

Bebauungsplan Nr. 107 'Zentrum'

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB

B.1 Schriftliche Einwendungen der Bürger und Bürgerinnen im Rahmen des

1. Stadtforums und der Auslegung vom 29.03. bis 13.04.2010

Über die mündlichen Eingaben im 1. Stadtforum 'Masterplan Urbane Mitte' am 25.03.2010 hinaus sind bei der Stadt weitere schriftliche Einwendungen innerhalb der vorgegebenen Frist sowie Schreiben vom 02.05.2010, 14.07.2010, 05.08.2010, 29.08.2010, 11.10.2010 und 11.04.2011 außerhalb der Auslegungsfrist eingegangen. Die schriftlichen Einwendungen sind nachfolgend zumeist stichpunktartig formuliert und zu Themenblöcken zusammengefasst und beantwortet (Hinweis: Grundlage des ersten Stadtforums und der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs.1 BauGB war ein Angebotsbebauungsplan mit der Ausweisung eines Kerngebietes (MK)).

1. Angebot an Nutzungen / sonstige Einrichtungen:

- Fleischer
- Kino
- Wellness-Bereich, z.B. Salzwassertank
- Gutes Café / Eiscafé
- Geschäfte mit aktuellem Modeangebot für jüngere Menschen
- Vielfalt an Geschäften
- Einkaufsmöglichkeiten schaffen, insbesondere kleinere Geschäfte vorsehen
- Veranstaltungsräume (draußen und innen)
- Wohnungen vorsehen, damit nach Geschäftsschluss keine Angsträume entstehen
- Geschäfte und Lokale mit gehobenem Angebot
- Kultur- und Freizeiteinrichtungen für Jugendliche und Ältere
- Geschäfte für jüngere Menschen mit aktuellen Mode-Angebot
- Kino für den Stadtteil Mülldorf planen / ein kleines Kino wird gewünscht
- Das Bürgerforum sollte 'sozial' nutzbar sein; Vereine etc. mit Geld zahlen viel und Schüler, Studenten und Initiativen zahlen nicht.
- Vielfältiges Warenangebot vorsehen; das regionale Warenangebot soll in den Vordergrund gestellt werden und den internationalen Waren vorgezogen werden
- Die soziale und wirtschaftliche Situation der Bürgerinnen und Bürger beachten; bedingt Nachfrage und Angebot, siehe Beuel, Bonn und Siegburg
- Ein Restaurant mit mediterranen Angeboten; kein Fastfood-Restaurant ansiedeln
- Faire Preise in allen Geschäften
- Indoor-Spielplatz für Kinder, deren Eltern einkaufen gehen
- Bessere Lage des Getränkehandels
- 'Alles unter einem Dach' – viele Geschäfte mit einem umfassenden Leistungsangebot
- Die Tankstelle soll besser integriert werden, derzeit staut es sich zurück

- Abendliches Kulturprogramm / Biergarten zur Belebung am Abend
- Größeres Angebot für junge Menschen schaffen, z.B. Club, Disko, Kino
- Welche Freizeiteinrichtungen wird es geben?
- Wird es im neuen Zentrum (Bürgerforum) ein ständiges Jugendzentrum mit ständiger Jugendarbeit geben?
- Es wird ein Kino, eine Disko für 50-jährige, ein Café/Bistro, welches bis 24 Uhr geöffnet ist, sowie H&M, C&A etc. als Angebot im Zentrum gewünscht.
- Fitnessstudio (z.B. Kieser), Bekleidungs- und Schuhgeschäfte (nicht Billigsegment), Reformhaus mit Biolebensmitteln
- VHS und Kleinkunst in der Stadtmitte

Stellungnahme der Verwaltung

Einwendungen zum Einkaufszentrum

Der Bebauungsplan legt keine konkreten Einzelhandelsnutzungen fest, sondern schafft die rechtliche Grundlage für die Ansiedlung von Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie Einzelhandelsbetrieben, Schank- und Speisewirtschaften, Betrieben des Beherbergungsgewerbes, Vergnügungsstätten und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke durch die Festsetzung eines Einkaufszentrums mit Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen. Damit setzt der Bebauungsplan einen Großteil der von den Bürgerinnen und Bürgern gewünschten Nutzungen um.

Zum jetzigen Stand der Planung liegt ein grobes Nutzungskonzept von Seiten des Vorhabenträgers für das Einkaufszentrum vor. Zur Verbesserung des Angebotes im Zentrum von Sankt Augustin soll insbesondere im Rahmen der Revitalisierung des HUMA Marktes eine Aufwertung des angebotenen Sortiments, insbesondere auch hinsichtlich der Vielfalt des Warenangebotes erfolgen. Neben dem Lebensmittelbereich werden im HUMA Einkaufspark vorrangig zentrenrelevante Sortimente wie Bekleidung (auch für junge Menschen), Schuhe, Elektro-, Sport- und Campingbedarf zur Versorgung des gesamten Stadtgebietes von Sankt Augustin vorgesehen. Durch den Umbau und die Erweiterung des bisherigen Einkaufsparks wird das Angebot auch im gehobenen Segment verbessert und den Kunden insgesamt ein breiteres Sortiment geboten. Im Einzelnen stehen die Einzelhandelsnutzungen noch nicht fest. Diese werden im weiteren Verfahren konkretisiert und den Bürgern vorgestellt.

Das bestehende Nutzungskonzept beinhaltet neben den Einzelhandelsflächen, Dienstleistungen im Bereich Gesundheit & Wellness (Gesundheitszentrum) sowie gastronomische Einrichtungen (Restaurant/Bistro/Café etc.) angeordnet im Bereich des Marktplatzes aber auch innerhalb des Einkaufszentrums. Ein Indoor-Spielplatz ist im derzeitigen Nutzungskonzept nicht vorgesehen. Der Bebauungsplan lässt jedoch generell die Nutzung Indoor-Spielplatz zu.

Die gewünschten Nutzungen Kino und Disko sind nicht im Nutzungskonzept vorgesehen. Der Bebauungsplan lässt dies auch nicht explizit zu.

Im Bereich des Marktes sind sonstige Wohnungen ausgeschlossen, da der Bereich als Hauptversorgungszentrum mit zentralen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen für die Stadt Sankt Augustin dienen soll und das Ziel des Bebauungsplanes dementsprechend die Sicherung der Flächen für zentrale Nutzungen ist.

Anregungen hinsichtlich einer fairen Preisgestaltung, Kleinkunst, einzelner gewünschter Leistungen/Angebote und die Berücksichtigung der sozialen und wirtschaftlichen Situation der Bürger werden zur Kenntnis genommen und in die weiteren Planungsüberlegungen einbezogen. Regelungen kann der Bebauungsplan hierzu nicht treffen, weil diese außerhalb des Regelungsrahmens des Bebauungsplanes liegen.

Zusammenfassend kann den Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zu den gewünschten Nutzungen (Restaurant, Bistro/Café, Bekleidungs- u. Schuhgeschäfte, Vielfalt, Veranstaltungsräume etc.) überwiegend gefolgt werden.

Einwendungen zum Bürgerforum

Im südlichen Teilbereich des Bebauungsplans ist ein Bürgerforum geplant. In diesem, den Marktplatz begrenzenden Gebäude werden ein Bürgersaal sowie Seminarräume untergebracht. Im Bürgerforum können Kultur- und Freizeitveranstaltungen sowie Veranstaltungen für Jugendliche und Senioren durchgeführt werden. Ein Jugendzentrum ist derzeit nicht vorgesehen. Die Anregung für ein Jugendzentrum wird bei der Bearbeitung des Masterplanes berücksichtigt.

Die 'soziale' Nutzbarkeit des Bürgerforums ist nicht Bestandteil der Regelungen eines Bebauungsplanes.

Einwendungen zum Marktplatz

Im Rahmen der Neugestaltung des Einkaufszentrums wird auch der Marktplatz grundlegend umgestaltet. Er verbindet die zentralen öffentlichen Nutzungen (z.B. Rathaus, Bürgerforum) mit dem Einkaufszentrum und der Stadtbahnhaltestelle. Der Marktplatz soll als Standort für einen Wochenmarkt, den umliegenden gastronomischen Einrichtungen als Terrasse sowie für Feste und Veranstaltungen unter freiem Himmel dienen. Eventuell lassen sich die Nutzungsmöglichkeiten durch eine teilweise Überdachung des Platzes noch erweitern. Mit der Umgestaltung soll die Aufenthaltsqualität dieses zentralen öffentlichen Raums verbessert und wieder mehr Menschen zum Verweilen eingeladen werden.

2. Gestaltung / Architektur / Wegeverbindungen / Grünflächen:

- Sicherheit durch Belebtheit in den Abendstunden erreichen.
- Anspruchsvolle Architektur, keine Wellblechhütten.
- Schöner Atmosphäre, schönere Gebäude.
- Grünanlagen und Spielflächen für Kinder sowie Sitzmöglichkeiten schaffen.
- Treffpunkte für Menschen (z.B. Café, Kneipe, Biergarten) vorsehen.
- Barrierefreiheit. Werden die Laufwege von alten, behinderten Menschen eingeplant? Sind Aufzüge vorgesehen?
- Gute Anbindung an das ehemalige Tacke-Gelände.
- Eine sinnvolle Einbindung des ehemaligen Tacke-Geländes in die HUMA Planung soll erfolgen.
- Wieso verbindet man die Grünfläche nicht mit dem Stadtplatz? Die Gestaltung des Stadtplatzes mit Beton und Glas wird hinterfragt, so wird Jung und Alt voneinander getrennt. Es wird die Errichtung einer Skate-Anlage (einzelne Halfpipes) vorgeschlagen, ansonsten wird die Stadtplatzfläche dafür genutzt, was die älteren Nutzer stört.
- Ist ein Wettbewerbsverfahren für die Architektur geplant? Dies wäre aus Sicht des Einwenders sinnvoll.
- Behindertengerechte Einrichtungen vorsehen.
- Notfälle, wie Brände bei der Planung, berücksichtigen.
- Für eine bessere Durchlüftung der inneren und äußeren Gassen im Hinblick auf die Gesundheit von Kindern, Jugendlichen und Senioren sorgen.
- Ein modernes Gebäude sollte ökologisch sein und damit mehr Energie erzeugen als es verbraucht.
- Der Park wird begrüßt, schneidet jedoch die Südarkaden vom Publikumsverkehr auf Grund der weiteren Wege ab.
- Im HUMA nicht nur Rolltreppen, sondern auch Aufzüge einplanen.
- Überdachte Zugänge zwischen den einzelnen Gebäuden schaffen (ggf. Fußgängerzone).
- Die Marktplatte soll für die Planung einer Grünfläche weichen.
- Es wird ein Komplett-Umbau des HUMA Einkaufsparks mit mehr Tageslicht gewünscht (Beispiel Köln-Arcaden in Köln-Kalk).
- Die Umgestaltung des HUMA Einkaufsparks wird gelobt, insbesondere die Anbindung an den Marktplatz.
- Verbindung zur Südstraße nicht durch 3 schmale Querverbindungen herstellen, sondern einen kleinen Platz ggf. mit einem Brunnen / beleuchteter Säule mit Wegweisern zu Geschäften.
- Der Zugang für Fahrradfahrer und Fußgänger (Rampe / Treppe) von der B56, Sandstraße sowie der Stadtbahn (aus Richtung Bonn) ist vollkommen unattraktiv.

- Mit dieser phantasielosen Architektur wird keine Urbanität erzeugt, die für mehr Publikumsverkehr im Zentrum erforderlich ist; der 'Himmelskörper' (Dach der Brücke über Stadtbahntrasse) sei nutzlos.
- Neugestaltung der Brücke über die Rathausallee durch Elemente, die Sankt Augustin als eine multikulturelle Stadt hervorheben.
- Nutzung der Räumlichkeiten um den Marktplatz, z.B. derzeitiger Copyshop als begehbaren 'Leseturm' nutzen.
- Neugestaltung der Marktplatte terrassenförmig mit Wasserspielen und Grünelementen (nutzbar als Freilufttheater für Konzerte, Theaterstücke etc.).

Stellungnahme der Verwaltung

Einwendungen zum Einkaufszentrum

Das Einkaufszentrum wird revitalisiert und erweitert. Das neue Konzept sieht eine anspruchsvolle Architektur mit viel Glas vor, um auch das Innere des Einkaufszentrums mit Tageslicht zu versorgen. Im Vordergrund steht eine moderne und funktionale Umgestaltung des Zentrums unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange, wie Wegeverbindungen, Raumkanten etc. Die Aufenthaltsqualität im Zentrum soll durch eine attraktive Umgestaltung nicht nur innerhalb des Einkaufszentrums, sondern auch im Bereich der öffentlichen Räume verbessert werden.

Der Anregung zur Berücksichtigung der Laufwege von alten und behinderten Menschen (Barrierefreiheit) sowie von behindertengerechten Einrichtungen wird durch das Planungskonzept entsprochen. Das neue Einkaufszentrum, die Stadtbahnhaltestelle, der Marktplatz und weitere Brücken und Wegeverbindungen werden behindertengerecht und für ältere Menschen und Eltern mit Kinderwagen passierbar ausgestaltet. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umgestaltung des Einkaufszentrums und des öffentlichen Raums. Innerhalb des Einkaufszentrums sowie im Eingangsbereich wird es keine Stufen geben. Das Center wird mit Rollbändern, Aufzügen etc. ausgestattet.

Durch die Aufwertung des gesamten Einkaufszentrums wird die Attraktivität durch Treffpunkte für Menschen, durch Belebung, durch Grünflächen, die Verbesserung der Anbindung der Südstraße und eine anspruchsvolle, moderne Architektur unter Berücksichtigung energetischer Aspekte sowie der Neugestaltung der Marktplatte erhöht und dadurch den verschiedenen Anregungen der Bürgerinnen und Bürger gefolgt und eine höhere Aufenthaltsqualität im Zentrum und auf dem Marktplatz geschaffen.

Die Planung muss den rechtlichen Regelungen der Bauordnung und damit den Bestimmungen des Brandschutzes (BauO NRW) entsprechen. Mögliche Notfälle werden im Planungsverfahren berücksichtigt. Darüber hinaus werden die zuständigen Stellen wie z.B. die Feuerwehr, Bauordnungsamt am Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes beteiligt und deren Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

Einwendungen zum Marktplatz / Öffentlichen Raum

Der Marktplatz soll als öffentlicher Platz den Bürgern von Sankt Augustin für unterschiedliche Nutzungsansprüche dienen. Die Neugestaltung sieht einerseits eine terrassenförmige Gliederung des Platzes vor, um so den Höhenunterschied zu überwinden und die Einteilung in verschiedene Platzbereiche zu erreichen, so dass es einen Vorplatz zum Rathaus, einen Platz zum Verweilen und Treffen, einen Platz für gastronomische Einrichtungen (Außenterrasse, Biergarten), für Veranstaltungen und einen Wochenmarkt geben wird.

Da die Marktebene im Rahmen der Umgestaltung zu dem 'zentralen Stadtplatz' von Sankt Augustin entwickelt werden soll, auf dem Stadt- und Kinderfeste, Ausstellungen und ein Wochenmarkt stattfinden, ist hier die Anlage einer Grünanlage funktional ungeeignet. Zumal der Platz durch seine Verbindungsfunktion beispielsweise zwischen Gymnasium und Stadtbahnhaltestelle, Rathaus und Einkaufszentrum eine hohe Frequenz von den Platz querenden Nutzern aufweist. Weiterhin ist die Überdachung von Verbindungswege zwischen den einzelnen Gebäuden nicht geplant. Das Einkaufszentrum an sich ist überdacht und kann trockenen Fußes begangen werden. Das Konzept sieht darüber hinaus die mögliche Öffnung der Gebäudefassade zum Stadtplatz vor, so dass Teile des Einkaufszentrum zum Außenraum für Veranstaltungen werden können. Ziel des Konzeptes ist es, die einzelnen Baukörper ablesbar zu lassen, daher wird auch von der Überdachung im Bereich der Zugänge zur Stadtbahnhaltestelle abgesehen. Lediglich die Brücke an der Stadtbahnhaltestelle soll ein Dach – auch im Hinblick auf die Funktion als ablesbares städtebauliches Element zur Lenkung der Besucher in das Zentrum von Sankt Augustin – erhalten.

Für eine ausreichende Belüftung zwischen den Gebäuden wird gesorgt, da die Zwischenräume ausreichend breit gestaltet und die Gebäudehöhen beschränkt sind.

Die Barrierefreiheit wird bei der Neugestaltung des Platzes berücksichtigt. Neben der terrassenförmigen Gestaltung wird es eine Rampenanlage im südöstlichen und im nordwestlichen Teil des Platzes geben.

Der Stadtplatz kann jedoch nicht allen Nutzungsanforderungen gerecht werden. Die Anlage einer Halfpipe steht der Funktion des Stadtplatzes als Außenfläche für Cafés und Restaurants sowie der Nutzung durch einen Wochenmarkt und andere Veranstaltungen entgegen. Die Errichtung einer Skate-Anlage benötigt ausreichend Flächen, die auf dem Stadtplatz wegen der zahlreichen anderen Nutzungsansprüche nicht zur Verfügung steht. Diese Anregung wird für die Bearbeitung des Masterplanes aufgenommen.

Nördlich des Einkaufszentrums, vis à vis zu den Südarkaden und nahe der Fachhochschule, ist eine Grünfläche mit geschwungenen Strukturen und leichten Bodenwellen vorgesehen. Diese Fläche stellt die räumliche Verknüpfung zu den Südarkaden dar. Der Bereich soll auch mit Sitzgelegenheiten ausgestattet werden und so zum Verweilen und Ausruhen einladen. Auch der Straßenraum der Südstraße soll so umgestaltet werden, dass Grünfläche und Straße als verbindendes Element zwischen dem HUMA Einkaufspark und den nördlich anschließenden Südarkaden wahrgenommen werden. Darüber hinaus sichert die Grünfläche die Wegeverbindung von der Stadtbahnhaltestelle über den Weg entlang der Bahntrasse zur Fachhochschule mit ihren benachbarten Nutzungen sowie den anschließenden Wohngebieten. Die Anregung, hier einen kleinen Platz mit Brunnen sowie beleuchteten Säulen vorzusehen, wird in die weiteren Gestaltungsüberlegungen einbezogen.

Eine Verbindung des Marktplatzes mit der Grünfläche ist wegen der unterschiedlichen Funktionen der beiden Flächen nicht geeignet. Der Stadtplatz stellt die Verbindung zwischen Einkaufszentrum und den angrenzenden öffentlichen Nutzungen dar. Hier sollen insbesondere auch die umliegenden Nutzungen den Platzraum z.B. als Außenflächen nutzen. Eine Wegeverbindung ist parallel zur Rathausallee vorgesehen.

Der Zugang zum Stadtzentrum für Fahrradfahrer und Fußgänger ist bereits heute schon durch die Bahntrasse beeinträchtigt. Da eine Tieferlegung der Bahntrasse aus Kostengründen nicht umsetzbar ist und eine städtebaulich unbefriedigende Tunnellösung abgelehnt wird, bleibt nur die Variante der Überbrückung der Bahntrasse in Form eines Brückenbauwerks. Dieses wird durch die Neugestaltung aufgewertet und durch die Anlage von Rampen und Aufzügen auch von Fahrradfahrern zu nutzen sein.

Anregungen hinsichtlich der Einrichtung eines begehbaren 'Leseturms', der Umgestaltung des Marktplatzes mit Wasserspielen und Grünelementen sowie Spielflächen für Kinder werden in die weiteren Planungsüberlegungen einbezogen.

Sonstige Einwendungen

Die Sicherheit im Bereich der 'Urbanen Mitte' von Sankt Augustin wird durch die Ansiedlung von Restaurants und Lokalen, die bis in die Abendstunden geöffnet haben werden, auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten durch Belebung gewährleistet. Neben der Belebung der zentralen Flächen durch gastronomische Nutzungen wird durch die Ausgestaltung der Räume mit ausreichender Beleuchtung der Entstehung dunkler und unsicherer Bereiche vorgebeugt.

Das Einkaufszentrum erhält ein innovatives Energiekonzept. Hierzu ist ein spezielles Ingenieurbüro mit der Optimierung des Gebäudes beauftragt. Ziel ist die Optimierung des Energieverbrauchs durch die Umsetzung eines effizienten Energiekonzepts.

Durch die Umgestaltung wird der HUMA Einkaufspark an die Anforderungen an ein modernes Einkaufszentrum und die Gestaltung entsprechend der aktuellen Architekturstandards angepasst. Ein Wettbewerbsverfahren wird voraussichtlich nicht durchgeführt, da der Investor sich für die Zusammenarbeit mit dem Büro Chapman Taylor Architekten entschieden hat, das entwickelte Konzept städtebaulich überzeugend ist und auch bereits weitgehende Zustimmung gefunden hat.

Eine gute Anbindung an das Tacke-Gelände ist derzeit nicht Bestandteil des Konzeptes, da derzeit die Nutzung des Grundstücks (privater Grundstückseigentümer) nicht feststeht und damit die Frage, ob eine Verbindung sinnvoll ist, nicht beantwortet werden kann. Die Nachnutzung des Tacke-Geländes wird im Rahmen des Masterplanes bearbeitet und eine erforderliche Anbindung in das Konzept einbezogen.

Die Neugestaltung der Brücke über die Rathausallee wird als Anregung für die Bearbeitung der Masterplanung aufgenommen.

Die 'Urbane Mitte' von Sankt Augustin soll vielen Nutzungsanforderungen entsprechen. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung werden die Ideen und Gestaltungsvorschläge der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen und zur Prüfung in das weitere Bebauungsplanverfahren aufgenommen.

3. Verkehr / Parken:

- Die Verkehrsprobleme werden nicht gelöst.
- Um von der B56 ins Zentrum zu kommen, ist ein umständliches und zeitintensives Linksabbiegen erforderlich.
- Es fehlen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, z.B. ein automatisiertes Fahrradparkhaus.
- Spindelbauwerk als Zufahrt zum östlichen Parkhaus:
Wie viele Spuren wird es geben (Hin- und Rückverkehr)?
Wie sollen Staus aufgelöst werden?
Was passiert bei Unfällen?
Es wird das Problem der Angst bei der Auffahrt gesehen.
- Kostenlose, ausreichend breite Parkplätze.
- Zufahrt zum HUMA autofreundlicher gestalten, derzeit staut es sich zurück.
- P+R-Parkplatz einrichten.
- Um einen Rückstau zu vermeiden, wird als 'Überlaufventil' die Verbindung der Parkhäuser untereinander angeregt, die im Notfall geöffnet werden kann.
- Die Verkehrssituation ist durch drei Zufahrten zu drei Parkplätzen nicht zu entspannen.

Stellungnahme der Verwaltung

Ein von der Stadt Sankt Augustin in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten, welches die zukünftigen Verkehrsströme unter Berücksichtigung aller geplanten Vorhaben im Zentrum betrachtet, zeigt, dass die Lösung der Verkehre mit der Erweiterung des HUMA Einkaufsparks in Verbindung mit weiteren geplanten Vorhaben im Zentrum von Sankt Augustin möglich ist. Die detaillierte Ausgestaltung der Zu- und Abfahrten sowie die Steuerung der Verkehre, auch hinsichtlich von möglichen Rückstaus im Bereich um den HUMA Einkaufspark, sind Inhalt weiterer Verkehrsuntersuchungen und gutachterlicher Prüfungen.

Besucher, die Angst vor der Spindelauffahrt zum östlichen Parkhaus haben, haben die Möglichkeit, auf die Zufahrt von der Rathausallee ins Einkaufszentrum auszuweichen. Für Kunden werden kostenfreie Parkplätze zur Verfügung stehen. Hinsichtlich der gewünschten ausreichend breiten Parkplätze wird derzeit eine Verbreiterung der Standardgröße von 2,50 m der Stellplätze auf 2,70 m Breite geprüft.

Ein Park & Ride-Platz ist östlich der Stadtbahnhaltestelle im Bebauungsplan festgesetzt.

Anregungen zum Thema Fahrradstellplätze sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens, werden jedoch in den weiteren Planungsüberlegungen zum Einkaufszentrum und bei der Bearbeitung des Masterplanes berücksichtigt.

4. Bahntrasse / Haltestelle / Busanbindung:

- Tieferlegung der Bahn und eine schönere Gestaltung der Überdachung für die Haltestelle.
- Einen behindertengerechten Zugang zur Bahn (keine Treppe) vorsehen.
- Neue Straßenbahnhaltestelle ist sehr teuer.
- Überbauung der Straßenbahn.
- Für eine bessere Anbindung der Buslinien aus allen Stadtteilen in Verbindung mit besseren Taktzeiten sorgen.
- Hellere, freundlichere und übersichtlichere Gestaltung der Haltestelle (ohne Gebüsch, mit Überwachungskameras).
- Zu bestimmten Zeiten gibt es einen beachtlichen Fußgänger- und Radfahrerverkehr auf der Brücke über die Stadtbahn. Kann die Gestaltung des Neubaus so erfolgen, dass Radfahrer durchgehend fahren können und zusätzlich zwei Fußgänger nebeneinander noch Platz zum gehen haben?
- Tieferlegung der Stadtbahn trotz der Mehrkosten sinnvoll, auf Grund folgender Aspekte:
flexible Planung im Bereich zwischen Südstraße, Arnold-Janssen-Straße, B56 und Rathausallee möglich;
tlw. 'chaotische' Ampelregelungen mit langen Wartezeiten (Kreuzung Arnold-Janssen-Str./ B56) entfallen;
keine zusätzlichen Kosten für Brücken / Überbauungen entstehen.
- Tieferlegung der Bahn (z.B. 'Trog' statt Tunnel); was kosten im Gegensatz dazu die ohne Tieferlegung erforderlich Rampen, 'Spindel', Aufzüge, Staus, unnötige Abgase und unnötiger Benzinverbrauch!
- Tieferlegung der Stadtbahnlinie ab der Kreuzung Arnold-Janssen-Straße/ Bonner Straße mit Haltestelle unter dem Rathaus/HUMA mit dem Name 'Karl-Gatzweiler-Platz' mit Aufzügen für Senioren, Behinderte und Eltern mit Kinderwagen, damit kann die überdachte Haltestelle mit Brückenkonstruktion entfallen.
- Durch die Tieferlegung der Stadtbahnlinie wird zusätzliche überbaubare Fläche bzw. Freifläche geschaffen:
diese sei nutzbar als parkähnlich gestaltete Grünfläche für Anwohner oder Kunstgarten mit Werken ortsansässiger Künstler;
Die fläche sei zudem nutzbar als Baugelände für Einzelhandelsgeschäfte, Restaurants, Bistros, die an das Stadtzentrum angebunden werden (sternförmige Anordnung);
nutzbar als Basketballplatz oder Spielplatz für Kinder.
- Es wird auf die hohen Geräuschpegel im Bereich der Wohngebäude an der Bahntrasse (Südstraße 21) durch die zügig vorbeifahrenden Straßenbahnen hingewiesen und ange-regt, trotz erheblicher Mehrkosten die Straßenbahn in Troglage zwischen der Mendener Straße im Norden und der Uhlandstraße im Süden zu legen.
Vorteile dieser Planung sind, die Umsetzung einer parkähnlichen Grünfläche zwischen B 56 und Einkaufszentrum, ebene Übergänge / keine Brückenkonstruktionen über die

Bahntrasse, unkomplizierte Überbauungen und die Entlastung der Kreuzungspunkte Südstr./ B56 und Arnold-Jansen-Str./ B56.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Tieferlegung der Stadtbahntrasse im Bereich der Kreuzung Arnold-Janssen-Straße / Bonner Straße ist im Rahmen des Verkehrsgutachtens für den Zentrumsbereich untersucht worden. Eine grobe Kostenschätzung hat Kosten in Höhe von rd. 20 Millionen Euro ergeben. Durch die Verlagerung der Verkehrsströme auf diese bahnfreie Kreuzung werden zusätzlich zur Troglage der Bahn an dieser Stelle an vier weiteren Knotenpunkten Umbaumaßnahmen erforderlich.

Die Stadtbahn auf der gesamten Länge zwischen Arnold-Janssen-Straße und Südstraße bzw. zwischen Mendener Straße und Uhlandstraße in Tieflage zu bringen, wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens nicht untersucht. Der Kostenrahmen würde hierfür auf Grund von groben Schätzungen rd. 80 Millionen Euro betragen und für die Tieflage zwischen Mendener Straße und Uhlandstraße noch weitaus höher ausfallen. Daher ist die Umsetzung dieser wünschenswerten Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt auf Grund der hohen Kosten ausgeschlossen.

Beim Umbau der Stadtbahnhaltestelle werden die Vorgaben an die Barrierefreiheit beachtet und die Passierbarkeit auch für Fahrradfahrer in Form von Rampen und Aufzügen ermöglicht. Das jetzige Brückenbauwerk soll mit seiner markanten Form den Eingang ins Stadtzentrum betonen. Es sind jedoch auch andere Gestaltungsvarianten möglich. Für das Überdachungskonzept der Brücke werden im Hinblick auf den Schutz vor Witterungseinflüssen alternative Lösungsvorschläge erarbeitet.

Anregungen hinsichtlich der besseren Busanbindungen sowie der Gestaltung der Stadtbahnhaltestelle werden in die weitere Bearbeitung des Planungskonzepts eingestellt. Der Bebauungsplan kann hierzu jedoch keine Festsetzungen treffen. Es wird darüber hinaus auf das Masterplanverfahren verwiesen.

5. Sonstiges:

- Keine Dumpinglöhne für die Beschäftigten im HUMA Markt.
- Weiterhin eine transparente Informationspolitik betreiben.
- Einkaufsmöglichkeiten während der Bauphase erhalten.
- Beteiligung der Jugend.

Stellungnahme der Verwaltung

Während des Umbaus des HUMA Einkaufsparks soll der Einkaufsbetrieb weiterhin erfolgen. Hierbei sind Einschränkungen während der einzelnen Bauphasen nicht zu verhindern.

Anregungen zu Dumpinglöhnen, der Beteiligung der Jugend sowie Regelungen zu Einkaufsmöglichkeiten während der Bauphase fallen nicht in den Regelungsbereich des Bebauungsplanes und werden als Anregungen in das Masterplanverfahren aufgenommen.

B.2 Weitere schriftliche Einwendungen von Bürgern und Bürgerinnen nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Schreiben Nr.1 vom 02.05.2010

Die angestrebte Planung wird hinsichtlich ihrer qualitativen Verbesserung in vielen Lebens- und Geschäftsbereichen generell begrüßt. Es wird auf einen Geräuschpegel in beträchtlicher Höhe im Bereich der Wohngebäude (Südstraße 21) durch die zügig vorbeifahrenden Straßenbahnen hingewiesen.

Im Bereich der Kreuzung Bonner Straße / Arnold-Janssen-Straße kommt es auf Grund der Straßenbahn zu langen Wartezeiten für die Autofahrer. Daher nutzen viele Autofahrer sowie Notarzt-/ Rettungswagen, Feuerwehr und Polizei vermehrt die Südstraße und Rathausallee in Richtung Menden, da die Wartezeit an dieser Kreuzung bedeutend geringer ist.

Es wird angeregt, aus den oben genannten Gründen trotz erheblicher Mehrkosten die Straßenbahn in Troglage im Bereich zwischen Südstraße und Uhlandstraße zu führen.

Weitere Vorteile der Troglage sind die harmonischere Gestaltung des Geländes zwischen B 56 und geplantem Einkaufszentrum sowie die Möglichkeit, das Tacke-Gelände einzubeziehen. Dadurch können die erforderlichen Brückenkonstruktionen über die Straßenbahn entfallen und ebene Übergänge sowie eine Überbauung des Trogas werden ermöglicht.

Die geplante parkähnliche Grünfläche zwischen Einkaufszentrum und Südstraße kann dann zum Verweilen und Erholen genutzt werden, wenn der Verkehrslärm durch Straßenbahn und Autolärm ausgeschlossen wird.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Troglage der Stadtbahntrasse im Bereich der Kreuzung Arnold-Janssen-Straße / Bonner Straße ist im Rahmen des Verkehrsgutachtens für den Zentrumsbereich untersucht worden. Eine grobe Kostenschätzung hat Kosten in Höhe von rd. 20 Millionen Euro ergeben. Durch die Verlagerung der Verkehrsströme auf diese bahnfreie Kreuzung werden zusätzlich zur Troglage der Bahn an dieser Stelle an vier weiteren Knotenpunkten Umbaumaßnahmen erforderlich.

Die Stadtbahn auf der gesamten Länge zwischen Arnold-Janssen-Straße und Südstraße bzw. zwischen Mendener Straße und Uhlandstraße in Tieflage zu bringen, wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens nicht untersucht. Der Kostenrahmen würde hierfür auf Grund von groben Schätzungen rd. 80 Millionen Euro betragen und für die Tieflage zwischen Mendener Straße und Uhlandstraße noch weitaus höher ausfallen. Daher ist die Umsetzung dieser wünschenswerten Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt auf Grund der hohen Kosten und fehlender Finanzierbarkeit der Maßnahme ausgeschlossen.

Durch die Umplanung im Bereich des HUMA-Einkaufsparks und die dadurch wegfallende Zufahrt von der Südstraße auf das HUMA-Gelände wird ein grünordnerischer Umbau im Bereich der Südstraße möglich. Mit der geplanten Ost-West-Verbindung in Verlängerung der Marktstraße zur Bonner Straße unter der Stadtbahn hindurch, wird eine weitere von der Stadtbahn unabhängige Querung geschaffen, die zur Entlastung der vorhandenen Kreuzungsbereiche beiträgt. Zukünftig ist von einer wesentlich geringeren Verkehrsbelastung auf der Südstraße auszugehen. Die Modellrechnung zur Zentrumserschließung der Planersocietät Dortmund prognostiziert nach Realisierung der Planungen und der neuen Ost-West-

Verbindung für das Jahr 2025 rd. 2.700 weniger Fahrzeuge auf der Südstraße. Insofern ist im Bereich der Grünfläche mit einer Abnahme der Immissionsbelastung zu rechnen.

2. Schreiben Nr.2 – 5 vom 14.07.2010, 29.08.2010, 11.10.2010 und vom 11.04.2011 -

Schreiben vom 14.07.2010

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden insbesondere auf Grund der Auffahrtsrampe zum geplanten Parkhaus gegenüber dem Wohnhaus der Einwender, die Vorverlegung des HUMA-Gebäudes sowie die Installation der Klimaanlage im Bereich der zum Wohnhaus der Einwender zugewandten Fassade die Grundrechte auf Gesundheit und Eigentum der Einwender unmittelbar erheblich beeinträchtigt.

Auf Grund der Planungen wird es zu noch mehr Autoverkehr und Staus im Kreuzungsbe- reich Bonner Straße / Sandstraße kommen. Immissionen durch Lärm, Abgase und die Kli- maanlage würden die Einwender gesundheitlich schädigen und die Wohnqualität sowie den Wert des Hauses/Grundstücks deutlich mindern. Die Einwender fragen, wer diesen Schaden ersetzen wird.

Die vorgenannten Aspekte wurden laut der Einwender bei der bisherigen Planung nicht aus- reichend berücksichtigt. Es wird angeregt, die genannten Bedenken bei den städtischen Ent- scheidungsprozessen zu berücksichtigen. Die Einwender erbitten über die Entscheidung informiert zu werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der geplante Gebäudekomplex des HUMA-Einkaufsparks rückt im Osten näher an das in rund 100 m vom Gebäude entfernte Wohnhaus der Einwender heran. Die Gesundheit bzw. das Eigentum der Einwender werden dadurch aber nicht beeinträchtigt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffene Immobilie wurden gutachtlich untersucht. Demnach wird sich die Beeinträchtigung des Grundstücks durch Geräusche aus dem Einkaufszentrum ein- schließlich der geplanten Spindel und notwendiger Lüftungs- oder Kühlungsaggregate, die nach dem aktuellen Stand der Technik zu betreiben sein werden, verringern. Dies ist darin begründet, dass die bisher ebenerdig angeordneten Stellplätze in das Gebäudeinnere des Einkaufszentrums verlegt werden. Somit entfällt künftig der Großparkplatz, der die bisherige, gewerbliche Hauptlärmquelle bildete. Zudem wird die Spindelauffahrt mit einer 1,50 m hohen Brüstung versehen, so dass hierdurch eine Abschirmung der Fahrgeräusche zum Grund- stück der Einwender erfolgt. Auch ist hier in die Abwägung einzustellen, dass das Einkaufs- zentrum sowie die komplementären Dienstleistungsnutzungen im Wesentlichen zur Tages- zeit und nicht zur besonders ruhebedürftigen Nachtzeit betrieben werden. Ferner ist festzu- stellen, dass im Bereich des Grundstücks der Einwender, die bereits heute gegebenen Ver- kehrsgeräusche vorherrschen. Da diese Geräusche die gewerblichen Geräusche überlagern, werden Emissionen, wie bspw. solche aus der Spindel, nicht wahrnehmbar sein. Hinsichtlich der Einwirkungen aus Verkehrslärm wird sich gegenüber der heutigen Vorbelastung keine Erhöhung ergeben. Tendenziell ist sogar – da die Verkehrsbelastung im mittleren Abschnitt der Bonner Straße leicht abnehmen wird – eher mit einer geringen und vermutlich nicht wahrnehmbaren Abnahme der Verkehrsgeräusche am Gebäude der Einwender zu rechnen sein. Lufthygienisch sind durch das Vorhaben – beziehungsweise durch die Verkehrszunah-

me – keine maßgeblichen Veränderungen zu erwarten. Hierzu sind die Verkehrszunahmen im Umfeld der Einwender zu gering; auch dies wurde gutachtlich untersucht. Des Weiteren wurde in einem Immissionsschutzgutachten geprüft, ob durch die Spindel Auswirkungen durch Lichtimmissionen ein- und ausfahrender Fahrzeuge entstehen. Demnach sind aufgrund der Entfernung von rund 28 m des Wohnhauses zum Spindelbauwerk auch hier keine Beeinträchtigungen zu besorgen. Insofern ist der vorgetragenen Einwendung, die Belange des Immissionsschutzes umfassend in der Planung zu berücksichtigen, gefolgt. Eine Wertminderung von Grund und Boden ist indes nicht gegeben.

Schreiben vom 29.08.2010

1. *Die Einwender sehen sich unmittelbar von der Planung betroffen und in ihren Grundrechten auf körperliche Unversehrtheit und Eigentum durch die Planung auf dem benachbarten Grundstück tangiert.*
2. *Die Planung hat laut Einwender die Durchführbarkeit und Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen.*
3. *Insbesondere weist der Einwender darauf hin, dass keine zusätzlichen Immissionen, wie z.B. Lärm, Staub, Abgase durch Verkehr sowie Klimaanlage die Anwohner belasten sollen.*
4. *Die Einwender sprechen sich gegen die geplante Auffahrtsrampe (Spindel) über die Stadtbahn zum geplanten Parkhaus aus. Diese Maßnahme wird zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Südstraße auf die B 56 führen, die jedoch heute schon vielfach zu normalen Verkehrszeiten erhebliche Staus aufweist. Es wird von Seiten der Einwender befürchtet, dass es trotz Einfädelungsspur zur Spindel insbesondere zu den Hauptgeschäftszeiten durch den Zu- und Abfahrtsverkehr der Spindel zum 'vorprogrammierten' Stau auf der B 56 kommen wird. Es wird auf die Erhöhung der CO₂-Werte und des Verkehrslärms im Vergleich zum Ist-Zustand hingewiesen. Die jetzige Planung der Spindel verursacht die direkte Einwirkung der Autoabgase in Richtung des Grundstücks der Einwender. Aufgrund der Verlängerung der Öffnungszeiten ist mit diesen Belastungen bis 22 Uhr und an Sonderverkaufstagen bis 24 Uhr zu rechnen. Es wird von den Einwendern angeregt, die Spindel aufzugeben und alternative Zufahrtsmöglichkeiten zu suchen.*
5. *Die Neustrukturierung des HUMA-Einkaufsparks ist für das Allgemeinwohl zwar wünschenswert, jedoch dürfen laut Einwender dadurch nicht das Wohlbefinden der Anrainer bzw. eine Gesundheitsschädigung von Menschen in Kauf genommen werden. Es wird auf den Schutz des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit verwiesen.*
6. *Die Einwender sprechen sich gegen die Klimaanlage und die dadurch verursachten Immissionen wie Feinstaub, CO₂ und Lärm aus.*
7. *Auf Grund der höher gelegenen Parkdecks wird eine zusätzliche CO₂ – Belastung durch die Abgase der Pkw befürchtet.*
8. *Die Einwender regen folgende Änderungsvorschläge an:
Der Verkehr könnte über die zusätzliche Unterquerung der Stadtbahn gelenkt und über die Rathausallee in das westliche Parkhaus geführt werden. Hierdurch würde eine Ent-*

lastung des Bereichs Arnold-Janssen-Straße / Hennefer Straße und des Kreuzungsereichs erreicht sowie eine kürzere Ampelschaltung ermöglicht.

9. *Die Anlage von zwei Parkdecks wird von den Einwendern in Frage gestellt. Durch eine Vergrößerung des Parkhauses an der Rathausallee könnte die Querung der Stadtbahn vermieden werden. Vorteil dabei wäre, dass sich im Umfeld der Rathausallee keine Wohnnutzung befindet. Die Einwender fragen nach den Gründen für die Aufteilung der Stellplatzanlagen auf zwei Parkhäuser (Rathausallee / Spindel von B 56)*
10. *Die Einwender fragen nach der Gestaltung der Flächen zwischen Stadtbahntrasse und derzeitigem HUMA-Parkplatz bzw. dem Grund für den Ankauf der Flächen.*

Stellungnahme der Verwaltung

Zu 1. bis 3.:

Es wird auf die Antwort zum Schreiben vom 14.07.2010 verwiesen.

Zu 4.:

Der Anregung, auf die Spindel-Zufahrt zu verzichten, wird nicht gefolgt. Diese Zufahrt ist nach den Berechnungen der Verkehrsgutachter Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Erschließung des Vorhabens. Um die Verkehrsbelastung im Bereich der Spindel möglichst zurück zu nehmen und Staus zu vermeiden, wurde die Anzahl der östlichen, über diese Zufahrt erschlossenen Stellplätze im Laufe des Planverfahrens reduziert (auf 630 Stellplätze). Zudem sieht der Bebauungsplan im Süden eine von der S-Bahn unabhängige, neue Ost-West-Spange von der Bonner Straße zur Rathausallee vor. Diese Querspange sorgt in Verbindung mit einem Parkleitsystem für eine möglichst staufreie Abwicklung und Verteilung des Verkehrs im relevanten Netz. Zudem entlastet die Querspange einzelne Abschnitte der Bonner Straße spürbar vom Kundenverkehr. Maßgebliche negative Umweltauswirkungen auf die Immobilie der Einwender sind insofern nicht zu erwarten. Es wird zudem auf die Antwort zum Schreiben vom 11.10.2010 verwiesen.

Zu 5.:

Der Anregung wird gefolgt. Es wird auf die Antwort weiter oben zum Schreiben vom 14.07.2010 verwiesen.

Zu 6.:

Relevante Auswirkungen durch Feinstaub und Lärm werden durch das Vorhaben nicht verursacht (s.o.). Grundsätzlich werden die neuen Lüftungs- und Kälteanlagen des Neubaus nach den einzuhaltenden Immissionsrichtwerten nach TA-Lärm für dieses Gebiet ausgelegt. Flankierend wird die Planung hierfür durch einen Schallschutzgutachter begleitet, so dass die Einhaltung der erforderlichen Immissionswerte auch beim Planvollzug gutachtlich überprüft wird. Nach Fertigstellung der Anlagen werden die Werte vor Abnahme nochmals durch einen unabhängigen Sachverständigen gemessen und nachgewiesen. Der Abstand beträgt nach dem derzeitigen Stand der Planung zwischen dem Haus Sandstraße 2 und dem nächstliegenden Lüftungsgerät auf dem Dach des Neubaus rd. 160 m Luftlinie. Somit wird dem Schutzanspruch der Nachbarschaft voll umfänglich und nach geltendem Recht Rechnung getragen.

Die Minderung des CO²-Ausstoßes ist auch im Sinne des Vorhabenträgers. Dieser sieht für das Vorhaben ein möglichst schadstoffarmes Energiekonzept vor, das u.a. die Nutzung von Erdwärme (Geothermie) beinhaltet. Ein vollständiger Verzicht auf Klimaanlage ist für den Betrieb eines solch großen Einkaufszentrums nicht möglich.

Zu 7.:

Die Abgasbelastung durch Pkw – hier wird NO_x freigesetzt – wurde gutachtlich untersucht. Hier gibt es keine relevanten Auswirkungen auf das Umfeld.

Zu 8.:

Der Anregung wird teilweise gefolgt. Tatsächlich sieht der Bebauungsplan eine teilweise 'Umverlagerung' der Verkehrsströme auf die im Bereich der Rathausallee gelegenen Zufahrten vor. Eine vollständige Verlagerung der Verkehrsströme auf diese Gebäudeseite ist jedoch verkehrstechnisch nicht zweckmäßig.

Zu 9.:

Das Verkehrsgutachten, welches sich mit allen zusätzlichen Projekten im Zentrum beschäftigt und unterschiedlichste Erschließungsvarianten geprüft hat, kommt zu dem Ergebnis, dass die optimale Lösung der Verkehrsproblematik in der Schaffung einer zusätzlichen kreuzungsfreien Ost-West-Querung (d.h. Unterführung unter der Stadtbahntrasse) liegt. Darüber hinaus wird die Aufteilung der Stellplätze auf ein westliches Parkhaus, ein von Westen erschlossenes Park-Tiefgeschoss und ein östliches Parkhaus mit 630 Stellplätzen zur Optimierung der Verkehrsführung empfohlen.

Zu 10.:

Die Flächen zwischen Stadtbahn und ehemaligem Parkplatz werden als öffentlicher Geh- und Radweg vorgesehen. Der Investor richtet zudem im Bereich westlich des Fuß-Radweges, eine teilweise überdachte Anlieferungsstraße aus. Diese wird durch einen Grünstreifen, der den dortigen Baumerhalt vorsieht, vom Fuß-Radweg abgegrenzt.

Schreiben 11.10.2010:

1. Anregungen zur Parkspindel

Der Anwohnerschaft weist darauf hin, dass Ihnen trotz der Besprechung am 5.10.2010 nicht ersichtlich sei, warum die Planung für eine Auffahrtsrampe gegenüber der Sandstraße erforderlich ist. Die zugrunde gelegten Verkehrsdaten würden laut Angaben der Verwaltung auf der Datenlage von 2007 sowie auf Hochrechnungen durch weitere Erhebungen des Verkehrsplanungsbüros basieren, die erst nach voller Belegung des Zentrums (Realisierung aller Projekte im Zentrum) einen so genannten Verkehrskollaps belegen sollen. Die Einwender bemerken, dass bis dato noch keines der avisierten Projekte im Zentrum verwirklicht wurde, das Postgebäude derzeit nur noch als Paketzentrum genutzt werde und die Ausschreibung der Baufelder (Entwicklungsbereich Zentrum-West) erfolglos geblieben seien. Es wird bezweifelt, dass die geplante Spindel die Verkehrsprobleme im Zentrum beheben und dadurch das Zentrum insgesamt belebt werde. Die geplante Spindel solle wohl eher dem schnelleren Zugang zum Hurler-Markt dienen.

Stellungnahme der Verwaltung

Im Rahmen des Planaufstellungsverfahrens wurde die Erschließung des Vorhabens unter Mitberücksichtigung der sonstigen Entwicklungsoptionen in der Innenstadt gutachtlich untersucht und in verschiedenen Varianten geprüft. Hierbei wurden auch andere Erschließungsoptionen, wie bspw. ohne Spindelbauwerk oder auch Varianten ohne Berücksichtigung weiterer baulicher Entwicklungen im Umfeld, in die Überlegungen einbezogen. Im Ergebnis war es eine Forderung des Landesbetriebes Straßen.NRW, den Verkehrsfluss auf der klassifizierten Bonner Straße (B56) weiterhin aufrecht zu erhalten. Dies muss aus Sicht der Verkehrsexperten auch für den 'worst case' gewährleistet werden. Deshalb können die sonstigen städtebaulichen Entwicklungen im Zentrum – auch wenn diese Flächen schon länger brach liegen – nicht ausgeblendet werden. Hier ist es erforderlich, vorausschauend die möglichen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, aber auch auf die möglichen Auswirkungen auf benachbarte Anwohner zu bewerten. Deshalb ist eine Betrachtung des Maximalfalls – also mit sonstigen Entwicklungen im Umfeld – notwendig. Zudem ist nicht auszuschließen, dass der Vollzug des Einkaufszentrums auch eine Impulswirkung auf benachbarte Immobilien ausübt und deren Entwicklung vorantreibt. Das Verkehrskonzept ist insofern unter den oben genannten Prämissen vorausschauend ausgelegt und optimiert worden. Dementsprechend stellt sich die Erschließung des Vorhabens oder des Zentrums nicht wie in der Anregung zum Ausdruck gebracht ausschließlich durch ein neues Spindelbauwerk dar. Das Verkehrskonzept berücksichtigt eine sinnvolle und durchdachte Aufteilung der Zufahrtsbereiche über die Rathausallee und Bonner Straße. Hierzu wird das bestehende Netz durch eine planfreie Ost-West-Spange ergänzt. Zudem wird ein Parkleitsystem eingerichtet, das die Verkehrsströme steuert und Parksuchverkehre vermeidet. In der Summe der getroffenen Maßnahmen zur Verkehrslenkung ist das Spindelbauwerk ein unverzichtbares Element der Planung.

2. Anregungen zum Verkehrskonzept

Der Hurler-Markt mit seinen ca. 1.700 Stellplätzen wird seit Entstehen des Marktes über die Rathausallee und die Südstraße erschlossen. Es ist in dieser Zeit laut Einwender zu keinem Verkehrschaos gekommen. Eine Optimierung der Ampelschaltung in Mülldorf hätte schon in der Vergangenheit zur Beschleunigung des Verkehrs beitragen können. Die Prognose der Verkehrsplaner, es würde zukünftig zu einem Verkehrskollaps kommen, werde von den Einwendern angezweifelt. Anwohner und befragte Fachleute bewerten die geplante Auffahrtsrampe als Fremdkörper und 'städtebaulich nicht angemessen'. Die derzeit bestehende 'grüne Baumparzelle' wird bevorzugt. Des Weiteren wurde bereits ausreichend in früheren Schreiben der Einwender auf die Gefahren für die einzelnen Querungsverkehrsarten und die Immissionen hingewiesen. Die Einwender gehen davon aus, dass die geplante Verkehrsführung lediglich eine weitere Zufahrtsmöglichkeit zum Hurler-Markt für die Verkehre aus Richtung Siegburg darstelle. Die geplante Unterquerung der Bahnlinie 66 gewährleiste nach Einschätzung der Einwender bereits eine ausreichende Entlastung der Bonner Straße (B56).

Stellungnahme der Verwaltung

Dass das Spindelbauwerk als 'Fremdkörper' wirken wird, ist durch die vorliegende Planung nicht zu erwarten. Der Bereich um die Spindel wird als Grünfläche festgesetzt, um dort eine landschaftsarchitektonische Gestaltung zu ermöglichen. Der Vorhaben- und Erschließungs-

plan sieht dementsprechend eine Eingrünung und kreative Gestaltung des Verkehrsbauwerks vor, um dieses in die Umgebung einzubinden. Die Bedenken, dass sich dort ein 'Fremdkörper' bilden wird, können insofern ausgeräumt werden.

Zu den verkehrlichen und immissionsseitigen Auswirkungen der Spindel wird auf die Antworten weiter oben verwiesen. Zur Unterquerung der S-Bahn-Trasse wird auf die Antwort zu 3. verwiesen.

3. Aufzeigen von Alternativen:

Die Einwender zeigen folgende Alternativen zur vorgesehenen Planung (Auffahrtsrampe) auf:

1. Alternative

Die Einwender weisen darauf hin, dass durch die Vergrößerung des Parkhauses 1 auf ein zweites Parkhaus verzichtet werden könnte (vgl. Anregung im Schreiben der Einwender vom 29.08.2010).

Falls jedoch auf zwei Parkhäuser bestanden werde, werde folgende Alternative vorgeschlagen:

Nach der geplanten Unterquerung der Stadtbahn könnte der Verkehr nicht nur zum Kreisel Rathausallee, sondern auch nach rechts parallel zur Bahnlinie gelenkt werden, um dann in die bereits vorhandene Verkehrs-/Straßenführung unterhalb der Marktplatte in die geplante Deckelung des Zulieferverkehrs einzumünden. Von dort könnte eine geeignete Zufahrtsmöglichkeit in das Parkhaus 2 erfolgen. Dies wäre mit weit weniger Aufwand eine gangbare und machbare Lösung.

2. Alternative

Falls die erste kostengünstigere Alternative nicht in Betracht kommt, schlagen die Einwender als weitere Alternative vor, nach der Unterquerung der Bahntrasse den Verkehr am Ärztehaus vorbei in Richtung Deckelung Anlieferzone mit ebenfalls geeigneter Zufahrtsmöglichkeit in das Parkhaus 2 zu leiten. Hierzu wäre es erforderlich, den derzeit vorhandenen Weg zur Marktplatte neben der Bahn zu tunneln, um dann in die beabsichtigte Deckelung des Anlieferverkehrs zu kommen. Dabei handele es sich lediglich um eine Tunnellänge von ca. 100 m. Bei dieser technisch machbaren Lösung könnte sogar neben dem Fußgängerweg die jetzige Auffahrt zur Marktplatte wie vorhanden bestehen bleiben. Diese Maßnahme könnte mit der Baumaßnahme Zuwegung von der Bahn zur Marktplatte koordiniert werden.

Die Einwender merken an, dass in der Fraktionssitzung am 15.09.2010 die Deckelung der Anlieferzone zwischen Fußgängerweg und Hurler-Markt bereits vorgestellt wurde.

Die Einwender führen die folgenden Vorteile dieser beiden Varianten auf:

- a) Für die Anwohner würden keine unmittelbaren Gefahren durch zusätzliche Immissionen wie Lärm, Abgas, Feinstaub entstehen.*
- b) Für die weiteren Verkehrsteilnehmer würden keine zusätzlichen Gefahrenpotenziale im Zufahrtsbereich zum Busbahnhof sowie im Bereich der Zuwegung für Fußgänger zur*

Marktplatz entstehen. Im Kreuzungsbereich der B56/Sandstraße würde kein zusätzliches Verkehrsproblem entstehen.

- c) Die Kosten für eine Auffahrtsrampe über die Stadtbahnlinie würden entfallen und die Mittel könnten für die Anlage eines Tunnels im Bereich des Ärztehauses/Marktes eingesetzt werden.*
- d) Der Bereich der Fußgängerbrücke zur Bahn sowie der Zugang zum Markt und zum Hurler-Markt könnte räumlicher und konfliktfreier gestaltet werden.*

3. Die Einwender schlagen weiterhin zur Entlastung der B56 ein Lkw-Verbot auf der B56 vor. Zusätzlich zur Optimierung der Ampelschaltungen im Ortsbereich könnte hierdurch ohne großen Kostenaufwand der Verkehrsfluss verbessert werden.

Des Weiteren wird durch die Einwender auf den in § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz verankerten Trennungsgrundsatz hingewiesen, welcher in der kommunalen Bauleitplanung für den Neubau von Verkehrswegen gelte. Diese Vorschrift sehe vor, dass Flächen einander derart zugeordnet werden sollen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Laut Einwendern sollte zum jetzigen Zeitpunkt die Chance zum Interessenausgleich zwischen Investoren und Anwohnern genutzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Zu 1. Alternative:

Der Anregung wird nicht gefolgt. Eine solche Erschließung wäre funktional nicht zweckmäßig. Zudem müsste die Zufahrt entlang der vorhandenen Parkplatzflächen geführt werden, so dass es hier zu Beeinträchtigungen der Parkplätze- und -ausfahrten käme. Eine Vermischung von Zuliefererverkehren, Parkplatzverkehren und Kundenverkehren ist folglich für den Verkehrsfluss nicht sinnvoll. Des Weiteren ist diese Variante aufgrund der vorhandenen und künftig beabsichtigten Baustrukturen und Geländeverhältnisse nur mit erhöhtem baulichen Aufwand (Querung im Bereich des heutigen Ärztehauses) umsetzbar.

Zu 2. Alternative:

Dem der Anregung beigefügten Lageplan ist zu entnehmen, dass die Tunnelung im Bereich des Busbahnhofs ansetzen soll. Insofern müsste ein Tunnel unter Busbahnhof und S-Bahn geführt werden. Verkehrstechnisch ist dies nicht umsetzbar, da im Bereich der Bonner Straße, des P&R-Platzes und Busbahnhofs nicht ausreichende Flächen zur Verfügung stehen, um die notwendigen Rampen in die Troglage zu führen.

Grundsätzlich ist dabei in die Abwägung einzustellen, dass der derzeitige Entwurf funktional ausgewogen ist und keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Immissionen bewirkt.

Zu 3.:

Ein Lkw-Fahrverbot oder die Steuerung der Ampelschaltung kann nicht im Zuge des Bauleitplanverfahrens behandelt werden. Insofern entzieht sich diese Anregung dem Regelungshorizont des Bebauungsplans. Der Anregung, den Trennungsgrundsatz zu beachten, wird gefolgt. Grundsätzlich ist die Planung bzw. Umstrukturierung von gemischt genutzten Gebieten in der Nachbarschaft von Wohngebieten zulässig. Dies entspricht auch der Systematik der

Baunutzungsverordnung. Da mit Bezug auf das Grundstück der Einwenderin sich der aus dem Vorhaben resultierende Gewerbelärm tendenziell aufgrund des Wegfalls des derzeitigen offenen Parkplatzes verringern wird, ist eine Missachtung des Trennungsgrundsatzes nicht gegeben. Auch hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung wird der Trennungsgrundsatz beachtet. Die vorhabensbedingten Verkehrsveränderungen bedingen keine wahrnehmbaren Veränderungen der Verkehrslärmbelastung.

Schreiben vom 11.04.2011

Der Einwender regt an, die Spindel zu drehen

Stellungnahme der Verwaltung

Die Möglichkeit der Drehung der Spindelzufahrt in Richtung Norden wurde geprüft und kann aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt werden:

- a) Der Investor verfügt nicht über das Grundstück.
- b) Selbst bei einer Grundstücksverfügbarkeit ließe sich die Spindelzufahrt im Bereich der Tackezufahrt nicht realisieren. Baulich hat das den Grund, dass die Zufahrt von der B56 über eine eigene Linksabbiegespur in dem Bereich verfügen müsste, wo heute die Linksabbiegespur in die Sandstraße liegt. Verkehrstechnisch liegt der Knotenpunkt zu nah an der bestehenden Kreuzung B56 / Sandstraße / Zufahrt Busbahnhof. Und schlussendlich wird der Landesbetrieb Straßen NRW einer solch dichten Knotenpunktfolge nicht zustimmen.

3. Schreiben Nr.6 vom 05.08.2010

Der Einwender fühlt sich durch die geplanten Baumaßnahmen erheblich in seinen Rechten beeinträchtigt. Das Grundstück des Einwenders grenzt unmittelbar an das Planungsgrundstück an. Der Abstand des geplanten 70 m langen und über 11 m hohen Gebäudes, welches um zwei weitere zurückspringende Parkdecks erhöht wird, beträgt zur Grundstücksgrenze des Einwenders 8,85 m. Die Nachbarrechte des Einwenders sind durch diese Planung beeinträchtigt. Auch wenn die Abstandsfläche richtig berechnet ist, so geht doch durch die Wirkung des neu geplanten Gesamtkomplexes eine starke, nicht hinzunehmende Beeinträchtigung des Grundstücks des Einwenders aus. Das Rücksichtnahmegebot wird durch den erdrückend und erschlagend wirkenden Neubau verletzt.

Die Familie des Einwenders hat auf Grund von Immissionen (Gerüche, Abluft, Abgase, Geräusche) gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplante Nutzung zu erwarten. Ob diese Beeinträchtigungen durch Maßnahmen (wie Dreifach-Verglasung der Fenster, Erhöhung der Mauer, Anstreicherarbeiten, Einbau Klimaanlage etc.) behoben werden können, wird in Frage gestellt.

Es werden erheblich Wertverluste der Gesamtliegenschaft befürchtet. Eine Veränderung im Bereich des HUMA-Einkaufsparks wird befürwortet, aber nicht zu Lasten der Familie des

Einwenders. Es wird eine einvernehmliche Lösung, ggf. durch Umplanung oder durch bauliche Veränderungen in Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger, angestrebt.

Stellungnahme der Verwaltung

Das Grundstück des Einwenders wird künftig nicht mehr an einen großflächigen, stark frequentierten Parkplatz und an eine Tankstelle angrenzen. Künftig wird sich das Grundstück vis-a-vis einer parkartig gestalteten Grünfläche befinden. Insofern werden sich die Immissionen aus Lärm, Feinstaub, Abgase etc. im Endzustand deutlich und nachhaltig verringern. Nur für einen zeitlich befristeten Zwischenzustand werden sich zwar temporäre Mehrbelastungen ergeben. Diese sind jedoch nur auf den Zeitraum einer Bauphase ausgerichtet und somit vertretbar.

Das Gebäude des Einkaufszentrums wird zwar künftig näher als der Bestand an das Grundstück des Einwenders heranrücken. Hier werden jedoch die Abstandsflächen der BauONW durch die Nachbarbebauung eingehalten. Zudem weicht die nördliche Fassade des geplanten Baukörpers im Bereich des Grundstücks des Einwenders zurück und tritt ab dem 2. OG nochmals zurück, um hier einen ausreichenden Abstand zur Mischgebietsbebauung an der Südstraße zu gewährleisten. Der Bebauungsplan sichert diese bauliche Staffelung ausdrücklich. Mit dem Rücksprung der oberen Parkdecks ist dadurch auf die Nachbarinteressen im Bereich des an das Einkaufszentrum angrenzenden Mischgebietes Rücksicht genommen worden. Mit dem Einhalten der geforderten Abstandsfläche wird eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude sichergestellt sowie Brandschutz und Sozialabstand eingehalten. Somit ist nicht von erheblichen Beeinträchtigungen durch den geplanten Neubau auszugehen. Die Interessen des Einwenders an einer angemessenen Wohnqualität bleiben gewahrt. Ein Anspruch auf eine unbebaute Nachbarschaft kennt das Planungsrecht hingegen nicht.