



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2012/2937
Datum: 05.11.2012

TOP: _____
Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Rat	26.11.2012	öffentlich

Tagesordnung

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

1. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und der öffentlichen Auslegung gem. §§ 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 und der öffentlichen Auslegung gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB wird wie folgt zugestimmt:**
 - 1.1 **Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB**

zu B1, Anlieger 1

mit Schreiben vom 06.10.2011

Stellungnahme:

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

Begründung vom 23.10.2011

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

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

Abwägung:

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

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

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

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

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

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

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

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

Orientierungswerte oft nicht einhalten. Dies ist auch in dem hier vorliegenden Bebauungsplan der Fall.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zu B2, Anlieger 2

mit Schreiben vom 14.10.2011

Stellungnahme:

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

Begründung:

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

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

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

Abwägung:

Zur Untersuchung der möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch das Vorhaben ist eine Schalltechnische Untersuchung zur 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26

„Frankfurter Straße / Bröltalstraße / kleine Umgehung“ erstellt wurden. Im Ergebnis kann folgendes festgehalten werden:

Zur Gewerbe Geräuschsituation wurden allgemeine Kriterien für die Bauleitplanung erarbeitet, die Lärmkonflikte zwischen dem geplanten GE-Gebiet der 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01.26 und angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen bereits im Planungsstadium ausschließen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Planwerte LPI zur Tages- und Nachtzeit an allen vier Immissionsorten (im Bereich der Oberen Siegstraße) überschritten werden. Daher erfolgte eine Nutzungseinschränkung in Form einer Emissionskontingentierung mit Festlegung der maximal zulässigen Emissionskontingente LEK nach DIN 45691. Die dargestellte Kontingentierung der GE-Fläche mit einer Belegung mit Emissionskontingenten L_{EK} von tags 56 dB(A), nachts 41 dB(A) pro m^2 führt im gesamten Immissionsbereich zu einer Einhaltung der Planwerte L_{PI} . Einzelheiten zur Ausführung von baulichen Anlagen werden im konkreten Baugenehmigungsverfahren geregelt.

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

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

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

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

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

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

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

Aktive Schallschutzmaßnahmen, mit dem Ziel die Verkehrsgeräusche wirkungsvoll abzuschirmen, sind aufgrund der konkreten städtebaulichen Bestandssituation mit den

gegebenen Abstandsverhältnissen und den Bauhöhen der Bestandsgebäude praktisch nicht realisierbar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es ist verständlich, dass die Verkehrsbelastungen für den Anwohner sehr störend sind. Die

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

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

zu T1, Rhein-Sieg-Kreis, Amt 61.2 Regional-/ Bauleitplanung

mit Schreiben vom 07.11.2011

Stellungnahme:

Abwasserbeseitigung:

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

Hochwasserschutz:

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

Hinweis aufgrund nicht grundsätzlich auszuschließender Hochwasser- bzw. Qualmwassergefährdung:

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

Straßenverkehr:

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

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

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

Es bleibt fraglich, ob trotz der nominellen Leistungsfähigkeit des Knotens L 333/ Obere Siegstraße eine verkehrssichere Zu- und Abfahrt über diesen Knoten zu dem in Rede stehenden Grundstück möglich sein wird. Zur Vermeidung etwaiger

Verkehrssicherheitsdefizite wird empfohlen, im Vorfeld der Maßnahme zu prüfen, mit welchen adäquaten Verkehrssicherungsmaßnahmen der Knoten im Bedarfsfall nachgerüstet werden bzw. der Verkehrsfluss und damit die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert werden können.

Als mögliche Verkehrssicherungsmaßnahmen kommen in Betracht:

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

Abwägung:

zu Abwasserbeseitigung:

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

zu Hochwasserschutz:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Punkt 4.1 „Baugrenzen“

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

Punkt 5 „Nebenanlagen“

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

Straßenverkehr

In den schon erbrachten Gutachten der IGEPA Verkehrstechnik GmbH aus Februar 2011 (ergänzt Februar 2012) und Mai 2011 sowie der verkehrsgutachterlichen Stellungnahme aus November 2011 (IGEPA) hinsichtlich der genannten Bedenken wird vom Fachgutachter die Leistungsfähigkeit der heute vorhandenen Knotengeometrie bereits nachgewiesen.

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

- Lichtsignalanlage: resümierend ist aufgrund der zu erwartenden Beeinträchtigungen der benachbarten Knotenpunkte eine signaltechnische Steuerung der Einmündung L333/ Obere Siegstraße aus verkehrsgutachterlicher Sicht nicht empfehlenswert
- Umgestaltung in einen Kreisverkehr: resümierend ist eine Kreisverkehrsgeometrie aus verkehrsgutachterlicher Sicht nur bedingt empfehlenswert, da es zumindest in den Spitzenstunden zu gegenseitigen Beeinträchtigungen der beiden Kreisverkehrsplätzen untereinander kommt und außerdem für den Fall der Schrankenschließung eine überbreite Ringfahrbahn, mit den damit verbundenen Einbußen in der Verkehrssicherheit, erforderlich ist.

- Rechtsabbiegegebot aus der Oberen Siegstraße: eine solche Verkehrsregelung ist aus verkehrsgutachterlicher Sicht nur bedingt empfehlenswert, da davon auszugehen ist, dass die erhofften Sicherheitseffekte ausbleiben
- Abführung über privates Tankstellengelände: die leistungstechnische Abwickelbarkeit dieser Grundstücksanbindung wurde bereits in der Verkehrsuntersuchung von IGEPA Februar 2011 bewertet, mit dem Ergebnis, dass dies aus leistungstechnischer Sicht durchaus möglich wäre. Diese Variante ist aber aufgrund vertraglicher Vereinbarungen nicht umsetzbar.

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

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

Um den Bedenken des Rhein-Sieg-Kreises und des LBS entgegen zu kommen, ist der o.g. Vorschlag nun geprüft und die Ergebnisse entsprechend im Rahmen der Bauleitplanung in die Planung eingestellt. Aufgrund der beschriebenen möglichen baulichen Maßnahmen und der bisherigen Gutachteraussagen ist davon auszugehen, dass der Knotenpunkt leistungsfähig abwickelbar ist. Der beschriebene Einmündungsbereich befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, die Maßnahmen wären zudem planungsrechtlich nicht festsetzbar, so dass die Durchführung dieser baulichen Maßnahme über eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Stadt und Landesbetrieb Strassenbau NRW geregelt wird. In der Begründung zum Bebauungsplan erfolgt eine entsprechende Ergänzung mit Darstellung der möglichen, noch zu vereinbarenden baulichen Maßnahmen und der Ergebnisse der hierzu durchgeführten Gutachten. Im Übrigen wird auf die ausführliche Darstellung zum Thema „Verkehr“ im Kap. 5.2 der Begründung zur 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 verwiesen.

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

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

zu T2, Landesbetrieb Straßenbau NRW

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

Stellungnahme vom 25.10.2011:

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

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

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

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

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

Mail des LBS NRW vom 07.12.2011:

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

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

Abwägung:

Abschätzung der Verkehrserzeugung

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

Die Verkehrsuntersuchung legt bezüglich der Verkehrserzeugung das konkrete Ansiedlungsvorhaben eines Lebensmitteldiscounters zugrunde. Da ein Discounter von den in

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

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

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

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

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

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

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

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

Nach Optimierung der Lage und Geometrie im Rahmen der Planung soll am Knotenpunkt Bröltalstraße/ An der Brölbahn/ Emil-Langen-Straße/ L 125 ein 4-armiger 'kleiner

Kreisverkehr' eine leistungsfähige Lösung darstellen und durch das Angebot einer zügigen Umfahrung bei geschlossener Schranke am BÜ Frankfurter Straße eine Reduzierung der dortigen Rückstauerscheinungen ermöglichen.

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

Im Zuge der geplanten Schließung des südwestlich gelegenen Bahnübergangs Bröltalstraße (L125) wurden bereits im Juni 2010 im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung L125 (Bröltalstraße) BÜ Beseitigung Hennef Ost – Fortschreibung der Prognosebelastungen auf das Jahr 2025“ von der IGEPA Verkehrstechnik GmbH umfangreiche Verkehrserhebungen in diesem Bereich durchgeführt. Die detaillierte Ermittlung der Verkehrserzeugung ist in den Anlagen zur Verkehrsuntersuchung „Neubau eines Aldi-Marktes, Obere Siegstraße“ dargestellt. Die Abschätzung der Verkehrserzeugung erfolgt nach den Ansätzen von Dr. Ing. Bosserhoff¹. Aufgrund des in unmittelbarer Nähe zum Vorhabenstandort, im südöstlich gelegenen Gewerbegebiet, befindlichen direkten Wettbewerbers der Fa. Aldi sind entsprechende Kompensationseffekte zu erwarten. Diese werden gutachtlich mit 30% angesetzt.

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

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

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

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

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

So werden im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung (Neubau eines Aldi-Marktes, Obere Siegstraße, Verkehrsuntersuchung, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Februar 2011) die folgenden Belastungsfälle für den Kreisverkehr L125/ L333 / Emil-Langen-Str., den Knotenpunkt L333/ Obere Siegstraße und L125/ Anbindung GE Tankstelle/Fressnapf (nur Anbindungsvariante 1) leistungstechnisch untersucht und bewertet:

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

¹ Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung, Wiesbaden 2000

Leistungstechnische Bewertung

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

Kreisverkehr L125/ L333 / Emil-Langen-Str.

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

Knotenpunkt L333/ Obere Siegstraße

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

Ergänzung der Leistungstechnischen Bewertung Prognose – Planfall 0 2025

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

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

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

Kreisverkehr L125/ L333 / Emil-Langen-Str.

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

Knotenpunkt L333/ Obere Siegstraße

Die Anbindung des Plangebietes über die Obere Siegstraße an die L333 ist im Prognose-Planfall 0 2025 leistungsfähig abwickelbar.

Stellungnahmen Einmündung L333/ Obere Siegstraße

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

- Eventuell auftretende Schleichverkehre und Umfahrung der Einmündung über die Obere Siegstraße sind aufgrund der geringen Verkehrsmengen als unkritisch zu betrachten. Aufgrund der zu erwartenden Beeinträchtigungen der benachbarten Knotenpunkte ist eine signaltechnische Steuerung der Einmündung L333/ Obere Siegstraße nicht zu empfehlen.
- Eine Umgestaltung der Knotengeometrie als Kreisverkehrsplatz ist nur bedingt zu empfehlen, da in den Spitzenstunden eine gegenseitige Beeinträchtigung der beiden

Kreisverkehrsplätze erfolgen wird. Zudem ist für den Fall der Schrankenschließung eine überbreite Ringfahrbahn erforderlich, welche zu Einbußen in der Verkehrssicherheit führen wird.

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

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

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

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

Abstimmungstermin mit dem LBS am 19.12.2011

Im Anschluss fand ein Abstimmungstermin am 19.12.2011 zwischen der Stadt Hennef, dem Landesbetrieb Straßenbau und den Verkehrsgutachtern der IGEPA GmbH und der BBW Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen, statt. Das Büro BBW (Brilon, Bondzio und Weiser) ist im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Ladestraße in Hennef (Sieg) beauftragt, die verkehrlichen Auswirkungen des Investitionsvorhabens in der Ladestraße Hennef (Geschäfts- und Dienstleistungszentrum einschl. Parkhaus) auf die Leistungsfähigkeit und Kapazität der benachbarten Knotenpunkte zu untersuchen. Die Ladestraße schließt über zwei Knotenpunkte unmittelbar westlich des Bahnüberganges Bröltalstraße an die Frankfurter Straße (L 333) an, so dass das Vorhaben Ladestraße mit dem Vorhaben an der Oberen Siegstraße in einem räumlichen Zusammenhang steht.

In dem Abstimmungstermin wurde eine weitere Möglichkeit zur Anbindung des Vorhabens an der Oberen Siegstraße entwickelt:

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Forderung der Straßenbauverwaltung nach einem Verkehrlichen Gutachten (Prognosehorizont 2025), welches die verschiedenen Vorhaben in einem berücksichtigt, wird nicht entsprochen, da beide Planungen Gegenstand jeweils eigener Bauleitplanverfahren mit zugehörigen Planungen und (u.a.) Verkehrsgutachten sind und in beiden Bauleitplanverfahren jeweils die verkehrliche Funktionsfähigkeit der vorhandenen Nutzungen zusammen mit den neu geplanten Nutzungen und den Maßnahmen im Umfeld der Plangebiete wie oben beschrieben nachgewiesen wird (siehe hierzu ausführlich: Zusammenfassende Stellungnahme der BBE, Bochum, 05.03.2012). Beide Verkehrsuntersuchungen wurden ergänzt um Aussagen zur Berücksichtigung des jeweils anderen Vorhabens. Die Verkehrsuntersuchung zu „Neubau eines Aldi-Marktes Obere Siegstraße“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, Februar 2011 wurde geändert im Februar 2012 und dabei ergänzt um Ziffer 2., Seite 3/12:

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

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

Mikroskopische Simulation

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

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

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

- Die verkehrstechnische Funktionsfähigkeit der Anbindung des Aldi-Marktes an die Obere Siegstraße ist sowohl bei der heutigen als auch bei der zukünftigen Verkehrsführung der L 125 gewährleistet.
- Die zukünftige Verkehrsnachfrage im Prognosefall 2025 kann an der vorfahrtgeregelten Einmündung abgewickelt werden.
- In der Zufahrt Obere Siegstraße wird größtenteils eine Qualität des Verkehrsablaufes erreicht, die der Stufe D („Ausreichend“) entspricht. Zeitweise können jedoch auch deutlich höhere Zeitverluste auftreten.
- Insgesamt wird empfohlen, das Linksabbiegen von der Bröltalstraße in die Obere Siegstraße *vorerst zu unterbinden. Im zukünftigen Zustand des Straßennetzes (Beseitigung des BÜ) sollte es zugelassen werden.*

Fazit

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

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

zu T3, Wahnbachtalsperrenverband

mit Schreiben vom 20.10.2011

Stellungnahme:

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken.

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

Abwägung:

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

Textlich wird folgender Hinweis aufgenommen:

Grundwassermessstellen des Wahnbachtalsperrenverbandes

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

Die Planzeichnung wird um die entsprechende Messstelle ergänzt.

zu T4, Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst

mit Schreiben vom 25.10.2011

Stellungnahme:

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

Bei zusätzlichen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen (s. Beigelegtes Merkblatt).

Abwägung:

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

Kampfmittelbeseitigung

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

zu T5, Rhenag

mit Schreiben vom 06.10.2011

Stellungnahme:

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

Abwägung:

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

zu T6, RSAG

mit Schreiben vom 24.10.2011

Stellungnahme:

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken.

Es wird um Beachtung folgender Hinweise gebeten:

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

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

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

zu T7, Bezirksregierung Köln, Dez. 33

mit Schreiben vom 18.10.2011

Stellungnahme:

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

Abwägung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

zu T8, Bezirksregierung Köln, Dez.54

mit Schreiben vom 09.01.2012

Stellungnahme:

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

Da im Falle des o.g. Bauleitplanverfahrens kein „neues Baugebiet“ ausgewiesen wird, sondern es sich lediglich um Änderungen handelt, ist lediglich das konkrete Einzelvorhaben im Ausnahmegenehmigungsregime des § 78 WHG durch den künftigen Bauherrn im Blick auf die Verbote nach den Ziffern 2 bis 7 gem. § 78 Abs. 1 WHG abzuarbeiten.

Zuständige Behörde für derartige Verfahren an der Sieg als Gewässer 1. Ordnung ist die Bezirksregierung Köln als Obere Wasserbehörde (Dezernat 54).

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

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

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

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

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

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

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

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

oder nachteilige Auswirkungen ausgeglichen werden können.

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

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

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

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

Abwägung:

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

Die Textlichen Festsetzungen werden unter Punkt 4.1 entsprechend ergänzt.

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

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

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

Punkt 4.1 „Baugrenzen“

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

Punkt 5 „Nebenanlagen“

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

der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert wird

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

den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt

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

Hochwasser angepasst ausgeführt wird

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

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

Das Plangebiet ist bereits bebaut und weitgehend versiegelt, durch die geplante Änderung der Bebauung und Anordnung der Baukörper ergeben sich keine maßgeblichen Barrieren für den Hochwasserabfluss, da das Überschwemmungsgebiet nur am Rande tangiert wird. Ein eventuell auftretendes Hochwasser kann problemlos wieder abfließen. Die Hochwasserrückhaltung und der bestehende Hochwasserschutz werden mit der Planung also nicht beeinträchtigt. Zudem wird eine hochwasserangepasste Ausführung im Bebauungsplan durch Festsetzung der Oberkante des Erdgeschossfußbodens sichergestellt. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Ausführungen und Maßnahmen sind die Voraussetzungen gemäß § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG für die ausnahmsweise Zulässigkeit eines Vorhabens gegeben. Die Planung ist somit mit den rechtlichen Vorgaben und Zielen zum Hochwasserschutz vereinbar.

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

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

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

Die Lage der überbaubaren Fläche an der nördlichen Geltungsbereichsgrenze mit einer Überschneidung des dort beginnenden festgesetzten Überschwemmungsgebietes ist weiter begründet in dem geplanten Vorhaben einer Errichtung eines Lebensmitteldiscounters. Die Planung des Gebäudes insbesondere hinsichtlich der Größe resultiert aus vorgeschriebenen Standardmaßen, durch die erst ein ordnungsgemäßer Betrieb eines solchen Lebensmitteldiscounters gewährleistet wird. Neben der Gebäudegröße ist hier auch die Anordnung der Verkehrs- und Stellplatzflächen von Bedeutung. Die Anlieferung kann nur über LKWs erfolgen, welche das Plangebiet „vorwärts“, den Anlieferbereich auf dem Plangebiet jedoch „rückwärts“ anfahren. Hieraus ergeben sich zunächst Radien, die das

Rangieren innerhalb des Plangebietes ermöglichen und so entsprechende Fahrgassenbreiten eingehalten werden müssen. Eine Verlagerung des Baufeldes entlang der süd-westlichen Plangebietsgrenze aufgrund der Rangierflächen der LKW und der topographischen Höhenunterschiede nicht möglich. Weitere Gründe liegen in der Stellplatzanzahl und Tiefe der Stellplatzflächen. Durch ein Verschieben des Baufeldes könnte die ordnungsgemäße Andienung nicht mehr sichergestellt werden. Zudem wäre dann auch die vorhandene Topographie, d.h. ein entsprechender Höhenunterschied von den LKWs zu überwinden. Schließlich ergeben sich auch aus den einzuhaltenden Abstandsflächen Zwangspunkte für die Lage des Baufeldes.

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

zu T9, LVR, Amt für Bodendenkmalpflege

mit Schreiben vom 25.01.2012

Stellungnahme:

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

Abwägung:

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

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

1. zu T1, Landesbetrieb Straßenbau NRW, LBS,

mit Schreiben vom 27.04.2012; 11.05.2012, 29.05.2012 und 10.07.2012

Stellungnahme vom 27.04.2012:

Es bleiben noch Fragen und Forderungen gegenüber dem Vorhaben an den klassifizierten Straßen offen. Im Einzelnen folgendes:

Stand des Vorhabens bis zum Bau der Bahnunterführung L 125:

Notwendige Eintragung in der durch die Stadt aufzustellenden Verwaltungsvereinbarung:

Die Unterhaltung und Erhaltung der LÜFT-Elemente (*Elemente zur Verkehrslenkung- Lüft ist dabei die Herstellerbezeichnung*) in der L 333 obliegen alleine der Stadt Hennef.

1. Zusammenfassende Stellungnahme Brilon Bondzio Weiser wurde nicht durchgeführt. Schreiben von BBW 05.03.2012 an die Stadt kann aber als entsprechender Nachweis gesehen werden.
2. Es ist im Zuge der Verkehrsuntersuchung nicht nachvollziehbar, wieso nach der Änderung der Planung für die Einmündung (Verbot des Linksabbiegens) zwar der Kreisverkehr neu nachgewiesen wurde (100% Turn), aber nicht die grenzwertige Einmündung Obere Siegstraße (Analyse Planfall 2010-A2). Dieser Nachweis sollte aus Sicht der Straßenbauverwaltung im zusammengefassten Gutachten ergänzt werden.
3. Die unter 3 genannten Punkte sind ggf. durch das Prüfgutachten BBW abgehandelt. Dort wird für den Linksabbieger in der Einmündung Obere Siegstraße eine mittlere Wartezeit von 44 sec. ausgewiesen. Es wird nur als seltsam empfunden, dass hier nur einfach die Screenshots (*grafische Darstellung*) beigefügt werden und keine Kurzstellungnahme erfolgt.
4. Die Aussage im BBW-Gutachten „In der Zufahrt Obere Siegstraße wird größtenteils eine Qualität des Verkehrsablaufs erreicht, die der Stufe D („ausreichend“) entspricht. Zeitweise können jedoch auch deutlich höhere Zeitverluste auftreten.“ Macht die ganzen bisherigen Gutachten hinfällig.
Entweder, es wird für die entsprechende Bemessungsstunde die QSV D (*Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes*) erreicht, dann ist der Knoten leistungsfähig, ansonsten liegt keine ausreichende Leistungsfähigkeit vor.
Hier muss eine klare Aussage her, ob die QSV D nun in der Bemessungsstunde erreicht wird, oder nicht. Dass es natürlich immer noch größere Ereignisse geben kann, ist normal. Die hier getroffene Aussage lässt aber alles offen.
5. Der Entwurf weist immer darauf hin, dass kurzfristig mit einem Bau der Bahnüberführung zu rechnen ist. Nach Auskunft der zuständigen PL ist dies nicht der Fall. Es bestehen noch Bedenken im Bereich des KIB (*Konstruktiver Ingenieurbau*), erst dann kann verbindlich mit der Bahn gesprochen werden. Anschließend stellt sich die Frage der Finanzierung nach Haushaltslage. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass der derzeitige Zustand noch mehrere Jahre anhält.
Daher muss vor allem bei den Fragen der Sicherheit überprüft werden, ob die Einschätzungen der Stadt und des Büros richtig sind und auf Maßnahmen wirklich verzichtet werden kann.
6. Die Anlage der Mittelinsel mit Lüft - Elementen wird entsprechend der Ausführungen des Sicherheitsaudits als notwendig gesehen, auch wenn aus Unterhaltungsgründen die gepflasterte Variante zu bevorzugen gewesen wäre.
7. Teilweise kann den Ausführungen des Büros zum Sicherheitsaudit (SAS) gefolgt werden. Da der Abschnitt grundsätzlich noch umgebaut werden soll, sind einige Punkte erst im Rahmen dieses Umbaus lösbar und derzeit hinnehmbar.
Es gibt allerdings auch einige Punkte, deren Klärung es jetzt benötigt, da sich der Bau der Unterführung noch hinzieht und für die Zwischenzeit nicht erst auf Unfälle gewartet werden soll, sondern vorher Maßnahmen ergriffen werden sollen:

Punkt 8 des SAS:

„Die Busbucht der Haltestelle „Bröltalstraße“ Fahrtrichtung Osten weist eine Breite von nur 2,0 m auf. D.h., die Busse können nicht ausschließlich auf den für sie vorgesehenen Bereichen halten, sie müssen die Fahrbahn in Anspruch nehmen. Der fließende Verkehr rechnet jedoch bei einer Busbucht nicht damit, dass die

Busse teilweise noch auf der Fahrbahn stehen. Es kann zu riskanten „Ausweichmanövern oder Auffahrunfällen kommen. Gemäß RAS 06, S. 103 (*Richtlinie für die Anlegung von Stadtstraßen*) sind Busbuchten mit einer Breite von 3,0 m auszubilden. Wenn die Breite nicht ausreicht, ist das Halten am Fahrbahnrand vorzusehen.“

Dieser Punkt wird noch verschärft, da jetzt am Ende dieser Haltesituation noch eine Einschnürung der Fahrbahn durch die neue Mittelinsel erfolgt. Es sollte hier der Empfehlung des SAS gefolgt werden, auch wenn dafür aus Sicht der Stadt keine Notwendigkeit besteht.

Hinweis der SBV: Bau eines Buscups (*Busse halten vollständig auf der Fahrbahn*); Setzen von „Bischofsmützen“ entlang der Seitenmarkierung der Linksabbiegespur, um das Vorbeifahren von Fahrzeugen am wartenden Bus zu unterbinden., Gleichzeitig wird damit das mögliche „Linksvorbeifahren“ an den LÜFT-Elementen unterbunden, womit der Fahrzeugverkehr doch verbotswidrig in die Obere Siegstraße abbiegen könnte.

Punkt 12 des SAS:

„Vom Kreisverkehr her kommend werden Radfahrer, die in Richtung Westen fahren, von dem gemeinsamen Geh- und Radweg über die Furt der Oberen Siegstraße auf den Schutzstreifen der Straße an der Brölbahn geführt. Dieser Übergang erfolgt in einem Versatz, der durch die Kurvenlage verstärkt wird. Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn sind gemäß ERA (*Empfehlung Radverkehrsanlagen*) Kap. 3.4 und 11.1.6 so auszubilden, dass der Radfahrer baulich gesichert und ohne Verschwenkung auf die Fahrbahn fahren kann. Anderweitig besteht die Gefahr, dass Kfz-Fahrer den Verflechtungsbereich überfahren und Radfahrer bedrängen. Die Erkennbarkeit des (vorfahrtberechtigten) Radverkehrs sollte an dieser Stelle durch ergänzende Maßnahmen (Markierung und Einfärbung der Furt) sichergestellt werden (ERA 201, Abschnitt 4.4.2).“

Im Zuge der bisherigen Stellungnahme wurde bereits erwähnt, dass diese Furt nicht unproblematisch sein dürfte. Durch die Aufwertung der verkehrlichen Bedeutung der Einmündung durch den starken Discounter-Verkehr wird sich die Situation noch verschärfen. 3 Piktogramme auf der Furt am Anfang, in der Mitte und am Ende werden seitens der SBV dringend empfohlen.

Im Rahmen des Ausbaus der Strecke im Zuge der Bahnübergangsbeseitigung sind ferner derzeit keine neuen Maßnahmen an dieser Einmündung geplant, die die jetzige Situation verbessern würden. Die Einmündung ist bereits auch entsprechend der Planung umgebaut. Daher sollte auch hier der Empfehlung des SAS gefolgt werden und eine Verdeutlichung der Furt erfolgen (für den Längsverkehr L 333 und die Verkehre aus der Oberen Siegstraße). Die zur Straße „Obere Siegstraße“ hin gelegene Furtmarkierung muss an die Hängesteine anschließen. D.h., die im Plan eingetragene Markierung muss auf die andere Seite des vorhandenen Schachtdeckels nach Norden hin verschoben werden.

8. Generell ist darauf zu achten, dass nicht die eventuell resultierenden Probleme aus der neuen Aldi-Ansiedlung später auf den Umbau im Rahmen der BÜ-Beseitigung übertragen werden. Es muss hier eine Trennung erfolgen zwischen „Aufstufung der Einmündung Obere Siegstraße“ zum Jetztzustand und dem Umbau der L 125.

Stand des Vorhabens ab den Bau der Bahnunterführung L 125.

Notwendiger Inhalt der durch die Stadt Hennef aufzustellenden Verwaltungsvereinbarung: Sollte sich die Notwendigkeit zum Bau einer Linksabbiegespur auf der L 333 in die Obere Siegstraße ergeben, wird die Stadt Hennef die Kosten zu diesem Bau gesamt alleine

tragen müssen. Das Land NRW wird sich daran nicht beteiligen.
Nach erfolgter Überarbeitung der Gutachten/ Planung wird um Wiedervorlage gebeten.

Stellungnahme vom 11.05.2012

Das Plangebiet grenzt im Osten an die Bundesautobahn A 560, Abschnitt 6, und die Anbindung an das klassifizierte Straßennetz erfolgt fast unmittelbar über ein kurzes Stück städtische Straße „Obere Siegstraße“ dann an die L 333 „Bröltalstraße“. Somit sind wesentliche Belange der Straßenbauverwaltung (SBV) betroffen.

Eine abschließende Bewertung der Bauleitplanung kann die Straßenbauverwaltung erst abgeben, sobald die Zusammenhänge der durch die Stadt Hennef mittlerweile mehreren betriebenen verschiedenen Vorhaben am Ortseingang Hennef-Ost in Gutachten dargelegt sind.

Die Stadt erarbeitet derzeit ein verkehrliches Gutachten, welches im Zusammenhang 2 Vorhaben der Stadt Hennef betrachten wird. Es handelt sich um das Vorhaben „Baubetriebshof-Lebensmitteldiscounter“ und „Ladestraße/ Bahnhofsumfeld“. Beide Maßnahmen werden starke Auswirkungen auf die L 333 mit der Anschlussstelle Hennef-Ost auf die BAB A 560 haben. Besonders auf die aus der Sicht der SBV zu erwartenden Schwierigkeiten an der Einmündung „Obere Siegstraße“ auf die „Bröltalstraße“ L 333 wird hier an dieser Stelle nochmals hingewiesen.

In dem derzeit aufzustellenden Gutachten sollen diese Strukturelemente eingehender untersucht werden. Ein Zwischenstand ist derzeit erarbeitet. Eine Stellungnahme dazu seitens der Straßenbauverwaltung liegt der Stadt Hennef vor. Hier besteht aus Sicht der Straßenbauverwaltung noch abschließender Abstimmungsbedarf.

Unter Berücksichtigung des oben genannten wird hier zusätzlich auf die Anmerkungen, Forderungen und Hinweise gedeutet, die sich aus den angehängten Merkblättern ergeben.

Die Straßenbauverwaltung lehnt jede Kostenbeteiligung an diesen Maßnahmen ab.

Das Vorhaben hat Auswirkung auf die klassifizierten Straßen bis hin zur Autobahnanschlussstelle der BAB A 560, AS Hennef-Ost. In dessen unmittelbarer Umgebung plant die Straßenbauverwaltung eine Bahnunterführung der Landesstraße L 125. 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 das bereits oben erwähnte verkehrliche 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.

Für das Vorhaben, das dieser 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 01.26 der Stadt Hennef zugehört, wird für die Belange der klassifizierten Straße eine Entwurfsplanung gefordert (s. beiliegendes Merkblatt).

Dazugehörig wird die Stadt der SBV einen Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung, ein Sicherheitsaudit und einen angeordneten 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.

Es wird um weitere Beteiligung und um frühzeitige Abstimmung der Erschließungsplanung gebeten. Im Rahmen der weiteren Abstimmungen werden ergänzende Forderungen vorbehalten. Es wird um in Kenntnissetzen über den Entscheid zu den vorstehenden Ausführungen gebeten.

Stellungnahme vom 29.05.2012

Mit der beigefügten Stellungnahme von Herrn Dr. Weiser (s. *Anlage*) sind aus der Sicht des LS die Punkte 3 und 4 aus der Stellungnahme LBS vom 27.04.2012 an die Stadt Hennef ausreichend beantwortet. Gerade auf Seite 3 wird endlich eine Erläuterung zum Punkt „In der Zufahrt Obere Siegstraße wird größtenteils eine Qualität des Verkehrsablaufs erreicht, die der Stufe D („ausreichend“) entspricht. Zeitweise können jedoch auch deutlich höhere Zeitverluste auftreten.“ abgegeben.

Mit der neuerlichen Stellungnahme von Herrn Dr. Weiser kann von einer ausreichenden, wenn auch grenzwertigen Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zur Spitzenstunde ausgegangen werden. Es bleibt hier aber darauf hinzuweisen, dass das alles nichts mit einer klar strukturierten Nachweisführung im Rahmen eines Vorentwurfes zu tun hat. Hier ist die Stadt aus der Sicht der SBV (Straßenbauverwaltung) weiterhin in der Pflicht, eine saubere, abschließende Dokumentation vorzulegen und nicht dieses Stückwerk. In ein paar Jahren, wenn es dann Probleme gibt, wird das kaum jemand verstehen. Hier wird auch nochmals auf Punkt 2 der Stellungnahme LBS vom 27.04.2012 verwiesen.

Stellungnahme vom 10.07.2012

Mit den beiden Bebauungsplänen betreibt die Stadt Hennef derzeit die Umsetzung zweier Vorhaben „ALDI auf dem ehemaligen Bauhof Obere Siegstraße“ und „Alte Ladestraße“ am Bahnhof Hennef.

In der Beteiligung zu beiden Bauleitplanungen der Stadt hat der LS NRW mit den Schreiben vom 11.05.2012 und 10.05.2012 Stellung genommen.

In der Folge hat die Stadt Hennef mehrere Teilstücke von Planungen und verkehrlichen Gutachten zur Prüfung vorgelegt; nach erfolgter Prüfung durch die Straßenbauverwaltung und abgegebener Stellungnahme wurden diese Teile durch weitere Ergänzungen fortgeführt.

Mit der Mail vom 27.04.2012 ist nach mehreren zwischenzeitlichen Stellungnahmen dann letztmalig darauf hingewiesen worden, dass der LS NRW eine zusammenfassende Stellungnahme erwartet und noch offene Fragen aus den Sicherheitsaudits zu beiden Maßnahmen durch die Stadt Hennef geklärt werden müssten. Darauf erfolgten die beiden Schreiben vom 01.06.2012 in denen die Stadt u.a. erklärt, dass sich aus Ihrer Sicht ein zusammenfassendes Gutachten erübrigt.

Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass aus Sicht der Straßenbauverwaltung noch einzelne Fragen offen bleiben, die in den vorgelegten Planunterlagen die Verkehrssicherheit betreffen. Die Stadt hat in den Schreiben vom 01.06.2012 Teile beantwortet und darauf hingewiesen, dass die Stadt sich der Situation bewusst ist und auch die volle Verantwortung für die Auswirkungen der von ihr geplanten Veränderungen tragen wird.

Die Stadt weist darauf hin, dass die Vorhaben für die Stadt Hennef von weitreichender Bedeutung sind, und deshalb der Faktor Zeit hervorzuheben ist.

Somit möchte die Straßenbauverwaltung abschließend darauf hinweisen, dass gegen die Bauleitplanung der Stadt Hennef keine Einwände erhoben werden.

Es wird der Stadt empfohlen, die noch offenen sicherheitsrelevanten Punkte entsprechend aufzuarbeiten, um die noch anstehenden Verwaltungsvereinbarungen, deren Bestandteil 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 Sicht der Straßenbauverwaltung nun soweit fortgeschritten, dass der Umsetzung und dem

Baubeginn seitens der Stadt Hennef derzeit nichts entgegen spricht.

Abwägung:

Der Landesbetrieb Straßen NRW zieht seine Einwände im Rahmen der Bauleitplanverfahren unter der Voraussetzung zurück, dass sich die Stadt der Situation bewusst ist und hier die volle Verantwortung für die Auswirkungen der geplanten Änderungen tragen wird.

Die Gesamtproblematik und deren Lösung wurden in mehreren Abstimmungsgesprächen beim Landesbetrieb in Köln und auch in Hennef erörtert. Dabei wurden Standpunkte, Lösungsmöglichkeiten und Konsequenzen aufgezeigt.

Die Hinweise zu einzelnen offenen Fragen zur Verkehrssicherheit in den vorgelegten Planunterlagen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nachfolgenden Planungen berücksichtigt. Der Empfehlung des LBS NRW zur Aufarbeitung der noch offenen sicherheitsrelevanten Punkte im Rahmen der noch anstehenden Verwaltungsvereinbarungen wird daher Rechnung getragen. Der Hinweis, dass entgegen der Aussagen der Sicherheitsaudits keine Baufreigabe der Planung durch den LS NRW erfolgen kann, wird ebenfalls zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1. Der in der Mail des Landesbetriebes vom 27.04.2012 unter Punkt 2 geforderte fehlende Leistungsnachweis für die Einmündung Obere Siegstraße im Falle des Verbotes des Linksabbiegens von der Bröltalstraße in die Obere Siegstraße wurde vom Büro IGEPA im Auftrag der Stadt erstellt. Das Gutachten (Anhang 3 zur Verkehrsuntersuchung aus Februar 2011, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Juni 2012) wurde dem Landesbetrieb vorgelegt und ist Anlage zur Begründung der Bebauungsplanänderung.
2. Auf die in der Mail vom Landesbetrieb vom 27.04.2012 unter Punkt 3) und 4) kritisierten Aussagen des BBW – Gutachten (Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Anbindung eines Aldi-Marktes an die Obere Siegstraße in Hennef vom 14.03.2012) wurde ausführlich im Kurzbericht / Stellungnahme zur Verkehrstechnischen Überprüfung der Anbindung eines Aldi- Marktes an die Obere Siegstraße durch BBW vom 07.05.2012 eingegangen und dem Landesbetrieb seitens der Stadt Hennef mit Mail vom 08.05.2012 zur Verfügung gestellt. Der Kurzbericht vom 07.05.2012 ist ebenfalls Anlage zur Begründung der Bebauungsplanänderung.

Abschließend wird festgestellt, dass die Bebauungsplanänderung eine leistungsfähige verkehrliche Erschließung des Plangebietes darstellt (s. Kap. 5.2 der Begründung).

zu T2, ARS, vom 02.05.2012

Stellungnahme:

Es werden grundsätzlich keine Bedenken erhoben.

Die Ansiedlung eines Lebensmitteldiscounters wird den Verlauf der Abfallsammlung nicht wesentlich verändern. Um nach Fertigstellung der Baumaßnahme eine Abfallentsorgung

am Objekt durchzuführen, bedarf es einer Befahrbarkeitserklärung. Es könnten allerdings Abfuhrprobleme während der Baumaßnahme auftreten. Um eine optimale Abfallentsorgung zu gewährleisten, wäre es von Vorteil, wenn die RSAG 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 Abfall nach den geltenden Arbeitsschutzvorschriften gemäß § 16 UVV „Müllbeseitigung“ (BGV C27) nur abgeholt wird, 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 könne der BGI 5104 entnommen werden.

Sollten den berufsgenossenschaftlichen Vorschriften nicht entsprochen werden, kann eine Abfallentsorgung nicht gewährleistet werden.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung beachtet. Der Investor erhält die Stellungnahme, um die erforderliche Abstimmung mit der ARS durchzuführen.

zu T3, Rhein-Sieg-Kreis, Abtl. 61.2 Regional-/ Bauleitplanung

mit Schreiben vom 14.05.2012

Stellungnahme:

Hochwasserschutz:

Aufgrund einer im Änderungsbereich nicht grundsätzlich auszuschließenden Hochwasser- bzw. Qualmwassergefährdung wird auf folgendes hingewiesen:

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

Abwägung:

Hochwasserschutz:

Der Hinweis auf § 5 (2) WHG wird zur Kenntnis genommen. Eine Beteiligung und Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln zur Berücksichtigung der Belange des Überschwemmungsgebietes hat stattgefunden. Eine Wasserrechtliche Genehmigung der Bezirksregierung wurde zwischenzeitlich erteilt (Az.:54-53.1.2-1.1(SU31)44).

Stellungnahme:

Straßenverkehr:

Nachfolgende Anregungen, die bereits im Verfahren gem. § 4 (1) BauGB vorgetragen wurden (Schreiben vom 07.11.2011) haben weiterhin Gültigkeit:

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

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

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

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

Als mögliche Verkehrssicherungsmaßnahmen kommen in Betracht:

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

Abwägung:

Straßenverkehr

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung erstellte Abwägungsbegründung zu der Stellungnahme des Kreises hat nach wie vor ihre Gültigkeit und wird hier nochmals aufgeführt und in Teilbereichen ergänzt:

In den schon erbrachten Gutachten aus Februar und Mai 2011 sowie der

verkehrsgutachterlichen Stellungnahme aus November 2011 hinsichtlich der genannten Bedenken wird vom Fachgutachter die Leistungsfähigkeit der heute vorhandenen Knotengeometrie bereits nachgewiesen. Dennoch wurden vom Rhein-Sieg-Kreis und Landesbetrieb Strassen NRW mit den Stellungnahmen vom 07.11.2011 und 26.10.2011 Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit vorgetragen. Daher fand zur Verkehrssituation an dem Knotenpunkt L 333/ Obere Siegstraße am 19.12.2011 ein Abstimmungstermin zwischen der Stadt, dem Kreis und dem LBS statt. Hier wurde insbesondere eine Lösung der Zu- und Abfahrt "Obere Siegstraße" besprochen, die im weiteren Verfahren überprüft wurde und zwischen den Planungsbeteiligten in Form einer Verwaltungsvereinbarung geregelt wird. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

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

Um den Bedenken des Rhein-Sieg-Kreises und des LBS entgegen zu kommen, wurde der o.g. Vorschlag nun geprüft und die Ergebnisse entsprechend im Rahmen der Bauleitplanung in die Planung eingestellt. Aufgrund der beschriebenen baulichen Maßnahmen und der bisherigen Gutachteraussagen ist davon auszugehen, dass der Knotenpunkt leistungsfähig abwickelbar ist. Der beschriebene Einmündungsbereich befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, die Maßnahmen wären zudem planungsrechtlich nicht festsetzbar, so dass die Durchführung dieser baulichen Maßnahme über eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Stadt und den Rhein-Sieg-Kreis bzw. Landesbetrieb Strassen NRW geregelt wird (s. o.). In der Begründung zum Bebauungsplan erfolgt jedoch eine entsprechende Ergänzung mit Darstellung der vereinbarten baulichen Maßnahmen und der Ergebnisse der hierzu durchgeführten Gutachten.

Ergänzend zu den o.g. Gutachten wurde die Einmündung L333/ Obere Siegstraße zusätzlich leistungstechnisch bewertet. Dies resultiert aus dem Abstimmungstermin am 19.12.2011, nach dem die Verhinderung des Vorgangs „Linksabbiegen aus der L333 in die Obere Siegstraße“ erwägt worden ist. Folglich müssen diese Linksabbieger dann einen „U-Turn“ durch den Kreisverkehr L333/L215/Emil-Langen-Straße fahren. Dieser zusätzliche Planfall wurde bereits in dem „Anhang 2 zur Verkehrsuntersuchung Februar 2011“ geprüft. Im Juni 2012 wurden hier auch entsprechend die Angaben zur Einmündung L 333/ Obere Siegstraße ergänzt. Die leistungstechnische Berechnung haben demnach ergeben, dass die Einmündung L333/ Obere Siegstraße die Verkehrsbelastungen durch diesen zusätzlichen Planfall leistungsfähig abwickeln kann.

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

Der Landesbetrieb Strassen NRW hat seine Einwände im Rahmen der

Bauleitplanverfahren mittlerweile zurückgezogen.

Die Bedenken werden daher zurückgewiesen.

zu T4, Bezirksregierung Köln

mit Schreiben vom 24.04.2012

Stellungnahme:

Der Rahmen zum Umgang mit der Thematik „festgesetztes Überschwemmungsgebiet“ ist auch hinsichtlich der „Nebenanlagen“ abgesteckt und hat Eingang in den B-Plan gefunden. Für das Einzelvorhaben wird ein Verfahren nach § 78 WHG beim Dezernat 54 durch den späteren Bauherrn zu führen sein. Der nötige Informationsaustausch zum festgesetzten Überschwemmungsgebiet im Rahmen des B-Plan-Verfahrens hat stattgefunden.

Weitere Betroffenheiten in Zuständigkeit der Oberen Wasserbehörde/ Dezernat 54 der Bezirksregierung Köln werden nicht erkannt.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Wasserrechtliche Genehmigung zu dem geplanten Vorhaben wurde zwischenzeitlich erteilt (Az.: 54-53.1.2-1.1(SU31)44).

zu T5, Wahnachtalsperrenverband

mit Schreiben vom 16.04.2012

Stellungnahme:

Ergänzend zu den Stellungnahmen vom 20.10.2011 und 04.01.2012 werden keine weiteren Anmerkungen vorgetragen. Die angesprochenen Grundwassermessstellen werden gem. Schreiben vom 14.12.2011 entsprechend berücksichtigt, Es bestehen daher keine Bedenken gegen die Umsetzung der Planungen.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

- Kreispolizeibehörde
- rhenag

- 2. Gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509) 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 die 11. Änderung des Bebauungsplans der Stadt Hennef (Sieg) – Obere Siegstraße / Bröltalstraße mit Text als Satzung und die Begründung hierzu nebst Umweltbericht beschlossen.**

Begründung

Die Abwägungsvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung sind in der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 29.03.2012 (Abstimmungsergebnis: einstimmig bei 2 Enthaltungen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) 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