

**Begründung
gemäß § 9 Abs. 8 BauGB**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 107
'Zentrum' in Sankt Augustin**

**Jost Hurler Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH &
Co. KG**

Teil A – Städtebauliche Aspekte

Teil A – Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

1.	Anlass der Planung und Verfahrensstand	1
1.1	Anlass der Planung	1
1.2	Planerfordernis	2
1.3	Verfahrensstand	3
2.	Städtebauliche Situation	4
2.1	Lage, Größe und Umgrenzung des Plangebiets	4
2.2	Derzeitige Nutzung	5
2.3	Vegetation, Umweltsituation	5
2.4	Verkehrliche Erschließung.....	7
2.5	Technische Infrastruktur	8
2.6	Eigentumsverhältnisse.....	8
2.7	Umgebung.....	8
3.	Planungsrechtliche Situation	9
3.1	Landesentwicklungsprogramm NRW	9
3.2	Landesentwicklungsplan NRW	9
3.3	Regionalplan	10
3.4	Flächennutzungsplan.....	10
3.5	Planungsrechtliche Ausgangslage.....	11
3.5.1	Plangebiet.....	11
3.5.2	Umgebung	12
4.	Informelle Planungen / Fachplanungen	13
4.1	Stadtentwicklungskonzept 2025	13
4.2	Verkehrsentwicklungsplan 2008	13
4.3	Masterplan 'Urbane Mitte' Sankt Augustin	13
4.4	Einzelhandels- und Zentrenkonzept.....	15
4.5	Sonstige Satzungen / Verordnungen	16
5.	Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans	17

5.1	Planungsziele	17
5.2	Planungskonzeption	17
5.2.1	Städtebau	17
5.2.2	Freiraum	19
5.2.3	Verkehr	19
6.	Begründung der Planinhalte	23
6.1	Art der baulichen Nutzung	23
6.1.1	Einkaufszentrum mit Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen.....	23
6.1.2	Bürgerforum.....	30
6.2	Maß der baulichen Nutzung.....	31
6.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen.....	32
6.4	Verkehrsflächen / Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	33
6.4.1	Öffentliche Verkehrsfläche.....	33
6.4.2	Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	34
6.4.3	Private Verkehrsflächen.....	35
7.	Grünflächen.....	35
7.1	Private Grünflächen.....	35
8.	Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit oder der Versorgungsträger	36
9.	Flächen für Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	36
10.	Flächen für den Erhalt und das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB).....	43
11.	Bauliche und sonstige Nutzungen und Anlagen, die nur für einen bestimmten Zeitraum zulässig sind (§ 9 Abs.2 BauGB)	44
12.	Kennzeichnungen, Hinweise und nachrichtliche Übernahmen.....	44
13.	Bodenordnende Maßnahmen.....	44
14.	Kosten für die Stadt.....	45
15.	Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB	45

Teil A – Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

1. Anlass der Planung und Verfahrensstand

1.1 Anlass der Planung

Die Stadt Sankt Augustin beabsichtigt, ihre Stadtmitte im Bereich des Rathauses, des Marktplatzes, des HUMA Einkaufsparks sowie im Bereich der Stadtbahnhaltestelle neu zu ordnen. Veranlassung zur städtebaulichen Neuordnung ist u.a. die Initiative der Jost Hurler Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG den aus den 1970er Jahren stammenden, das Stadtbild prägenden Einkaufspark im Zentrum von Sankt Augustin grundlegend neu zu strukturieren, zu gestalten und zu vergrößern.

Der Einkaufspark entspricht in Funktionalität, Form und Architektursprache nicht mehr den aktuellen Anforderungen an hochwertige, innerstädtische Handels- und Dienstleistungsstandorte und genügt auch bautechnisch nicht mehr den heutigen Standards. Zudem lassen das bestehende Architekturkonzept sowie das geltende Planungsrecht eine nachfragegerechte Anpassung an einen neuen Nutzungsmix und die Ansiedlung neuer Nutzungen (z.B. Wellness, Sport, Gesundheit, Kultur, Freizeit) nicht zu. Dabei beziehen Zentren ihre Attraktivität gerade aus einem vielfältigen Angebotsmix (Handel, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Serviceeinrichtungen der Verwaltung u.v.m.), der guten Erreichbarkeit und hohen Aufenthaltsqualität der Freiräume sowie auch aus der Vielfalt und Qualität der Architektursprache. Der derzeitige Einkaufspark und das großflächige Parkplatzareal bedingen eine nur sehr begrenzte Durchlässigkeit und Vernetzung mit den umliegenden Zentrumsnutzungen.

Mit der angestrebten Neuordnung des HUMA Einkaufsparks bietet sich für die Stadt Sankt Augustin nun die einmalige Chance, dem fortschreitenden Attraktivitäts- und Funktionsverlust der Innenstadt entgegenzuwirken und das Stadtzentrum erheblich aufzuwerten, mit seinem Umfeld zu vernetzen und zu einer Drehscheibe des Handels, der Dienstleistung sowie des kulturellen und sozialen Lebens zu entwickeln. Sowohl die aktuellen städtebaulichen Defizite des Standorts als auch die vorhandenen Angebotsstrukturen in Sankt Augustin können mit dem Vorhaben langfristig verbessert und gestärkt werden. Dem fortschreitenden Funktionsverlust des Zentrums und dem damit einhergehenden Bedeutungsrückgang insbesondere im Handel wird so entgegengesteuert. Die Ziele des Stadtentwicklungskonzeptes 2025 der Stadt Sankt Augustin aus dem Jahre 2006 werden für das Plangebiet umgesetzt.

Städtebaulich ist das geplante Vorhaben seitens der Stadt Sankt Augustin auch deshalb positiv zu bewerten, da sich das neue Vorhaben zur Innenstadt öffnet und wichtige Verknüpfungen mit vorhandenen und geplanten Nutzungen der Stadtmitte aufnimmt. Im Ergebnis wird daher in unmittelbarer Nachbarschaft zum Rathaus ein städtebaulich neu geordneter und multifunktional ausgerichteter Stadtbereich entstehen, der durch bewusste Öffnung zum öffentlichen Raum neue attraktive Wegebeziehungen schafft sowie das vorhandene Stadtzentrum durch komplementäre Nutzungen stärkt. Das von privater Hand durchgeführte Vorhaben trifft somit die maßgeblichen öffentlichen Interessen.

Mit dem Neubau des HUMA Einkaufsparks wird neben der städtebaulich-architektonischen Aufwertung zudem eine Erweiterung des bisherigen Verkaufsflächenangebotes vorgesehen. Die Erweiterung des vorhandenen Angebotes um rund 16.000 m² Verkaufsfläche steuert dem anhaltenden Funktionsverlust des Sankt Augustiner Zentrums entgegen und stärkt den Handel nachhaltig. Als wesentliche Nutzungen innerhalb des Plangebiets sind neben Einzelhandelsflächen ein Gesundheitszentrum, ein Bürgerforum und Bürgersaal, Wellness-Nutzungen sowie die Nutzung des Marktplatzes u.a. auch für Wochen- oder Weihnachtsmarkt angedacht. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Verweildauer zu verlängern, sollen die öffentlichen Freiflächen hochwertig gestaltet und abwechslungsreich begrünt werden. Die mit der städtebaulichen Neuordnung verbundenen Potenziale für räumliche und funktionale Verflechtungen mit dem unmittelbaren und weiteren Umfeld des Zentrums werden dabei in einem – das Bebauungsplanverfahren begleitenden – Masterplan 'Urbane Mitte' analysiert und entwickelt.

Die von der Jost Hurler Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG vorgesehenen Investitionen entsprechen somit im Grundsatz bereits den bestehenden, informellen Planungskonzepten der Stadt Sankt Augustin. So werden insbesondere die Entwicklungsziele des Stadtentwicklungskonzeptes 2025, welches u.a. eine Ergänzung des vorhandenen Einkaufsparks mit anderen Nutzungen und die Schaffung eines multifunktional nutzbaren Gebäudes als 'Forum' vorsieht, umgesetzt und wesentliche stadträumliche Verbesserungen, insbesondere im Bereich der Marktplatte, herbeigeführt.

Durch die angestrebte Neuordnung wird eine deutliche Aufwertung des Stadtzentrums erzielt und die Anbindung der umliegenden Wohnquartiere zum Rathaus, zur Hochschule Bonn-Rhein-Sieg sowie die Verknüpfung mit dem Stadtbahnhaltepunkt deutlich verbessert. Der ruhende Verkehr wird in die neu zu errichtenden Gebäude integriert, so dass eine weitgehende Verbannung der großflächigen, ebenerdig angeordneten Parkplätze aus dem Stadtbild erfolgt und damit der öffentliche Raum an Attraktivität und Aufenthaltsqualität gewinnt. Die von privater Seite beabsichtigten Investitionen im Stadtzentrum stellen somit insgesamt eine positive Fortentwicklung, Stabilisierung und Ergänzung des innerstädtischen Nutzungsgefüges dar.

Die planungsrechtliche Umsetzung des Vorhabens erfolgt durch einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB.

1.2 Planerfordernis

Der derzeit gültige Bebauungsplan Nr. 107/1 'Zentrum' lässt eine Umsetzung des von der Jost Hurler Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG vorgesehenen Vorhabens nicht zu. Die Festsetzungen dieses Bebauungsplans korrespondieren nicht mit den gewünschten Nutzungen sowie den nunmehr geplanten Gebäudeausrichtungen und der Geltungsbereich beinhaltet nicht alle für die Umstrukturierung erforderlichen Grundstücke. Daher ist zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Stärkung des Zentrums von Sankt Augustin die Aufstellung eines neuen (Vorhabenbezogenen) Bebauungsplans erforderlich. Der Bebauungsplan und die darin angestrebten Handels-, Dienstleistungs- und Kultureinrichtungen leiten sich als Bestandteil der Stadtmitte von Sankt Augustin aus den übergeordneten Planungszielen des Stadtentwicklungskonzeptes 2025 und aus dem Flächennutzungsplan ab.

1.3 Verfahrensstand

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 107 'Zentrum' wurde am 16.12.2009 vom Rat der Stadt Sankt Augustin gefasst; damit wurde das Bebauungsplanverfahren eingeleitet. Für den Bebauungsplan-Vorentwurf wurde am 25.03.2010 in einer gemeinsamen Veranstaltung (1. Stadtforum) zu dem Masterplan Urbane Mitte eine Bürgerinformationsveranstaltung im Rathaus durchgeführt. Im Zeitraum vom 29.03. bis 13.04.2010 wurden das Gestaltungskonzept und der Vorentwurf des Bebauungsplans zur Einsichtnahme für die Bürger ausgelegt und der Bericht zu den eingegangenen Einwendungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung angefertigt. Das Vorhaben und somit die Kerninhalte für den vorliegenden Bebauungsplan wurden überdies im Zuge von Bürgerforen zum Masterplan 'Urbane Mitte' (2. und 3. Stadtforum) den Bürgern vorgestellt und die Planinhalte wurden erörtert. Insbesondere im Rahmen des 2. Stadtforums zum Masterplan am 28.10.2010 wurde die aktuelle Planung des Huma – Einkaufszentrums ausführlich vorgestellt. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte vom 25.05. bis 30.06. 2010. Die intensive Einbindung der Bürgerschaft, die an den verschiedenen Veranstaltungen mit bis zu 500 Teilnehmern vertreten war, hat mit wertvollen Anregungen und Hinweisen dazu beigetragen, dass das Vorhaben auf eine breite Akzeptanz bauen kann.

Im Laufe der fortschreitenden Konkretisierung des Vorhabens innerhalb des Planungsprozesses hat der Vorhabenträger einen Vorhaben- und Erschließungsplan erstellt und diesen mit der Stadt abgestimmt. Die Jost Hurler Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG stellte mit Datum vom 14.03.2011 einen entsprechenden Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens gemäß § 12 Abs. 2 BauGB. Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat in seiner Sitzung am 13.04.2011 dem Antrag zugestimmt und die Fortführung des Verfahrens als vorhabenbezogenen Bebauungsplan beschlossen. Die Stadt Sankt Augustin bestimmt dabei durch einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan i.S.v. § 12 Abs. 1 BauGB die Zulässigkeit des Vorhabens. Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat in seiner Sitzung am 13.07.2011 die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen / Fragen / Kritik abgewogen und daraufhin den Beschluss gefasst, den Bebauungsplan-Entwurf gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen und die Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zu beteiligen. Die öffentliche Auslegung erfolgte nach fristgerechter Bekanntmachung vom 28.07.2011 bis 09.09.2011. Als Ergebnis der öffentlichen Auslegung und der Behördenbeteiligung gingen zahlreiche Stellungnahmen von privaten Personen oder Körperschaften, Trägern öffentlicher Belange und Nachbarkommunen ein. Die Stellungnahmen wurden im Rahmen der Abwägung fachlich bewertet und beantwortet. Die Stellungnahmen der Nachbarkommunen wurden zudem im Rahmen des mit dem regionalen Einzelhandels- und Standortkonzept verknüpften rak:-Verfahrens mehrfach erörtert. Die am Regionalen Arbeitskreis mitwirkenden Städte und Behörden wurden erstmals am 15.03.2010 im Rathaus der Stadt Sankt Augustin über das Projekt der HUMA Revitalisierung und Erweiterung informiert. Dazu hat das planende Büro Chapman/Taylor den damaligen Stand der Planung vorgestellt. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurde eine Erweiterung der Verkaufsflächen von 30.000 qm auf seinerzeit ca. 45.000 qm genannt. Das Gutachten zur Verträglichkeit vom Büro Dr. Lademann & Partner vom Januar 2010 wurde schon zu dieser ersten Veranstaltung bereitgestellt. Eine zweite Beteiligung des Regionalen Arbeitskreises fand am 24.05.2011 statt. Auch bei dieser Gelegenheit wurde ausführlich durch den Investor, die anwesenden Ar-

chitekten und die Stadt über das beabsichtigte Vorhaben und die Einordnung des Vorhabens in das gesamte Gefüge des Zentrums informiert. Alle zur Verfügung stehenden Gutachten, Unterlagen und Pläne wurden auf der städtischen Internetseite zur Einsichtnahme offengelegt. Die Gesprächsergebnisse wurden in einem Protokoll dokumentiert. Eine dritte, moderierte Beteiligung des Regionalen Arbeitskreises fand am 12.12.2011 statt. Hier wurde den Nachbarkommunen der Umgang mit den kritischen Stellungnahmen in der Abwägung dargestellt. In einer vierten Beteiligung des regionalen Arbeitskreises (am 17. Januar 2012) erfolgte eine weitere Beteiligung. Auch danach ergab sich keine Notwendigkeit einer Plananpassung. Die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, der Offenlage, der Behördenbeteiligung sowie der drei Stadtforen eingegangenen Schreiben bzw. Stellungnahmen wurden daraufhin durch den Rat der Stadt Sankt Augustin abgewogen und der Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs.1 BauGB gefasst.

2. Städtebauliche Situation

2.1 Lage, Größe und Umgrenzung des Plangebiets

Sankt Augustin liegt südöstlich von Köln, rd. 24 km Luftlinie vom Kölner Stadtzentrum entfernt und nordwestlich von Bonn, rd. 8 km Luftlinie vom Bonner Stadtzentrum entfernt, in der Ballungsrandzone der beiden Oberzentren im Rhein-Sieg-Kreis. Es grenzt im Nordwesten an Troisdorf, im Nordosten an Siegburg, im Osten an Hennef, im Süden an Königswinter und im Südwesten an Bonn.

Die Stadt besteht aus den Ortsteilen Birlinghoven, Buisdorf, Hangelar, Meindorf, Menden, Mülldorf, Niederpleis und Ort. Das Plangebiet befindet sich im Zentrum von Sankt Augustin im Ortsteil Sankt Augustin Ort und übernimmt mit den angrenzenden öffentlichen und privaten Einrichtungen, wie z.B. dem Rathaus, die Funktion des Stadtzentrums.

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Siegburg/Mülldorf, Flur 1 und weist insgesamt eine Fläche von rd. 9,3 ha auf. Es ist in zwei Teilgeltungsbereiche geteilt. Die Abgrenzung des Plangebiets beschränkt sich dabei auf die zum Vollzug und zur Sicherung der Erschließung des Vorhabens notwendigen Flächen. Der 87.924 m² große Geltungsbereich für das Bauvorhaben wird im Norden von der Südstraße, im Westen von der Rathausallee und im Osten von der Stadtbahntrasse bzw. der Bonner Straße begrenzt. Im Süden grenzt das Plangebiet an das Rathaus an, bezieht den Marktplatz (Karl-Gatzweiler-Platz) in den Geltungsbereich ein, jedoch nicht die den Platz begrenzende Bebauung. Im Osten überspringt der Geltungsbereich in einem Teilbereich die Stadtbahntrasse und bezieht Teilflächen zwischen Bonner Straße (B 56) und den Gleisen (Stadtbahnhaltestelle/ Busbahnhof/ Park & Ride-Platz) mit ein. Im Süden bildet sich ein eigener, vom oben beschriebenen Gebiet abgesonderter Teilgeltungsbereich mit einer Größe von 4.829 m² heraus. Dieser wird begrenzt durch den Busbahnhof im Norden, die Bonner Straße im Osten, überlappt die bestehenden Flächen der Stadtbahn und schließt südlich der Konrad-Adenauer-Allee an die Marktstraße an.

Im Norden im Bereich der Südstraße weist das Plangebiet eine Höhe von rd. 60 m ü. NHN auf. Die Bonner Straße im Osten liegt im Bereich der Zufahrt zum Busbahnhof auf einer Höhe von rd. 66 m ü. NHN, während die Rathausallee im Westen eine Höhe von rd. 61 m ü. NHN auf-

weist. Die vom Geltungsbereich berührte Marktstraße liegt vom Höhenniveau her rund 4 m unterhalb der Bonner Straße.

Das Parkplatzniveau des HUMA Marktes liegt überwiegend auf 59,5 m ü. NHN. Südlich des Einkaufszentrums befindet sich der Marktplatz auf einem Niveau von rd. 64 m ü. NHN, welche sich auf der +1 Ebene des Einkaufszentrums befindet. Unter der Marktplatte befinden sich Parkplätze. Das Plangebiet ist mit Ausnahme einer Teilfläche im Nordosten überwiegend bebaut oder versiegelt.

2.2 Derzeitige Nutzung

Innerhalb des Plangebiets befindet sich der in den 1970er Jahren angesiedelte, im Wesentlichen in dreigeschossiger Bauweise errichtete HUMA Einkaufspark Sankt Augustin. Der HUMA Einkaufspark umfasst unterschiedliche Einzelhandelsnutzungen, wie z.B. ein SB-Warenhaus, Bekleidungsgeschäfte, ein Sportfachgeschäft, einen Elektronikfachmarkt sowie weitere kleinere Ladeneinheiten und gastronomische Einrichtungen. Die Verkaufsfläche beträgt zzt. rund 30.000 m². Das Einkaufszentrum öffnet sich in Richtung der östlichen Parkplatzfläche bzw. zur Stadtbahn, während das Einkaufszentrum in Richtung Norden und Westen als geschlossener Baukörper ausgebildet ist. In einem Teilabschnitt der Westfassade befindet sich die Warenannahme, während im Norden untergeordnete Zugänge für die Angestellten und zum Getränkemarkt untergebracht sind.

Nördlich und östlich des Gebäudes befindet sich ein großflächiges Parkplatzareal mit rd. 1.200 Stellplätzen, welches über eine Zufahrt von der Südstraße im Norden angebunden ist. Im Süden schließt sich ein über den Marktplatz erschlossener Bereich mit Rathaus, Verwaltung, Arztpraxen, Hotel sowie weiteren öffentlichen Einrichtungen an. Über den Marktplatz ist in östlicher Richtung die Stadtbahnhaltestelle der Linie 66/67 zu erreichen. Unter dem Marktplatz befinden sich öffentliche Stellplätze.

Im Süden des Plangebiets, südlich des Busbahnhofs, befinden sich zwischen der Stadtbahn und der B 56 mit Bäumen bestandene Grünflächen. Südlich der Konrad-Adenauer-Stiftung liegt der Wendehammer der ausgebauten Marktstraße.

2.3 Vegetation, Umweltsituation

Vegetation

Das Plangebiet ist überwiegend versiegelt. Einzelne Bäume befinden sich zur Gliederung im Bereich der großflächigen, überwiegend versiegelten Parkplatzfläche und auf dem Marktplatz bzw. ganz im Süden zwischen der B 56 und der Stadtbahntrasse. Der Parkplatz ist entlang der umgebenden Straßen durch Grünstreifen mit Strauch- und Baumbewuchs eingegrünt. Westlich der Stadtbahn verläuft eine Wegeverbindung von der Südstraße zur Stadtbahnhaltestelle. Dieser Weg wird von Bäumen eingerahmt. Nördlich der Zufahrt zum Busbahnhof und dem ehemaligen Tacke-Gelände befindet sich eine Grünfläche mit vereinzelt Baumbestand. Eine größere unversiegelte Brachfläche liegt zwischen den Stellplätzen und den Stadtbahngleisen. Zu den Stellplätzen hin ist die Fläche mit Sträuchern abgegrenzt.

Grundwasserverhältnisse

Das Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone IIIB des Wasserschutzgebietes für das Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Meindorf im unteren Sieggebiet. Auswertungen der Grundwassermessstelle östlich der Stadtbahnhaltestelle ergaben zum Zeitpunkt der Erkundungen einen Grundwasserstand von rund 8,3 m unterhalb der Geländeoberkante (entspricht 50,72 m über NN). Das Grundwasser fließt dabei in Richtung Westen. Langjährige Messungen ergaben Schwankungen um bis zu 1,5 m, der Höchststand der letzten 15 Jahre lag bei rund 52 m über NN. Auf den bisher unversiegelten Flächen des Plangebiets ist die Versickerung von Niederschlagswasser technisch möglich.

Vorbelastung Lärm

Das Plangebiet und seine nähere Umgebung sind derzeit durch Verkehrslärm sowie durch Geräusche aus dem vorhandenen Einkaufszentrum geprägt. Maßgeblich für die Erzeugung von Verkehrslärm sind dabei die Bonner Straße, Südstraße und Rathausallee.

Für die Umgebung des Plangebiets, in der sich im Osten im wesentlichen Wohngebiete, im Norden Misch- und Wohngebiete sowie im Westen Kerngebiete befinden, ergeben sich je nach Standort unterschiedliche Verkehrslärmbelastungen. In den Wohngebieten östlich der Bonner Straße sind die Verkehrsgeräusche und die Geräusche der Stadtbahnlinie derzeit besonders dominant und variieren je nach Standort zwischen rund 60 dB(A) und rund 71 dB(A) tags. In den Mischgebieten entlang der Südstraße reichen die Geräusche bis zu rund 67 dB(A); im Bereich der Kerngebiete westlich der Rathausallee bis zu 66 dB(A).

Die Vorbelastung aus Gewerbelärm ergibt sich im wesentlichen durch den heutigen Betrieb des Huma-Marktes. Hier ist der vorhandene Großflächenparkplatz als maßgebliche Hauptlärmquelle zu benennen. In der Umgebung des heutigen Marktes werden aufgrund der Geräuschimmissionen an mehreren Stellen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 55 dB(A) tags für Allgemeine Wohngebiete und im Norden, beiderseits der Südstraße, die Mischgebietswerte von 60 dB(A) tags, überschritten. Die Immissionsbelastung im Bereich der Mischgebiete reicht im Nahbereich des bestehenden Marktes bis zu rund 67 dB(A) und liegt dort somit rund 7 dB(A) über dem Tagesrichtwert der TA Lärm. Im Bereich der Wohngebiete im Osten der Bonner Straße reichen die ermittelten Beurteilungspegel bis zu rund 60 dB(A) und liegen somit rund 5 dB(A) über dem entsprechenden Richtwert. Die Gebiete entlang der Rathausallee werden durch Betriebsgeräusche des Einkaufsmarktes mit bis zu maximal 59 dB(A) tags beaufschlagt. Somit werden dort die für Kerngebiete geltenden Immissionsrichtwerte eingehalten.

Weitere Details zur Immissionsvorbelastung aus Lärm können den Umweltbericht entnommen werden.

Vorbelastung Luft

Für den Bereich des Plangebietes liegen keine Angaben zur lufthygienischen Bestandssituation vor. Ein Luftreinhalteplan gemäß EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualitätsüberwachung für die Stadt Sankt Augustin besteht nicht. Als wichtige Quelle für Industrieemissionen ist die ESA Energiedienstleistungsgesellschaft Sankt Augustin mbH bekannt, die in ca. 300 m Entfernung vom Plangebiet liegt. Die östlich des Plangebiets verlaufende Bonner Straße (B 56) weist mit rund 13.000 Kfz-Bewegungen pro Tag ein relativ hohes Verkehrsaufkommen auf. Die Südstraße und die Rathausallee erreichen ähnlich hohe DTV-Werte von > 10.000 Kfz/24 Stunden.

Ausgehend von der industriellen Emissionsquelle und den DTV-Werten der umgebenden Straßen ist im Plangebiet aktuell von lufthygienischen Vorbelastungen auszugehen. Maßgebliche Grenzwertüberschreitungen der 39. BImSchV sind aber aufgrund der relativ guten Austauschbedingungen wenig wahrscheinlich.

Hochspannungsleitung

Quer durch das Plangebiet verlief eine Hochspannungsleitung (110 kV). Diese querte den derzeitigen ebenerdigen Großflächenparkplatz und stellte für das Stadtbild eine Vorbelastung dar. Die Hochspannungsleitung ist in Vorbereitung des Bauvorhabens mittlerweile demontiert und weitgehend unterirdisch verlegt worden.

2.4 Verkehrliche Erschließung

Sankt Augustin ist verkehrlich gut an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Im Norden der Stadt verläuft in Ost-West-Richtung die A 560 mit den Anschlussstellen Sankt Augustin, Siegburg und Niederpleis. Im Westen verläuft die A 59, welche in Nord-Süd-Richtung von Köln nach Bonn führt. Entlang der östlichen Stadtgrenze verläuft in Nord-Süd-Richtung die A 3 von Köln nach Frankfurt am Main. Die A 560 verbindet die A 59 mit der A 3. In Nord-Süd-Richtung verläuft die B 56 durch Sankt Augustin hindurch und bindet die Stadt an die benachbarten Städte Siegburg und Bonn an.

Sankt Augustin ist im Ortsteil Menden an die Regionalbahn bzw. den Regionalexpress (RB 27 / RE 8) angebunden. Diese stellen eine Verbindung vom Bahnhof Menden in Richtung Köln bzw. Koblenz her. Das Zentrum von Sankt Augustin ist über die Haltestelle 'Sankt Augustin Markt' der Stadtbahnlinie 66 bzw. 67 an Siegburg und Bonn sowie Bad Godesberg bzw. Bad Honnef angebunden. In Siegburg ist damit die Anbindung an einen ICE-Bahnhof (Verbindung Köln - Frankfurt a.M.), die Regionalverbindungen RE 9 (Aachen - Siegen) sowie die S 12 (Düren - Au/Sieg) gegeben.

Die derzeitige Erschließung des Plangebiets durch den ÖPNV erfolgt über den Haltepunkt 'Markt' der Stadtbahn bzw. den Busbahnhof im östlichen Teil des Plangebietes. Hier befindet sich auch ein P+R-Platz. Die Erschließung des Plangebiets durch den motorisierten Individualverkehr erfolgt heute fast ausschließlich von Norden über die Südstraße sowie untergeordnet von Westen über die Rathausallee.

Die Erschließung des Plangebiets für Fußgänger und Radfahrer erfolgt über das umliegende Wegenetz entlang der Rathausallee, Südstraße sowie Bonner Straße. Ein kombinierter Fuß- und Radweg, der westlich parallel zur Stadtbahntrasse geführt wird, übernimmt dabei derzeit eine wichtige Nord-Süd-Verknüpfung zwischen Südstraße und Marktplatz. Ost West-Wegebeziehungen bestehen entlang der Südstraße, wo ein straßenbegleitender Geh-Radweg vorhanden ist. Zudem werden die Fuß- und Radwegebeziehungen der Bereiche westlich der Rathausallee (Kerngebietsnutzungen, Schule) sowie östlich der Bonner Straße (Wohngebiete) via Marktplatz miteinander verknüpft. Die Querung der Rathausallee sowie der Stadtbahntrasse erfolgt dabei über Brückenbauwerke.

2.5 Technische Infrastruktur

Das Plangebiet ist an das örtliche Stromnetz sowie die Trinkwasserversorgung angeschlossen. Die Abwasserentsorgung erfolgt über das bestehende Kanalsystem.

Derzeit wird das Plangebiet von einer Hochspannungsleitung (110 kV-Leitung) überspannt, welche diagonal von der Sandstraße im Osten des Plangebietes in Richtung Nordwesten zur Rathausallee verläuft. Nordöstlich des HUMA Einkaufsparks befindet sich innerhalb des Plangebietes der Mast Nr. 11 der Hochspannungsleitung. Die Hochspannungsleitung ist in Vorbereitung des Bauvorhabens mittlerweile demontiert und weitgehend unterirdisch verlegt worden.

2.6 Eigentumsverhältnisse

Eigentümer der privaten Grundstücksflächen im Plangebiet ist die Jost Hurler Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG. Die öffentlichen Verkehrsflächen (Marktplatz etc.) befinden sich im Eigentum der Stadt Sankt Augustin. Darüber hinaus gehört der im östlichen Teil des Plangebietes verlaufende Weg entlang der Stadtbahn der Stadt. Die Flächen im Bereich der Ost-West-Spange befinden sich (noch) im Eigentum des Stadtbahnbetreibers. Sämtliche Beteiligte haben einer Inanspruchnahme der Flächen zugestimmt.

2.7 Umgebung

Im Osten ist das Plangebiet jenseits der Stadtbahngleise und der Bonner Straße von Wohngebieten umgeben. Im Norden des Plangebiets befinden sich jenseits der Südstraße die 'Südkaden', die verschiedene Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen sowie in den oberen Geschossen Wohnnutzung aufweisen und verkehrlich über eine parallel zur Südstraße verlaufende Erschließungsstraße angebunden und nicht direkt mit dem Plangebiet verknüpft sind. Nördlich daran angrenzend sind Wohngebiete vorzufinden. Nordöstlich an das Plangebiet schließen sich weitere Wohngebäude mit vereinzelt gewerblicher Nutzung südlich der Südstraße sowie das zzt. brach liegende Tacke-Gelände (ehemaliges Möbelhaus) zwischen Stadtbahntrasse und Bonner Straße an.

Im Nordwesten jenseits der Rathausallee befindet sich der städtebauliche Entwicklungsbereich 'Sankt Augustin Zentrum – West'. Hier sind in Plangebietsnähe die Gebäude der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg sowie der Kreishandwerkerschaft bereits errichtet. Westlich der Rathausallee, vis-a-vis des Plangebiets, sind in dem derzeit geltenden Bebauungsplan Nr. 113 Kerngebietenutzungen festgesetzt. Derzeit befindet sich hier eine Brachfläche, die teilweise als Parkplatz zwischen genutzt wird. Im Südwesten schließen sich jenseits der Rathausallee weitere öffentliche Einrichtungen, wie z.B. das Postgebäude und das Rhein-Sieg-Gymnasium mit Sporthalle an. Südlich des Rathauses an der Rathausallee haben die Konrad-Adenauer-Stiftung und eine Zweigstelle der ARGE ihren Sitz. Am Marktplatz befinden sich das Ärztehaus mit weiteren Dienstleistungen und ein Hotel. Gegenüber dem Rathaus und der Konrad-Adenauer-Stiftung liegt eine unbebaute Fläche, die sich entlang der Rathausallee erstreckt und derzeit als Parkplatz genutzt wird.

Aufgrund der starken Trennwirkung der vorhandenen Straßen bzw. der Stadtbahntrasse sind die vorgenannten Nutzungen teilweise nur in Ansätzen mit dem Plangebiet verknüpft. Eine bau-

liche und räumliche Vernetzung des Plangebiets mit dem näheren Umfeld ist derzeit nur im Süden gegeben, wo einer der Eingangsbereiche des Einkaufsparks im Verbund mit dem unmittelbar benachbarten Rathaus den Marktplatz (Karl-Gatzweiler-Platz) baulich einfasst.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Landesentwicklungsprogramm NRW

Gemäß § 24a LEPro NW, mit Ablauf des 31.12.2011 außer Kraft getreten, dürfen Kerngebiete sowie Sondergebiete für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe (§ 11 Abs. 3 BauNVO) nur in zentralen Versorgungsbereichen ausgewiesen werden. Das Plangebiet befindet sich in dem im Flächennutzungsplan als Hauptzentrum ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereich für die Stadt Sankt Augustin.

Darüber hinaus war gemäß § 24a LEPro NW zu berücksichtigen, dass der zu erwartende Umsatz des geplanten Vorhabens im Hauptzentrum nicht die Kaufkraft der Einwohner im Gemeindegebiet weder in allen noch in einzelnen Sortimentsgruppen übersteigen soll. In diesem Fall könne davon ausgegangen werden, dass keine Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche oder der wohnungsnahen Versorgung vorliegt.

Die aktuelle Rechtsprechung zum § 24a LEPro stellt die Regelungen des Landesgesetzgebers in Frage. Durch Urteil des Verfassungsgerichtshofs NRW vom 26.08.2009 (VerfGH 18/08) wurde der § 24a Abs. 1 Satz 4 LEPro für nichtig erklärt und durch eine Gesetzesänderung gestrichen. Darüber hinaus hat der 10. Senat des OVG NRW in seinem Urteil vom 30.09.2009 (10 A 1676/08) festgestellt, dass § 24a LEPro kein Ziel der Raumordnung sein kann und damit für die Bauleitplanung keine verbindliche Vorgabe der Landesplanung ist. Dem hat sich der 7. Senat des OVG NRW zwischenzeitlich angeschlossen (Urteil vom 25.01.2010 – 7 A 97/09). Die Bezirksregierung Köln geht nunmehr davon aus, dass bei inzwischen erfolgter Bestätigung des Urteils vom 30.09.2009 durch das BVerwG (Beschluss vom 14.04.2010 – 4 B 78/09) die Regelung des § 24a LEPro nur noch als Grundsatz der Raumordnung zu beurteilen und als solcher in der Abwägung zu berücksichtigen sei.¹

Die Kommunen sind jedoch weiterhin an die von ihnen aufgestellten Einzelhandels- und Zentrenkonzepte beim Umgang mit großflächigen Einzelhandelskonzepten gebunden, die sie jedoch jederzeit ändern können (OVG NRW, Urteil vom 30.09.2009 – 10 A 1676/08).

3.2 Landesentwicklungsplan NRW

Der Landesentwicklungsplan 1995 stellt Sankt Augustin als Ballungsrandzone der Oberzentren Köln und Bonn dar. Sankt Augustin selbst ist im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung als Mittelzentrum eingestuft und dient damit der Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit Gütern des Grundbedarfs sowie des gehobenen Bedarfs.

¹ Bezirksregierung Köln, Kommission für Regionalplanung und Strukturfragen, 12. Sitzung der Kommission am 20.11.2009, S. 4 (Quelle: www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/gremien/regionalrat/sitzungen_kommissionen/kommission_regioplanung_struktur/sitzung_12/top10a2.pdf)

3.3 Regionalplan

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Allgemeinen Siedlungsbereichs des Ortsteils Sankt Augustin Ort. Die Erläuterungskarte stellt für das Plangebiet ein Wasserschutzgebiet dar.

Die Stadtbahnverbindung Siegburg – Bonn ist im Regionalplan als Verbindung für den regionalen und überregionalen Verkehr ausgewiesen.

3.4 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP), aufgestellt 2009, stellt für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes Kerngebiet (MK) dar. Die angrenzenden Flächen sind als gemischte Bauflächen bzw. der Bereich zwischen Stadtbahntrasse und Bonner Straße (Tacke-Gelände) als Kerngebiet ausgewiesen.

Der FNP legt entsprechend § 24a LEPro die zentralen Versorgungsbereiche für Sankt Augustin fest. Das Hauptzentrum umfasst den Bereich zwischen Südstraße und Arnold-Janssen-Straße inkl. der gemischten Bauflächen nördlich der Südstraße, das Kerngebiet östlich der Bahntrasse (Tacke-Gelände) sowie die westlich an die Rathausallee angrenzenden Flächen (gemischte Bauflächen). Darüber hinaus werden in Hangelar ein Nebenzentrum und in Menden und Niederpleis ein Nahversorgungszentrum im Flächennutzungsplan dargestellt.

Das Stadtzentrum von Sankt Augustin ist kein gewachsener Versorgungsbereich. Hauptbestandteil des Zentrums ist das Einkaufszentrum HUMA. Weitere Einzelhandelsnutzungen ergänzen das Zentrum, z.B. nördlich der Südstraße (Südarkaden). Laut der Begründung zum FNP soll das Einkaufszentrum auch weiterhin die Hauptversorgung der Stadt Sankt Augustin übernehmen. Ergänzungen des Angebotes erfolgen durch kleinteilige Einrichtungen auf den benachbarten Flächen des Einkaufszentrums.

Der südlich an das Einkaufszentrum anschließende Bereich des Zentrums soll weiterhin für öffentliche Einrichtungen und Dienstleistungen zur Verfügung stehen.

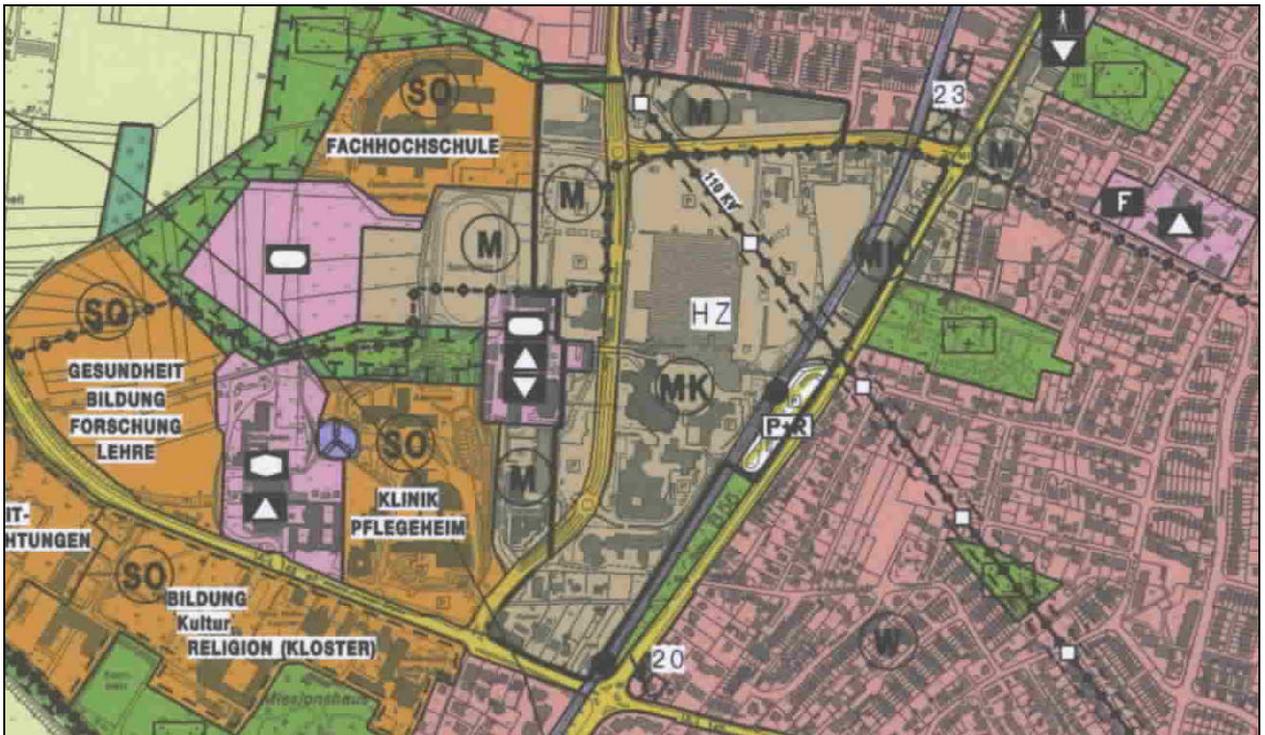


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin

Die jetzt zum Teil nicht mehr bestehende Hochspannungsleitung ist als 110 kV-Leitung mit ihrem erforderlichen Schutzstreifen als nachrichtliche Übernahme im Flächennutzungsplan eingetragen.

3.5 Planungsrechtliche Ausgangslage

3.5.1 Plangebiet

Bebauungsplan Nr. 107/1

Für den überwiegenden Teil des Geltungsbereichs gilt der bestehende Bebauungsplan 107/1 'Zentrum' aus dem Jahr 1984. Er setzt ein Kerngebiet i.S.v. § 7 Baunutzungsverordnung fest. Beschränkungen hinsichtlich der Verkaufsfläche oder Sortimente setzt der Bebauungsplan nicht fest. Der Bebauungsplan lässt im Bereich des Einkaufszentrums eine dreigeschossige Bebauung mit Grundflächenzahlen von 1,0 sowie Geschossflächenzahlen von 2,0 zu. Die Festsetzungen des geltenden Bebauungsplanes stehen dem geplanten Vorhaben entgegen. Zur Umsetzung der Planung (Erweiterung des HUMA Einkaufsparks) sind die nördlich des Geltungsbereichs befindlichen Flächen bis zur Südstraße in das Planverfahren einzubeziehen. Daher wird die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes erforderlich.

3.5.2 Umgebung

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme 'Zentrum West'

Ziel der Entwicklungsmaßnahme ist die Weiterentwicklung des westlichen Zentrums, die Ausweisung zusätzlicher Wohnbau-, Gewerbe- und Gemeinbedarfsflächen sowie insbesondere die Integration der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg ins Zentrum von Sankt Augustin. Der Entwicklungsbereich teilt sich auf drei Bebauungspläne auf:

Wohnpark 114

Der Bebauungsplan Nr. 114 'Meindorfer Weg' weist überwiegend Wohnbauflächen aus und ist größtenteils umgesetzt. Neben 330 Wohneinheiten in Reihen-, Doppel- und Mehrfamilienhäusern sind auch Einzelprojekte, wie z.B. studentisches Wohnen realisiert worden.

Wirtschaftspark 113

Westlich der Rathausallee und südlich der Hochschule ist die Ansiedlung von regionalen und überregionalen Forschungs- und Dienstleistungsunternehmen vorgesehen. Der Bebauungsplan Nr. 113 'Haus Heidefeld' umfasst den Standort der Hochschule sowie die Flächen bis zur Rathausallee im Osten und das südlich angrenzende Areal. Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 113 ist abgeschlossen. Entlang der Rathausallee setzt der Bebauungsplan Kerngebiet (MK 1+2) mit einer Geschossigkeit von III-V Vollgeschossen, einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 fest.

Wirtschaftspark 112

Der Bereich westlich der Heinrich-Hanselmann-Schule und nördlich der Arnold-Janssen-Straße soll ebenfalls als Wirtschaftspark bzw. Dienstleistungspark entwickelt werden und der Ansiedlung von Unternehmen aus verschiedenen Branchen dienen. Für dieses Areal ist die Aufstellung eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans geplant, um den Anforderungen von Investoren durch flexible Gestaltungs- und Festsetzungsmöglichkeiten entsprechen zu können.

Weiteres Planungsrecht

Im Norden, außerhalb des Plangebiets befindet sich überdies der Bebauungsplan Nr. 507/B. Dieser setzt in seiner 3. Änderung für die Flächen nördlich der Südstraße Mischgebiete fest (Südarkaden). Im östlichen Abschnitt der Südstraße befindet sich zudem ein Allgemeines Wohngebiet, das durch den Bebauungsplan Nr. 507/B (einschließlich der ersten vereinfachten Änderung) planungsrechtlich gesichert ist.

Für die unmittelbar östlich an der Bonner Straße gelegenen Bereiche existiert ausschließlich für den nördlichen Abschnitt im Bereich der Südstraße ein Bebauungsplan. Dieser Bebauungsplan (Nr. 505/2A) setzt in der ersten Reihe entlang der Bonner Straße Mischgebiet fest. Für die Bebauung in der zweiten Reihe ist ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Die südlich außerhalb des Plangebiets vorhandenen Nutzungen (Rathaus, Verwaltung) sind durch den Bebauungsplan Nr. 107/1 'Zentrum' aus dem Jahr 1984 gesichert. Dieser setzt südlich des Plangebiet Kerngebiete in vier- bis sechsgeschossiger Bauweise fest.

4. Informelle Planungen / Fachplanungen

4.1 Stadtentwicklungskonzept 2025

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) ist im Zeitraum von Februar 2004 bis Juni 2006 erarbeitet und mit Stand August 2006 beschlossen worden. Im Rahmen des STEK ist das folgende Leitbild mit einer strategischen Ausrichtung für Sankt Augustin entwickelt worden:

'Sankt Augustin – Wissensstadt PLUS'.

Für das Zentrum werden fehlende Identifikationspunkte, fehlende urbane Räume sowie eine monostrukturelle Ausrichtung als Schwächen ermittelt. Daher ist die Stärkung des Zentrums ein bedeutendes Ziel für die Stadtentwicklung von Sankt Augustin.

Folgende Ziele des Stadtentwicklungskonzeptes sind bei der Entwicklung des Zentrums zu beachten:

- Stärkung des Stadtzentrums auch im Hinblick auf eine gemeinsame Stadtidentität
- Nutzungsmischung durch Ansiedlung weiterer Funktionen wie z.B. Sport-/ Wellness-Angebote, Unterhaltungs- und Gastronomieangebote im Zentrum
- Ansiedlung eines multifunktionalen Bauwerks am Marktplatz ('Forum')
- Belebung durch die Organisation von Festen und Veranstaltungen
- Stärkung des öffentlichen Raums und Förderung urbanen Lebens
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums für alle Verkehrsmittel
- Umbau der Stadtbahnhaltestelle / Busbahnhof
- Ausbau des Wegenetzes unter Berücksichtigung des Marktplatzes und der Haltestelle

4.2 Verkehrsentwicklungsplan 2008

Im Jahr 2008 ist der Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben worden. Es wurde eine Analyse der derzeitigen Verkehrssituation sowie die Betrachtung von Verkehrsszenarien (2015/ 2025) vorgenommen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ist auch ein Verkehrsmodell zur Prognoseabschätzung erstellt worden. Hiermit können Kapazitätsprobleme des Verkehrsnetzes aufgezeigt werden. Des Weiteren war u.a. Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplans die Zentrumsanbindung zu verbessern und Lösungen für kritische Bereiche aufzuzeigen. Der Verkehrsentwicklungsplan hat verschiedene Varianten der Zentrumsanbindung untersucht. Hierzu wird für weitere Informationen auf den Verkehrsentwicklungsplan verwiesen.

Im Rahmen der zukünftigen Planung im Zentrum von Sankt Augustin ist zur Beurteilung der Entwicklung der Verkehrsströme das Verkehrsgutachten "Verkehrliche Zentrumserschließung in Sankt Augustin" mit Stand März 2011 von der Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner, Essen erstellt worden. Das Gutachten basiert auf den Grundlagedaten des VEP und hat das entwickelte Verkehrsmodell weiter fortgeschrieben (vgl. Kap. 5.2.3)

4.3 Masterplan 'Urbane Mitte' Sankt Augustin

Im Zuge der Revitalisierung des HUMA Einkaufsparks soll auch das Zentrum von Sankt Augustin weiterentwickelt werden.

Um die Weichen für eine nachhaltige Entwicklung eines urbanen Zentrums mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität zu stellen, wurde - einhergehend mit den Planungen für den HUMA-Einkaufspark - für den rund 31 ha umfassenden Bereich zwischen der Südstraße im Norden, der Bonner Straße im Osten, der Arnold-Janssen-Straße im Süden sowie der Hochschule-Rhein-Sieg und dem Rhein-Sieg-Gymnasium im Westen der Masterplan Urbane Mitte aufgestellt und am 13.07.2011 durch den Rat der Stadt Sankt Augustin beschlossen. Hierbei wurde zwischen der Masterplanung und dem Bebauungsplan „Zentrum“ eine enge Verzahnung aufgrund der städtebaulichen und funktionalen Verflechtungen angestrebt.

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Urbane Mitte wurden die Chancen und Möglichkeiten zur weiteren Entwicklung des Stadtzentrums unter besonderer Berücksichtigung der brach liegenden Flächen ausgelotet, um die Attraktivität und Urbanität des Stadtzentrums aufzuwerten und damit einhergehend die Identität zu stärken. Besondere Bedeutung kommt hierbei der Verzahnung der einzelnen Teilräume zu einem qualitätvollen Gesamtkonzept für das Zentrum zu. Der Masterplan stellt die Zielvorgabe für eine Vielzahl an notwendigen Einzelmaßnahmen und -projekten für die nächsten 10-15 Jahre dar.

Wesentliche Inhalte des Masterplans Urbane Mitte sind die räumlichen Handlungsempfehlungen für die ungenutzten Bereiche im Zentrum zur Art der baulichen Nutzung, zu den zulässigen und unzulässigen Nutzungen gemäß BauNVO sowie der Zahl der Vollgeschosse. Ferner enthält er Aussagen zu Raumkanten, Freiflächen, Straßenraumgestaltung, Wegeverbindungen, Sichtbezüge u.a. Überdies werden thematische Handlungsempfehlungen wie Energiekonzept, Handlungskonzept Kultur, Bildung, Freizeit, Sanierungskonzept Bestand und Parkierungskonzept angesprochen. Ein wesentliches Ziel des Masterplans ist, großflächigen Einzelhandel in den sogenannten Lupenräumen, die sich im unmittelbaren Umfeld des Bebauungsplans befinden, auszuschließen und stattdessen großflächigen Handel vorrangig auf das Bebauungsplan-gebiet Nr.107 „Zentrum“ zu bündeln. Lediglich in einzelnen der Lupenräume ist im Einzelfall städtebaulich verträglicher und kleinflächiger Handel auch oberhalb der Erdgeschossenebene denkbar (so in den Kerngebietsflächen, Tacke-Areal, Parkplatz gegenüber Rathaus). Die Stadt Sankt Augustin sieht sich grundsätzlich an die beschlossenen Ziele des Masterplans 'Urbane Mitte' gebunden und hat diese gemäß § 1 Abs.6 Ziffer 11 BauGB in den umliegenden Flächen im Rahmen der dortigen Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen. Für die vorgenannten Flächen bestehen mit Ausnahme der Klosterhöfe, in denen künftig gar kein Einzelhandel angesiedelt werden soll, folglich bereits Aufstellungs- bzw. Änderungsbeschlüsse für Bebauungspläne. Im Aufstellungsbeschluss zur 3. Änderung des Bebauungsplan Nr.113 'Haus Heidefeld' vom 05.10.2011 mit den größten Einzelhandels-Reserven ist die Steuerung / Ausschluss des großflächigen Einzelhandels bereits verankert. Die Kerngebietsflächen westlich der Rathausallee einschließlich des Parkplatzes westlich des Rathauses befinden sich zudem im Eigentum der Stadt Sankt Augustin. Auf diesen Liegenschaften hat es die Stadt somit selbst in der Hand, die dortige Entwicklung gemäß der beschlossenen Ziele des Masterplans 'Urbane Mitte' – nämlich der Vermeidung einer Ansiedlung großflächigen Einzelhandels – umzusetzen. Für den Bereich des Tacke-Areals besteht ein Beschluss zur Fortführung des Bebauungsplans Nr. 107/5 'Zentrum-Ost'. Dem Beschluss liegt ein überarbeiteter Entwurf des Bebauungsplans zu Grunde, der auf einen Ausschluss großflächigen Einzelhandels abzielt. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung kann insofern sicher davon ausgegangen werden, dass die genannten Flächen

im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets nicht als großflächige Einzelhandelsstandorte ausgebaut werden und sie so in der Summe mit dem geplanten Einkaufszentrum negative städtebauliche Auswirkungen auf umliegende zentrale Versorgungsbereiche entwickeln.

4.4 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Für die Stadt Sankt Augustin ist die im Jahre 1998 aufgestellte Einzelhandelsanalyse von der BBE Retail Experts Unternehmensberatung GmbH & Co. KG fortgeschrieben worden. Das 'Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept' mit Stand Mai 2008 von BBE untersucht die Entwicklung des Einzelhandels sowie die Versorgungssituation in Sankt Augustin und ihren Ortsteilen.

Das Konzept umfasst eine Markt- und Standortanalyse sowie ein Handlungskonzept zur Steuerung der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung in Sankt Augustin. Die Erhebung aller Einzelhandelsbetriebe mit Stand 2007, die Verkaufsflächen der Betriebe nach Warengruppen sowie die Ermittlung der Umsatzleistung für Sankt Augustin ermöglichen einen Einblick in die Entwicklung des Einzelhandels. Das Zentrum von Sankt Augustin wird als zentraler Versorgungsbe- reich ausgewiesen.

Für das Zentrum kommt die Untersuchung zu den folgenden Ergebnissen:

Sankt Augustin weist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt eine überdurchschnittlich hohe Kaufkraft auf. Die Kaufkraftkennziffer je Einwohner liegt für das Jahr 2006 bei 109,4%, damit sind die einzelhandelsrelevanten Verbrauchsausgaben um 9,4%-Prozentpunkte höher als der Bundesdurchschnitt.

Das Stadtzentrum in Sankt Augustin Ort stellt sich als Einzelhandelsschwerpunkt dar, wo rd. 46% des Einzelhandelsumsatzes abgewickelt werden. Hierzu tragen insbesondere der Real-Markt und Saturn bei.

Nach dem Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept ist der Huma-Einkaufspark sowie der angrenzende Marktplatz zwischen Center und Rathaus, der Einkaufsschwerpunkt des Zentrums. Für diesen Teil des Hauptzentrums sprechen die Gutacher folgende Entwicklungsempfehlungen aus:

- Das Einkaufszentrum Huma-Einkaufspark bedarf einer Umstrukturierung. Um sich auch zukünftig marktgerecht aufstellen zu können, ist es erforderlich, den Gesamtkomplex baulich sowie angebotsseitig an ein zeitgemäßes Center-Konzept anzupassen.
- Im Zuge einer Neugestaltung des Centers sind auch die Erreichbarkeitsbeziehungen für Fußgänger, der fußläufige Stadtbahnanschluss sowie die Organisation und räumliche Zuordnung der Parkieranlagen inklusive der Zufahrten auf das Huma-Areal zu optimieren.
- Ein wichtiger Bestandteil des Hauptzentrums von Sankt Augustin soll neben dem Huma-Einkaufspark der Marktplatz sein, der sich zwischen Center im Norden und Rathaus im Süden befindet und derzeit aufgrund fehlender Anziehungspunkte wenig frequentiert wird. Hier muss geprüft werden, inwieweit eine Revitalisierung des Centers auch dazu beitragen kann, den angrenzenden Marktplatz im Rahmen eines Gesamtkonzeptes in den Haupteinkaufsbereich zu integrieren und entsprechend mit Leben zu füllen.

- Möglichkeiten zur weiteren Arrondierung des Einzelhandelsbesatzes ergeben sich aktuell bereits durch freistehende Verkaufsflächen innerhalb des Huma-Einkaufsparks.
- Die vorhandenen Magnetbetriebe (insbesondere Real, Saturn) sollten auch als Anker-nutzer in einem revitalisierten Einkaufszentrum verbleiben. Darüber hinaus sind Ange-botsergänzungen im Bereich Bekleidung wünschenswert, insbesondere mittel- bis hochpreisige, markenorientierte Anbieter fehlen derzeit.

Für weitere Informationen wird auf das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept verwiesen (siehe auch http://www.sankt-augustin.de/uploads/konzept_eh.pdf).

Zur Prüfung der Verträglichkeit der geplanten zusätzlichen Einzelhandelsnutzungen am Stand-ort HUMA und in Bezug auf den Einzugsbereich dieses zentralen Versorgungsbereichs ist ein Gutachten erstellt worden. Hierzu siehe auch 6.1.

4.5 Sonstige Satzungen / Verordnungen

Wasserschutzgebietsverordnung Meindorf im unteren Sieggebiet

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Wasserschutzgebietes Meindorf für das Einzugsge-biet der Wassergewinnungsanlage Meindorf im unteren Sieggebiet des Wahnbachtalsperren-verbandes. Es gilt die Wasserschutzgebietsverordnung vom 07.06.1985. Das Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone IIIB.

5. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans

5.1 Planungsziele

Die wesentlichen städtebaulichen Planungsziele für den Geltungsbereich lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Schaffung eines urbanen, aus den übergeordneten Planungszielen abgeleiteten Stadtquartiers mit unverwechselbarem, innerstädtischen Charakter,
- stadträumliche Aufwertung und Belebung des Stadtzentrums,
- Belebung der Innenstadt durch Verbesserung des multifunktionalen Nutzungsangebots für Handel, Dienstleistungen, Gastronomie und Kultur. In diesem Zuge: verträgliche Erweiterungen des Verkaufsflächenangebotes sowie Integration komplementärer Zentrumsnutzungen,
- Bündelung der großflächigen Einzelhandelsnutzungen in der Innenstadt auf das geplante Vorhaben und somit Umsetzung der Ziele des Masterplans „Urbane Mitte“ (vgl. auch Kapitel 4.3)
- Stärkung der Funktion Sankt Augustins als Mittelzentrum durch Bindung von (bislang abfließender) Kaufkraft,
- verbesserte Vernetzung des Plangebiets mit den umliegenden Wohnquartieren, der Hochschule, den Südarkaden und dem Entwicklungsbereich Zentrum-West,
- Belebung des neuen Quartiers durch Vernetzung der Funktionen Arbeiten, Freizeit, Unterhaltung, Kultur, und Gastronomie – Nutzung von Synergieeffekten,
- Erneuerung des Marktplatzes zu einem multifunktionalen, modernen Platz als zentraler Bestandteil des städtebaulichen Ensembles mit der Möglichkeit Wochenmärkte, Aktionen und kulturelle Ereignisse durchzuführen,
- ressourcenschonender Umgang mit den Faktoren des Naturhaushalts zum Erhalt seiner Leistungsfähigkeit,
- Vermeidung bzw. Verringerung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft,
- Ausgleich bei nicht zu vermeidenden Eingriffen
- Integration sowohl der Stadtbahnhaltestelle als auch des Marktplatzes im städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzept, verbunden mit einer städtebaulichen und architektonischen Aufwertung,
- Verbannung der bislang ebenerdigen, großflächigen Parkplätze aus dem Stadtbild; Nutzung der sich daraus ergebenden Potenziale zur Entwicklung von Grünflächen
- Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit durch die Entflechtung der Verkehre: Schaffung einer zusätzlichen Erschließung in das neue Zentrum von der B 56 aus sowie durch die Schaffung einer neuen, die Stadtbahntrasse unterquerenden Verkehrsverbindung zwischen der Rathausallee und der Bonner Straße.

5.2 Planungskonzeption

5.2.1 Städtebau

Das städtebauliche Konzept sieht eine Bebauung vor, die an die vorhandenen Baustrukturen anknüpft und diese ergänzt. Der geplante Baukörper besteht aus einer Folge von erlebbaren

'Stadtbausteinen' mit einzelnen Straßen- und Platzräumen, die auf unterschiedlichem Niveau an das bestehende Wegenetz der Umgebung anschließen und Alt und Neu miteinander verzahnen. Kernelemente des städtebaulichen Konzeptes sind dabei die Schaffung eines für das Zentrum angemessenen Nutzungs- und Branchenmixes mit einer Öffnung des Gebäudes hin zum Marktplatz sowie die Integration des ruhenden Verkehrs in die geplanten Baukörper und damit verbunden die Schaffung hochwertiger Freiräume mit Aufenthaltsqualität.

Die Gebäudekanten begrenzen im Süden den Marktplatz und geben ihm in Verbindung mit den bestehenden Gebäuden eine klare räumliche Einfassung. Der Marktplatz wird dadurch belebt, dass sich das Einkaufszentrum mit einem Haupteingang zum Platz hin öffnet. Gestalterisch wird dieser mit einer über zwei Geschosse reichenden Glasfassade betont. Die Fortführung des Marktplatzes im Inneren des Einkaufszentrums wird durch die Anordnung einer großzügigen Halle erreicht. Durch die Ansiedlung von gastronomischen Einrichtungen und die Ausrichtung auf den bestehenden Marktplatz wird dieser durch weitere Nutzungen stärker und insbesondere auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten frequentiert.

Zudem erfolgt durch die Anordnung eines zum Marktplatz orientierten Bürgerforums eine räumlich-funktionale Verknüpfung zum bestehenden Rathaus. Das Forum soll insbesondere öffentliche und kulturelle Nutzungen aufnehmen.

Im Westen bildet der Baukörper des Einkaufszentrums Raumkanten zur Fassung des Straßenraums im Bereich der Rathausallee und im Osten zur Stadtbahntrasse aus. Das Gebäude öffnet sich im Bereich der Nordfassade in Richtung Südarkaden und stellt einen städtebaulichen Bezug durch einen weiteren Ebenen-übergreifenden Innenraum (sog. Marktstraße) und die darauf ausgerichtete Wegführung her.

Die Erweiterung des Einkaufszentrums erfolgt im Osten durch die Überbauung der angrenzenden Stellplatzflächen. Es wird jedoch nicht das gesamte Areal bebaut. Mit der Integration nahezu sämtlicher Stellplatzflächen ins Innere des Gebäudes werden neue, öffentlich nutzbare Freiräume geschaffen. Hierdurch entsteht nördlich des Baukörpers ein öffentlicher Raum, der als Grünfläche mit fließenden Elementen zur Belebung und Auflockerung gestaltet wird.

Das Gebäude weist überwiegend drei Geschosse auf, ist in seiner Höhe gestaffelt und erhält dadurch eine abwechslungsreiche, gegliederte Dachlandschaft. Die Fassaden des Baukörpers werden durch differenziert gestaltete Fassaden in ihren einzelnen Bausteinen abgebildet und erhalten damit ein aufgelockertes Erscheinungsbild.

Die verkehrliche Erschließung erfolgt einerseits von Westen durch Zufahrten im Bereich der Rathausallee und andererseits über eine weitere Zufahrt in Form eines Spindelbauwerks im Bereich zwischen Bonner Straße und Stadtbahn. So werden die Verkehre entzerrt und auf verschiedene Zufahrtsbereiche aufgeteilt.

Die Stadtbahnhaltestelle wird in das städtebauliche Konzept einbezogen und ebenfalls umgestaltet. Als wichtiges Eingangstor zum Zentrum (Marktplatz / Einkaufszentrum) für Besucher, welche mit der Stadtbahn ankommen, steht hier eine attraktive Gestaltung sowie eine Verknüpfung der Haltestelle mit den zentralen Bereichen im Vordergrund der Planung.

Die Anlieferung des Einkaufszentrums erfolgt über eine in weiten Teilen in das Gebäude integrierte bzw. überdeckelte Umfahrung.

5.2.2 Freiraum

Der nördlich des Baukörpers angeordnete Grünraum soll durch eine abwechslungsreiche Gestaltung den öffentlichen Raum auch im Bereich der Südstraße aufwerten und die Aufenthaltsqualität erhöhen. Entlang der Rathausallee wird dieser Grünraum in Form einer Grünachse in Richtung Süden fortgeführt, während im Osten entlang der Stadtbahntrasse die Wegeverbindung in Richtung Haltestelle 'Sankt Augustin Markt' fortgesetzt wird.

Die Gestaltung der Freianlagen reagiert auf den städtebaulichen Entwurf des Einkaufszentrums und integriert das Areal in die bestehenden baulichen Strukturen zwischen Südstraße, Rathausallee und der Stadtbahntrasse.

Leichte Erdbewegungen in Form von Bodenwellen, die im Kontrast zu den geradlinig verlaufenden Freiflächen stehen, bilden dabei attraktive Freiräume aus. Die Freiflächen dienen neben der Aufenthaltsfunktion auch der Versickerung des in den Baugebieten anfallenden Niederschlagswassers.

Das Gestaltungskonzept integriert den neuen Marktplatz, in dem der vorhandene Höhenversatz durch eine Treppenanlage aufgenommen wird. Räume für die Gastronomie, das Bürgerforum und das Rathaus werden klar definiert und zugeordnet. Die Fläche wird künftig als ein Platz auf zwei Ebenen wahrgenommen.

Durch die geschwungene, ungleichmäßige Ausformung des Geländeversatzes lassen sich weitere Elemente wie Rampen, Mauern oder Wasserspiele einbinden. Die Bepflanzung bleibt transparent und soll ausschließlich durch hochstämmige Bäume gebildet werden. Neben der Berücksichtigung der funktionalen Aspekte schafft das Plankonzept somit einen Identität stiftenden Ort.

5.2.3 Verkehr

Um die mit dem Vorhaben verbundenen Verkehrszunahmen sowie die daraus resultierenden verkehrlichen Auswirkungen im Stadtzentrum beurteilen zu können, wurde im Vorfeld der Planung eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Das Verkehrsgutachten 'Verkehrliche Zentrumserschließung in Sankt Augustin' der Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner, Essen (Stand: März 2011) berücksichtigt neben der Erweiterung des Einkaufszentrums auch weitere städtebauliche Planungen im Umfeld des Plangebietes, die zukünftig ebenfalls zusätzliche Verkehrsströme im Zentrum auslösen werden. Der Untersuchung liegt bei den Berechnungen entsprechend eine Vollaustattung der Einzelhandelseinrichtungen und die Realisierung diverser Innenstadtprojekte im Umfeld zugrunde. Insofern betrachtet die Verkehrsuntersuchung den 'worst-case' der Verkehrsströme.

Die Erschließung des geplanten Einkaufszentrums wird grundsätzlich über das vorhandene und dabei in einzelnen Elementen zu ergänzende Straßennetz gesichert. Die Erschließung des Vorhabens durch die einzelnen Verkehrsarten

- Individualverkehr und ruhender Verkehr
- Anlieferverkehr
- Fußgänger und Radfahrer

- ÖPNV

wird wie folgt beschrieben.

Individualverkehr – ruhender Verkehr

Die durch das Vorhaben zu erwartenden Kundenverkehrsströme werden über die Bonner Straße sowie über die Rathausallee in das Plangebiet geführt. Das Einkaufszentrum hält zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs bis zu 2.150 in das Gebäude integrierte Parkplätze vor. Von der Bonner Straße werden die Quell-Zielverkehre vom/zum Einkaufszentrum über eine leistungsfähige Spindel in das Gebäude geführt. Dabei quert der Zielverkehr die vorhandene Stadtbahntrasse mittels einer Überführung. Entlang der Rathausallee nehmen drei Zu- bzw. Abfahrten die Quell-Zielverkehre in das westlich gelegene System-Parkhaus mit seinen rd. 1.110 Parkmöglichkeiten auf. Ferner erfolgt eine Zufahrtmöglichkeit von der Rathausallee in ein Untergeschoss-Parkdeck mit rd. 410 Stellplätzen. Die Ausfahrt aus dem Parkhaus erfolgt unter der Marktplatte Richtung Rathausallee. Eine bisherige Zufahrt von der Südstraße wird künftig entfallen. Durch die vorgenannte Aufteilung der Zu- und Ausfahrtbereiche werden die innerstädtischen Verkehre entflochten.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei Vollzug des Vorhabens – das rund 5.600 zusätzliche Fahrten je 24h auslöst – und unter Berücksichtigung der weiteren Projekte im Umfeld des Zentrums eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsströme gegeben sein wird.

Um eine gute Leistungsfähigkeit aller betroffenen Knotenpunkte (Kreuzungspunkte) zu erzielen und einen möglichst störungsfreien Verkehrsfluss im Stadtzentrum sowie insbesondere entlang der als Bundesstraße klassifizierten Bonner Straße zu gewährleisten, sind dabei einzelne verkehrliche Umbaumaßnahmen sowie Lenkungsmaßnahmen im engeren Verkehrsnetz erforderlich. Dies macht eine weitere – in diesem Fall nicht höhengleiche – Ost-West-Verbindung zwischen der Bonner Straße (B56) und der Rathausallee erforderlich. Der Bebauungsplan sieht hierfür die Anbindung über die bestehende Marktstraße an die Rathausallee sowie die Verlängerung der Marktstraße in Richtung Osten zur Bonner Straße in Form einer Unterführung der Stadtbahntrasse vor. Die Anbindung an die Bonner Straße kann mit dem Bau einer Lichtsignalanlage erfolgen. Begleitend zu den baulichen Ergänzungen wird für das geplante Vorhaben ferner ein Parkleitsystem eingerichtet, um den Besucher auf kurzem Wege zu den Parkhäusern und den freien Stellplätzen zu führen und somit Parksuchverkehre zu vermeiden. Zudem kann die Umsetzung eines Parkleitsystems insgesamt zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit im Zentrum Sankt Augustins beitragen.

Die Verkehrsbelastungen innerhalb des relevanten Straßennetzes werden sich zukünftig aufgrund des Vorhabens, aufgrund sonstiger im Zentrum mittel- bis langfristig geplanter Entwicklungsbereiche sowie aufgrund der ohnehin zu erwartenden Verkehrsentwicklungen teilweise verändern. Im Norden des Plangebietes, entlang der Südstraße wird sich infolge des Verkehrskonzeptes die Verkehrsbelastung von derzeit 12.900 Kfz/24h auf künftig 10.200 Kfz/24h verringern. Die Verkehrsabnahme in diesem Bereich resultiert im wesentlichen daraus, dass künftig die Zufahrt zum Einkaufszentrum über die Südstraße entfallen wird und weiter im Süden eine Ost-West-Spange zwischen Bonner Straße und Rathausallee umgesetzt wird. Die Querspange wird künftig mit rund 15.100 Kfz/24h einen erheblichen Teil der bisherigen Ost-West-Verkehrsbeziehungen aufnehmen und somit die Südstraße und auch die Arnold-Janssen Stra-

ße (Ist: 14.600 Kfz/24h; geplant: 9.200 Kfz/24h) als bisherige Ost-West-Verbindungen erheblich entlasten.

Entlang der Bonner Straße wirkt sich die neue Verkehrsführung je nach Abschnitt sehr unterschiedlich aus. Im Norden der Bonner Straße, zwischen Südstraße und Sandstraße wird es zu einer nur leichten Erhöhung der täglichen Verkehrsbelastung um rund 800 Fahrzeuge pro Tag kommen. Der mittlere Abschnitt der Bonner Straße, der sich zwischen der Sandstraße und der geplanten Ost-West-Spange befindet, wird dabei künftig eine um rund 700 Kfz/24h geringere Verkehrsbelastung haben. Die Verkehrsbelastung im südlichen Abschnitt der Bonner Straße, zwischen Arnold-Janssen-Straße und der geplanten Ost-West-Spange, wird sich hingegen deutlich erhöhen. Derzeit ist dieser Abschnitt mit bis zu 13.000 Kfz/24h frequentiert. Künftig wird dort die Verkehrsbelastung auf rund 19.100 Kfz/24h um rund 6.100 Fahrzeuge zunehmen, u.a. da dieser Bereich um die Zufahrtsverkehre zur Ost-West-Spange beaufschlagt werden wird.

Entlang der Rathausallee werden sich die Verkehrsbelastungen tendenziell erhöhen, was sich unter anderem mit der dortigen Anordnung der Zufahrtsbereiche zum Gros der Parkplätze des Einkaufszentrums begründen lässt. Die Verkehrsbelastung wird dort gegenüber dem Ist-Zustand um bis zu 4.200 Kfz/24h zunehmen.

In der Summe der vorgesehenen Maßnahmen zur verkehrlichen Erschließung – insbesondere im Zusammenhang mit der neu zu errichtenden Ost-West-Querspange und dem Parkleitsystem – wird die Erschließung des Vorhabens gesichert.

Anlieferung

Die Anlieferung des Vorhabens erfolgt nach Vollzug der Bebauung ausschließlich über die Rathausallee. Von dort aus können einzelne Anlieferhöfe, die sich weitgehend auf der Ebene der Rathausallee befinden, angefahren werden. Auch zur Andienung der Ostseite des Einkaufszentrums wird eine Erschließung von der Rathausallee aus vorgesehen. Dies erfolgt durch eine weitgehend in das Gebäude integrierte Umfahrung, die von der Rathausallee unterhalb des Marktplatzes bis zur Nordostseite des Vorhabens führt.

Sofern aufgrund der zu erwartenden Bautätigkeiten temporäre Anlieferungen von Norden her notwendig sind, können diese unter Wahrung immissionsschutzrechtlicher Anforderungen für einen beschränkten Zeitraum zugelassen werden (vgl. auch Kapitel 11).

Fußgänger und Radfahrer

Die Erschließung des Plangebietes für Fußgänger und Radfahrer erfolgt von verschiedenen Seiten grundsätzlich durch den Anschluss an das umgebende Wegenetz.

Neben der Beibehaltung der derzeitigen Wegebeziehung über den Marktplatz schafft das Vorhaben noch zusätzliche, gegenüber dem Bestand attraktivere Ost-West-Wegebeziehungen. Zum einen wird die parkartig gestaltete Freifläche im Norden Fußgänger- und Radverkehr von/zu den Hochschulnutzungen aufnehmen. Zum anderen wird die im Süden geplante Ost-West-Spange auch für den Fußgänger/Radfahrer eine ergänzende Ost-West-Beziehung, ohne Wartezeiten an den Schrankenanlagen, herstellen.

Von der Bonner Straße aus werden Fußgänger über eine neu geplante Rampe über die S-Bahn-Gleise geführt und mittels einer Treppenanlage auf den Marktplatz geleitet. Die Brücke über die S-Bahn-Gleise kann dabei alternativ zur Rampe auch per Fahrstuhl erreicht werden. Die Fußwegeverbindung über die S-Bahn-Trasse, den Marktplatz bis hin zur Brücke über die Rathausallee ermöglicht somit eine gute Durchlässigkeit für Ost-West-Wegebeziehungen.

Die Ost-West-Radwegbeziehung von den Wohngebieten östlich der Bonner Straße über die S-Bahn-Trasse, den Marktplatz bis hin zur Brücke über die Rathausallee wird in Anlehnung an die Bestandssituation gesichert. Von dem über die S-Bahn führenden Brückenbauwerk wird für Radfahrer westlich der Stadtbahn ein Anschluss an die vorhandene Fußgängerrampe geschaffen, die den Radfahrer auf den Nord-Süd-gerichteten Geh- und Radweg und somit auf die Marktplatzebene führt. Von dort aus können Radfahrer – wie im Bestand – den Marktplatz und via Brücke die Rathausallee queren. Die bisherige Radroute wird in diesem Bereich insofern aufrechterhalten. Eine Vermischung von Fußgänger- und Radfahrerverkehr auf der oben beschriebenen Treppenanlage wird somit vermieden.

Die vorhandenen wichtigen Nord-Süd-Wegebeziehungen bleiben unverändert erhalten: entlang der Bonner Straße schließt dies auch den Erhalt des wichtigen Nord-Süd – Geh- und Radweges entlang der S-Bahn-Trasse ein. Entlang der Südstraße sowie entlang der Rathausallee werden gleichfalls die dort straßenbegleitenden Geh- und Radwege aufrechterhalten. Eine weitere Nord-Süd-Verbindung wird von den Südarkaden über die Südstraße und die neu geplante Grünfläche durch den HUMA Einkaufspark bis zum Marktplatz führen.

In der Summe der geplanten Maßnahmen wird eine enge Vernetzung des Vorhabens einschließlich Marktplatz mit dem städtebaulichen Umfeld erzielt.

ÖPNV

Die Erschließung des Plangebiets durch den ÖPNV wird gegenüber dem Bestand grundsätzlich aufrechterhalten. Hinsichtlich des ÖPNV wird insofern auf das Kapitel 2.4 verwiesen. Der vorhandene S-Bahn-Haltepunkt wird im Zuge des Gesamtvorhabens gestalterisch aufgewertet und um Fahrstuhlanlagen ergänzt. Somit wird die Erreichbarkeit und die Attraktivität des S-Bahn-Haltepunktes „Markt“ gegenüber dem derzeitigen Zustand deutlich verbessert.

6. Begründung der Planinhalte

6.1 Art der baulichen Nutzung

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan sieht hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung zwei aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan abgeleitete Bereiche vor. Im Norden des Plangebietes ist ein Einkaufszentrum mit Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen vorgesehen. Räumlich durch eine Rampe getrennt, ist weiter südlich eine Nutzung als 'Bürgerforum' geplant. Baulich-gestalterisch erscheinen die beiden in Abstimmung zwischen Stadt und Vorhabenträger entwickelten Bereiche als eine Einheit; hinsichtlich ihrer Nutzung werden die zwei genannten Bereiche jedoch separat begründet.

6.1.1 Einkaufszentrum mit Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen

Als Art der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 BauGB setzt der Vorhabenbezogene Bebauungsplan in seinem nördlichen Bereich 'Einkaufszentrum mit Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen' fest. Die zulässige Nutzung bezieht sich neben den Einzelhandelsnutzungen auch auf andere Dienstleistungs- und Kultureinrichtungen im Zentrumsbereich und sichert diese planungsrechtlich. Somit kann innerhalb des Gebietes ein Nutzungsmix entstehen, der einerseits die Entwicklung der angestrebten Verkaufsflächen steuert, andererseits aber auch komplementäre Nutzungen im Bereich des Marktplatzes zulässt. Das geplante Vorhaben wird damit hinsichtlich seiner Nutzungen umgesetzt und bietet den geforderten Branchenmix für die Innenstadt. Die Festsetzungen wirken der derzeitigen monostrukturellen Ausrichtung des Einkaufszentrums entgegen und dienen der Belebung des Zentrums. Insbesondere die Entwicklungsziele des Stadtentwicklungskonzeptes 2025, welches u.a. eine Ergänzung des vorhandenen Einkaufsparks mit anderen Nutzungen und die Schaffung eines multifunktional nutzbaren Gebäudes vorsieht, werden umgesetzt und wesentliche stadträumliche Verbesserungen im Bereich des Marktplatzes herbeigeführt.

Steuerung des Einzelhandels

Der noch geltende Bebauungsplan Nr. 107 „Zentrum“ sieht mit seiner Festsetzung als Kerngebiet im Sinne von § 7 BauNVO keine Begrenzung der Verkaufsflächenobergrenzen oder der Sortimentsstrukturen vor. Nach Einschätzung des Einzelhandelsgutachtens sind daher zurzeit bei Ausnutzung der bestehenden Baugenehmigung rund 30.000 qm Verkaufsfläche ohne Sortimentsbeschränkung im Plangebiet realisierbar.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan sieht entgegen dem bislang geltenden Baurecht eine planerische Steuerung der im Geltungsbereich zulässigen Einzelhandelsnutzungen an dem voll integrierten Standort vor. Hierzu wird die gegenüber dem Bestand beabsichtigte, zentrenrelevante Verkaufsflächenerweiterung um rd. 16.230 m² auf maximal 46.230 m² abschließend durch Obergrenzen festgesetzt. Mit der Begrenzung der Verkaufsflächen soll gewährleistet werden, dass die städtebaulichen Auswirkungen beschränkt und die übrigen Auswirkungen (wie z.B. Verkehr) richtig beurteilt werden können. Diejenigen Warensortimente, die in diesen Einzelhandelsbetrieben zum Verkauf zugelassen sind, werden differenziert benannt. Für jedes Sortiment wird darüber hinaus eine eigene, maximal zulässige Verkaufsfläche festgesetzt. Die

Begrenzung der je Sortiment zulässigen Verkaufsflächen erfolgt auf Grundlage des Einzelhandelsgutachtens der 'Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, Mai 2011' und stellt sicher, dass keine städtebaulich negativen Auswirkungen auf die umliegenden Versorgungsbereiche verursacht werden. Addiert man die maximal zulässigen Verkaufsflächen der einzelnen zentrenrelevanten Sortimente, kommt man zu einem höheren Wert als die festgesetzte Obergrenze. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, um dem Investor einen Spielraum bei der erstmaligen und nachmaligen Belegung der Einzelhandelsflächen einzuräumen. Die maximal erreichbare Obergrenze von 46.230 m² darf jedoch in keinem Fall überschritten werden. Der Bebauungsplan definiert die im „Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Sankt Augustin“ entwickelte „Sankt Augustiner Liste“ als nahversorgungs- und zentrenrelevant einzustufenden Sortimente.

Der Bebauungsplan sichert damit einerseits die für die Umgestaltung der Innenstadt notwendigen und vom Vorhabensträger getragenen Erweiterungsabsichten auf der planungsrechtlichen Ebene. Andererseits steuert der Bebauungsplan damit – entgegen dem derzeitig bestehenden Planungsrecht – branchengenau die Grenze der maximal zulässigen Verkaufsflächen und somit die städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO. Im Übrigen berücksichtigt der Bebauungsplan mit dieser geplanten Bündelung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen auf das Plangebiet im Sinne von § 1 Abs.6 Ziffer 11 BauGB die Ziele des von der Stadt Sankt Augustin beschlossenen Masterplans „Urbane Mitte“ (vgl. auch Kapitel 4.3).

Der dringende Handlungsbedarf zu einer Umstrukturierung und Revitalisierung der Innenstadt wurde bereits im Einzelhandels- und Standortkonzept der Stadt Sankt Augustin sowie im Stadtentwicklungskonzept 2025 formuliert (vgl. auch Kapitel 4.1 und 4.4). Auch das Einzelhandelsgutachten von Lademann & Partner kommt zu dem Schluss, dass die Entwicklung der Einzelhandelszentralität Sankt Augustins negativ ist und dass in den vergangenen Jahren ein Bedeutungsrückgang im Handel zu verzeichnen ist. Insbesondere in den Innenstadtteilsortimenten Bekleidung und Schuhe ist das Angebot in Sankt Augustin deutlich unterdurchschnittlich. Fast die Hälfte der branchenspezifischen Kaufkraft fließt hier ab. In diesen stark zentrenrelevanten Sortimentsbereichen liegen die Zentralitätswerte bei rd. 55% bis 56%. Insgesamt ist die Stadt durch eine unterdurchschnittliche Einzelhandelszentralität in den vorhabensrelevanten Sortimenten gekennzeichnet, so dass sie ihrer Funktion eines Mittelzentrums wegen der geringen Ausstattung mit höherwertigen, zentrenrelevanten Sortimenten nicht vollständig gerecht wird. Der hohe Rückgang der Einzelhandelszentralität zeigt folglich den dringenden Handlungsbedarf für Sankt Augustin. Dem steht eine hohe Kaufkraft der Sankt Augustiner Bürger/innen gegenüber: Basis für das am Ort bzw. im Marktraum zur Verfügung stehende Marktpotenzial ist neben der Einwohnerzahl die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer. Für das Jahr 2009 lag dieser Wert für die Stadt Sankt Augustin bei 109,0 und damit deutlich über dem Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen (102,4) und deutlich über dem Bundesdurchschnitt (100,0). Im regionalen Vergleich liegt Sankt Augustin deutlich über dem Wert von Siegburg (103,8) und Troisdorf (101,2), unterhalb der Kaufkraft von Königswinter (113,7). Um zukünftige Funktionschwächen zu vermeiden bedarf es mittels entsprechender Festsetzungen des Bebauungsplans insbesondere einer stärkeren Kaufkraftbindung durch ein attraktives, größeres Angebot.

Zur Verwirklichung der Planungsziele steuert der Vorhabenbezogene Bebauungsplan die beabsichtigten Flächenerweiterungen. Die wesentlichen Flächenzuwächse zentrenrelevanter Sortimente gegenüber dem Bestand der Gesamtstadt erfolgen aufgrund der ermittelten Defizite in den Branchen Textilien/Bekleidung und Schuhe. Ferner sind Flächenzuwächse in den Sortimentsbereichen Sport sowie bei übrigen zentrenrelevanten Sortimenten geplant.

Über die Revitalisierung eines in die Jahre gekommenen Einkaufszentrums hinaus steht das städtebauliche Erfordernis im Vordergrund, die Innenstadt von Sankt Augustin nachhaltig aufzuwerten und zu beleben. Da das Zentrum von Sankt Augustin nicht historisch gewachsen ist, wird die Entwicklung des HUMA-Einkaufsmarktes künftig sehr eng mit dem sozialen und kulturellen Leben im Stadtgebiet verknüpft sein. Der anhaltende Attraktivitätsverlust des Zentrums und die mangelnde Belebung des Marktplatzes sind daher eng verbunden mit der Notwendigkeit, das Einkaufszentrum neu zu gestalten, zu attraktivieren und auch hinsichtlich seiner Verkaufsflächen auszubauen. Insofern besteht das dringende öffentliche Interesse, die Verkaufsflächen zu erweitern, um gleichzeitig die Belange der Versorgung gemäß § 1 Abs. 6 Ziffer 8a BauGB mit den Belangen zur Erneuerung vorhandener Ortsteile sowie die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche i.S.v. § 1 Abs. 6 Ziffer 4 BauGB – hier der Erneuerung des Stadtzentrums – zu berücksichtigen. Zudem berücksichtigt der Bebauungsplan die Belange des § 1 Abs.6 Ziffer 3 BauGB (soziale und kulturelle Bedürfnisse der Bevölkerung) sowie § 1 Abs.6 Ziffer 11 BauGB (die Ergebnisse der von der Stadt beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planungen).

Auswirkungen der Festsetzungen

Die Auswirkungen des geplanten Einzelhandelsvorhabens auf die bestehenden Einzelhandelsstrukturen wurden ebenfalls im 'Gutachten zu den städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen der Erweiterung und Umstrukturierung des HUMA Einkaufsparks' vom Gutachter Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH ermittelt. Die Prüfung der Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen im Hauptzentrum von Sankt Augustin erfolgte nach den Kriterien des § 11 Abs. 3 BauNVO. Ferner wurden im Sinne des § 1 Abs. 6 Ziffer 11 BauGB bei der Untersuchung die von der Stadt im Rahmen ihrer Planungshoheit beschlossenen einzelhandelsrelevanten städtebaulichen Konzepte 'Stadtentwicklungskonzept 2025', 'Einzelhandels- und Standortkonzept Sankt Augustin (2008) sowie der 'Masterplan Urbane Mitte' beachtet.

Methodisch baut das Einzelhandelsgutachten von Dr. Lademann & Partner (Stand: Juli 2011) auf einer Prognose über die Veränderung der Nachfrageströme der Verbraucher im Einzugsgebiet des Vorhabens auf. Grundlage der Prognose war zum Einen das konkrete, mit Stand Juli 2011 vorangeschrittene Umstrukturierungsvorhaben und die darin angestrebten Flächenzuwächse. Die hieraus resultierenden sortimentspezifischen Umverteilungsquoten wurden ermittelt und bewertet. Stärkste Umverteilungsquoten wurden bezogen auf den untersuchten Stand des Vorhabens in den Branchen Sport- und Camingbedarf mit -8,5% bzw. -8,6% in Siegburg bzw. Hennef ermittelt. Die höchsten Umverteilungsquoten in der zentrenprägenden Branche Bekleidung erreichten -5,7% bzw. -5,5% in Oberpleis bzw. Siegburg; im übrigen Einzugsgebiet lagen die Umverteilungswirkungen im Sortiment Bekleidung zwischen 3% bis 5%. Beim Sortiment Schuhe erreichten die Umverteilungswirkungen maximal -6,6% in Siegburg. Alle Umver-

teilungsquoten lagen somit – meist deutlich – unter der Erheblichkeitsschwelle von 10%. Wesentliche Auswirkungen im Sinne des § 11 Abs.3 BauGB sind demzufolge nicht zu erwarten.

Zum Anderen wurden für alle Sortimentsgruppen die maximalen sortimentspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen, die mit noch verträglichen Umverteilungsquoten realisiert werden könnten, ermittelt und bewertet. Dadurch soll innerhalb des Flächenkonzepts sowohl in der Erst- als auch in der Nachvermietungsphase eine gewisse Flexibilität bei der Mieterauswahl ermöglicht werden. Diese sortimentspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen sind aus den vorgenannten Gründen in den Bebauungsplan eingeflossen. Die maximale Gesamtverkaufsfläche von 46.230 qm bleibt von diesen Berechnungen unberührt. Das heißt, es kann nicht in allen Sortimentsbereichen zu einer vollen Ausschöpfung der Verkaufsflächenspannweite kommen. Wenn die Maximalwerte bei einzelnen Sortimenten realisiert werden, geht das zu Lasten der anderen Sortimente, da die Erweiterungsfläche insgesamt auf 46.230 qm limitiert bleibt. Die maximalen Verkaufsflächen wurden in Abhängigkeit von der Branche sowie den spezifischen Strukturen der Städte im Einzugsgebiet ermittelt. Die Umverteilungsquoten reichten dabei von –4 % bis rd. - 9 %. Insgesamt ist insbesondere das Sortiment Bekleidung in einigen Innenstädten besonders zentrenprägend; die ermittelten sortimentspezifischen Flächenobergrenzen sind dabei so konfiguriert, dass kein zentraler Versorgungsbereich im Einzugsgebiet in seiner Funktion ‚mehr als unwesentlich‘ durch das Vorhaben beeinträchtigt wird. In Ergänzung zum Einzelhandelgutachten aus dem Juli 2011 wurden die sortimentspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen in einer Verfahrensanlage zum Stammgutachten vertieft bewertet und dokumentiert („Erweiterung und Umstrukturierung des HUMA Einkaufsparks in Sankt Augustin im Rahmen des Stadtentwicklungsprojektes ‚Urbane Mite Sankt Augustin‘ – Verfahrensanlage“; Dr. Lademann & Partner, Dezember 2011).

Das durch den Gutachter analysierte Einzugsgebiet erstreckte sich auf die Stadt Sankt Augustin (Zone 1), die Innenstädte und zentralen Versorgungsbereiche der Mittelzentren Troisdorf, Siegburg, Hennef, Lohmar, Niederkassel und Königswinter (Stadtteilzentren Altstadt und Oberpleis) und die rechtsrheinischen Gebiete von Bonn (Zone 2) sowie die Mittelzentren Bad Honnef und Eitorf (Zone 3). Zudem wurden relevante Gebiete bzw. zentrale Versorgungsbereiche in Köln-Porz, Bonn-Innenstadt, Bonn-Beuel und das Mittelzentrum Bornheim (Zone 4) sowie sonstige zentrale Versorgungsbereiche im Einzugesgebiet (Troisdorf Sieglar, Troisdorf Roncalistraße, Bad Godesberg und Niederkassel) in die Untersuchungen eingebunden. Geplante Vorhaben im Untersuchungsraum in den Städten Siegburg, der Stadt Troisdorf wurden in den Untersuchungen beachtet. Hier kommt das Gutachten zum Ergebnis, dass die geplanten Vorhaben in Siegburg und Troisdorf noch keinen ausreichend fortgeschrittenen Planungsstand (rechtsgültiger Bebauungsplan) haben. Gleichwohl wurden mögliche Auswirkungen auf das Vorhaben in Troisdorf (innerstädtisches Einkaufszentrum „Troisdorf Galerie“) soweit wie möglich berücksichtigt. Darüber hinaus gibt es weitere Ansiedlungsvorhaben im Raum; diese sind allerdings entweder aufgrund ihrer Lage außerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs und/oder wegen einer nicht vorhabenrelevanten Sortimentsgestaltung nicht zu berücksichtigen.

Grundsätzlich werden nur die zusätzlichen Verkaufsflächen mit ihren Auswirkungen auf das Einzugsgebiet geprüft. Im Fall der Erweiterung des HUMA Einkaufsparks wurde jedoch über die hinzukommenden Einzelhandelsnutzungen hinaus auch die Attraktivitätssteigerung heute bestehender Verkaufsflächen über deren Umsatzzuwachs in die Untersuchungen eingestellt.

Entscheidend für die Beurteilung der Auswirkungen des Einzelhandelsvorhabens sind somit die Zusatzumsätze, die aus der quantitativen und qualitativen Erweiterung des HUMA Einkaufsparks resultieren werden.

Die Umverteilungswirkungen für die zentrenrelevanten Sortimente im Einzugsbereich werden für das Jahr 2015 prognostiziert. Umverteilungswirkungen bis zu 10% werden grundsätzlich als Anhalt für die Verträglichkeit angesehen, soweit die vorgenommene individuelle städtebauliche Gesamtbewertung dem nicht entgegensteht. Im Einzelnen werden die Auswirkungen der im Bebauungsplan festgesetzten sortiments(gruppen)spezifische Verkaufsflächenobergrenzen wie folgt beschrieben:

Nahrungs- und Genussmittel

Mit den im Bebauungsplan festgesetzten Verkaufsflächenobergrenzen werden im Bereich Nahrungs- und Genussmittel bezogen auf den bestehenden Einzelhandel Umverteilungswirkungen von rd. -8 % in der Zone 1 prognostiziert. Die höchsten Auswirkungen sind dabei für den zentralen Versorgungsbereich in Sankt Augustin-Niederpleis zu erwarten (rd. -9,2 %). Dabei wurden noch nicht die Kompensationseffekte berücksichtigt, die durch das steigende Einwohnerpotenzial zu noch geringeren realen Auswirkungen als hier dargestellt führen. Aufgrund der Distanzempfindlichkeit der Verbraucher, die je nach angebotenen Sortiment und Größe des Anbieters unterschiedlich stark ausgeprägt ist, nehmen die Auswirkungen eines Anbieters mit zunehmender Distanz zum Vorhabenstandort deutlich ab. Dies trifft besonders auf die distanzsensiblen nahversorgungsrelevanten Sortimente zu. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass die weiter entfernt liegenden Zentren noch weit weniger vom Erweiterungsvorhaben betroffen sein werden.

Bekleidung

Als sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei Bekleidung von rd. 13.200 qm Verkaufsfläche ermittelt. Die höchsten Umverteilungswirkungen werden voraussichtlich in der Innenstadt von Siegburg mit 6,7 % sowie den Königswinterer Stadtteilzentren Altstadt (6,3 %) und Oberpleis (7,0 %) auftreten. Im übrigen Einzugsgebiet werden die Umverteilungswirkungen prospektiv zwischen 5 bis 7 % liegen. Auswirkungen auf das Bekleidungs Sortiment, welches in der Mehrheit der Innenstädte das City-Leitsortiment darstellt, sind zumeist von besonderer Bedeutung, da sie eher dazu führen können, dass wettbewerblich spürbare Auswirkungen auch städtebauliche Relevanz entfalten. Eine besondere Zentrenrelevanz ist für die Bekleidungsanbieter der Innenstädte von Bonn, Siegburg und Troisdorf zu konstatieren. Diese sind zumindest teilweise typgleich oder typähnlich hinsichtlich des Angebotsniveaus (Preisniveau, Betreiber etc.) mit den im HUMA Einkaufspark geplanten Nutzungen. Die prognostizierten Auswirkungen sollten hier möglichst noch deutlich unterhalb der 10 %-Schwelle liegen, um städtebaulich relevante Auswirkungen sicher ausschließen zu können. Dieses ist mit voraussichtlichen Umverteilungen von – 6,4 % (Troisdorf), – 6,7 % (Siegburg) und – 6,0 % (Bonner Innenstadt) gewährleistet. Die Altstadt von Königswinter ist mit einem voraussichtlichen Umsatzrückgang von – 6,3 % und der nur schwachen Einzelhandelsstruktur auf den ersten Blick stärker betroffen. Allerdings sind aufgrund der geringen zentrenprägenden Funktion des Bekleidungs Sortiments in Königswinter (Flächenanteil deutlich unter 25 %) städtebauliche Auswirkungen hier auszuschließen. Im gesamten Einzugsgebiet

werden somit Umverteilungsquoten deutlich $< 10\%$ erzielt, so dass städtebauliche Auswirkungen auszuschließen sind. Durch die Erweiterung der Verkaufsflächen im Sortiment 'Bekleidung' werden folglich keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO im relevanten Einzugsgebiet bewirkt.

Schuhe

Als sortimentsspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei Schuhen von rd. 2.050 qm Verkaufsfläche ermittelt. Die Realisierung von rd. 2.050 qm zusätzlicher Verkaufsfläche im Sortiment Schuhe wird zu maximalen Umverteilungsquoten von rd. $-7,8\%$ in der Innenstadt von Siegburg sowie der Innenstadt von Eitorf führen. In den übrigen Zentren werden sich voraussichtlich Werte zwischen -5 bis $-7,5\%$ ergeben. Die Umverteilungsquoten für das Sortiment Schuhe werden demnach zwar oberhalb der Spürbarkeitsschwelle von 5% liegen, jedoch mit Werten unter 10% noch deutlich unterhalb der üblichen Verträglichkeitsschwelle sein (keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO). Das Sortiment Schuhe hat insbesondere in Bonn, Hennef, Bad Honnef, Siegburg und Troisdorf eine relative Bedeutung, gleichwohl der Flächenanteil an der gesamten Verkaufsfläche der Innenstadt mit maximal $6,8\%$ (Siegburg) keine absolute Dominanz aufweist. Vor diesem Hintergrund ist von keinen städtebaulichen Auswirkungen bei der geplanten Realisierung von 2.050 qm zusätzlicher Verkaufsfläche im Sortiment Schuhe auszugehen.

Sport- und Campingbedarf

Aufgrund der bereits hohen Umverteilungsquoten im Sortiment Sport- und Campingbedarf im Plankonzept, entspricht die sortimentsspezifische Verkaufsflächenobergrenze der Dimensionierung im Plankonzept. Darüber hinausgehende Flächenspielräume gibt es für dieses Sortiment nicht. Die Realisierung von rd. 1.600 qm zusätzlicher Verkaufsfläche wird zu maximalen Umverteilungsquoten von rd. $-8,5\%$ bzw. $-8,6\%$ in der Innenstadt von Siegburg und Hennef (Sieg) führen. In den übrigen Zentren werden sich voraussichtlich Werte zwischen -7% bis -8% ergeben. Die quantitativ ermittelten Umverteilungsquoten im Sortiment Sport- und Campingbedarf werden im Nahbereich (Zone 2) folglich bis an die 10% -Schwelle prognostiziert. Die höchsten Umverteilungen werden für die Innenstadt von Hennef (Sieg) mit $-8,6\%$ prognostiziert. Insgesamt war zu untersuchen, welche städtebauliche Funktion das Sortiment in dem jeweiligen betroffenen zentralen Versorgungsbereich innehat. Augenscheinlich die größte relative Bedeutung hat das Sortiment Sport- und Campingbedarf in Niederkassel mit insgesamt knapp 14% der gesamten dort verorteten Verkaufsfläche. Als theoretisch erwartbarer Wert wurde für die Innenstadt von Niederkassel eine Umverteilungsquote von $-7,7\%$ ermittelt. Ein näherer Blick auf die beiden dort verorteten Betriebe mit Sportsortiment zeigt, dass es sich um zwei Spezialbetriebe (Fischerei- und Angelbedarf) handelt, die faktisch in den aktuellen und geplanten Sportnutzungen im HUMA Einkaufspark nicht angeboten werden und auch für ein Einkaufszentrum untypisch sind. Der reale Umsatzrückgang dieses Sortiments wird also deutlich geringer bzw. nicht spürbar sein. Städtebaulich relevante Auswirkungen werden hier daher nicht zu erwarten sein.

Bücher / Zeitschriften, Papier / Büro / Schreibwaren und Spielwaren

Als sortimentsspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei der Sortimentsgruppe Bücher/Zeitschriften, Papier/Büro/ Schreibwaren, Spielwaren von rd. 2.100 qm Verkaufsfläche ermittelt. Die prospektiv realisierbaren Umsätze stehen einem relativ hohen Nachfragepotenzial in dieser aggregierten Sortimentsgruppe gegenüber. Daher wurde die maximale Verkaufsfläche so gewählt, dass die quantitativen Auswirkungen deutlich unterhalb der 10%-Schwelle erwartet werden. Die höchste Umverteilungsquote wäre bei Ausnutzung der sortimentsspezifischen Flächenobergrenze mit 7,2 % in Königswinter-Oberpleis zu erwarten.

Elektroartikel

Als sortimentsspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei der Sortimentsgruppe Elektroartikel von rd. 750 qm Verkaufsfläche ermittelt. Die prospektiv realisierbaren Umsätze stehen einem relativ hohen Nachfragepotenzial in dieser aggregierten Sortimentsgruppe gegenüber. Daher wurde die maximale Verkaufsfläche so gewählt, dass die quantitativen Auswirkungen deutlich unterhalb der 10%-Schwelle erwartet werden. Die höchste Umverteilungsquote wäre bei Ausnutzung der sortimentsspezifischen Flächenobergrenze mit 7,7 % im Stadtteilzentrum Königswinter-Altstadt zu erwarten. Die beiden in der Königswinterer Altstadt verorteten Elektrobetriebe verfügen allerdings nicht über eine zentrenprägende Funktion. Darüber hinaus sind die beiden Betriebe Spezialbetriebe und befinden sich nur marginal mit den im HUMA-Einkaufspark vorhandenen und geplanten Betrieben im Wettbewerb.

Uhren / Schmuck, Lederwaren / Geschenkartikel / Parfümeriewaren

Als sortimentsspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei der Sortimentsgruppe Uhren/Schmuck, Lederwaren/Geschenkartikel, Parfümeriewaren von rd. 1.700 qm Verkaufsfläche ermittelt. Die prospektiv realisierbaren Umsätze bei Ausnutzung der Obergrenze stehen einem hohen Nachfragepotenzial in dieser Sortimentsgruppe gegenüber. Die Auswirkungen würden bei dieser Maximaldimensionierung bei max. 5,8 % Umsatzrückgang (Siegburg) liegen. In der Mehrheit der Innenstädte werden die Auswirkungen noch unterhalb der so genannten ‚Spürbarkeitsschwelle‘ von 5 % erwartet.

Sonstige

Als sortimentsspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei der Sortimentsgruppe Sonstige zentrenrelevante Sortimente von rd. 1.000 qm Verkaufsfläche ermittelt. Diese wird an den untersuchten Standorten im Einzugsgebiet die folgenden Umsatzumverteilungsquoten auslösen: Die prospektiv realisierbaren Umsätze stehen einem hohen Nachfragepotenzial in dieser Sortimentsgruppe gegenüber. Daher werden aus dem Vorhaben nur geringe Umverteilungsquoten von nicht mehr als – 5,2 % (Troisdorf) resultieren. Die Auswirkungen liegen in der Mehrheit der Innenstädte unterhalb der so genannten ‚Spürbarkeitsschwelle‘ von 5 %.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die mit Bauleitplanung vorbereitete Erweiterung der sortimentsspezifischen und der absoluten Verkaufsfläche des HUMA Einkaufsparks Umverteilungswirkungen unter 10% hervorgerufen werden, die keine mehr als un-

wesentlichen Auswirkungen im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich der benachbarten zentralen Versorgungsbereiche zur Folge haben werden. Insofern wird das Vorhaben unter städtebaulich- und raumordnerischen Gesichtspunkten als weitestgehend unkritisch und verträglich eingestuft. Nachfrageabflüsse aus dem Stadtgebiet von Sankt Augustin – insbesondere in den Segmenten Bekleidung und Schuhe – werden reduziert und die lokale Nachfrage wird stärker gebunden. Anhaltspunkte für etwaige Funktionsstörungen mit der Folge, dass Versorgungsbereiche ihren Versorgungsauftrag generell oder hinsichtlich einzelner Branchen nicht mehr in substantieller Weise wahrnehmen können, sind – auch im Hinblick auf die erforderliche interkommunale Abstimmung – nicht zu erkennen.

Abwägungsrelevant im Rahmen der Regelvermutung aus dem LEPro § 24 a ist, dass in den Sortimenten Bekleidung, Schuhe, Elektro- und Sportartikel der Gesamtumsatz des Vorhabens höher als die in Sankt Augustin vorhandene Kaufkraft prognostiziert wird. Qualitativ wurde dabei jedoch berücksichtigt, dass bereits heute der HUMA Einkaufspark deutliche Umsätze generiert und eine über sein Gemeindegebiet hinausreichende Versorgungsfunktion inne hat. Daher wurden als wesentliches Beurteilungskriterium auch die mit der Umstrukturierung und Erweiterung auftretenden Zusatzumsätze berechnet, welche analog zu den Bedingungen aus § 24a LEPro in allen Sortimenten geringer, als die in Sankt Augustin vorhandene Kaufkraft sein werden. Zudem wurde durch Gutachten nachgewiesen, dass keine Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche oder der wohnungsnahen Versorgung vorliegt.

Sonstige zulässige Nutzungen

Als ergänzende, ebenfalls Einkaufszentrum-zulässige Nutzungen werden Schank- und Speisewirtschaften, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Büros und Praxen, Anlagen für Verwaltungen, Anlagen für soziale, sportliche, kirchliche, kulturelle und gesundheitliche Zwecke zugelassen, um der monostrukturellen Entwicklung des Stadtzentrums entgegen zu wirken. Diese, das Einkaufszentrum und den Bereich um den Marktplatz ergänzenden Nutzungen wie Wellness, Sport, Gesundheit und Freizeit, bieten einen Branchenmix, der zu einer Belebung des Stadtzentrums beitragen wird. Ferner sollen die Festsetzungen auch die Integration sozialer Einrichtungen, wie Kindertagesstätte oder Spielflächen fördern. Überdies werden die zulässigen Nutzungen für kulturelle und kirchliche Zwecke die Voraussetzungen schaffen, dass sich das soziale Leben im Zentrum stärker ausbilden kann.

Ferner wird festgesetzt, dass im Bereich des Einkaufszentrums mit Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen maximal 2.150 Stellplätze errichtet werden dürfen. Diese Festsetzung dient der Bereitstellung des notwendigen Stellplatzbedarfs einschließlich notwendiger Entwicklungspotenziale. Gemäß der dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrunde liegenden Fachgutachten ist nachgewiesen, dass die Integration dieser Stellplatzzahlen in das Gebäude nicht zu nachteiligen Umweltauswirkungen führt. Durch die Herausnahme des derzeitigen, offenen Großflächenparkplatzes aus dem Stadtbild und die Integration sämtlicher Stellplätze in das geplante Gebäude, wird der Großflächenparkplatz damit künftig als Hauptlärmquelle entfallen.

6.1.2 Bürgerforum

Als Art der baulichen Nutzung setzt der Vorhabenbezogene Bebauungsplan in seinem mittleren Bereich 'Bürgerforum' fest. Dort sind Veranstaltungsräume, Büros sowie Praxen für medizini-

sche Einrichtungen, Einrichtungen für Verwaltungen, Einrichtungen für gesundheitliche, kulturelle, kirchliche und soziale Zwecke und Schank- und Speisewirtschaften zulässig. In Abhängigkeit des künftigen Bedarfs ist dort auch die Unterbringung von Einrichtungen der Volkshochschule denkbar. Das Bürgerforum dient der Belebung des Zentrums und des Marktplatzes. Einerseits können die dort zulässigen Nutzungen zu einer Bereicherung des kulturellen Lebens im Stadtzentrum dienen. Auf der anderen Seite ist dieser Bereich auch geeignet, komplementäre Nutzungen zum bestehenden Rathaus aufzunehmen. Im Bürgerforum ist desweiteren ein gastronomisches Angebot zulässig, so dass insbesondere im Zusammenhang mit kulturellen Veranstaltungen eine Belebung des Marktplatzes zu erwarten ist. In Ergänzung zu den kulturellen Veranstaltungen wie Theater und Konzerte werden auch kirchliche Nutzungen zugelassen, um das soziale Leben im Zentrum zu fördern.

Die Entwicklungsziele des Stadtentwicklungskonzeptes 2025, welches u.a. eine Ergänzung des vorhandenen Einkaufsparks mit anderen Nutzungen und die Schaffung eines multifunktional nutzbaren Gebäudes als 'Forum' vorsieht, werden durch die getroffene Festsetzung auf der Planungsebene umgesetzt.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Grundfläche (GR), der maximal zulässigen Gebäudehöhe sowie durch die Festsetzung einer max. Geschossfläche (GF) bestimmt. Die festgesetzten Obergrenzen für Grund- und Geschossflächen beziehen sich dabei auf die im Bebauungsplan festgelegte Bezugsfläche (Vorhabensgrundstück). Diese schließt sowohl das Einkaufszentrum als auch das Bürgerforum ein.

Die festgesetzte Obergrenze der Grundfläche gibt an, wie viel Fläche durch das Vorhaben (Einkaufszentrum und Forum) überbaut und versiegelt werden darf. Die innerhalb des Plangebiets gelegenen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen bleiben bei der Ermittlung der Grundfläche unberücksichtigt, da diese als Verkehrsflächen ausgebaut werden und nicht innerhalb des Baugebietes liegen. Die festgesetzte Grundfläche richtet sich am konkreten Vorhaben aus und lässt dieses mit angemessenen Gestaltungsspielräumen zu. Da innerhalb des Plangebietes umfangreiche Grün- und Freiflächen vorgesehen werden, bleibt die festgesetzte Grundfläche bezogen auf die im Plan definierte Bezugsfläche, deutlich hinter dem derzeitigen Planungsrecht (mit einer 100%-igen Versiegelungsmöglichkeit) zurück. Die Obergrenze der Grundfläche gemäß § 17 BauNVO von 1,0 für Kerngebiete (wie auch die Obergrenze für Sondergebiete von 0,8) wird mit $< 0,8$ insofern durch diesen Bebauungsplan unterschritten.

Die maximal zulässige Geschossfläche (GF) gibt an, wie viel m² Geschossfläche durch das Vorhaben erzielt werden dürfen. Auch die Geschossfläche richtet sich am konkreten Vorhaben aus und setzt dieses um. Insofern lässt die Geschossfläche alle im Vorhaben geplanten Verkaufsflächen einschließlich notwendiger Stellplätze, Forum, Büros, Praxen, Verwaltung Nebenräume u.a.m. zu. Bei der Festsetzung der Geschossfläche werden gewisse Spielräume belassen, damit im Zuge der Ausführungsplanung ausreichend Flexibilität – bspw. bei Anpassungen an unvorhergesehene Entwicklungen – gegeben ist. Aufgrund der großzügigen Freiräume und Grünflächen im Vorhabensgrundstück unterschreitet die festgesetzte Geschossfläche die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzungen gemäß § 17 BauNVO für Kerngebiete (GFZ 3,0)

deutlich und orientiert sich an der für sonstige Sondergebiete als Obergrenze festgesetzten GFZ von 2,4.

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen orientiert sich einerseits an den bestehenden Gebäuden im Umfeld des Bebauungsplanes sowie an dem zugrunde liegenden Architekturentwurf und dessen Baumassen, um die Umsetzung planungsrechtlich zu sichern.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird durch die Festsetzung von maximalen Gebäudehöhen festgelegt und bestimmt maßgeblich das Erscheinungsbild und die Baumasse der zulässigen Gebäude. Die Höhenentwicklung des Vorhabens staffelt sich entsprechend dem Vorhaben- und Erschließungsplan von West nach Ost. Ausgehend von dem derzeitigen Geländeniveau von rd. 60 m ü. NHN im Bereich des Parkplatzes bzw. der Rathausallee lässt der Bebauungsplan für den westlichen Gebäudeabschnitt (Systemparkhaus) eine wahrnehmbare Gebäudehöhe von bis zu max. 26 m zu. Im Bereich des Marktplatzes lässt der Bebauungsplan Höhen von bis zu rund 20 m (Einkaufszentrum einschließlich Dachkonstruktion) bzw. rund 17 m (Forum), gemessen von der Oberkante des Marktplatzes, zu. Für den Betrachter auf dem im Norden geplanten Vorplatz des Einkaufszentrums, wird sich der Baukörper in einer Höhe von rund 24 m (Einkaufszentrum einschl. Dachkonstruktion) darstellen. Am niedrigsten ist der geplante Baukörper auf seiner Ostseite. Dort wird die Bauhöhe für den Fußgänger auf dem S-Bahn begleitenden Nord-Süd-Weg mit bis zu 17 m in Erscheinung treten.

Geringe Überschreitungen der festgesetzten Bauhöhen sind nur zulässig, wenn dies für den Betrieb des Einkaufszentrums oder Bürgerforums zwingend erforderlich ist. Dies kann z.B. dann sein, wenn technische Aufbauten wie Lüfter, Fahrstuhlüberfahrten oder Antennen notwendig werden. Zudem dürfen auch Lampen für die Ausleuchtung der Dachparkplätze die Bauhöhen überschreiten. In jedem Fall ist sicher gestellt, dass die zulässigen Überschreitungsmöglichkeiten nur in geringem, i.d.R. von den umgebenden Straßen kaum wahrnehmbarem Umfang, auftreten.

Insgesamt sichern die festgesetzten Bauhöhen damit, dass sich das geplante Vorhaben mit einem angemessenen Bauvolumen umsetzen und betreiben lässt. Zudem stellen die Höhenbegrenzungen dauerhaft sicher, dass sich die Höhenentwicklung in sein städtebauliches Umfeld einfügt.

6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

In den Baugebieten wird keine bestimmte Bauweise festgesetzt. Es gelten die Abstandsregelungen der Bauordnung NRW in der derzeit gültigen Fassung. Diese landesrechtlichen Regelungen sind für die Umsetzung der planerischen Konzeption ausreichend bestimmt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden in Form von Baugrenzen gem. § 23 Abs. 3 BauNVO festgesetzt. Ein Zurücktreten von der Baugrenze ist möglich; ein Überschreiten der Baugrenze durch das gesamte Gebäude ist nicht zulässig. In geringfügigem Ausmaß vortretende Gebäudeteile können zugelassen werden.

Die Baugrenzen verlaufen im Bereich der Rathausallee straßenbegleitend und fassen hier den Straßenraum. Im Bereich des Marktplatzes orientieren sich die Baugrenzen am Hochbauentwurf und begrenzen den Stadtplatz mit den Gebäudekanten. Im östlichen Teil des Plangebietes

verläuft die Baugrenze parallel zur Stadtbahntrasse, während sie im Norden von der Südstraße zurückspringt. Ziel ist es hier, an der Südstraße eine attraktive Grünfläche angrenzend an die Südstraße und als Vorplatz des Einkaufszentrums herauszubilden. Durch die Baugrenzen ist sicher gestellt, dass das Gebäude die geplanten Freiräume 'Markt' und 'private Grünfläche' im Norden von einer Überbauung ausschließt.

Im Bereich des markanten Verbindungsweges von der S-Bahnhaltestelle 'Mitte' zum Marktplatz werden zwischen dem Einkaufszentrum und dem Forum Baulinien i.S.v. § 23 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Die Baulinie bezieht sich dabei ausschließlich auf die baulichen Anlagen oder Teile davon oberhalb der geplanten Fußgängertreppe. Auf dieser Baulinie muss gebaut werden. Unterhalb der Fußgängerbrücke (Untergeschossebene) ist keine Baulinie vorgesehen, so dass dort Baukörper miteinander verbunden werden dürfen. Diese Festsetzung begründet sich in dem Erfordernis, die städtebaulich wichtige Fußwegeverbindung vom S-Bahn Haltepunkt zum Marktplatz verbindlich festzulegen und diese markant zu gestalten. Durch diese Baufluchten wird erreicht, dass die Fußgänger je nach Laufrichtung gezielt zum Marktplatz bzw. zum S-Bahn-Haltepunkt geführt werden. Die Festlegung der Baufluchten bewirkt ferner, dass sich der Zugang zum Marktplatz zunächst baulich verengt, sich der Marktplatz nach Durchgang für den Besucher öffnet. Die landesrechtlichen Vorschriften zur Abstandsfläche werden im Bereich des Durchgangs zwischen Bürgerforum und Einkaufszentrum durch die Baulinien aufgehoben.

6.4 Verkehrsflächen / Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Die im Geltungsbereich festgesetzten öffentlichen und privaten Verkehrsflächen sichern die Erschließung des geplanten Vorhabens für Fußgänger und Radfahrer sowie für den Individual- und Anlieferverkehr. In der Summe der Verkehrsflächen-Festsetzungen wird entsprechend des Vorhaben- und Erschließungsplans zudem sicher gestellt, dass für die intensive Vernetzung des Vorhabens mit dem Umfeld, ausreichende Flächen zur Verfügung stehen. Die Verkehrsflächen dienen somit wesentlich zur Transparenz und Durchlässigkeit des Plangebietes für Nord-Süd oder Ost-West-Beziehungen innerhalb des Zentrums (vgl. auch Kapitel 5.2.3). Im Einzelnen werden die Verkehrsflächen wie folgt begründet:

6.4.1 Öffentliche Verkehrsfläche

Die Zufahrt von der Rathausallee zur Stellplatzanlage unterhalb der Marktplatte ist im Bebauungsplan-Entwurf als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Festsetzung dient im Untergeschoss der Sicherung der derzeitigen Zufahrt zum Rathausparkplatz sowie der Anlieferung unterhalb der Marktplatte. Insofern wird hier weitgehend der Bestand, der im Grundsatz fortbestand haben soll, festgesetzt.

Die Verbindung von der Bonner Straße zur Rathausallee wird als Verkehrsfläche auf unterschiedlichen Höhenniveaus festgesetzt. Diese Straßenverbindung ist eine Voraussetzung zur Erschließung des Vorhabens und kommt gleichzeitig auch anderen Vorhaben im Zentrum von Sankt Augustin zu Gute. Die Ost-West-Spange erfüllt die Funktion einer Entlastung der vorhandenen, höhengleichen und damit durch die S-Bahn-Querung schrankengeregelten Knotenpunkte Bonner Straße/ Südstraße und Bonner Straße/ Arnold-Janssen-Straße. Diese Knotenpunkte sind zur Abwicklung der vorhandenen und durch das Vorhaben bzw. sonstige Entwick-

lungen im Zentrum hinzutretenden Verkehrsbeziehungen nur begrenzt leistungsfähig. Insofern trägt die über die Marktstraße geplante Verknüpfung von Bonner Straße und Rathausallee wesentlich zur Entzerrung der Verkehrsströme bei und sichert einen angemessenen Verkehrsfluss. Das Verkehrsgutachten „Verkehrliche Zentrumserschließung Sankt Augustin“ aus dem Jahre 2011 weist den positiven Effekt der geplanten Querspange nach.

Die Verkehrsfläche verläuft von der Bonner Straße im Osten aus nach Westen. Sie verlässt die Straßenebene der B 56 und taucht als Unterführung unter der Stadtbahn durch. Hierbei muss unterhalb der neu auszubildenden S-Bahn- und Geh-Radweg- Querung eine Lichte Höhe von 4,50 m zwischen geplanter Fahrbahnoberkante und künftiger Brückenunterkante eingehalten werden. Die Straße mündet in den Bereich des vorhandenen Wendehammers in die tiefer liegende Marktstraße. Über diese erfolgt die Anbindung an die Rathausallee.

Die Straße wird so dimensioniert, dass Sie die dort prognostizierten Verkehrsmengen von rund 15.100 Kfz pro Tag aufnehmen kann. Ferner sind die Verkehrsflächen so dimensioniert, dass die Querspange einen einseitigen Geh-Radweg einbinden kann und somit ausreichenden Raum für Fußgänger und Radfahrer lässt. Im Kreuzungsbereich der Bonner Straße wird die Ein-Ausfahrt zur/ von der Querspange über eine Signalanlage geregelt.

6.4.2 Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Der Marktplatz sowie der Bereich westlich der Stadtbahnhaltestelle werden als öffentlicher Fußgängerbereich ausgewiesen. Im Bereich der Marktplatte wird weiterhin die Zweckbestimmung „Marktplatz“ für Veranstaltungen, wie z.B. Wochen- und Weihnachtsmarkt u.a. festgesetzt. Die Verkehrsfläche dient als zentraler Treffpunkt innerhalb des Zentrums von Sankt Augustin. In ihrer Ausdehnung richtet sich die Verkehrsfläche an den vorhandenen Gebäudekanten des Rathauses bzw. der daran angrenzenden Bebauung sowie an den geplanten Gebäudekanten des neuen Einkaufszentrums aus. Die Verkehrsfläche ist vorrangig für Fußgänger und zur Ost-West-Querung für Radfahrer bestimmt. Unter dem Marktplatz befindet sich der dem Rathaus zugeordnete Parkplatz, der auch künftig gesichert werden soll. Insofern wird eine Unterbauung des Marktplatzes nach wie vor für zulässig erklärt.

Ferner wird die im Osten des Plangebiets bestehende Fuß- und Radwegeverbindung von Nord nach Süd planungsrechtlich gesichert. Der weitgehend parallel zur Stadtbahntrasse verlaufende Weg schließt nach Norden an das vorhandene Wegenetz der Südstraße an und schließt nach Süden an das bestehende Geh- und Radwegenetz an. Die Wegeverbindung gewinnt ihre Qualität aus der von der Bonner Straße abgewandten Lage und soll daher erhalten bleiben.

Eine weitere Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbrücke“ wird im Bereich des S-Bahn-Haltepunkts „Markt“ vorgesehen. Hier ist ein Brückenbauwerk geplant, das ausschließlich Fußgängern und Radfahrern dient. Die Brücke sichert einerseits die Erschließung und Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen des S-Bahn-Haltepunktes aus westlicher und östlicher Richtung. Ferner bildet das Brückenbauwerk die notwendige Quermöglichkeit der vorhandenen S-Bahn-Trasse. Mit der Querung der S-Bahn wird eine für das Zentrum von Sankt Augustin elementare Ost-West-Fußwegeverbindung gesichert. Einerseits wird die Erschließung des Marktplatzes und der angrenzenden Nutzungen einschließlich des geplanten Einkaufszentrums für Fußgänger/Radfahrer, die aus östlicher Richtung kommen,

gesichert. Zum anderen wird eine wichtige Fußwegeverknüpfung zwischen vorhandenen Wohngebieten und den diversen Nutzungen westlich der Rathausallee aufrechterhalten.

6.4.3 Private Verkehrsflächen

Die Verkehrsfläche westlich der Bonner Straße ist als private Verkehrsfläche festgesetzt. Auf dieser Fläche ist die neu zu errichtende Parkspindel als Zufahrt zu dem im östlichen Teilbereich des Einkaufszentrums befindlichen Parkplatzbereich vorgesehen. Hierbei handelt es sich um eine private Verkehrsfläche, die nicht öffentlich gewidmet wird und ausschließlich als Zufahrt zu einem Parkgeschoss dient. Die Festsetzung des Spindelbauwerks wird auf unterschiedlichen Ebenen festgesetzt, um die Querung der Bahnfläche zu sichern. Grünflächen entlang der Spindel-Verkehrsfläche sichern die gestalterische Einbindung dieser repräsentativen Einfahrt. Die Fläche wird sich künftig im privaten Eigentum des Investors befinden und ist zur Erschließung des östlichen Parkhauses (ca. 630 Stellplätze) notwendig. Die Parkspindel wird im ausgebauten Zustand an der höchsten Stelle im Bereich der Bahnquerung eine maximale Höhe von rund 7 m über dem Gehweg der Bonner Straße erreichen.

Zudem wird im Norden der Vorplatz des Einkaufszentrums als private Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Fläche verbindet die Südarkaden sowie die dort benachbarten Wohnnutzungen mit dem Gesamtvorhaben. Die axiale Wegebeziehung bezieht unter anderem dadurch ihre Qualität, dass die Südstraße künftig von Verkehr entlastet sein wird und somit deren Trennwirkung stark abgemildert wird.

7. Grünflächen

7.1 Private Grünflächen

Im Norden des Plangebiets wird eine dem Vorhaben zugeordnete, parkartig gestaltete Grünfläche geschaffen. Diese entwickelt im Norden des Plangebiets eine für das Vorhaben repräsentative Eingangssituation. Die Grünfläche dient zudem der Unterbringung betriebsnotwendiger Anlagen wie Fahrradstellplätze, Sitzgelegenheiten, Werbepylone und anderem mehr. Die private Grünfläche wird für die Öffentlichkeit zugänglich sein, so dass sie mit attraktiven Ost-West und Nord-Süd Wegebeziehungen ausgestattet wird. Der Bebauungsplan sichert die private Grünfläche dauerhaft als solche und schließt damit aus, dass diese Fläche künftig überbaut oder nach Vollzug des Vorhabens als Parkplatz genutzt wird. Die Grünfläche übernimmt eine wichtige Aufenthaltsfunktion und dient gleichzeitig der verbesserten Verbindung der Plangebietsflächen mit dem städtebaulichen Umfeld. Gleichzeitig kann die Grünfläche das im Baugebiet anfallende Niederschlagswasser aufnehmen und versickern. Die Grünfläche ist im Anschluss zur Südstraße für Feuerwehrfahrzeuge (Feuerwehrezufahrt) passierbar.

Es ist beabsichtigt, Teile des vorhandenen Baumbestandes innerhalb der Grünfläche zu erhalten, um eine hohe ökologische Qualität zu erzielen. Zugleich sieht der Bebauungsplan die Neupflanzung von Gehölzen vor, um die Fläche gründordnerisch zu gestalten, ökologisch aufzuwerten und markante Baumgruppen zu schaffen.

Die Fläche der spindelförmigen Parkhauszufahrt im Osten des Plangebiets wird nicht vollständig als Verkehrsfläche festgesetzt. Um eine angemessene Eingrünung und Gestaltung im Umfeld des Verkehrsbauwerkes zu sichern, werden die umgebenden Flächen als Grünflächen gesichert. Ziel ist es, durch die grünordnerische Gestaltung, das geplante Spindelbauwerk möglichst gut in die Umgebung einzubinden.

8. Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit oder der Versorgungsträger

Ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit sichert die Wegeverbindung zwischen dem Marktplatz und der Stadtbahnhaltestelle im Bereich der Abgrenzung zwischen Einkaufszentrum und Bürgerforum. Die Festsetzung stellt dauerhaft sicher, dass Fußgänger durch den Vorhabensbereich zum Marktplatz bzw. zum S-Bahn-Haltepunkt geführt werden. Insofern entsteht eine öffentliche Ost-West-Durchlässigkeit im Bereich der geplanten Rampe.

Darüber hinaus sichern die im Plan gekennzeichneten Leitungsrechte sowie deren Schutzabstände die künftig im Geltungsbereich oder dessen unmittelbaren Umfeld befindlichen Hauptversorgungsleitungen. Dies betrifft insbesondere eine Hochspannungsfreileitung der RWE, die in den Bereich des Nord-Süd-Gehweges und in den Straßenraum der Südstraße verlegt wird. Der Bebauungsplan berücksichtigt im Nordwesten seines Geltungsbereichs sowie im Bereich des Spindelbauwerks die neuen Hochspannungs-Endmasten als Versorgungsfläche und den weiteren Leitungsverlauf einschließlich Schutzabstände.

Darüber hinaus befinden sich eine Ferngasleitung und eine Korrosionsschutzanlage außerhalb des Geltungsbereichs in der Südstraße. Der Schutzstreifen der Ferngasleitung (Rathausallee/Südstraße) ragt im Bereich der Südstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinein. Der Schutzstreifen wird im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Es wird darauf hingewiesen, dass Niveauänderungen im Schutzstreifenbereich mit dem Versorgungsträger abzusprechen sind. Bäume und tiefwurzelnende Sträucher dürfen nur mit lichtem Abstand von 2,5 m zur Leitung, wenn möglich außerhalb des 8 m breiten Schutzstreifens, gepflanzt werden.

9. Flächen für Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Gewerbelärm / Lichtimmissionen

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan orientiert sich eng an dem konkret geplanten Vorhaben und setzt somit das städtebauliche Konzept auf der Planungsebene um. Insofern vermeidet der Bebauungsplan durch die Auflösung des derzeitigen Großflächenparkplatzes und die künftige Integration der Stellplätze an mehreren Standorten in das Gebäudeinnere schon vorbeugend erhebliche gewerbliche Geräuschimmissionen im relevanten Umfeld. Zudem setzt der Bebauungsplan konkrete Maßnahmen zum Immissionsschutz fest, die letztlich dazu führen, dass die Betriebsgeräusche und folglich die Einwirkungen auf das Umfeld, gegenüber dem Bestand zum Teil erheblich vermindert werden.

Der Bebauungsplan sieht im Bereich der privaten Verkehrsfläche „Parkspindel“ vor, dass die Spindelzufahrten beiderseits der Fahrbahn mit einer mindestens 1,50 m hohen Brüstung zu versehen sind. Diese Festsetzung stellt sicher, dass die von den Kundenverkehren ausgelösten Motor- und Rollgeräusche baulich abgeschirmt werden und somit nicht in die umliegenden Wohngebiete getragen werden. Gleichzeitig stellt diese Regelung sicher, dass auch die Scheinwerfer der die Spindel auf- und abfahrenden Fahrzeuge nicht in das Umfeld abstrahlen und keine störende Wirkung entwickeln. Im Nordosten des Plangebiets wird ferner festgesetzt, dass dort im Bereich der geplanten Gebäudeumfahrt mit Wendeanlage, eine zumindest 2,90 m hohe Abschirmung zu errichten ist. Diese schirmt die durch die Anlieferung bedingten Geräusche (Zu- und Abfahrtverkehr, Verladetätigkeiten) gegenüber den vorhandenen Wohn- und Mischgebieten ab, so dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den nächst gelegenen Mischgebieten sicher eingehalten werden. Im Bereich der Wohnbebauung östlich der Bonner Straße wird es an einer Stelle, im Eckbereich zur Sandstraße, zu einer geringfügigen Überschreitung des Immissionsrichtwertes von 55 dB(A) tags um 0,1 dB(A) kommen. Immissionen an der Grenze zwischen Kerngebiet und Wohngebiet entwickeln eine wechselseitige Rücksichtnahmepflicht, so dass die nicht wahrnehmbare Richtwertüberschreitung städtebaulich vertretbar ist. Zudem ist die sehr geringfügige Richtwertüberschreitung hinnehmbar, da sich insgesamt die Geräuscheinwirkung im Bereich der zum Wohnen dienenden Gebiete aufgrund des festgesetzten Maßnahmenbündels gegenüber der Ist-Situation verbessern wird. Folglich wird sich an der genannten Stelle künftig eine erhebliche Absenkung der heutigen Immissionen um - 4,6 dB(A) ergeben. Ferner ist in die Abwägung einzustellen, dass an der Bebauung östlich der Bonner Straße nicht die Geräusche des Einkaufsparks, sondern die Geräusche des Straßenverkehrs dominant sind. Diese werden auch künftig die Geräusche des Einkaufszentrums überlagern. Gleiches gilt für einen Bereich im Westen des Plangebiets, entlang der Rathausallee. Auch dort wird es künftig gegenüber der Einfahrt zum Einkaufszentrum (Post), eine geringfügige Überschreitung des dort geltenden Immissionsrichtwertes für gemischt genutzte Gebiete geben. Auch an dieser Stelle ist jedoch der Verkehrslärm dominierend, so dass die gewerblichen Geräusche nicht wahrnehmbar sein werden.

Für einen Zwischenzustand von maximal 12 Monaten lässt der Bebauungsplan eine Anlieferung von der Südstraße auf das Gelände des ersten Bauabschnitts zu. Für einen Zeitraum bis zu maximal 24 Monaten darf zudem die private Grünfläche östlich des 'Vorplatzes Einkaufszentrum' für die Unterbringung von temporären Stellplätzen genutzt werden. Für diesen baubedingten Zeitraum sind gegen die durch die temporären Nutzungen bedingte Geräusche, im Baugenehmigungsverfahren notwendige Vorkehrungen zum Schutz vor Lärm zu treffen.

Verkehrslärm / Schutzvorkehrungen im Plangebiet

Zum Schutz der im Plangebiet zulässigen Büroräume vor Einwirkungen aus Verkehrslärm wird zudem an einzelnen Fassadenabschnitten festgesetzt, dass Büroräume oder sonstige Räume mit einem Ruheschutzbedürfnis, ein gegenüber den Verkehrslärmeinwirkungen ausreichendes Schalldämmmaß aufweisen müssen. Die Festsetzungen erfolgen entsprechend auf der Grundlage der DIN 4109, die in Abhängigkeit der Verkehrslärmbelastung notwendige Schalldämmmaße vorsieht. Hierzu werden die Beurteilungspegel aus Straßenverkehr und Schienenverkehr für die einzelnen Immissionsorte prognostiziert und Bereiche mit gleichen Anforderungen in Lärmpegelbereiche der DIN 4109 zusammengefasst. Für die einzelnen Lärmpegelbereiche gel-

ten dann Mindestanforderungen an das Bauschalldämmmaß, die von allen Außenbauteilen wie Fenstern, Lüftungen, aber auch der gesamten Fassade einzuhalten sind. Für weite Teile des Plangebiets bedarf es keiner gesonderten Festsetzung der Lärmpegelbereiche, da hier die für schutzbedürftige Räume ohnehin gemäß Energieeinsparverordnung geltenden Dämmmaße ausreichen. An einzelnen Fassaden sind die Lärmpegelbereiche III bzw. IV einzuhalten. Hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung sind damit empfindliche Nutzungen im Plangebiet ausreichend vor Verkehrslärm geschützt.

Verkehrslärm / Auswirkungen der geplanten Ost-West-Spange auf Immissionsorte außerhalb des Plangebiets

Resultierend aus dem Verkehrskonzept, das nicht allein das Vorhaben, sondern auch zu erwartende städtebauliche Maßnahmen im Umfeld sowie die ohnehin zu erwartende Verkehrsentwicklung berücksichtigt, ergibt sich im Bereich des südlichen Abschnitts der Bonner Straße eine relevante Erhöhung der Verkehrslärmbelastung. Das Verkehrskonzept wurde auch unter dem Gesichtspunkt eines Variantenvergleichs im Schalltechnischen Gutachten besonders geprüft. Der unmittelbar dem Vorhaben zuzuordnende An- und Abfahrtverkehr erhöht an keinem der festgelegten Immissionsorte den Beurteilungspegel rechnerisch um mindestens 3 dB(A) und vermischt sich im Übrigen mit dem sonstigen Verkehr, so dass nach den dort festgelegten Regelungen die TA Lärm zur Beurteilung der Verkehrslärmbelastung an keinem Immissionsort herangezogen werden kann; vielmehr werden nach Maßgabe der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) die Geräusche des gesamten Straßenverkehrs an sämtlichen relevanten Immissionsorten ermittelt und bewertet. Die Beurteilung des Ist-Zustandes ergibt eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an mehreren Immissionsorten sowohl tagsüber als auch nachts.

Im Verkehrskonzept wird diejenige Variante umgesetzt, die die geringste Gesamtbelastung verspricht, aber im Einmündungsbereich der Ost-West-Querspange zu einer örtlich begrenzten Zunahme der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche an mehr als 10 Immissionsorten und um mehr als 3 dB(A) führt. An insgesamt 6 Immissionsorten sind diese Zunahmen dem Bau der Ost-West-Spange zuzuordnen und damit einem Neu- oder Umbau eines Verkehrsweges. Die 6 betroffenen Immissionsorte befinden sich entlang der Bonner Straße sowie im Bereich der Marktstraße. Dort werden die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) jeweils überschritten; an vier der 6 betroffenen Immissionsorte wird die Erheblichkeitsschwelle von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts der 16. BImSchV überschritten. Nach den Vorgaben der 16. BImSchV, sind damit Maßnahmen zur Pegelminderung an den betroffenen Gebäuden erforderlich.

Im Schalltechnischen Gutachten zum Bebauungsplan wurden bezogen auf die entlang der Bonner Straße gelegenen Immissionsorte (Wohngebiete) 5 Varianten zur Minderung der Pegel geprüft:

Variante 1: Errichtung einer Kreisverkehrsanlage als Ersatz der Ampelanlage im Bereich der Kreuzung von der Ost-West-Spange und Bonner Straße.

Variante 2: Errichtung einer Kreisverkehrsanlage als Ersatz der Ampelanlage im Bereich der Kreuzung von Ost-West-Spange und Bonner Straße und Errichtung einer

Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m entlang der Bonner Straße im Bereich der Wohnbebauung.

Variante 3: Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m entlang der Bonner Straße im Bereich der Wohnbebauung.

Variante 4: Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,00 m entlang der Bonner Straße im Bereich der Wohnbebauung.

Variante 5: Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,50 m entlang der Bonner Straße im Bereich der Wohnbebauung.

Grundlage der vorgenannten Varianten sind insbesondere die Lärminderungsmaßnahmen, die die Stadt Sankt Augustin in der Abwägung für den Bereich der Einmündung von der Ost-West-Spange in die Bonner Straße bereits erwogen hat. Hier wurde anstelle des Ausbaus einer klassischen Einmündung, die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes geprüft. Dieser hat gegenüber der gängigen Einmündung den schalltechnischen Vorteil, dass es weniger Halte- und Anfahrvorgänge und damit eine geringere Geräusentwicklung gibt. In der Prüfung dieser Variante wurde jedoch festgestellt, dass die Schallminderung durch einen Kreisverkehrsplatz alleine nicht zu einer erheblichen Absenkung des Immissionsniveaus an den betroffenen Häusern führt. Zudem stehen für den Bau eines Kreisverkehrsplatzes keine ausreichenden Flächen zur Verfügung, die einen Vollzug zulassen würden.

Des Weiteren wurden in einem iterativen Verfahren Schallschutzmaßnahmen durch abschirmende Wände in unterschiedlichen Höhen (Varianten 3, 4 und 5) östlich der Bonner Straße – dabei auch in Kombination mit der Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes – geprüft. Das schalltechnische Gutachten kommt zum Ergebnis, dass solche Maßnahmen (-Kombinationen) zwar zu einer Minderung der Geräuscheinwirkungen an den betroffenen schutzbedürftigen Nutzungen entlang der Bonner Straße führen. Eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts lässt sich damit jedoch nicht erreichen. Eine Unterschreitung der auch grundrechtlich relevanten Sanierungswerte von 70 dB(A) tags sowie 60 dB(A) nachts an allen Immissionsorten ließe sich auch erst bei einer Wandhöhe von 3,50 m über Gehwegoberkante und einer Gesamt-Wandlänge von 83 m erzielen. Die Kosten für eine Lärmschutzwand in der notwendigen Höhe beliefen sich auf rund 71.000 €. Diese Schutzmaßnahme steht jedoch nicht nur außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck; sie ist auch aus technischen Gründen letztlich nicht durchführbar. Da die Lärmschutzwand unmittelbar entlang des östlichen Gehwegs und somit westlich in unmittelbarer Nähe der betroffenen Hauswände zu errichten wäre (der Abstand der Lärmschutzwand zu den betroffenen Fassaden betrüge an den südlich betroffenen Häusern rd. 4 bis 5 m, am nördlichsten betroffenen Haus rd. 11 m), ergeben sich hieraus Defizite in der Besonnung und Belüftung der betroffenen Häuser und somit andere negative Umweltauswirkungen. Ferner führt die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Beschränkung der Grundstückszufahrten, da die Lärmschutzwände ihre Wirkung nur lückenlos an der Grenze zwischen Straßenraum und Wohnbaugrundstück entfalten können. Davon ausgehend, dass für Grundstückszufahrten notwendige Öffnungen entlang der Lärmschutzwand ('Lärmtore') auch unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen bei der Grundstücksausfahrt auf die Bundesstraße) nicht möglich sind, ließen sich die über die Bonner Straße erschlossenen Grundstücke nach Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahme nicht

mehr verkehrstechnisch erschließen. Somit würden durch den Bau einer Lärmschutzwand unzumutbare Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohnnutzungen entstehen. In diesem Zusammenhang wurde erwogen, ob die Erschließung der betroffenen Gebäude durch eine Art „Lärmschleuse“, die einen Schutz der Wohngebäude vor Verkehrslärm sichert, sobald ein Auto die Garage verlässt und in die B 56 einbiegt, möglich ist. Aufgrund der im Konkreten gegebenen Verhältnisse

- die Wand stünde sehr nahe an den Wohnhäusern
- es besteht ein öffentlicher Fußweg unmittelbar zwischen Wand und Wohnhäusern
- unmittelbar im Bereich der Wand und der Grundstücksausfahrten befindet sich künftig ein beampelter und stark frequentierter Kreuzungsbereich
- es herrschen mangelnde Sichtverhältnisse beim Ausfahren von der Garage auf die Kreuzung

ist eine solche Lösung technisch an dieser Stelle **nicht umsetzbar und somit auszuschließen.**

Die Schutzmaßnahme steht auch außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Den Kosten von 71.000 € steht lediglich eine immer noch deutliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gegenüber, wobei teilweise gerade der Ist-Zustand erreicht wird. Passive Schallschutzmaßnahmen bleiben auch dann noch erforderlich, ohne dass sich für die Betroffenen ein Vorteil aus der Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ergäbe. Die Objekte verfügen über keine zum Aufenthalt von Menschen geeigneten Vorgärten, sondern die Bereiche zwischen Straße und Gebäude werden – wenn überhaupt – zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Nutzbare Bereiche werden durch eine Lärmschutzwand nicht geschaffen. Die nutzbaren Außenwohnbereiche befinden sich auf den rückwärtigen Teilen der Grundstücke und sind bereits durch die nahezu geschlossene Front von Haupt- und Nebengebäuden geschützt, ohne dass eine Lärmschutzwand hier weiteren Schutz bringt. Die Fenster in den zur Straße ausgerichteten Wohnräumen der Gebäude können auch bei Vorhandensein einer Schallschutzmauer allenfalls sporadisch geöffnet werden, während die Belüftung auch dann im Regelfall über Lüfter erfolgt. Demgegenüber stehen die abriegelnde Wirkung der Wand und die schlechtere Belichtung und Besonnung der Wohnräume infolge der Schallschutzwand. Zudem wird die Errichtung einer 83 m langen Wand entlang einer zentralen Hauptstraße von Seiten der Stadt Sankt Augustin auch hinsichtlich des Stadtbildes an dieser Stelle als städtebaulich unverträglich eingestuft.

In der Summe der aufgeführten Aspekte ist eine Lärmschutzwand, die zwar zumindest eine Lärminderung an den betroffenen Wohnhäusern bis unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bewirken könnte, gleichwohl nicht zur nachhaltigen Lösung des Konflikts geeignet. Aufgrund der mangelnden technischen Umsetzungsmöglichkeiten und vor dem Hintergrund des entlang der Bonner Straße mit 4 Häusern eingeschränkten Kreises der Betroffenen und in Anbetracht des demgegenüber hohen städtebaulichen Gewichts der Innenstadtentwicklung, wird der Verweis auf passive Schallschutzmaßnahmen insofern als hinnehmbar betrachtet. Angesichts der erheblichen Vorbelastung und der

damit ohnehin bereits heute nur sehr eingeschränkten Möglichkeit, die zu den Verkehrswegen ausgerichteten Fenster mehr als nur gelegentlich öffnen zu können oder den Vorgartenbereich zum Aufenthalt zu nutzen, erscheint es auch gegenüber der aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG resultierenden Schutzpflicht noch vertretbar, den Bewohnern dieser Objekte die Pegelzunahme zuzumuten und durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen dort erstmals wohnraumverträgliche Innenraumpegel sicher zu stellen. Dies umso mehr, als die Erhöhung auch aus der Anbringung einer der Verkehrssicherheit dienenden Lichtsignalanlage resultiert.

Als weitere Lärminderungsmaßnahme wäre gemäß RLS 90 'Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen', Tabelle 4 der Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht an der Ost-West-Spange und deren Einmündungsbereich in die Bonner Straße (bis etwa auf Höhe der Parkspindel) denkbar. Auch dies hat die Stadt im Rahmen der Abwägung erwogen. Dem Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht, wird in der o.g. Richtlinie derzeit jedoch keine lärm-mindernde Wirkung bei innerorts üblichen Geschwindigkeiten (30 bis 50 km/h) zugewiesen. Nach neuesten Erkenntnissen sollen zur Beseitigung solcher Lärmkonflikte in den Städten (innerorts) die negativen Korrekturwerte DStrO für lärm-mindernde Straßenoberflächen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bis 50 km/h in der kommenden neuen Fassung der RLS 90 eingeführt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Lärm-minderungsfaktoren DL für innerörtliche Straßenoberflächen, die in diversen Veröffentlichungen bereits bekanntgemacht wurden, in künftigen schalltechnischen Untersuchungen – bspw. im Zuge von Straßenumbauten - berücksichtigt werden können. Im Rahmen einer überschlägigen Untersuchung im Bereich der Bonner Straße und der Ost-West-Spange wurde die Minderung von DL = -5 dB(A) bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für die Straßenoberfläche 'Dünnschicht im Heißeinbau' zugrunde gelegt (Planfall 2 mit dem vorgesehenen Korrekturwert von DL = -5 dB(A)). Hierfür wurde der Ansatz gewählt, einen Abschnitt der Ost-West-Spange mit dem lärmabsorbierenden Asphalt auszustatten. Zudem müsste ein rund 270 m langer Abschnitt der B56 saniert und mit dem neuen Asphalt ausgestattet werden. Es wurde ermittelt, dass durch den Einbau der lärm-mindernden Fahrbahnoberfläche die bestehende Lärmbelastung an den vier Immissionsorten bis zu 6 dB(A) abgemindert werden könnte. Eine solche Maßnahme wäre mit Sanierungskosten entlang der B56 in Höhe von rund 80.000 € verbunden. Dazu ist nach Erfahrungswerten zudem mit erhöhten Unterhaltungskosten (insbes. Winterdienst) für den neuen Asphaltbelag zu rechnen. Hinzu kämen im Bereich der Ost-West-Spange noch die durch den Einsatz von Flüsterasphalt entstehenden Mehrkosten gegenüber der herkömmlichen Bauweise. Vor dem Hintergrund, dass die Neubau- und Sanierungsmaßnahmen einen Streckenabschnitt betreffen, der nur einseitig mit empfindlichen Nutzungen bebaut ist und aufgrund des entlang der Bonner Straße mit 4 Häusern eingeschränkten Kreises der Betroffenen, der Vorbelastung, der noch nicht erfolgten Übernahme des Korrekturwertes in die RLS 90 stehen die mit dem Umbau der B 56 verbundenen Kosten ebenfalls außer Verhältnis zum Schutzzweck. Denn auch dann bleiben – wie bereits dargelegt wurde - passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, ohne dass sich aufgrund der theoretisch denkbaren aktiven Schallschutzmaßnahmen ein Nutzvorteil für die betroffenen Grundstücke und deren Bewohner ergäbe. Als aktive Schallschutzmaßnahme in Betracht kommt jedoch der Einsatz von Flüsterasphalt in der noch erstmalig herzustellenden Ost-West-Spange. Die hierdurch bedingten Mehrkosten von ca. 5.000 € müssen hinter den damit verbundenen, wenngleich nicht explizit ermittelten und nach den derzeit noch geltenden Richtlinien noch nicht zu berücksichtigenden positiven, weil lärm-mindernden Wirkungen zurücktreten.

Die Stadt hat deshalb festgelegt, bei der Herstellung der Ost-West-Spange Flüsterasphalt einzubauen. Eine entsprechende Verpflichtung des Vorhabenträgers ist im Durchführungsvertrag verankert.

Für die betroffenen Büronutzungen entlang der Markstraße kommen aktive Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht, da die jeweiligen Gebäude sehr nah an der Straße stehen und keine Flächen für Lärmschutzwände- oder Wälle zur Verfügung stehen.

Im Ergebnis bleibt einzig die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Häusern. Im Falle einer Überschreitung besteht für die betroffenen Eigentümer ein Rechtsanspruch auf den Einbau neuer Fenster mit einer fensterunabhängigen Lüftung, die zusammen ein resultierendes Schalldämmmaß von $R_{w,R} \geq 40$ dB ergeben. Das entspricht den Vorgaben an die Bauausführung wie sie dem Lärmpegelbereich IV nach DIN 4109 zuzuordnen sind. Durch diese Schutzvorkehrungen wird ein den empfindlichen Nutzungen gerecht werdender Rauminnenpegel erzielt.

Die Zunahme des Verkehrslärms im Bereich der Einmündung von der Ost-West-Spange in die Bonner Straße ist in der Abwägung der unterschiedlichen Belange hinnehmbar, da einerseits durch (passive) Lärminderungsmaßnahmen Abhilfe geschaffen werden kann und gewichtige Gründe für das gewählte Verkehrskonzept sprechen – vor Allem eine gegenüber anderen Varianten verbesserte Lärmsituation für den gesamten Planungsraum. Ganz erhebliches Abwägungsgewicht hat daneben der in den Kapiteln 1, 5 und 6 dargelegte städtebauliche Rang, den die Erweiterung des HUMA-Marktes sowie die damit einhergehende Innenstadtentwicklung für die Stadt St. Augustin einnehmen.

Für eine Reihe von Immissionsorten an der Bonner Straße südlich der Ost-West-Spange werden gegenüber dem Ist-Zustand nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes für den im Gutachten betrachteten verkehrsintensivsten Planungsfall und der Zunahme der allgemeinen Verkehrsleistung Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte tags und nachts sowie der kritischen Nachtwerte von 60 dB(A) und der kritischen Tagwerte von 70 dB(A) in den grundrechtlich relevanten Bereich hinein prognostiziert. Diese Verkehrslärmbelastungen sind folglich nicht ausschließlich dem Vollzug der im Bebauungsplan vorbereiteten Nutzungen zuzuschreiben. In der Abwägung sind die lokalen Überschreitungen der genannten Werte hinnehmbar, da die vorhabensbedingten Verkehre sowie die aus dem Masterplan Urbane Mitte ableitbaren Verkehrsmengen, der Erschließung des künftig neu zu gestaltenden Stadtzentrums dienen. Hier gewichtet die Stadt Sankt Augustin die öffentlichen Belange der Versorgung gemäß § 1 Abs. 6 Ziffer 8a BauGB, die Belange zur Erneuerung vorhandener Ortsteile sowie die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche i.S.v. § 1 Abs. 6 Ziffer 4 BauGB – hier insbesondere der Fortentwicklung des Stadtzentrums - sowie die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung gemäß § 1 Abs.6 Ziffer 3 BauGB höher als die privaten Belange eines kleineren Kreises Betroffener, an gesunde Wohnverhältnisse. Die gewichtigen städtebaulichen Gründe, die dem öffentlichen Interesse einen Vorrang einräumen, sind in Kapiteln 1 bis 6 dieser Begründung dargelegt. Zudem wird in die Abwägung eingestellt dass das Gesamtkonzept dazu beiträgt, an anderen Stellen im Umfeld des Vorhabens erhebliche Absenkungen des Lärmniveaus - sowohl aus Verkehrslärm als auch aus Gewerbelärm - zu erzielen und somit bezogen auf die gesamte Innenstadt einen Ausgleich erzielt.

Die Lärmprognose unterstellt im Sinne einer worst-case-Betrachtung, dass die heute noch unbebauten Grundstücke im Zentrum auch entsprechend den heute geltenden Kerngebietsfestsetzungen genutzt werden. Inzwischen hat die Stadt jedoch mehrere Aufstellungsbeschlüsse zur Umsetzung des Masterplans gefasst, um den in der Regel besonders verkehrsträchtigen großflächigen Einzelhandel auszuschließen und den kleinflächigen Einzelhandel zu steuern (vgl. hierzu auch Kapitel 4.3). Demnach wird für das Prognosejahr 2025 aller Voraussicht nach ein geringeres Verkehrsvolumen als prognostiziert erwartet werden können. Entsprechend geringer dürften die Verkehrslärmsteigerung und die Betroffenheit der Anwohner der B 56 tatsächlich ausfallen.

Fazit

In der Summe der getroffenen Vorkehrungen zum Immissionsschutz lässt sich zusammenfassend feststellen, dass sich die Immissionsbelastung für die Anwohner durch künftige Betriebsgeräusche des Einkaufszentrums gegenüber der Ist-Situation zum Teil wesentlich verbessern wird. Dies begründet sich insbesondere im Wegfall des offenen Großflächenparkplatzes als bisherige Hauptlärmquelle und die künftige Integration der Stellplätze ins Gebäudeinnere. Relevante, vorhabensbedingte Verkehrslärmzunahmen ergeben sich im südlichen Abschnitt der Bonner Straße. Diese können in Abhängigkeit der jeweiligen immissionsschutzrechtlichen Rahmenbedingungen durch geeignete Lärmvorkehrungen abgemildert werden.

10. Flächen für den Erhalt und das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Innerhalb des Plangebiets werden verschiedene Gehölzstrukturen zum Erhalt festgesetzt. Zum einen wird die im Bereich des bestehenden Nord-Süd Fuß- und Radweges entlang der Bahntrasse der dort vorhandene und markante Baumbestand gesichert. Die dortigen Bäume sind alleartig angeordnet und stellen somit ein stadträumlich wichtiges Gliederungselement dar. Der Erhalt dieser Bäume stellt zudem eine Sicherung der ökologischen Wertigkeit an dieser Stelle sicher. Desweiteren wird, soweit dies aufgrund der inneren Erschließung des Einkaufszentrums möglich ist, der auf dem Vorhabensgrundstück vorhandene Baumbestand entlang der Rathausallee erhalten. Der Erhalt des dort vorhandenen, linear angeordneten Gehölzbestandes sichert einen gewissen Grünanteil entlang dieses Straßenzuges und dient der ökologischen und gestalterischen Aufwertung der westlichen Gebäudeseite.

Darüber hinaus sieht der Bebauungsplan die Anpflanzung von zusätzlichen Bäumen vor. Diese dienen der grünordnerischen Gestaltung des Plangebiets sowie der Aufwertung der geplanten Freiflächen.

Im Bereich der Ost-West-Spange wird festgesetzt, dass die dort nicht für Verkehrsbauwerke wie Rampen, Stützmauern oder ähnliches in Anspruch genommenen Flächen eine grünordnerische Gestaltung vorzunehmen ist. Durch diese Festsetzung wird gewährleistet, dass sich das Verkehrsbauwerk in Teilbereichen eingrünen und gestalterisch aufwerten lässt.

11. Bauliche und sonstige Nutzungen und Anlagen, die nur für einen bestimmten Zeitraum zulässig sind (§ 9 Abs.2 BauGB)

Das Einkaufszentrum mit seinen Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen wird in zwei Bauabschnitten realisiert werden. Der erste Bauabschnitt erstreckt sich dabei auf die Ostseite des Plangebiets. Die interne Erschließung des Vorhabens wird sich infolge der abschnittswisen Umsetzung nicht in einem Zuge abschließend ausbauen lassen. Dies hat absehbar zur Folge, dass bei Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts, die mit Anbindung an die Rathausallee vorgesehene Gebäudeumfahrung, die im Endzustand die Anlieferung des gesamten Vorhabens sicher stellt, noch nicht vollzogen sein wird. Insofern ist es erforderlich, für eine Übergangsphase eine zeitlich befristete Anlieferung für den ersten Bauabschnitt über die Südstraße sicherzustellen. Die Anlieferung soll in etwa im Bereich östlich des Vorplatzes zum Einkaufszentrum geführt und in Richtung Osten (über eine temporäre Rampe) an die Anlieferhöfe angebunden werden. Beeinträchtigungen umliegender Wohnnutzungen können gemäß einer schalltechnischen Prüfung durch den Abstand der temporären Anlieferung zu diesen beziehungsweise durch geeignete Maßnahmen (Platzierung von Baucontainern, Geländemodellierung) vermieden werden. Details hierzu regelt das Baugenehmigungsverfahren. Nach Vollzug der im Rahmen des zweiten Bauabschnitts vorgesehenen Anbindung der internen Anlieferstraßen an die Rathausallee, wird die Anlieferung über die Südstraße wieder dauerhaft abgebunden.

Ferner soll zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs während der Bauphase die Möglichkeit eröffnet werden, einen ebenerdigen Interimsparkplatz zu errichten. Auch diese temporäre Nutzung wird im Bebauungsplan berücksichtigt. Nach einer gutachterlichen Untersuchung ist ein solcher Interimsparkplatz schalltechnisch verträglich mit den umgebenden Nutzungen umsetzbar. Auch hier regelt das Baugenehmigungsverfahren im Detail die Anordnung / Umsetzung des Interimsparkplatzes.

12. Kennzeichnungen, Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

Die Fläche der Stadtbahntrasse wird als nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan aufgenommen. Der vorhandene S-Bahn-Betrieb wird aufrechterhalten. Innerhalb der Fläche der Stadtbahntrasse wird der S-Bahn-Haltepunkt „Markt“ erneuert. Entsprechend der zukünftigen städtebaulichen Bedeutung des Haltepunktes wird dieser deutlich größer und prägnanter ausgebildet und unterstreicht somit die neu entstehende Achse zwischen Bonner Straße und Marktplatz.

Die vom Vorhabenträger geplante Bauabschnittsbildung (1. BA, 2. BA) ist im Bebauungsplan gekennzeichnet.

13. Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sind im Plangebiet nicht erforderlich, da die benötigten Grundstücke sich im Eigentum des Vorhabenträgers, der Stadt bzw. der Betreiberin der Stadtbahn befinden. Mögliche Arrondierungen können durch Grundstücksankäufe –oder Tausch umgesetzt werden.

14. Kosten für die Stadt

Die mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Kosten und Kostenübernahmen werden im Zuge eines Durchführungsvertrages zwischen Vorhabenträger und Stadt geregelt. Für die Stadt sind voraussichtlich anteilige Kosten für die Umsetzung der Ost-West-Querspange zu erwarten.

15. Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB

Gemäß § 10 Abs. 4 BauGB ist dem Bebauungsplan eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

Die zu berücksichtigenden Umweltbelange wurden zu Beginn des Verfahrens unter Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ermittelt, die erforderlichen Abwägungsgrundlagen beschafft und die Auswirkungen der Planung auf die Umweltbelange sowie die Wechselwirkungen beschrieben und bewertet (siehe Umweltbericht).

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß § 3 Abs.1 BauGB und § 4 Abs.1 BauGB wurden folgende wesentliche Themen angesprochen, behandelt und in die Abwägung gemäß § 1 BauGB eingestellt:

- Vorschläge zu Dienstleistungs-, Handels- und Gastronomieeinrichtungen
- Gestaltungsvorschläge Marktplatz, Grünflächen, Stadtbahnhaltestelle
- Verkehrserschließung des Vorhabens sowie Verkehrsführung im Zentrum
- Verteilung der Parkverkehre auf zwei voneinander unabhängige Parkhäuser
- Zufahrt zum östlichen Parkhaus über ein Spindelbauwerk, welches über die Bahntrasse führt
- Tieferlegung der Bahntrasse
- Lärm- und Luftbelastungen der umliegenden Wohngebiete
- Individual-, Fuß- und Fahrradverkehr

Schwerpunktmäßig bezogen sich die eingegangenen Stellungnahmen auf das Verkehrskonzept. Der Forderung nach Tieferlegung der Bahn kann auf Grund der Höhe der Kosten nicht nachgekommen werden. Des Weiteren wurde die Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunkte angezweifelt. Auf Grund der eingegangenen Einwendungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept überarbeitet sowie das Verkehrsgutachten angepasst. Im Ergebnis wurde eine von der Stadtbahntrasse unabhängige Ost-West-Spange als Unterquerung der Gleise in das Plankonzept eingebunden. Die Ost-West-Spange, die der besseren Verteilung und somit der Entzerrung der innerstädtischen Verkehrsbeziehungen dient, führte zu einer verbesserten Leistungsfähigkeit der relevanten Verkehrsknoten. In Ergänzung zur Ost-West-Spange wurde zudem ein Parkleitsystem für das Vor-

haben entwickelt. Die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs wurden weitestgehend entsprechend der Einwendungen in der Planung berücksichtigt. Ein Verzicht auf ein sogenanntes „Spindelbauwerk“ zur Erschließung des Einkaufszentrums konnte trotz intensiver Alternativenprüfung aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten in Sankt Augustin (Trennwirkung der Stadtbahn-Linie und damit beschränkte Leistungsfähigkeit der relevanten Verkehrsknoten) nicht umgesetzt werden. Insofern wurde dieser Anregung nicht gefolgt. Den Bedenken hinsichtlich der Immissionsbelastungen konnte bezogen auf das Umfeld des nördlichen Abschnitts der Bonner Straße fachlich begegnet werden, da sich dort insbesondere hinsichtlich des Gewerbelärms infolge der Aufgabe des derzeitigen Großflächenparkplatzes Verbesserungen ergeben werden. Den meisten Eingaben hinsichtlich wünschenswerter Nutzungen im Einkaufszentrum oder am Marktplatz konnte gefolgt werden und in der Bauleitplanung Berücksichtigung finden.

Im Rahmen der Offenlage gemäß § 3 Abs.2 BauGB und § 4 Abs.2 BauGB wurden zahlreiche Einwendungen aus der frühzeitigen Beteiligung wiederholt. Die Themen der frühzeitigen Beteiligung wurden überwiegend wortgleich eingegeben oder durch neue Stellungnahmen vertieft. Wesentliche neue Aspekte wurden nicht eingebracht. Lediglich zum Thema Einzelhandel (Einzelhandelsgutachten) und auf Grund des überarbeiteten Verkehrskonzeptes gingen folgende neue Aspekte ein:

- Auswirkungen der Ost-West-Spange als bahnunabhängige Querung
- Überdimensionierung des Vorhabens / Reduzierung der Einzelhandelsflächen bzw. Methodik des dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Einzelhandelsgutachten (Transparenz und Nachvollziehbarkeit, Plausibilität der Eingangsdaten, Bewertung der Erheblichkeit der Planung auf die umliegenden zentralen Versorgungsbereiche)

Die derzeitige Verkehrsproblematik kann laut Verkehrsgutachten durch verschiedene verkehrliche Maßnahmen, die im Bebauungsplan verankert sind, gelöst werden. Die geplante, von der Bahntrasse unabhängige Ost-West-Spange kann in Verbindung mit einem Parkleitsystem die Verkehre verteilen und die kritischen Knotenpunkte Bonner Straße / Arnold-Janssen-Straße und Bonner Straße / Südstraße entlasten. Daher war eine Änderung der Planung nicht erforderlich. Die durch die geplante Ost-West-Spange entstehenden zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen im südlichen Bereich der Bonner Straße sind in Anbetracht des hohen städtebaulichen Gewichts der Innenstadtgestaltung und da es hierzu nach umfassender Prüfung keine Alternative gibt, in der Abwägung hinzunehmen. Hierzu wurden verschiedene Varianten aktiver Schallschutzmaßnahmen im Bereich der betroffenen Wohnhäuser geprüft.

Den Bedenken der Bürger und Nachbarkommunen zur Dimensionierung des Vorhabens und der ausgewiesenen Verkaufsflächenobergrenzen konnte fachlich begegnet werden, da die Erweiterung der Handelsflächen städtebaulich verträglich ist und keine zentralen Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet gefährdet. Zudem sieht der Masterplan „Urbane Mitte“ den Ausschluss großflächigen Einzelhandels für die umgebenden Flächen des Plangebiets vor – folglich bedarf es zur Sicherung eines leistungsfähigen zentralen Versorgungsbereichs „Stadtmitte“ einer Bündelung der Verkaufsflächen auf das Projekt. Die Bedenken der Nachbarkommunen zur Dimensionierung des Vorhabens wurden zudem im Rahmen des mit dem regionalen Einzelhandels- und Standortkonzeptes verknüpften rak:-Verfahrens besprochen; Änderungen des Bebauungsplans resultierten hieraus nicht.