Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Beschlussvorlage

Amt:	Amt für Stadtplanung und - entwicklung	**TOP: _____**
Vorl.Nr.:	V/2012/2935	**Anlage Nr.: _____**
Datum:	05.11.2012	

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Rat	26.11.2012	öffentlich

Tagesordnung

Bebauungsplan Nr. 01.3 - Hennef (Sieg) - Ladestraße / Bahnhofsumfeld;
1. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB, der Regionalen Abstimmung zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsvorhaben und der öffentlichen Auslegung gem. §§ 13a i.V.m. 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB
2. Satzungsbeschluss

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

1. Der Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB, der Regionalen Abstimmung zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsvorhaben (Regionaler Arbeitskreis (:rak) Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler) und der öffentlichen Auslegung gem. § 13a i.V.m. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB wird wie folgt zugestimmt:

1.1 <u>Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB</u>

zu T1, rhenag
mit Schreiben vom 29.12.2011

<u>Stellungnahme:</u>
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 Bauleit-planverfahrens.

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).

<u>Stellungnahme</u>
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).

<u>Abwägung</u>
Die Frage einer möglichen Kostenbeteiligung ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

<u>Stellungnahme</u>
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 Straßenausführungs-planung

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 Straßenausführungs-planung 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.

<u>Abwägung</u>
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.

1.2 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Regionalen Abstimmung zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsvorhaben (Regionaler Arbeitskreis (:rak) Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler):

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.

1.3 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichen Auslegung gem. § 13a i.V.m. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

zu T1, ARS, AbfallLogistik Rhein-Sieg GmbH, Troisdorf
mit Schreiben vom 02.05.2012

Stellungnahme:
Zu dem Bebauungsplan werden grundsätzlich keine Bedenken erhoben.

Die Erschließung vorhandener Baulücken wird den Verlauf der Abfallsammlung nicht wesentlich ändern. Der Bereich zwischen Bahnhofstraße und Bachstraße (Ladestraße) wird von den Abfallsammelfahrzeugen der ARS bereits befahren. Es könnten allerdings Abfuhrprobleme während der Baumaßnahme auftreten. Um eine optimale Abfallentsorgung zu gewährleisten, wäre es von Vorteil, wenn die ARS, AbfallLogistik Rhein-Sieg GmbH, in Kenntnis gesetzt wird.

Fahrzeuge dürfen gemäß § 45 UVV „Fahrzeuge“ (BGV D29) grundsätzlich nur auf Fahrwegen oder in Bereichen betrieben werden, die ein sicheres Fahren ermöglichen. Auch aus Sicht von § 3 Abs. 1 der Betriebssicherheitsverordnung darf der Arbeitgeber Abfallsammelfahrzeuge nur auf Straßen einsetzen, auf denen er einen gefahrlosen Betrieb sicherstellen kann.

Die lichte Durchfahrtshöhe muss mindestens 4,00 m zzgl. Sicherheitsabstand aufweisen. Dächer, Äste von Bäumen, Straßenlaternen usw. dürfen nicht in das Lichtraumprofil ragen, da bei einer Kollision die Gefahr besteht, dass sicherheitstechnisch wichtige Bauelemente am Abfallsammelfahrzeug unbemerkt beschädigt werden können und die Mitarbeiter gefährden.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Abfall nach den geltenden Arbeitsschutzvorschriften gemäß § 16 UVV „Müllbeseitigung“ (BGV C27) nur abgeholt werden darf, wenn die Zufahrt zu Abfallbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Die identische Forderung ergibt sich aus § 4 Abs. 3 Betriebssicherheitsverordnung.

Weitere Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwegen für die Sammlung von Abfällen sind BGI 5104 zu entnehmen.

Sollten den Berufsgenossenschaftlichen Vorschriften für Abfallsammelfahrzeuge nicht entsprochen werden, so kann eine Abfallentsorgung an dem Grundstück nicht gewährleistet werden.

Abwägung:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die Ausführungsplanung.

zu T2, LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
mit Schreiben vom 04.05.2012

Stellungnahme:
Es wird darauf hingewiesen, dass die zweiläufige Treppenanlage am Haupteingang des Bahnhofs mit zum Umfang des Baudenkmals gemäß § 3 DSchG NW zählt, weswegen das Gebäude inklusive der Treppe entsprechend dargestellt werden muss und in die Umfahrung mit einer Baulinie auch die Treppe einschließen muss.

Weiterhin wird drauf hingewiesen, dass die Errichtung von Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie auf Baudenkmälern regelmäßig nicht erlaubnisfähig ist (vgl. hierzu: Dimitrij Davydov, Octavia Zanger, Heinrich Walgern: Denkmäler und Energiegewinnung durch Solaranlagen. Leitfaden des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, in: Denkmalpflege im Rheinland, 27, 2010, S. 130 – 132). Daher ist nach Auffassung des Fachamtes im Punkt 7.2 der

Textlichen Festsetzungen das Gebiet mit der Bestimmung MK, in welchem sich ausschließlich das Baudenkmal befindet, auszuschließen.

Abwägung:
Nach erfolgter Offenlage wurde aufgrund der Stellungnahme des LVR der Bebauungsplan geändert. Die zweiläufige Treppenanlage ist danach ebenfalls mit der Baulinie umfahren. Die textlichen Festsetzungen wurden dahingehend geändert, dass die Festsetzung der Anlagen zur Nutzung von Sonnenergie lediglich für die Sondergebiete 1 und 2 gelten.

zu T3, Landesbetrieb Straßenbau NRW
mit Schreiben vom 10.05.2012 mit Verweis auf die Stellungnahme vom 04.01.2012,
mit E-Mail vom 10.05.2012 und mit Schreiben vom 10.07.2012

Schreiben vom 04.01.2012
Da im Schreiben vom 10.05.2012 mitgeteilt wurde, dass die Forderungen aus dem Schreiben vom 04.01.2012 (Stellungnahme des LBS im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung) aufrecht erhalten bleiben, wird nachfolgend die Stellungnahme vom 04.01.2012 inklusive der Abwägung nochmals aufgeführt.

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 Bauleit-planverfahrens.

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.

Schreiben vom 10.05.2012
Stellungnahme:
Das Plangebiet grenzt im Norden an die Landesstraße L333 (1,9) innerhalb der Ortsdurchfahrt. Die Landesstraße ist in diesem Abschnitt laut der Bundesverkehrszählung 2010 mit ca. 10.000

Kfz/24 h belastet. Eine abschließende Bewertung der Bauleitplanung kann die Straßenbauverwaltung erst abgeben, sobald die Zusammenhänge der durch die Stadt Hennef mittlerweile mehreren betriebenen Vorhaben am Ortseingang Hennef-Ost in Gutachten dargelegt sind. Hier besteht aus Sicht der SBV *(Anm.: Straßenbauverwaltung)* noch Klärungsbedarf. Auf den genannten Flächen sollen zukünftig zusätzlich zu den heute ansässigen Geschäften/Betrieben weiter angesiedelt werden, so dass zusätzlicher Verkehr ein noch höheres Verkehrsaufkommen auf den klassifizierten Straßen hervorgerufen wird. Die bestehenden Anbindungen/Verbindungen auch der klassifizierten Straßen sollen laut Verkehrsgutachten ausgebaut / umgebaut / ertüchtigt werden. Insbesondere ist hier die Frankfurter Straße L333 im Bereich des bestehenden Bahnübergangs gemeint.

Die Straßenbauverwaltung lehnt jede Kostenbeteiligung an diesen Maßnahmen ab.

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf die klassifizierten Straßen bis hin zu Autobahnanschlussstelle der BAB A560, AS Hennef-Ost. In dessen unmittelbarer Umgebung plant die Straßenbauverwaltung eine Bahnunterführung der Landesstraße L125. Die Stadt Hennef 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. Das Gutachten liegt derzeit zur Prüfung vor. Zwischenergebnisse der Prüfung durch die SBV liegen der Stadt Hennef vor. Hier besteht aus Sicht der Straßenbauverwaltung noch abschließender Abstimmungsbedarf.

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 angeordneten Markierungs- und Beschilderungsplan vorlegen.

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

Die weiteren Forderungen aus dem Schreiben vom 04.12.2011 bleiben aufrecht erhalten.

Dem Schreiben ist ein Blatt „Allgemeine Forderungen zu einer Entwurfsplanung“ beigefügt.

<u>Abwägung</u>
In seiner ersten Stellungnahme zur Offenlage der 1. Änderung des BP Nr. 01.3 legt der LBS keine neuen Argumente im Vergleich zu seinem Schreiben vom 04.01. 2012 vor. Insofern hält die Stadt Hennef die Abwägung zum Schreiben vom 04.01.12 inhaltlich vollständig aufrecht (s.o.).

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der LBS noch weiteren Abstimmungsbedarf hat und dass das seitens der Stadt Hennef im Rahmen der Frühzeitigen Beteiligung dem LBS vorgelegte Gutachten *(Anmerkung: Stellungnahme des Büros Brilon Bondzio und Weiser vom 05.03.2012)* noch nicht abschließend geprüft ist.

Eine inhaltlich weitergehende Stellungnahme des LBS zu der vorgelegten Verkehrsuntersuchung erfolgte mit

E-Mail des Landesbetriebs NRW vom 10.05.2012
<u>Stellungnahme</u>
<u>VU BBW *(Anmerkung: Verkehrsuntersuchung Büro Brilon Bondzio und Weiser)*:</u>

1) Einem zweistreifigen Aufstellen (nebeneinander) an den untergeordneten Einmündungen an beiden Knotenpunkten würde ohne Signalisierung seitens des LBS nicht zugestimmt. (Seite 52, oben). Die Ausbaustufe 2 wird daher abgelehnt.

2) Die Realisierbarkeit der geplanten Einbahnregelung für den Schwerverkehr in FR *(Anmerkung: Fahrtrichtung)* Osten wird in Zweifel gezogen. Besonders "vorgeschriebene Fahrtrichtung beim Verlassen von Grundstückszufahrten" wird bei der Nutzungsverdichtung wohl schwer realisierbar sein

3) Die VU spricht an beiden Einmündungen (Bachstraße bzw. Alte Ladestraße und Bahnhofstraße von 2 PKW-E), also 12 m. Über die genaue Form wird nichts gesagt, es geht hier auch nur um die Leistungsfähigkeitsberechnung.

<u>Abwägung</u>
<u>Zur VU BBW:</u>

Auf das Verkehrsgutachten des Büros Brilon Bondzio und Weiser wird verwiesen.

zu 1) Ein zweistreifiges Aufstellen (nebeneinander) ist nicht mehr Gegenstand der Planung und wurde so auch entsprechend im Verkehrsgutachten dokumentiert.

Der Forderung wird damit entsprochen.

zu 2) Die Einbahnführung für Schwerlastverkehr liegt in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Hennef.

zu 3) Die Form der Fahrbahnverbreiterung ergibt sich aus den vorliegenden Plänen.

Abwägungsrelevant sind die Dimensionierung der Verkehrsanlagen und deren Leistungsfähigkeit. Darüber hinausgehende Details betreffen die konkrete Ausführungsplanung und betreffen daher nicht das Bauleitplanverfahren.

<u>Stellungnahme</u>
<u>Entwurf Stelter:</u>
- Der Entwurf Stelter enthält einige sicherheitsbedenkliche Abweichungen von den Richtlinien, die im SAS (*Anmerkung: Sicherheitsaudit*) des Büros IGS aufgeführt werden. Die Abwägung bzw. Stellungnahme des Büros bzw. der Stadt ist dabei teilweise nicht ausreichend bzw. wird anders gesehen:

Punkt 6 SAS:
Der Punkt des SAS wird voll unterstützt. Dass die Breiten bisher bereits verwendet wurden, kann keine ausreichende Begründung sein. Es sollte noch einmal geprüft werden, ob zu Lasten der südlichen Gehwegflächen eine Verbreiterung möglich ist. Gerade im Anfangsbereich am Knoten Alte Ladestraße / Frankfurter Straße wird es extrem eng.

Punkt 9 des SAS:
Der Punkt wird aus Sicht der Planung nicht ausreichend gewürdigt. Das SAS kritisiert die geplante Situation zwischen der Einmündung Alte Ladestraße und BÜ Frankfurter Straße, die in dieser Form nicht vorhanden ist.

Punkt 13 des SAS:
Aus Sicht der Planung kann an den beiden überarbeiteten Einmündungen in die Frankfurter Straße nicht einfach auf die Bestandssituation verwiesen werden, was die Sichtweiten angeht. Auf Grund des neuen Parkhauses dürfte es notfalls kein Problem sein, einige wenige Parkstände entfallen zu lassen, wenn damit die Sicht wesentlich verbessert werden kann. Der Punkt ist nicht ausreichend berücksichtigt.

Punkt 14 des SAS:
Der Punkt ist nicht ausreichend berücksichtigt. Die Anwendung der Richtlinien steht vor der Gültigkeit eines Verkehrsgutachtens. Dieses hat je Aufstellfläche 2 PKW-E vorgegeben. Die Ausbildung wird aber von der Richtlinie, hier RASt 06 vorgegeben. Dort ist die Anwendung der Linksabbiegespur vorgegeben. Der Bezug auf eine vorhandene Aufstellfläche ist nicht ausreichend. Es ist die Anordnung von zwei kurzen Linksabbiegespuren zu prüfen. Ferner ist die Breite mit 5,25 m zu gering (mindestens 5,50 m) und teilweise wird noch innerhalb der Aufstelllänge zurückverzogen. Der Aufstellbereich zur Alten Ladestraße ist insgesamt als ungünstig zu bewerten, es kommt zu mehreren Konfliktsituationen.

Punkt 15 und 16 des SAS:
Die Schleppkurvenprüfung ist leider nicht beigefügt.
Zusammen mit dem Punkt 14 macht es deutlich, dass die Situation am Knoten Alte Ladestraße insgesamt schwer begreifbar ist und als nicht wirklich verkehrssicher angesehen wird.

Punkt 17:
Es wird auf Punkt 13 verwiesen. An umzuplanenden Knotenpunkten ist die Anfahrsicht zu gewährleisten, auch wenn es im Bestand nicht gegeben ist. Es kann nicht bis zum Entstehen einer Unfallhäufungsstelle gewartet werden.

Ferner:
- Die Lage des RKB (*Anmerkung: Regenklärbecken*) ist unbekannt, daher kann auch keine Stellungnahme abgegeben werden, ob die Planungen Straße / RKB zueinander passen und dem RKB zugestimmt werden kann.
- Kostenanteil der Entwässerung kann derzeit nicht zugesagt werden. Sollte dies Bestandteil der VV werden, so ist diese abzulehnen.
- eine vorgelagerte Pflasterfläche vor dem Gehwegbereich ist zu gefährlich; Fußgänger betreten diesen Bereich als "Aufstellfläche" und abbiegende Lkw u. ä. überfahren diesen Bereich gleichzeitig;
- Furtmarkierungen an den Einmündungen fehlen;
- Standort Vorwegweiser vor dem BÜ Frankfurter Straße muss zwecks frühzeitiger Erkennungsmöglichkeit vorher aufgestellt werden;
- Beschilderung "LKW vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus" aus Richtung Anschlussstelle kommend auf der L333 an der Einmündung "Alte Ladestraße" notwendig;
- die enge Fahrstreifenbreite vor dem BÜ Frankfurter Straße wird jetzt auf eine längere Strecke ausgedehnt als das vorher der Fall war;
und negativ ergänzend dazu können die Fahrzeuge auf engen Fahrstreifen jetzt auf längerer Strecke besser beschleunigen (Gefahrenpunkt!)

<u>Abwägung:</u>
Auf das Sicherheitsaudit des Büros IGS (s. Anlage zur Beschlussvorlage) wird verwiesen.

Alle hier vom LBS aufgeführten Punkte sind nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Diese weist die Leistungsfähigkeit der Anlagen zur verkehrlichen Erschließung nach, ggfs. durch Benennung der dazu erforderlichen Ausbaumaßnahmen in Verkehrsuntersuchung und Begründung, und setzt die öffentliche Verkehrsfläche in ihrer Lage im Raum und in ihrer Breite ausreichend dimensioniert fest. Alles weitere, d.h. die Erstellung der Straßenentwurfs- und Ausführungsplanung, ihre Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger und den abschließenden Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung über den Straßenausbau zwischen Stadt und Baulastträger überlässt die verbindliche Bauleitplanung ihr nachgelagerten Verfahren. Daher geht die Abwägung nicht inhaltlich auf die aufgeführten Punkte des LBS zu Sicherheitsaudit und Straßenplanung ein, sondern legt grundsätzlich die Wertung und die Ziele der Stadt Hennef zur vorliegenden Straßenplanung dar.

Nach Abstimmungsgesprächen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW teilte die Stadt Hennef mit Schreiben vom 01.06.2012 (s. Anlage zur Beschlussvorlage) mit, dass die kritische Betrachtungsweise insofern nachvollzogen werden könne, als die Frankfurter Straße tatsächlich nicht den aktuellen Rechtsvorschriften und Richtlinien zum Straßenbau entspricht. Dies hat aber Gründe in der historisch gewachsenen Dimension (d. h. den gegebenen äußeren Abmessungen) der Straße und ihrer Randbebauung und der entsprechend gesetzten Grundstücksparzellierung, die Jahrzehnte vor den heutigen bei der Straßen- und Siedlungsplanung anzuwenden Vorschriften entstanden sind und praktisch nicht mehr änderbar sind, es sei denn durch einen radikalen und grundsätzlichen Eingriff in die Struktur der Stadt wie es zuletzt in den Flächensanierung in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts durchgeführt wurde - eine Vorgehensweise, die heute nicht mehr durchsetzbar ist.

Die konkrete Ausgestaltung der Straße, das heißt ihre Gliederung in Fahrbahn, Gehwege usw. und die Gestaltung derselben, d.h. mit Baumstandorten, Pflasterstreifen etc. ist zwar grundsätzlich änderbar, dies ist aber von der Stadt Hennef nicht gewünscht. Die heute vorfindbare Gestaltung ist das Ergebnis eine intensiven Entwurfs- und Beratungsprozesses und seit ihrer Fertigstellung vor 18 Jahren national und international fachlich beachtet und in ihrer Grundidee vielfach nachgebaut worden. Die Stadt Hennef selbst hat 2009 eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung, „Verkehrsuntersuchung Frankfurter Straße“ (März 2009) von dem Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH, erstellen lassen und vorgelegt v.a. unter den Aspekten Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf. Bereits damals wurden die möglichen Auswirkungen einer Einzelhandelsnutzung in der Ladestraße mit betrachtet. Die Untersuchung kam zum Schluss, dass es in der Straße keine Auffälligkeiten bezüglich des Unfallgeschehens gibt und dass es keine Hinweise auf die Mitwirkung der spezifischen Gestaltung und Verkehrsregelung der Frankfurter Straße am Unfallgeschehen gibt.

Im zentralen Bereich der Frankfurter Straße liegt das Geschwindigkeitsniveau bei erfreulich niedrigen 32 bis 35 km/h.

Daher möchte die Stadt Hennef auch bei den durch die beabsichtigte Erhöhung der Nutzungsintensität in ihrer Innenstadt die wesentlichen Elemente der Frankfurter Straße so weit wie irgend möglich beibehalten. In diesem Sinne sind die Vorschläge zum konkreten Ausbau der Knotenpunkte Frankfurter Straße / Bachstraße (Alte Ladestraße) und Frankfurter Straße / Bahnhofstraße zu verstehen.

Die Stadt Hennef bittet den Landesbetrieb Straßenbau daher, auch wenn dieser sich nicht in der Lage sehen sollte, die geäußerten Bedenken bezüglich der Ausbauvorschläge grundsätzlich zurückzuziehen, die von der Stadt vorgelegte Planung der zwischen der Stadt Hennef und dem Landesbetrieb Straßen NRW abzuschließenden Verwaltungsvereinbarung zum Umbau der Frankfurter Straße zugrunde zu legen.

Schreiben des LBS vom 10.07.2012

Mit Schreiben vom 10.07.2012 hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW mitgeteilt, dass noch einzelne Fragen offen geblieben sind, die in den vorgelegten Planunterlagen die Verkehrssicherheit betreffen – beispielhaft werden die Schleppkurven an der Einmündung Alte Ladestraße / Frankfurter Straße genannt. In dem Schreiben der Stadt Hennef vom 01.06.2012 seien Teile beantwortet und darauf hingewiesen worden, dass sich die Stadt Hennef der Situation bewusst ist und auch die volle Verantwortung für die Auswirkungen der von ihr geplanten Veränderungen tragen wird.

Es wurde seitens der Straßenbauverwaltung abschließend darauf hingewiesen, dass sie gegen die Bauleitplanung der Stadt Hennef keine Einwände erhebt. Sie empfiehlt der Stadt Hennef die noch offenen sicherheitsrelevanten Punkte entsprechend aufzuarbeiten, um die noch anstehenden Verwaltungsvereinbarungen, deren Bestandteile eben diese Planunterlagen sind, abschließen zu können. Gegen die Aussagen der Sicherheitsaudits kann die Straßenbauverwaltung keine Baufreigabe der Planung aussprechen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Bedingungen ist die Vorbereitung aus der Sicht der Straßenbauverwaltung nun soweit fortgeschritten, dass der Umsetzung und dem Baubeginn seitens der Stadt Hennef derzeit nichts entgegenspricht.

Abwägung:
Der Leistungsfähigkeitsnachweis wurde durch das Verkehrsgutachten sowie die Stellungnahme des Büros Brilon Bondzio und Weiser vom 05.03.2012 erbracht.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der LBS nun abschließend keine Bedenken gegen die vorliegende Bauleitplanung der Stadt Hennef erhebt. Damit kann die Bauleitplanung seitens der Stadt Hennef zum Abschluss gebracht werden. Der Hinweis auf die noch offenen sicherheitsrelevanten Punkte wird zur Kenntnis genommen. Diese sind jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Sie werden in nachgelagerten Verfahren abgearbeitet:

Zum Gebot der Konfliktbewältigung heißt es im BauGB Kommentar (Ernst-Zinkahn-Bielenberg zu § 1 Rn. 215): „….In späteren Entscheidungen hat das Bundesverwaltungsgericht das „Gebot der Konfliktlösung“ konkretisiert und auf ein sachangemessenes, den Anforderungen des Abwägungsgebots entsprechendes und sogleich praktikables Maß gebracht. Danach kann als Grundsatz festgehalten werden: Eine Verlagerung von Problemlösungen aus dem Bebauungsplanverfahren auf nachfolgendes Verwaltungshandeln ist nicht ausgeschlossen. Von einer abschließenden Konfliktlösung im Bebauungsplan darf die Gemeinde Abstand nehmen, wenn die Durchführung der als notwendig erkannten Konfliktlösungsmaßnahmen außerhalb des Planverfahrens im Rahmen der Verwirklichung der Planung sichergestellt oder zu erwarten ist. Ist dies im Rahmen einer Prognose im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan hinreichend sicher abschätzbar, darf dem bei der planerischen Abwägung Rechnung getragen werden. Darüber hinaus ist anerkannt, dass die Gemeinde bei Aufstellung der Bebauungspläne der Konfliktlösung dienende Maßnahmen insoweit nicht mit dem Bebauungsplan und seinen Festsetzungen lösen muss, soweit sie diese Maßnahmen dem Vollzug dienenden Verwaltungsverfahren überlassen kann; dies setzt voraus, dass sie bei der planerischen Abwägung realistischerweise davon ausgehen kann, dass in diesem Zusammenhang ein ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann (ständige Rechtsprechung des BVerwG, s. die Nachweise Rn. 215).“

Anmerkung:
Auf die in den Stellungnahmen des LBS NRW Bezug genommenen Schreiben vom 11.05.2012, eine Mail vom 27.04.2012 und das weitere Schreiben vom 01.06.2012 der Stadtbetriebe Hennef AöR betreffen das Bebauungsplanverfahren Nr. 01.26, 11. Änderung.

E-Mail des Landesbetriebs NRW vom 03.09.2012
Stellungnahme:
Nach Rücksprache mit der Planungsabteilung kann der LS NRW der Bitte der nach der seitens der Stadt gewählten Querschnittsaufteilung der L333 nordwestlich des Bahnübergangs Frankfurter Straße nicht nachkommen, da das Sicherheitsaudit diesen Punkt ebenfalls bemängelt habe. Die Abstimmungen von 2008 seien nach heutigen Kriterien nicht anzuwenden. Es wird darum gebeten, sich den Punkt nochmals aus der Sicht der Verkehrssicherheit anzuschauen.

In jedem Fall kann der Lageplan nicht entgegen dem Sicherheitsaudit zur Bauausführung freigezeichnet werden.
Damit würde der Straßenbaulastträger eine Verantwortung übernehmen, zu der er nicht bereit sei. Diese Verantwortung könne der Straßenbaulastträger auch nicht an die Stadt abgeben.

Die restliche Planung werde in kurzer Zeit zur Bauausführung freigezeichnet.

Die weitere E-Mail betrifft Detailausführungen zur Verwaltungsvereinbarung, die nicht abwägungsrelevant sind.

Abwägung:
Der vom LBS aufgeführte Punkt ist nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung. Diese weist die Leistungsfähigkeit der Anlagen zur verkehrlichen Erschließung nach, ggfs. durch Benennung der dazu erforderlichen Ausbaumaßnahmen in Verkehrsuntersuchung und Begründung, und setzt die öffentliche Verkehrsfläche in ihrer Lage im Raum und in ihrer Breite ausreichend dimensioniert fest. Alles weitere, d.h. die Erstellung der Straßenentwurfs- und Ausführungsplanung, ihre Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger und den abschließenden Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung über den Straßenausbau zwischen Stadt und Baulastträger überlässt die verbindliche Bauleitplanung ihr nachgelagerten Verfahren. Daher geht die Abwägung nicht inhaltlich auf die aufgeführten Punkte des LBS zu Sicherheitsaudit und Straßenplanung ein, sondern legt grundsätzlich die Wertung und die Ziele der Stadt Hennef zur vorliegenden Straßenplanung dar.

Zu den vorgebrachten Argumenten aus der E-Mail des LBS wird dennoch wie folgt Stellung genommen:

Geringere Breiten für die beiden neben einander liegenden Fahrstreifen (Fahrtrichtung Osten) als nach den RASt 06 erscheinen im vorliegenden Fall aus folgenden Gründen akzeptabel:

1. Da sämtliche Fahrzeuge, die diese beiden Fahrstreifen befahren, aus dem (je Fahrtrichtung) einstreifigen Teil der Frankfurter Straße (oder aus der auch in Zukunft vorfahrtrechtlich untergeordneten Einmündung der Bachstraße) kommen, muss nicht damit gerechnet werden, dass diese Fahrzeuge im Bereich zwischen der Bachstraße und dem Bahnübergang systematisch im fließenden Verkehr nebeneinander fahren oder sich sogar überholen. Es ist eher zu erwarten, dass sich die Fahrzeuge bei geöffneter Schranke bzw. bei Grün an der Signalanlage bereits auf dem hier betrachteten Straßenabschnitt entflechten und versetzt hintereinander fahren, bis sie entweder in Richtung Geisbach geradeaus weiter fahren oder nach links in Richtung Bröltal abbiegen. Bei geschlossener Schranke werden die Fahrzeuge mit dem Ziel Geisbach ihre Geschwindigkeiten vermindern und anhalten. Für geringere Geschwindigkeiten werden auch nur geringere Bewegungsspielräume benötigt, im Stand benötigen die Fahrzeuge keinen Bewegungsspielraum, sondern nur noch einen Sicherheitsabstand zu vorbeifahrenden Fahrzeugen. Die Linksabbieger in Richtung Bröltal können an den wartenden Fahrzeugen mit dem Ziel Geisbach vorbei fahren wie an parkenden Fahrzeugen. Dies hat Beobachtungen zufolge in der Vergangenheit mit dem vorhandenen Aufstellbereich für die vor dem Bahnübergang wartenden Fahrzeuge gut funktioniert, obwohl auch dieser nur eine reduzierte Breite aufweist. In der aktuellen Planung ist nur eine Verlängerung dieses schmalen Aufstellbereichs vorgesehen. Es es nicht zu erwarten, dass bei der Vorbeifahrt an den auf diesem Aufstellstreifen wartenden Fahrzeugen zusätzliche Probleme auftreten.

2. Um die für die Anordnung von insgesamt drei Fahrstreifen zur Verfügung stehende Breite von 8,75 m möglichst sinnvoll aufzuteilen, kann auf eine Markierung separater Fahrstreifen für die Linksabbieger in Richtung Bröltal und die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Geisbach ggf. verzichtet werden. In diesem Fall könnte der in Richtung Bahnübergang führende Fahrstreifen mit einer Breite von < 5,50 m ausgeführt werden. Bei fließendem Verkehr würde dieser Fahrstreifen einstreifig befahren, bei geschlossener Schranke würden sich die wartenden Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand aufstellen. Die Fahrzeuge in Fahrtrichtung Bröltal könnten an den wartenden Fahrzeugen vorbeifahren. Bei einer Breite des gemeinsamen Fahrstreifens von < 5,50 m stehen noch 3,25 m für den Gegenfahrstreifen zur Verfügung. Zur Verdeutlichung der Situation sollten neben einander liegende Richtungspfeile (halblinks und geradeaus) markiert werden. Insbesondere wenn - wie hier vorgeschlagen - auf die Markierung getrennter Fahrstreifen durch eine unterbrochene bzw. durchgezogene Linie verzichtet wird, ist nicht

auszuschließen, dass am rechten Fahrbahnrand gehalten oder geparkt wird. Dem ist durch die Anordnung eines absoluten Halteverbots entgegen zu wirken.

3. Von einer auch in Zukunft erkennbar schmalen Gestaltung des Straßenraums kann eine tendenzielle Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus erwartet werden.

Ergänzend dazu wird ausgeführt, dass aufgrund der Besonderheiten des Einzelfalles hinsichtlich der RASt 06 kein starrer Maßstab anzulegen ist. Von den in der RASt 06 angegeben Werten soll jedoch nur abgewichen werden, wenn die daraus entwickelte Lösung den spezifischen Anforderungen der Entwurfsaufgabe nachweislich besser gerecht wird.

Eine Verschiebung der Konfliktbewältigung auf das nachgelagerte Verfahren ist neben den oben aufgeführten Argumenten vertretbar, da auch andere Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der Straßenausbauplanung möglich sind. Eine Konfliktbewältigung ist somit in jedem Fall gegeben.

Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen keine Bedenken, Anregungen oder Hinweise vorgetragen:

-Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
-Wahnbachtalsperrenverband
-Wehrbereichsverwaltung West
-Rhein-Sieg-Kreis, Amt 61, Abt. 61.2

2. Gemäß § 13a i.V.m. § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S.2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509) und § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein – Westfalen (GO NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV.NRW S. 666/SGV.NW 2023), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13.12.2011 (GV NRW S. 685), werden der Bebauungsplan Nr. 01.3 Hennef (Sieg) – Ladestraße/Bahnhofsumfeld, 1. Änderung mit Text als Satzung und die Begründung hierzu beschlossen.

Begründung

Die Abwägungsvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung und der Regionalen Abstimmung zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsvorhaben (Regionaler Arbeitskreis (:rak) Planung, Entwicklung und Verkehr der Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler)sind in der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 29.03.2012 (Abstimmungsergebnis: einstimmig) beraten worden.
Die Abwägungsvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage sind in der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 31.10.2012 (Abstimmungsergebnis: einstimmig) beraten worden.
Sie werden nunmehr dem Rat der Stadt Hennef zum Beschluss empfohlen.

Hennef (Sieg), den 15.11.2012

Klaus Pipke