (SO)	6.380	0,64	41

Insgesamt werden in dem Sondergebiet bis zu 4.100m² Verkaufsfläche geplant sowie ein Parkhaus.

8. Rahmenbedingungen

Die zu erwartenden Kosten aus der Realisierung des Bebauungsplanes beziehen sich

- auf den Ausbau der öffentlichen Straßen
- auf die Neugestaltung der weiteren Verkehrsflächen

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt durch vertragliche Vereinbarungen mit dem das Gebiet entwickelnden Dritten.

Meckenheim, den 18.10.2012

gez. Dr. Naumann

sgp architekten + stadtplaner BDA