

**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..... | 6 |
| 2.4 Verkehrliche Erschließung | 7 |
| 2.5 Technische Infrastruktur..... | 8 |
| 2.6 Eigentumsverhältnisse | 8 |
| 2.7 Umgebung..... | 9 |
| 3. Planungsrechtliche Situation..... | 9 |
| 3.1 Landesplanung..... | 9 |
| 3.2 Regionalplan | 11 |
| 3.3 Flächennutzungsplan | 11 |
| 3.4 Planungsrechtliche Ausgangslage | 12 |
| 3.4.1 Plangebiet | 12 |
| 3.4.2 Umgebung..... | 13 |
| 4. Informelle Planungen / Fachplanungen | 14 |
| 4.1 Stadtentwicklungskonzept 2025..... | 14 |
| 4.2 Verkehrsentwicklungsplan 2008 | 15 |
| 4.3 Masterplan 'Urbane Mitte' 2011 | 15 |
| 4.4 Einzelhandels- und Zentrenkonzept..... | 17 |
| 4.5 Sonstige Satzungen / Verordnungen | 18 |
| 5. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans | 19 |
| 5.1 Planungsziele / Grundzüge der Planung..... | 19 |
| 5.2 Planungskonzeption und wesentliche Auswirkungen der Planung..... | 19 |

| | | |
|------------|--|---|
| 5.2.1 | Städtebau | 19 |
| 5.2.2 | Freiraum | 21 |
| 5.2.3 | Verkehr | 21 |
| 5.2.4 | Ver- und Entsorgung | 24 |
| 5.2.5 | Einzelhandel | 24 |
| 5.2.6 | Umwelt | 25 |
| 6. | Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen (Planinhalte)..... | 26 |
| 6.1 | Bindung an den Durchführungsvertrag | 26 |
| 6.2 | Art der baulichen Nutzung..... | 26 |
| 6.3 | Maß der baulichen Nutzung | 37 |
| 6.4 | Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen | 40 |
| 6.5 | Verkehrsflächen / Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung | 40 |
| 6.5.1 | Öffentliche Verkehrsflächen | 41 |
| 6.5.2 | Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung | 41 |
| 6.5.3 | Private Verkehrsflächen | 42 |
| 6.5.4 | Ein- und Ausfahrtsverbot..... | 42 |
| 7. | Grünflächen..... | 43 |
| 7.1 | Private Grünflächen | 43 |
| 7.2 | Öffentliche Grünflächen | 43 |
| 8. | Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit oder der Versorgungsträger | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| 9. | Flächen für Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) | 43 |
| 10. | Grünordnerische Festsetzungen..... | 48 |
| 11. | Bauliche und sonstige Nutzungen und Anlagen, die nur für einen bestimmten Zeitraum zulässig sind (§ 9 Abs.2 BauGB)..... | 50 |
| 12. | Kennzeichnungen, Hinweise und nachrichtliche Übernahmen | 50 |
| 13. | Bodenordnende Maßnahmen..... | 51 |
| 14. | Kosten für die Stadt..... | 51 |
| 15. | Städtebauliche Kennzahlen/ Flächenbilanz..... | 51 |

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. Anlass 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 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 überwiegend 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 9.000 m² Verkaufsfläche steuert dem anhaltenden Funktionsverlust des Sankt Augustiner Zentrums entgegen und stärkt den Handel nachhaltig. Als wesentliche Nutzungen innerhalb des Plangebiets sind insbesondere Einzelhandelsflächen, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen 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 aufgewertet werden. Die mit der städtebaulichen Neuordnung verbundenen Potenziale für räumliche und funktionale Verflechtungen mit dem unmittelbaren und weiteren Umfeld des Zentrums wurden dabei in dem 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. Die Entwicklungsziele des Stadtentwicklungskonzeptes 2025: Stärkung des Zentrums, Erhöhung der Nutzerfrequenz und der Kaufkraftbindungsquote (insbesondere im gehobenen Marktsegment) im Bezug auf die Sankt Augustiner Bevölkerung und Ergänzung durch weitere Nutzungen (z.B. Gastronomieangebote) werden umgesetzt und wesentliche stadträumliche Verbesserungen, insbesondere im Bereich des Marktplatzes, 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 Verbanung 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- und Dienstleistungseinrichtungen 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. Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat in seiner Sitzung am 13.07.2011 die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen 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 erste 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 Architekten 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 Inter-

netseite 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. Im Nachgang zur öffentlichen Auslegung wurden die eingegangenen Stellungnahmen und das Planungskonzept erneut geprüft. Der Vorhabenträger hat nach erneuter Abwägung aller wirtschaftlichen und funktionalen Belange auf aktuelle Tendenzen und Trends des Einzelhandelssektors sowie auf Hinweise aus der ersten öffentlichen Auslegung reagiert. Ergebnis ist die Verkleinerung des Vorhabens und die Reduzierung der Verkaufsfläche. Die Anpassung des Planungskonzeptes war im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen bzw. Veränderungen im Handelssektor erforderlich, um langfristig auch leistungsfähig an diesem Standort bestehen zu können.

Wesentliche Änderung des Planungskonzeptes ist neben der Reduzierung der Verkaufsfläche insgesamt, eine Erhöhung der Anzahl der Geschäfte/Shops mit kleineren Flächen, so dass sich eine größere Vielfalt im Angebotsbereich ergibt. Ferner hat sich der Vorhabenträger nach erneuter Prüfung entschieden, auf den Bau des Bürgerforums am Marktplatz zu Gunsten einer größeren Grünfläche im Norden des Plangebiets zu verzichten, da diese Nutzung in seiner geplanten Form als nicht dauerhaft tragfähig eingestuft wurde. Im Bereich des Marktplatzes sollen nun Gastronomienutzungen angesiedelt werden, die den Platz beleben, insbesondere auch außerhalb der Öffnungszeiten des Einkaufsparks.

Das geänderte Planungskonzept wurde im Januar 2013 erneut den Bürger/innen von Sankt Augustin in einer informellen Beteiligung vorgestellt. Zudem fand am 19.03.2013 eine erneute Beteiligung der Nachbarkommunen im Rahmen des Regionalen Arbeitskreises statt. Hierin wurde das verkleinerte Vorhaben einschließlich seiner Veränderungen im Bereich des Einzelhandels, vorgestellt.

Im Rahmen der erneuten Offenlage wird nun der Öffentlichkeit und den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange erneut die Gelegenheit zur Stellungnahmen gegeben und die eingehenden Stellungnahmen wiederum in die Abwägung eingestellt.

Mit Beschluss vom 17.04.2013 hat der Stadt Sankt Augustin die Durchführung einer 'erneuten öffentlichen Auslegung' auf Grundlage des § 4a Abs. 3 BauGB beschlossen.

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, Niederleis und Ort. Das Plangebiet befindet sich im Zentrum von Sankt Augustin im Orts-

teil 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. 9,4 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 rd. 89.280 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 rd. 4.830 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-Stiftung an die bestehende Straße 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 aufweist. Die vom Geltungsbereich berührte bestehende Straße südlich der Konrad-Adenauer-Stiftung 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 'Marktebene' des Einkaufszentrums befindet. Unter dem Marktplatz 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 Straße.

2.3 Vegetation, Umweltsituation

Vegetation

Das Plangebiet ist überwiegend versiegelt. Einzelne Bäume befinden sich zur Gliederung 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 ein Weg 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.¹

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, Rathausallee und die Stadtbahn.

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 64 dB(A) und rund 70 dB(A) tags bzw. rund 60 bis 63 dB(A) nachts. In den Mischgebieten entlang der Südstraße reichen die Geräusche bis zu rund 64 dB(A) tags und rund 57 dB(A) nachts; im Bereich der Kerngebiete westlich der Rathausallee bis zu rund 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

¹ UBeG, Hydrogeologischer Bericht, BV HUMA Einkaufspark, Stand 28.10.2010

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 64 dB(A) und liegt dort somit rund 4 dB(A) über dem Tagesrichtwert der TA Lärm. Im Bereich der Wohngebiete im Osten der Bonner Straße reichen die ermittelten Beurteilungspegel bis zu rund 57 dB(A) und liegen somit ca. 3 dB(A) über dem entsprechenden Richtwert. Die Gebiete entlang der Rathausallee werden durch Betriebsgeräusche des Einkaufsmarktes mit bis zu maximal 57,3 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 14.500 Kfz-Bewegungen pro Tag ein relativ hohes Verkehrsaufkommen auf. Die Südstraße und die Rathausallee erreichen ähnlich hohe DTV-Werte von > 11.000 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. Im Rahmen der unterirdischen Verlegung der Hochspannungsleitung wurden zwei neue Leitungsmasten auf dem nördlichen Parkplatz sowie im Osten an der B56 errichtet. Im Plangebiet hat sich durch die unterirdische Verlegung der Hochspannungsleitung die visuelle Vorbelastung des Stadtbildes verringert.

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.

Das Plangebiet wurde von einer Hochspannungsleitung (110 kV-Leitung) überspannt, welche diagonal von der Sandstraße im Osten des Plangebietes in Richtung Nordwesten zur Rathausallee verlief. Nordöstlich des HUMA Einkaufsparks befand 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; die Flächen wurden zwischenzeitlich an die Stadt Sankt Augustin veräußert, eine Eigentumsumschreibung ist noch nicht erfolgt. 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 an. Für den Bereich zwischen Stadtbahntrasse und Bonner Straße (ehemaliges Tacke-Gelände) wird derzeit der Bebauungsplan Nr. 107/5 'Zentrum Ost' aufgestellt. Dieser sieht eine Mischgebietsnutzung vor. Nach derzeitigem Planungsstand sind u.a. die Ansiedlung von Büronutzungen geplant.

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 Kerngebietsnutzungen 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. Für diesen Bereich wird derzeit der Bebauungsplan Nr. 117 aufgestellt. Unter Berücksichtigung des Masterplans „Urbane Mitte“ sollen dort vorwiegend Dienstleistungseinrichtungen, besondere Wohnformen wie z. B. Seniorenwohnungen und weitere das Zentrum ergänzende Nutzungen angesiedelt werden. Wobei der Einzelhandel nur im begrenzten, kleinflächigen Umfang zulässig sein soll. Ziel ist die Entwicklung eines Mischgebietes.

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

Das Landesentwicklungsprogramm NRW mit seinen landesplanerischen Regelungen zur Steuerung des Einzelhandels ist am 31.12.2011 ausgelaufen. Die bisher relevanten Regelungen des § 24a Landesentwicklungsprogramm (LEPro) sind somit aufgehoben. Es gilt weiterhin der Landesentwicklungsplan NRW.

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.

Derzeit wird ein neuer Landesentwicklungsplan NRW erarbeitet. Wegen der Dringlichkeit des Themas 'Großflächiger Einzelhandel' wurde die Erstellung eines sachlichen Teilplans zu diesem Thema vorgezogen.

Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel (Entwurf), Stand 17. April 2012

Der in Aufstellung befindliche sachliche Teilplan 'Großflächiger Einzelhandel' enthält Regelungen zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels. Ziel der Landesplanung ist es, die Innenstädte und örtlichen Zentren zu stärken und die Nahversorgung zu sichern.

Der Planentwurf wurde am 17.04.2012 beschlossen und das Beteiligungsverfahren in der Zeit vom 04.06. bis zum 04.10.2012 durchgeführt. Es folgt die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen. Der LEP-Entwurf ist als „in Aufstellung befindliches Ziel“ bei raumbedeutsamen Planungen von großflächigen Einzelhandelsvorhaben bereits jetzt abwägend zu berücksichtigen (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. m. § 4 Abs. 1 Halbsatz 2 ROG).

Folgende Ziele des LEP-Entwurfs sind relevant bzw. zu berücksichtigen:

- Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. (Ziel 1)
- Dabei dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevantem Kernsortiment nur in zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. (Ziel 2)
- Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevantem Kernsortiment dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden. (Ziel 3)

Erläuterung zu Ziel 3:

Es wird die Vermutungsregel zum 'Beeinträchtigungsverbot' aus dem ehemaligen § 24a LEPro übernommen. Damit ist beim Übersteigen der Regelvermutungsgrenze der Nachweis zu führen, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche zu erwarten sind.

Erläuterung der 'Regelvermutungsgrenze':

"Wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche ist in der Regel anzunehmen, wenn der zu erwartende Umsatz der geplanten Einzelhandelsvorhaben in allen oder in einzelnen der vorgesehenen Sortimentsgruppen die Kaufkraft der Einwohner in dem zentralen Versorgungsbereich zugeordneten Gemeindebereich übersteigt. Bei Übersteigen dieser Regelvermutungsgrenze ist der Nachweis, dass keine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt, von der die jeweilige Festsetzung planenden Gemeinde zu erbringen."²

² Landesentwicklungsplan sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel (Entwurf), Stand 17. April 2012, S. 12

3.2 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.

Das Plangebiet befindet sich in guter verkehrlicher Lage im zentralen Versorgungsbereich des Mittelzentrums Sankt Augustin. Mit dem Verträglichkeitsgutachten von Dr. Lademann & Partner (Stand 08.03.2013) wurde der Nachweis erbracht, dass die zentrale Versorgungsbereiche der Standortsgemeinde wie auch der Gemeinden im Einzugsbereich des Vorhabens durch das geplante Einzelhandelsgroßprojekt mit vorrangig zentrenrelevantem Warensortiment nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Die geplante städtebauliche Neuordnung des HUMA-Einkaufsparks entspricht somit den vorgenannten Zielen des LEP und des Regionalplans.

3.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP), aufgestellt 2009, stellt für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes Kerngebiet (MK) dar. Die angrenzenden Flächen sind als gemischte Bauflächen (M) dargestellt. Lediglich der Bereich zwischen Stadtbahntrasse und Bonner Straße (ehem. Tacke-Gelände) ist ein weiteres Kerngebiet dargestellt. Für diesen Bereich wird allerdings derzeit der Bebauungsplan Nr. 107/5 'Zentrum Ost' aufgestellt. Ziel ist die Ausweisung eines Mischgebietes. Die Darstellung im FNP soll gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung von Kerngebiet (MK) in gemischte Baufläche (M) nach Abschluss des Verfahrens voraussichtlich noch im 1. Halbjahr 2013 angepasst werden.

Der FNP legt 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 (ehem. 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.

Bebauungsplan Nr.113 / 3. Änderung

Das Plangebiet überlagert durch den im Bereich der Rathausallee geplanten Kreisverkehr den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 113 geringfügig. Im Rahmen der 3. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 113 wird hier das derzeitige Planungsrecht angepasst.

3.4.2 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. Entlang der Rathausallee setzt der Bebauungsplan Kerngebiet (MK 1 und MK2) mit einer Geschossigkeit von III-V Vollgeschossen, einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 fest.

Derzeit wird die 3. Änderung des Bebauungsplanes für die Bereiche MK 1 – 4 (Teilbereich A) durchgeführt. Für den Teilbereich B ist die 3. Änderung seit 28.11.2012 mit der Festsetzung 'Sondergebiet Hochschule (studentisches Wohnen)' rechtskräftig.

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.

Rathausallee 117

Gegenüber dem Rathaus und der Konrad-Adenauer-Stiftung liegt eine unbebaute Fläche, die sich entlang der Rathausallee erstreckt und derzeit als Parkplatz genutzt wird. Für diesen Bereich wird derzeit der Bebauungsplan Nr. 117 aufgestellt (Aufstellungsbeschluss 14.03.2012). Unter Berücksichtigung des Masterplans „Urbane Mitte“ sollen dort vorwiegend Dienstleistungseinrichtungen, besondere Wohnformen wie z. B. Seniorenwohnungen und weitere das Zentrum ergänzende Nutzungen angesiedelt werden. Wobei der Einzelhandel nur im begrenzten, kleinflächigen Umfang zulässig sein soll. Ziel ist die Entwicklung eines Mischgebietes.

Das Bauleitplanverfahren für dieses Areal soll ggf. als Vorhabenbezogener Bebauungsplan weiterbetrieben werden, um den Anforderungen von Investoren durch flexible Gestaltungs- und Festsetzungsmöglichkeiten entsprechen zu können.

Zentrum Ost

Für das ehemalige Tacke-Gelände (Bereich zwischen Südstraße, Stadtbahntrasse und Bonner Straße) wird derzeit der Bebauungsplan Nr. 107/5 'Zentrum Ost' aufgestellt. Der Bebauungsplan liegt im Entwurf vor und setzt ein Mischgebiet fest. Der Abschluss des Verfahrens ist in Kürze zu erwarten. Das Maß der baulichen Nutzung wird mit einer Grundflächenzahl von 1,0 und einer Geschossflächenzahl von 1,8 festgesetzt. Es sind drei Baufelder festgesetzt. An der Südstraße befindet sich ein kleineres Baufeld mit einer maximalen Gebäudehöhe von 77 m ü. NHN und zwischen III-IV Geschossen. Südlich daran schließt sich ein größeres Baufeld mit II-III Geschossen und einer maximalen Gebäudehöhe von 73 m ü. NHN an. Das südliche Baufeld weist eine Geschossigkeit von IV-VI Geschossen auf und einer maximalen Gebäudehöhe von 83 m ü. NHN.

Das Planungskonzept sieht u.a. gewerbliche Nutzungen, wie z.B. ein Geschäftshaus mit Bank und Büronutzung, ein Discounter mit max. 800 m² Verkaufsfläche und ein Fitnessstudio vor. Einzelhandelsnutzungen sind nur in den Erdgeschossen zugelassen. Das Gesamtvorhaben umfasst voraussichtlich ca. 160 ebenerdige Stellplätze.

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 berücksichtigen:

- 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

Das Vorhaben berücksichtigt die Zielvorgaben des Stadtentwicklungskonzeptes und trägt maßgeblich zu deren Realisierung bei.

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" von der Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner, Essen mit Stand März 2013 erstellt worden. Das Gutachten basiert auf den Grundlagendaten des VEP und hat das entwickelte Verkehrsmodell weiter fortgeschrieben (vgl. Kap. 5.2.3).

4.3 Masterplan 'Urbane Mitte' 2011

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 Plangebietes befinden, auszuschließen und stattdessen großflächigen Handel vorrangig im Bebauungsplangebiet Nr.107 'Zentrum' zu bündeln. Lediglich in einzelnen Lupenräumen ist im Einzelfall städtebaulich verträglicher und kleinflächiger Handel in der Erdgeschossenebene denkbar (z.B. Parkplatz gegenüber dem 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. Die 3. Änderung des Bebauungsplan Nr. 113 'Haus Heidefeld' (Stand 2012) sieht den Ausschluss des großflächigen Einzelhandels vor. 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 ehem. Tacke-Areals liegt der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 107/5 'Zentrum-Ost' vor, der ein Mischgebiet festsetzt, so dass großflächiger Einzelhandel entsprechend den Zielen des Masterplanes auf diesen Flächen ausgeschlossen wird. 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.

Das Vorhaben berücksichtigt die Zielvorgaben des Masterplans „Urbane Mitte“ und trägt maßgeblich zu deren Realisierung bei.

4.4 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Für die Stadt Sankt Augustin ist die im Jahre 1998 aufgestellte Einzelhandelsanalyse von der BBE Handelsberatung GmbH (BBE) 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 Einzelhandelschwerpunkt dar, wo rd. 46 % des Einzelhandelsumsatzes abgewickelt werden. Hierzu tragen insbesondere der Real-Markt und Saturn bei.

Nach dem Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept sind der Huma-Einkaufspark sowie der angrenzende Marktplatz zwischen Center und Rathaus, der Einkaufsschwerpunkt des Zentrums von Sankt Augustin. 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 Standort HUMA und in Bezug auf den Einzugsbereich dieses zentralen Versorgungsbereichs ist ein durch Dr. Lademann & Partner ein Gutachten erstellt worden. Hierzu siehe auch 6.2. Darin wurde der Nachweis erbracht, dass die zentralen Versorgungsbereiche und Nahversorgungszentren von Sankt Augustin wie auch der Gemeinden im Einzugsbereich des Vorhabens durch das geplante Einzelhandelsgroßprojekt mit vorrangig zentrenrelevantem Warensortiment nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Die geplante städtebauliche Neuordnung des HUMA-Einkaufsparks entspricht somit den vorgenannten Zielen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes.

4.5 Sonstige Satzungen / Verordnungen

Wasserschutzgebietsverordnung Meindorf im unteren Sieggebiet

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Wasserschutzgebietes Meindorf für das Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Meindorf im unteren Sieggebiet des Wahnbachtalsperrenverbandes. 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 / Grundzüge der Planung

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 Nutzungsangebots im Bereich Handel, Dienstleistungen und Gastronomie. 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 wesentlichen 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 und Gastronomie – Nutzung von Synergieeffekten,
- Aufwertung 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,
- 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 und wesentliche Auswirkungen der Planung

5.2.1 Städtebau

Das städtebauliche Konzept sieht eine Bebauung vor, die an die vorhandenen Baustrukturen anknüpft und diese ergänzt. Der geplante Baukörper stellt ein Gesamtensemble aus unterschiedlichen Gebäuden mit differenziert gestalteten Fassaden dar, die eine städtebauliche Vielfalt entwickeln. Kernelemente des städtebaulichen Konzeptes sind dabei die Schaffung eines für das Zentrum angemessenen Nutzungs- und Branchenmix mit einer Öffnung des Gebäudes

hin zum Marktplatz, die Verbindung zu den Südarkaden sowie die Integration des ruhenden Verkehrs in die geplanten Baukörper und damit verbunden die Schaffung hochwertiger Freiräume mit Aufenthaltsqualität.

Die Gebäudekanten begrenzen den Marktplatz im Norden und geben ihm in Verbindung mit den bestehenden Gebäuden eine klare räumliche Fassung. 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.

Im Westen bildet der Baukörper des Einkaufszentrums mit den erforderlichen Parkhäusern 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 und die darauf ausgerichtete Wegeführung 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 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 über einen neu zu errichtenden Kreisverkehr an 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. 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 überwiegend über eine an die Rathausallee angebundene Anlieferstraße. Diese führt unter dem Marktplatz auf die Ostseite des Einkaufszentrums, wo sich die Hauptanlieferung befindet. Der südliche Teilabschnitt der Anlieferstraße ist teilweise überdeckelt und durch eine Lärmschutzwand zum benachbarten Fuß- und Radweg abgegrenzt. Eine ergänzende Anlieferung erfolgt im Nordwesten des Einkaufszentrums mit Anschluss an die Rathausallee.

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. Im Osten entlang der Stadtbahntrasse wird die Wegeverbindung mit Baumpflanzungen in Richtung Haltestelle 'Sankt Augustin Markt' fortgesetzt.

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.

Der bestehende Marktplatz wird durch das neue Gebäude im Norden baulich gefasst und aufgewertet. Die heutige Größe und Form des Platzes werden in ihrer derzeitigen Ausgestaltung weitgehend erhalten. Flächen für die Außengastronomie, für Veranstaltungen und das Rathaus werden klar definiert und zugeordnet. Neben der Berücksichtigung der funktionalen Aspekte schafft das Plankonzept somit einen Identität stiftenden Ort.

5.2.3 Verkehr

Um die mit dem Vorhaben verbundene Zunahme des Verkehrs 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: Aktualisierung 2013) berücksichtigt neben der Erweiterung des Einkaufszentrums auch weitere städtebauliche Planungen im Umfeld des Plangebietes (u. a. die Bebauung des ehem. Tacke-Areals), die zukünftig ebenfalls zusätzliche Verkehrsströme im Zentrum auslösen werden. Der Untersuchung liegt bei den Berechnungen entsprechend eine Vollauslastung 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 Unter-

bringung des ruhenden Verkehrs bis zu 2.390 in das Gebäude integrierte bzw. auf Parkdecks untergebrachte 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. Das Parkhaus West mit seinen rd. 1.590 Parkmöglichkeiten wird über einen neu zu errichtenden Kreisverkehr erschlossen. Die 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 4.900 zusätzliche Fahrten je 24 h 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 Straße südlich der Konrad-Adenauer-Stiftung an die Rathausallee sowie die Verlängerung dieser Straße 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 dynamisches Parkleitsystem eingerichtet, um den Besucher auf kurzem Wege zu den Parkhäusern und den freien Stellplätzen zu führen und somit Parksuchverkehre und Rückstaus vor den Parkhäusern 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 im westlichen Teil der Südstraße von derzeit 12.900 Kfz/24h auf künftig rd. 10.000 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 15.400 Kfz/24h einen erheblichen Teil der bisherigen Ost-West-Verkehrsbeziehungen aufnehmen und somit die Südstraße und auch die Arnold-Janssen Straße (Ist: 13.400 Kfz/24h; geplant: 8.300 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 deutlichen Erhöhung der täglichen Verkehrsbelastung um rund 2.200 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 nur geringfügig höhere Verkehrsbelastung um 200 Kfz/24h haben. Die Verkehrsbelastung im südlichen Abschnitt der Bonner Straße, zwischen Arnold-Janssen-Straße und der geplanten Ost-West-Spange, wird sich hin-

gegen deutlich erhöhen. Derzeit ist dieser Abschnitt mit bis zu 14.400 Kfz/24h frequentiert. Künftig wird dort die Verkehrsbelastung auf rund 20.900 Kfz/24h um rund 6.500 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 Zu- und Abfahrtsbereiche zum Gros der Parkplätze des Einkaufszentrums begründen lässt. Die Verkehrsbelastung wird dort gegenüber dem Ist-Zustand um bis zu 4.000 Kfz/24h zunehmen. Hierbei ist die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025 sowie zusätzliche Verkehrsentwicklungen durch weitere geplante Projekte im Zentrum von Sankt Augustin wie z.B. auf dem benachbarten ehem. Tacke-Gelände berücksichtigt.

In der Summe der vorgesehenen Maßnahmen zur verkehrlichen Erschließung – insbesondere im Zusammenhang mit der neu zu errichtenden Ost-West-Querspange, der Parkspindel als stadtbahnunabhängige Querungen 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 vorgesehen. Dies erfolgt durch eine teilweise 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 Stadtbahn-Gleise geführt. Die Brücke über die Stadtbahn-Gleise kann dabei alternativ zur Rampe auch per Fahrstuhl erreicht werden. Die Fußwegeverbindung über die Stadtbahn-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 Stadtbahn-Trasse, den Marktplatz bis hin zur Brücke über die Rathausallee wird in Anlehnung

an die Bestandssituation gesichert. Von dem über die Stadtbahn 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. Die Brücke wird auf Grund ihres sanierungsbedürftigen Zustands erneuert.

Die vorhandenen wichtigen Nord-Süd-Wegebeziehungen bleiben unverändert erhalten: entlang der Bonner Straße schließt dies den Erhalt des auch regional wichtigen Geh- und Radweges in Nord-Süd-Richtung entlang der Stadtbahn-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 Stadtbahn-Haltepunkt wird im Zuge des Gesamtvorhabens gestalterisch aufgewertet und um Fahrstuhlanlagen ergänzt. Somit wird die Erreichbarkeit und die Attraktivität des Stadtbahn-Haltespunktes „Markt“ gegenüber dem derzeitigen Zustand deutlich verbessert.

5.2.4 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets erfolgt durch den Anschluss an die in den umliegenden Straßen vorhandenen Infrastruktureinrichtungen. Ein Teil des Dachflächenwassers kann zudem in den begrünten und bekiesten Dachflächen zurückgehalten werden (Minderung von Abflussspitzen). Das derzeitige Freiraumkonzept (2012) sieht überdies vor, dass der schwach belastete Oberflächenabfluss der nördlichen Zuwegung / Platzfläche, der Kies- und Gründächer sowie des Mالدaches über eine Festkörperrigole in der nördlichen Grünfläche versickert werden. Der Oberflächenabfluss der Grünflächen sowie der wassergebundenen Fußwege wird über Rasenmulden direkt in der belebten Bodenzone versickert.

5.2.5 Einzelhandel

Mit der Erneuerung des HUMA-Einkaufsparks ist vorgesehen, die derzeit vorhandene Verkaufsfläche von 30.000 m² um 9.000 m² zu erhöhen. Die gesamte einzelhandelsrelevante Verkaufsfläche wird sich damit auf insgesamt 39.000 m² erhöhen.

Im Zuge der Neuplanung wird eine Aufwertung zum fachmarktorientierten Shoppingcenter vollzogen. Dieses beinhaltet neben einer generellen architektonischen und baulichen Aufwertung der Immobilie u.a. eine kleinere Parzellierung der Ladeneinheiten sowie ein stärkeres Gewicht klassischer Shoppingsortimente. Nach derzeitigem Planungsstand sind insgesamt 140 Ladeneinheiten geplant. Die höhere Ladenanzahl führt zu einer insgesamt kleinflächigeren Center-

Struktur, auch wenn künftig weiter eindeutig großflächige Fachmarktelemente das Objekt prägen werden und das Center als fachmarktorientiertes Shopping Center zu charakterisieren ist.

Ziel ist es, mit der Neustrukturierung des Vorhabens die überdurchschnittlich hohe Kaufkraft in Sankt Augustin stärker an den Standort zu binden und weiteren Kaufkraftabflüssen planerisch entgegenzusteuern. Der bislang hohe Rückgang der Einzelhandelszentralität zeigt folglich den dringenden Handlungsbedarf. Die deutlichsten Flächenzuwächse sind dabei im Bereich Textilien/Bekleidung vorgesehen. Der Anteil der Bekleidungs-Verkaufsfläche wird dabei voraussichtlich 35 % bis maximal 44 % betragen. Auch weitere zentrenrelevante Sortimentsgruppen sollen im Rahmen der Neustrukturierung in angemessenem und städtebaulich verträglichem Maß flächenmäßig erweitert und qualitativ aufgewertet werden. Zur Vermeidung schädlicher Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet des Vorhabens, werden diese Erweiterungen auf der Planungsebene mit Obergrenzen fixiert.

5.2.6 Umwelt

Bezüglich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt wird auf den Umweltbericht verwiesen.

6. Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen (Planinhalte)

6.1 Bindung an den Durchführungsvertrag

Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.

6.2 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 BauGB setzt der Vorhabenbezogene Bebauungsplan 'Einkaufszentrum mit Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen' fest. Die zulässige Nutzung bezieht sich neben den Einzelhandelsnutzungen auch auf andere Dienstleistungseinrichtungen 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 vorsieht, werden überwiegend umgesetzt und wesentliche stadträumliche Verbesserungen herbeigeführt.

Zulässige Einzelhandelsnutzungen

Absolute Verkaufsflächenobergrenze

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. 9.000 m² auf maximal 39.000 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.

Sortimentsbezogene Verkaufsflächenobergrenzen

Diejenigen Warensortimente, die in diesen Einzelhandelsbetrieben zum Verkauf zugelassen sind, werden differenziert benannt. Für jedes Sortiment wird eine eigene, maximal zulässige Verkaufsfläche festgesetzt:

- Periodischer Bedarf (nahversorgungsrelevante Sortimente) 10.500 m²
(Nahrungsmittel- und Genussmittel, Gesundheit und Körperpflege)

| | | |
|---|--|-----------------------|
| - | Bekleidung | 17.200 m ² |
| - | Schuhe | 2.900 m ² |
| - | Elektro | 5.000 m ² |
| - | Sport- und Campingbedarf | 4.700 m ² |
| - | Bücher / Zeitschriften, Schreibwaren, Spielwaren | 3.900 m ² |
| - | Uhren / Schmuck, Lederwaren / Geschenkartikel, Parfümeriewaren | 2.000 m ² |
| - | Sonstige zentrenrelevante Sortimente | 6.500 m ² |

Die Begrenzung der je Sortiment zulässigen Verkaufsflächen erfolgt auf Grundlage des „Aktualisierten Verträglichkeitsgutachtens HUMA St. Augustin“ der 'Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, i.d.F.v. 08.03.2013' 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 39.000 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 derzeit 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. 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 überdurchschnittlich hohe Kaufkraft der Sankt Augustiner Bürger/innen gegenüber: Basis für das am Ort bzw. im Marktraum zur Verfügung stehende Markt-

potenzial ist neben der Einwohnerzahl die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer. Für das Jahr 2011 lag dieser Wert für die Stadt Sankt Augustin bei 109,0 und damit deutlich über dem Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen (101,5) und deutlich über dem Bundesdurchschnitt (100,0). Im regionalen Vergleich liegt Sankt Augustin deutlich über dem Wert von Siegburg (105,1) und Troisdorf (100,6), unterhalb der Kaufkraft von Königswinter (113,4). Um zukünftige Funktionsschwächen 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 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).

Definition der Verkaufsfläche

Die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens als Verkaufsfläche zu wertenden Geschossflächen werden im Bebauungsplan definiert. Die textlichen Festsetzungen stellen hier sicher, dass eine einheitliche Handhabung beim Vollzug der Planung gewährleistet ist und dass zum Betrieb des Einkaufszentrums notwendige Sozialräume, Räumlichkeiten für die Haustechnik, Treppenhäuser oder Fahrstühle u.ä. in die Berechnung der Verkaufsflächen einfließen.

Auswirkungen der Festsetzungen

Die Auswirkungen des geplanten Einzelhandelsvorhabens auf die bestehenden Einzelhandelsstrukturen wurden ebenfalls im „Aktualisierten Verträglichkeitsgutachten HUMA St. Augustin“ 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 Kon-

zepte 'Stadtentwicklungskonzept 2025', 'Einzelhandels- und Standortkonzept Sankt Augustin (2008) sowie der 'Masterplan Urbane Mitte' (2011) beachtet.

Methodisch baut das Einzelhandelsgutachten von Dr. Lademann & Partner (Stand: 08.03.2013) auf einer Prognose über die Veränderung der Nachfrageströme der Verbraucher im Einzugsgebiet des Vorhabens auf. Grundlage der Prognose war zum Einen das mit Stand Februar 2013 vorangeschrittene Umstrukturierungsvorhaben und die darin angestrebten Flächenzuwächse bis zum Prognosejahr 2017. Darüber hinaus ermittelte das Gutachten in einem iterativen Prozess für alle Sortimentsgruppen die maximalen sortimentspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen, die mit noch verträglichen Umverteilungsquoten/städtebaulichen Auswirkungen realisiert werden können.

Mit der Ermittlung sortimentspezifischer Verkaufsflächenobergrenzen 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 39.000 m² 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 39.000 m² limitiert bleibt. Die maximalen Verkaufsflächen wurden in Abhängigkeit von der Branche sowie den spezifischen Strukturen der Städte im Einzugsgebiet ermittelt. 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. Im Verträglichkeitsgutachten wurde ergänzend zur Ermittlung der Umverteilungsquoten eine vertiefte Beschreibung und Bewertung der individuellen städtebaulichen Charakteristika und der Stabilität der Einzelhandelsstruktur der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche vorgenommen und dokumentiert. Diese individuelle Betrachtung der einzelnen Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet fließt im Sinne einer wertenden Gesamtbetrachtung in die Beurteilung der städtebaulichen Auswirkungen ein.

Das durch den Gutachter analysierte Einzugsgebiet erstreckte sich auf die Stadt Sankt Augustin (Zone 1 - Kernbereich), die Innenstädte und zentralen Versorgungsbereiche der Mittelzentren Troisdorf, Siegburg, Hennef, Lohmar, Niederkassel und Königswinter (Stadtteilzentren Altstadt und Oberpleis) und der rechtsrheinische Bezirk Bonn-Beuel (Zone 2 - Nahbereich) sowie die Mittelzentren Bad Honnef und Eitorf, Neunkirchen-Seelscheid, Much, Ruppichterroth sowie ein kleiner Anteil des Landkreises Neuwied (Zone 3 - Fernbereich). Zudem wurden relevante Gebiete bzw. zentrale Versorgungsbereiche im linksrheinischen Bereich von Bonn und das Mittelzentrum Bornheim sowie Alfter (Zone 4 – erweiterter Fernbereich) in die Untersuchungen eingebunden. Im periodischen Bedarf (Nahrungs- und Genussmittel, Gesundheit und Körperpflege) konnte der Einzugsbereich auf die Zone 1 und auf Teile der Zone 2 reduziert werden.

Geplante Vorhaben im Untersuchungsraum in den Städten Siegburg (Drogerie Müller, Neues Stadttor, Mühlengrabenquartier), der Stadt Troisdorf (Wilhelm-Hamacher-Galerie) wurden in den Untersuchungen beachtet. Darüber hinaus fließen in die Untersuchungen die Eröffnung eines Saturn-Marktes jeweils in Bonn und Stadt Hennef/Sieg, das geplante fachmarktorientierte Einkaufszentrum in Bornheim-Roisdorf, ein geplantes Nahversorgungszentrum in Sankt Augus-

tin-Niederpleis ein. Alle vorgenannten Planungen / Projekte sind bei der Berechnung der Umverteilungswirkungen als zukünftiger Bestand berücksichtigt. Die Vorhaben zum Bau eines Einkaufszentrums auf dem Siegburger Rathausareal sowie ein Ansiedlungsvorhaben in der Kleinstadt Ruppichterath fließen aufgrund der fehlenden Konkretisierung bzw. der mangelnden Vorhabenrelevanz nicht in die Berechnungen ein. 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 2017 prognostiziert. Umverteilungswirkungen bis zu 10% können als Anhalt für die Verträglichkeit angesehen werden, 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, Gesundheit und Körperpflege (Periodischer Bedarf)

Innerhalb des für den periodischen Bedarf relevanten Einzugsgebietes (Zone 1 und Teile der Zone 2) wurde in allen Innenstädten sowie Nahversorgungszentren der gesamte periodische Bedarf im November 2012 aktualisierend erhoben. In den sonstigen Lagen ist der Einzelhandelsbestand ab einer Größe von rd. 100 m² dargestellt worden. Im Periodischen Bedarf wird bezogen auf die Erweiterung des Bestands um rd. 2.479 m² Verkaufsfläche ein Zusatzumsatz von 18,5 Mio. € zu erwarten sein. Mit den im Bebauungsplan festgesetzten Verkaufsflächenobergrenzen werden im Bereich Nahrungs- und Genussmittel bezogen auf den bestehenden Einzelhandel die höchsten Umverteilungsquoten im Stadtgebiet von Sankt Augustin erreicht (-5,9% in Hangelar und Niederpleis). Die prospektiven durchschnittlichen Umverteilungen im Nahbereich (Zone 2) werden mit rd. 1,5 % Umsatzrückgang sehr gering ausfallen und damit deutlich unterhalb der sog. Spürbarkeitsschwelle von 5 % liegen. Die höchsten Umsatzrückgänge außerhalb Sankt Augustins werden in den zentralen Versorgungsbereichen Troisdorf 'Friedrich-Wilhelm- Hütte' (3,0 %), Troisdorf-Nebenzentrum Sieglar (2,9%) und 'Bonn Villich-Müldorf' (2,8 %) erwartet.

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 Vorhabensstandort 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. Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei einer maximalen nahversorgungsrelevanten Verkaufsfläche von 10.500 m² die prognostizierten Umverteilungs-

wirkungen keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen auf die umliegenden zentralen Versorgungsbereiche und die Nahversorgung hervorrufen werden.

Bekleidung

Als sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei Bekleidung von rd. 12.384 m² Verkaufsfläche ermittelt.

Von den insgesamt 40,3 Mio. € Zusatzumsatz werden im Sortiment Bekleidung bei einer Verkaufsfläche von künftig insgesamt 17.200 m² rund 21,6 Mio. € zu Lasten der Betriebe in den untersuchten zentralen Versorgungsbereichen des Einzugsgebiets umverteilt. Weitere 4 Mio. € ergeben sich durch Streuumsätze; das heißt durch Personen, die nicht innerhalb des Einzugsgebiet wohnen bzw. dort nicht ihren Hauptwohnsitz haben. Die übrigen 14,7 Mio. € generieren sich aus der Erhöhung des Nachfragepotenzials (steigende Einwohnerzahlen) sowie der Erhöhung der Nachfragebindung. Letzteres sind Umsätze von im Einzugsgebiet lebenden Personen, die vormals entweder außerhalb des Einzugsgebiets oder in den nicht erfassten Streulagen im Einzugsgebiet eingekauft haben.

Die höchsten Umverteilungswirkungen würden voraussichtlich in den Königswinterer Stadtteilzentren Altstadt (-7,8 %) und Oberpleis (-8,2 %) auftreten. Im übrigen Einzugsgebiet werden die Umverteilungswirkungen prospektiv zwischen rd. -5 % bis -7 % liegen.

Auswirkungen auf das Bekleidungsassortiment, welches in der Mehrheit der Innenstädte das City-Leitsortiment darstellt, sind zumeist von besonderer Bedeutung, da sie am ehesten 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 Umsatzrückgänge sollten hier möglichst noch deutlich unterhalb der 10 %-Schwelle liegen, um städtebaulich relevante Auswirkungen sicher ausschließen zu können. Dieses ist mit voraussichtlichen Umverteilungen von -6,6 % (Troisdorf), -6,9 % (Siegburg) und -5,8 % (Bonner Innenstadt) gewährleistet. Dies zumal diese zentralen Versorgungsbereiche im Bestand bzw. durch konkret geplante Attraktivierungsmaßnahmen vergleichsweise stabil sind.

Die Altstadt von Königswinter sowie das Stadtteilzentrum Königswinter-Oberpleis sind mit relativen Umsatzrückgängen von rd. -7,8 % bzw. -8,2 % am stärksten betroffen. Der absolute Umsatzrückgang ist gleichwohl mit jeweils rd. 0,2 Mio. € relativ gering, welches in dem geringen Bestand sowie der geringen zentrenprägenden Funktion des Bekleidungsassortiments in der Königswinterer Altstadt begründet liegt. Die vergleichsweise schwache Ausgangslage und die schwierigen Entwicklungsmöglichkeiten in den zentralen Versorgungsbereichen Königswinters wurden im Rahmen der Abwägung Rechnung getragen; die Standortvoraussetzungen in Königswinter determinieren entsprechend die im Bebauungsplan festgesetzten Verkaufsflächenobergrenzen. Unter Heranziehung der Erheblichkeitsschwelle von 10 % sowie aufgrund der individuellen Betrachtung der zentralen Versorgungsbereiche in Königswinter wurde festgestellt, dass die Erweiterung der Verkaufsfläche im Segment „Bekleidung“ dort keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs.3 BauNVO bewirkt.

Mit der Erweiterung des HUMA Einkaufsparks ergeben sich neben den Innenstädten auch Umsatzrückgänge zu Lasten der sonstigen Lagen innerhalb des Einzugsgebiets (z.B. Streu- und

Gewerbegebietslagen) sowie weiter entfernt gelegenen Einkaufsdestinationen außerhalb des Einzugsgebiets (z.B. Köln, Siegen, Koblenz, Hürth etc.). Auch Nachfrageabflüsse in den Onlinehandel können bei verbessertem Angebot vor Ort – zumindest anteilig – zurückgeholt werden. Folgende Umsätze gehen - hier exemplarisch aufgrund der Zentrenleitfunktion dargestellt – im Sortiment Bekleidung zu Lasten anderer Einkaufsorte:

- Umsatzrückgang in den sonstigen Lagen im Einzugsgebiet: 5,6 Mio. €
- Anteilige Rückholung aus lokal getätigten Onlineumsätzen: 3,2 Mio. €
- Umsatzrückgang in Einkaufsstandorten außerhalb des Einzugsgebiets: 9,9 Mio. €
- Davon zu Lasten der Kölner Innenstadt: 4,9 Mio. € (entspricht 0,6 % des innerstädtischen Bekleidungsumsatzes).
- Davon zu Lasten anderer Standorte nordwestlich des Einzugsgebiets (z.B. Einkaufszentren im übrigen Kölner Stadtgebiet, Hürth Park etc.): 2,5 Mio. €
- Davon zu Lasten anderer Standorte östlich/südöstlich des Einzugsgebiets (z.B. Siegen, Koblenz): 1,5 Mio. €
- Davon Sonstige Lagen außerhalb des Einzugsgebiets: 1,0 Mio. €

Die Berechnungen der absoluten Umverteilungen außerhalb des Untersuchungsraums wurde anhand der summarischen Auswertung der vorliegenden Einzelhandelskonzepte (hinsichtlich Verkaufsflächen und Umsätzen) sowie der darin teilweise enthaltenen Haushaltsbefragungen zu den Einkaufsorientierungen im Raum vorgenommen.

Bezogen auf die dauerhaft festgesetzte Verkaufsflächenobergrenze lässt sich zusammenfassend feststellen, dass aufgrund der unterhalb der Verträglichkeitsschwelle ermittelten Umverteilungsquoten in Verbindung mit der jeweils individuellen Bewertung der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche, mit der Erweiterung der Verkaufsflächen im Sortiment 'Bekleidung' keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO im relevanten Einzugsgebiet verbunden sein werden. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans bedingte Funktionsstörungen der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet sind nicht zu erwarten. Ein Zustand der Unausgewogenheit, mit der Folge, dass ein Stadt(Teil-)zentrum seinen Versorgungsauftrag künftig nicht mehr wahrnehmen kann, ist nicht gegeben.

Schuhe

Als sortimentsspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei Schuhen von rd. 1.951 m² Verkaufsfläche ermittelt.

Von den insgesamt 6,8 Mio. € Zusatzumsatz werden bei einer gesamten Verkaufsfläche von 2.900 m² im Sortiment Schuhe insgesamt 3,8 Mio. € zu Lasten der Betriebe in den untersuchten zentralen Versorgungsbereichen des Einzugsgebiets umverteilt. Weitere 0,7 Mio. € ergeben sich durch Streuumsätze; das heißt durch Personen, die nicht innerhalb des Einzugsgebiet wohnen bzw. dort nicht ihren Hauptwohnsitz haben. Die übrigen 2,1 Mio. € generieren sich aus der Erhöhung des Nachfragepotenzials (steigende Einwohnerzahlen) sowie der Erhöhung der Nachfragebindung.

Die höchsten Umverteilungswirkungen werden voraussichtlich in den Königswinterer Stadtteilzentren Altstadt (-7,9 %) und Oberpleis (-7,5 %) auftreten. Im übrigen Einzugsgebiet werden die Umverteilungswirkungen voraussichtlich zwischen rd. -5,6 bis -7 % liegen.

Eine besondere Zentrenprägung ist – aufgrund von Magnetbetrieben in diesen Sortimenten - für die Schuhanbieter der Innenstädte von Lohmar, Bonn-Beuel und Bornheim zu konstatieren. Den höchsten absoluten Bestand weisen auch im Schuhsortiment jedoch die Städte Bonn, Siegburg und Troisdorf auf. Die prognostizierten Umsatzumverteilungen sollten hier möglichst noch deutlich unterhalb der 10 %-Schwelle liegen, um städtebaulich relevante Auswirkungen sicher ausschließen zu können. Dieses ist mit voraussichtlichen Umverteilungen von bis rd. -7 % in den genannten Zentren der Fall. Die Altstadt von Königswinter sowie das Stadtteilzentrum Königswinter-Oberpleis sind mit relativen Umsatzrückgängen von -7,9 % lediglich auf den ersten Blick am stärksten betroffen. Der absolute Umsatzrückgang ist gleichwohl mit jeweils deutlich unter 0,1 Mio. € sehr gering und im Bereich des kaum messbaren.

Aufgrund der ermittelten Umverteilungsquoten sowie aufgrund der individuellen Betrachtung der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche sind mit der Erweiterung der Verkaufsflächen im Sortiment 'Schuhe' somit keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO im relevanten Einzugsgebiet zu erwarten.

Sport- und Campingbedarf

Als sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei Sport- und Campingbedarf von rd. 1.302 m² Verkaufsfläche ermittelt.

Von den insgesamt 5,7 Mio. € Zusatzumsatz werden im Sortiment Sport- und Campingbedarf bei einer gesamten Verkaufsfläche von 4.700 m² insgesamt 2,0 Mio. € zu Lasten der Betriebe in den untersuchten zentralen Versorgungsbereichen des Einzugsgebiets umverteilt. Weitere 0,6 Mio. € ergeben sich durch Streuumsätze; das heißt durch Personen, die nicht innerhalb des Einzugsgebiet wohnen bzw. dort nicht ihren Hauptwohnsitz haben. Die übrigen rd. 3 Mio. € generieren sich aus der Erhöhung des Nachfragepotenzials (steigende Einwohnerzahlen) sowie der Erhöhung der Nachfragebindung.

Die höchsten Umverteilungswirkungen werden voraussichtlich in den Königswinterer Stadtteilzentren Altstadt (-8,0 %) und Oberpleis (-8,3 %) auftreten. Im übrigen Einzugsgebiet werden die Umverteilungswirkungen prospektiv zwischen rd. -5,5 bis -7,5 % liegen.

Die quantitativ ermittelten Umverteilungsquoten im Sortiment Sport- und Campingbedarf werden im Nahbereich (Zone 2) noch unterhalb der 10 %-Schwelle prognostiziert. Es wurde untersucht, welche städtebauliche Funktion das Sortiment in dem jeweiligen betroffenen zentralen Versorgungsbereich innehat. Augenscheinlich die größte relative Bedeutung hat das Sortiment Sport- und Campingbedarf in Bad Honnef mit insgesamt 15 % der gesamten dort verorteten zentrenrelevanten Verkaufsfläche. Die Umverteilungsquote wird zu Lasten der Innenstadt von Bad Honnef rd. -6,4 % betragen und noch städtebaulich verträglich ausfallen. Aufgrund des zentrenprägenden Sportfachgeschäfts Intersport in der Stadt Hennef/Sieg sollten die Umverteilungen in diesem Segment möglichst unterhalb von 8 % ausfallen. Dies wird dort mit der Umverteilungsquote von -7,4 % erreicht.

Aufgrund der ermittelten Umverteilungsquoten sowie aufgrund der individuellen Betrachtung der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche sind mit der Erweiterung der Verkaufsflächen im

Sortiment 'Sport und Campingbedarf' somit keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO im relevanten Einzugsgebiet zu erwarten.

Elektroartikel

Als sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine zusätzliche Verkaufsfläche bei der Sortimentsgruppe Elektroartikel von rd. 424 m² Verkaufsfläche ermittelt. Bei einer gesamten Verkaufsfläche von 5.000 m² werden insgesamt 3,0 Mio. € Zusatzumsatz generiert. Aufgrund der deutlichen Nachfrageverschiebungen durch die bis zum Jahr 2017 eintretenden (Elektro-)Planvorhaben (s.o.) werden die rechnerischen Umsatzverluste relativ hoch, jedoch unter der Erheblichkeitsschwelle ausfallen. Die höchsten Umverteilungsquoten werden voraussichtlich in den vergleichsweise stabilen zentralen Versorgungsbereichen von Hennef, Königswinter-Oberpleis und Siegburg (-6,2 %) resultieren. Im übrigen Einzugsgebiet werden die Umverteilungswirkungen prospektiv zwischen etwa -4,7 bis -6,0 % liegen.

Aufgrund der ermittelten Umverteilungsquoten sowie aufgrund der individuellen Betrachtung der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche sind mit der Erweiterung der Verkaufsflächen im Sortiment 'Elektro' somit keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO im relevanten Einzugsgebiet zu erwarten.

Bücher / Zeitschriften, Papier / Büro / Schreibwaren und Spielwaren

Als sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde bei der Sortimentsgruppe Bücher/Zeitschriften, Papier/Büro/ Schreibwaren, Spielwaren eine Verkaufsfläche von rd. 3.900 m² ermittelt. Die prospektiv realisierbaren Umsätze stehen einem relativ hohen Nachfragepotenzial in dieser aggregierten Sortimentsgruppe gegenüber. Von den insgesamt 10,4 Mio. € Zusatzumsatz werden im Sortiment Bücher/Zeitschriften, Schreibwaren, Spielwaren bei der genannten Verkaufsfläche insgesamt 5,7 Mio. € zu Lasten der Betriebe in den untersuchten zentralen Versorgungsbereichen des Einzugsgebiets umverteilt. Weitere 1 Mio. € ergeben sich durch Streuumsätze; das heißt durch Personen, die nicht innerhalb des Einzugsgebiet wohnen bzw. dort nicht ihren Hauptwohnsitz haben. Die übrigen 3,7 Mio. € generieren sich aus der Erhöhung des Nachfragepotenzials (steigende Einwohnerzahlen) sowie der Erhöhung der Nachfragebindung. Die höchsten Umverteilungswirkungen werden voraussichtlich in Königswinter- Oberpleis (8,4 %) sowie in den stabilen Innenstädten von Hennef/Sieg (-8,1 %), Lohmar und Königswinter (Altstadt) (-8,0 %) auftreten. Im übrigen Einzugsgebiet werden die Umverteilungswirkungen prospektiv zwischen rd. -6,5 bis -7,9 % liegen.

In dieser Sortimentsgruppe war in keinem der untersuchten zentralen Versorgungsbereiche ein zentrenprägender Magnetbetrieb vorhanden. Der absolut größte Bestand ist auch hier in den Innenstädten von Bonn, Siegburg und Troisdorf vorhanden.

Uhren / Schmuck, Lederwaren / Geschenkartikel / Parfümeriewaren

Als sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde bei der Sortimentsgruppe Uhren/Schmuck, Lederwaren/Geschenkartikel, Parfümeriewaren eine Fläche von rd. 2.000 m² ermittelt. Von den insgesamt 11,4 Mio. € Zusatzumsatz werden insgesamt 8,5 Mio. € zu Lasten der Betriebe in den untersuchten zentralen Versorgungsbereichen des Einzugsgebiets umverteilt. Weitere 1,1 Mio. € ergeben sich durch Streuumsätze; das heißt durch Personen, die nicht innerhalb des Einzugsgebiet wohnen bzw. dort nicht ihren Hauptwohnsitz haben. Die übrigen 1,8 Mio. € generieren sich aus der Erhöhung des Nachfragepotenzials (steigende Einwohner-

zahlen) sowie der Erhöhung der Nachfragebindung. Die höchsten Umverteilungsquoten werden voraussichtlich in Königswinter-Oberpleis (-7,5 %) sowie Siegburg und Hennef (jeweils -7,2 %) auftreten. Im übrigen Einzugsgebiet werden die Umverteilungswirkungen prospektiv zwischen etwa -4,9 bis -7 % liegen.

Aufgrund der ermittelten Umverteilungsquoten sowie aufgrund der individuellen Betrachtung der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche sind mit der Erweiterung der Verkaufsflächen im Sortiment 'Uhren / Schmuck' somit keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO im relevanten Einzugsgebiet zu erwarten.

Sonstige zentrenrelevante Sortimente

Als sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenze wurde für das Vorhaben eine Verkaufsfläche bei der Sortimentsgruppe 'Sonstige zentrenrelevante Sortimente' von 6.500 m² ermittelt. Zu den sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten zählen: Hausrat (inkl. Glas, Porzellan, Keramik), Wohnaccessoires, Foto/Film/Optik, Heimtextilien und übriger Freizeitbedarf (z.B. Modellbau, Bastelbedarf, Zooartikel, Musikinstrumente).

Von den insgesamt 4,8 Mio. € Zusatzumsatz in diesen Sortimenten werden insgesamt 3,6 Mio. € zu Lasten der Betriebe in den untersuchten zentralen Versorgungsbereichen des Einzugsgebiets umverteilt. Weitere 0,5 Mio. € ergeben sich durch Streuumsätze; das heißt durch Personen, die nicht innerhalb des Einzugsgebiets wohnen bzw. dort nicht ihren Hauptwohnsitz haben. Die übrigen 0,7 Mio. € generieren sich aus der Erhöhung des Nachfragepotenzials (steigende Einwohnerzahlen) sowie der Erhöhung der Nachfragebindung. Die höchsten Umverteilungswirkungen werden voraussichtlich in Königswinter-Oberpleis (-6,2 %) und Königswinter-Altstadt (-6,1 %) auftreten. In den übrigen zentralen Versorgungsbereichen im Einzugsgebiet werden die Umverteilungswirkungen prospektiv zwischen rd. -5,1 bis -6,0 % liegen. Aufgrund der sehr heterogenen Sortimentsgruppe wurden bewusst nur geringe Umverteilungsquoten von unter 7 % als Maßstab der Verträglichkeit angesetzt.

Aufgrund der ermittelten Umverteilungsquoten sowie aufgrund der individuellen Betrachtung der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche sind mit der Erweiterung der Verkaufsflächen im Sortiment 'sonstige zentrenrelevante Sortimente' somit keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO im relevanten Einzugsgebiet zu erwarten.

Fazit

Zunächst ist in der Gesamtschau festzuhalten, dass die für die jeweiligen sortimentspezifischen Umverteilungsquoten ermittelten Zusatzumsätze nie in der Gesamtsumme zum Tragen kommen werden. Bei der Systematik der Bildung von Verkaufsflächenobergrenzen handelt es sich um eine sektorale Worst-Case-Betrachtung. Da aufgrund der geltenden Obergrenze der Gesamtverkaufsfläche von 39.000 m² nicht alle Sortimente gleichzeitig ausgeschöpft werden können, kann folglich kein Gesamtumsatz dargestellt werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die mit Bauleitplanung vorbereitete Erweiterung der sortimentspezifischen und der absoluten Verkaufsfläche des HUMA Einkaufsparks Umverteilungswirkungen unter 10 % hervorgerufen werden, die auch nach individueller Betrachtung und Bewertung der im Einzugsgebiet gelegenen Stadt(Teil-)Zentren und deren Funktionsfähigkeit keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich der benachbarten zentralen Versorgungsbereiche

zur Folge haben werden. Höchste Umverteilungsquoten ergeben sich für die beiden Zentren in Königswinter (Altstadt/Oberpleis). Somit determinieren die Königswinterer Zentren einige sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenzen für den Bebauungsplan. Die Obergrenzen sind so ausgerichtet, dass die Planung keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs.3 BauNVO in Königswinter bewirkt. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass die zentralen Versorgungsbereiche Königswinters – insbesondere der Standort „Altstadt“ - Funktionsschwächen aufweisen. In der Abwägung wurde berücksichtigt, dass die für die Altstadt ermittelten Umverteilungen nicht nur durch Kaufkraftabfluss aus der genannten Gemeinde, sondern eher durch die Kaufkraftbindung der Sankt Augustiner in ihrer Stadt resultiert. Demnach bedarf es zum Schutze der Funktionsfähigkeit der Stadtteilzentren Königswinter Altstadt (und Oberpleis) keiner Reduzierung der Verkaufsflächen in Sankt Augustin. Bei einem standortadäquaten, tragfähigen Konzept kann daher am Standort Königswinter auch mit der Erweiterung des HUMA-Einkaufsparks neuer Einzelhandel angesiedelt werden. Die Weiterentwicklung der Stadtteilzentren wird folglich durch das Projekt nicht gefährdet. Ein Zustand der Unausgewogenheit, mit der Folge, dass die genannten Bereiche ihren Versorgungsauftrag künftig nicht mehr wahrnehmen oder fortentwickeln können, ist nicht gegeben.

Auch in Lohmar sowie in Siegburg und Troisdorf können sortimentsbezogen bei Ausnutzung der jeweiligen Flächenobergrenze spürbare Umverteilungen zu erwarten sein. Diese sind jedoch aufgrund der dort ausreichend stabilen Handelsstrukturen in Verbindung der weiteren Attraktivitätssteigerung durch geplante Projekte verträglich. Die höchsten absoluten Umsatzrückgänge werden in der Innenstadt von Bonn erwartet, die jedoch aufgrund des hohen Bestands sowie der Attraktivität des Standortes zu relativieren sind.

Insofern wird das Vorhaben unter städtebaulich- und raumordnerischen Gesichtspunkten als 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 im Entwurf vorliegenden Landesentwicklungsplan – Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel, Stand 17.04.2012 (vgl. hierzu Kap. 3.1) ist, dass in den Sortimenten Bekleidung, Schuhe, Elektro- und Sportartikel sowie Bücher/Zeitschriften, Schreibwaren 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 innehat. Daher wurden als wesentliches Beurteilungskriterium auch die mit der Umstrukturierung und Erweiterung auftretenden Zusatzumsätze berechnet, welche analog zu den Bedingungen mit Ausnahme der Sortimente Bekleidung und Bücher/Zeitschriften 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, 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 bieten einen Branchenmix, der zu einer Belebung des Stadtzentrums beitragen wird. Ferner sollen die Festsetzungen auch die Integration sozialer Einrichtungen, wie z.B. Kindertagesstätte oder Spielflächen ermöglichen. Überdies werden die zulässigen Nutzungen für kulturelle und kirchliche Zwecke die Voraussetzungen schaffen, dass sich das soziale Leben im Zentrum stärker ausbilden kann.

Stellplätze

Ferner wird festgesetzt, dass im Bereich des Einkaufszentrums mit Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen maximal 2.390 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.

6.3 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 die nördlich an das Einkaufszentrum anschließende private Grünfläche ein.

Grundfläche

Die festgesetzte Obergrenze der Grundfläche gibt an, wie viel Fläche durch das Vorhaben (Einkaufszentrum) überbaut und durch Zufahrten und Wege auch innerhalb der privaten Grünfläche 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. Hierzu gehören der Vorplatz des Einkaufszentrums, der neu zu errichtende Kreisverkehr an der Rathausallee sowie eine kleinere Verkehrsfläche im Bereich der Sackgasse Südstraße. 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 rd. 0,7 insofern durch diesen Bebauungsplan unterschritten.

Geschossfläche

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, Büros, 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. Bezogen auf die Gesamtfläche des Baugrundstückes einschließlich privater Grünflächen würde sich bei der Summe der festgesetzten maximalen Geschossflächen von 150.000 m² die Geschossflächenzahl (GFZ) von rd. 2,0 ergeben.

Die festgesetzte Geschossfläche unterschreitet 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.

Höhe baulicher Anlagen

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 Mindesthöhen und maximalen Gebäudehöhen festgelegt und bestimmt maßgeblich das Erscheinungsbild und die Baumasse der zulässigen Gebäude und Bauwerke.

Zur eindeutigen Bestimmung der zulässigen Gebäudehöhen, in Bezug auf die umgebenden vorhandenen Nutzungen, werden die Höhen der baulichen Anlagen als maximale Gebäudehöhen in Metern über Normalhöhennull festgesetzt. Es werden keine Gebäudehöhen in Abhängigkeit zum Gelände definiert, da die Geländehöhen innerhalb des Geltungsbereichs verändert werden können und immer untere Bezugshöhen zu definieren wären. Die Höhen nehmen deshalb Bezug auf Normalhöhennull über dem Meeresspiegel (m ü. NHN).

Als Bezugspunkte für die maximalen Höhen baulicher Anlagen wird für Flachdächer die Oberkante der Attika und für geneigte Dächer der First festgesetzt.

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. 20 m zu. Im Bereich des Marktplatzes lässt der Bebauungsplan Höhen von bis zu rund 17 m (Einkaufszentrum einschließlich Dachkonstruktion), 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 22 m (Einkaufszentrum einschl. Dachkonstruktion) darstellen. Am niedrigsten ist der geplante Baukörper an seiner Nord-Ostseite. Dort wird die Bauhöhe auf Grund der heranrückenden Wohnbebauung an der Südstraße mit bis zu 18 m in Erscheinung treten. Der Ostteil wird im mittleren Abschnitt eine maximale Höhe von bis zu 27 m Höhe aufweisen. Für die Fußgänger auf dem die Stadtbahn begleitenden Nord-Süd-Weg

wird das Gebäude mit bis zu 26 m in Erscheinung treten, da dieser höher liegt als das Gelände des Einkaufszentrums.

Technikaufbauten

Die für den Betrieb des Einkaufszentrums erforderlichen notwendigen technischen Aufbauten dürfen die festgesetzten maximalen Gebäudehöhen geringfügig überschreiten. Hierzu gehören z.B. Beleuchtungsmasten, Treppenhauseingänge, Fahrstuhlüberfahrten u.a. In jedem Fall ist sicher gestellt, dass die zulässigen Überschreitungsmöglichkeiten nur in geringem, i.d.R. von den umgebenden Straßen kaum wahrnehmbarem Umfang – insbesondere auch auf Grund der im VEP vorgesehenen Sichtschutzwände auf dem Dach, auftreten.

Werbe-Pylon

Im Plangebiet ist innerhalb der privaten Grünfläche ein Pylon mit einer maximalen Höhe von 87 m ü. NHN zulässig. Dies entspricht einer Höhe von ca. 27 m über dem Niveau der Südstraße. Im Übrigen wird auf die weiteren Regelungen zu Werbeanlagen im Durchführungsvertrag verwiesen.

Die Höhenfestsetzung für den Pylon trägt dem privatwirtschaftlichen Interesse der Betreiber des Einkaufszentrums nach Fernwirkung und -werbung sowie dem öffentlichen Interesse am Schutz des Stadtbildes bzw. dem Schutzinteresse der angrenzenden Wohngebiete Rechnung. Daher wurde die Höhe so festgesetzt, dass der Pylon ausreichend in Erscheinung treten und Fernwirkung entfalten kann, gleichzeitig aber die Wohnbebauung in der Umgebung des Plangebietes sowie das Stadtbild nicht übermäßig stark beeinträchtigt werden.

Werbesteelen

Innerhalb der in der Planzeichnung festgesetzten Fläche sind bis zu 5 Werbestelen mit einer Höhe von maximal 67 m ü. NHN zulässig. Dies entspricht bei einem Geländeniveau von rund 60 m ü. NN (bezogen auf die Höhenlage an der Südstraße) einer Höhe von 7 m. Hier wurde bezüglich der Höhenfestsetzung zwischen Werbe-/ Hinweisfunktion und städtebaulicher Gestaltung abgewogen und damit ein städtebaulich verträgliches Maß gefunden.

Brücke über Stadtbahn Parkhaus / Spindel

An dieser Stelle wurde eine Mindesthöhe festgesetzt. Die Festsetzung sichert hierdurch das erforderliche Lichtraumprofil für die Durchfahrt der Stadtbahn.

Überdeckelung der Anlieferstraße

Die entlang der Stadtbahnlinie verlaufende östliche Anlieferstraße ist in einem Teilbereich zu überdecken. Die Oberkante der Überdeckelung darf maximal bis zu einer Höhe bis 66 m ü. NHN erfolgen. Brüstungen zum Absichern des Betretens der Überdeckelung sind von der Begrenzung ausgenommen. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass der Deckel der Anlieferstraße niveaugleich an den Stadtbahn-Haltepunkt Markt angebunden werden kann und damit in die Platzgestaltung einbezogen werden kann und als (halb)öffentlicher Raum nutzbar wird.

Straßenbahnüberführung über die Ost-West-Spange

Es wird festgesetzt, dass für die Straßenbahnüberführung über die geplante Ost-West-Spange eine lichte Höhe (Lichtraumprofil) zwischen Fahrbahnoberkante und Brückenunterkante von

mind. 4,50 m einzuhalten ist. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass eine ausreichende Höhe zur Unterfahrung auch durch Busse und LKW sichergestellt ist.

Insgesamt sichern die festgesetzten Mindest- und Maximalhöhen baulicher Anlagen 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.

6.4 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 äußeren Baugrenzen am Hochbauentwurf und begrenzen den Marktplatz mit den Gebäudekanten (vergleichbar mit dem heutigen HUMA-Gebäude). 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 abschließt.

Entsprechend der Vorhabensplanung sind aufgrund der unterschiedlichen Höhenfestsetzung für den Bereich des Systemparkhauses, des Hauptbaukörpers EKZ, des Parkhauses an der Stadtbahnstrecke, des nordöstlichen Bauteils und des Vordachs im Bereich Markt jeweils eigene Baufenster definiert.

6.5 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:

6.5.1 Öffentliche Verkehrsflächen

Der neue Kreisverkehr an der Rathausallee ist als öffentliche Verkehrsfläche teilweise innerhalb des Vorhabensgrundstücks festgesetzt. Die Festsetzung dient der Umsetzung des städtebaulichen Erschließungskonzeptes und stellt sicher, dass ausreichende Flächen für die Verkehrsanlagen (Kreisverkehr mit 30 m Durchmesser) zur Verfügung stehen. Die Lage und Ausdehnung der Verkehrsfläche berücksichtigen den vorhandenen Anschlusspunkt im Bereich des Bebauungsplans Nr. 113, 2. Änderung.

Die Zufahrt von der Rathausallee zur Stellplatzanlage unterhalb der Marktplatz ist im Bebauungsplan-Entwurf als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Festsetzung dient im Untergeschoss der Sicherung der derzeitigen Zufahrt zum Rathausparkplatz sowie der Anlieferung unterhalb des Marktplatzes. 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 Stadtbahn-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 Entwicklungen im Zentrum hinzutretenden Verkehrsbeziehungen nur begrenzt leistungsfähig. Insofern trägt die über die bestehende Straße südlich der Konrad-Adenauer-Stiftung geplante Verknüpfung von Bonner Straße und Rathausallee wesentlich zur Entzerrung der Verkehrsströme bei und sichert einen angemessenen Verkehrsfluss. Das Verkehrsgutachten „Verkehrliche Zentrumserschließung Sankt Augustin“ (Stand Aktualisierung 2013) 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 Stadtbahn- 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 bestehende Straße südlich der Konrad-Adenauer-Stiftung. Über diese erfolgt die Anbindung an die Rathausallee.

Die Straße wird so dimensioniert, dass Sie die dort prognostizierten Verkehrsmengen von rund 15.400 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.

6.5.2 Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der Marktplatz sowie der Bereich westlich der Stadtbahnhaltestelle werden als öffentlicher Fußgängerbereich ausgewiesen. Im Bereich des Marktplatzes 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 ih-

rer 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 Stadtbahn-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 Stadtbahn-Haltepunktes aus westlicher und östlicher Richtung. Ferner bildet das Brückenbauwerk die notwendige Querungsmöglichkeit der vorhandenen Trasse der Stadtbahn. Damit 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.

6.5.3 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. 800 Stellplätze) notwendig. 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.

6.5.4 Ein- und Ausfahrtsverbot

Im Bereich der privaten Grünfläche um die Parkspindel entlang der Bonner Straße wird ein Bereich mit Ein- und Ausfahrtsverbot festgesetzt. Zum Einen ist an dieser Stelle zur Erschließung des Vorhabens keine Zu-/Ausfahrt erforderlich. Zum Anderen wäre eine Zu-/Ausfahrt an dieser Stelle für die leistungsfähige Abwicklung der prognostizierten Verkehre auf der Bonner Straße nachteilig. Insbesondere in Verbindung mit der Entwicklung des nördlich angrenzenden ehem.

Tacke-Geländes, welches eine Zufahrt auf die Bonner Straße erhält, ist daher die planungsrechtliche Sicherung eines Ein- und Ausfahrtsverbotes notwendig.

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 Fahrradstellplätzen, Sitzgelegenheiten, Werbepylon, Fahnenmasten, Spielgeräte. 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.

7.2 Öffentliche Grünflächen

Im Bereich östlich der Stadtbahntrasse unterhalb der Spindelzufahrt wird eine kleine Fläche als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Hier wird die bestehende Eingrünung an der Stadtbahntrasse gesichert und auf Grund der Eigentumsverhältnisse eine öffentliche Grünfläche festgesetzt.

8. 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 Bebau-

ungsplan im weiteren Text beschriebene Maßnahmen zum Immissionsschutz fest, die dazu führen, dass die Betriebsgeräusche und folglich die Einwirkungen auf das Umfeld, gegenüber dem Bestand zum Teil vermindert werden.

Brüstung Spindelbauwerk

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.

Lärmschutzwand Anlieferstraße

Entlang der Anlieferstraße Ost wird eine Lärmschutzwand festgesetzt. Die festgesetzten Höhen der Lärmschutzwand, die im Bereich des vorhandenen Rad- und Gehwegs ca. 1,5 m über Wegeoberkante und im Bereich der nördlichen Wendeanlage bis maximal 3,45 m erreicht, stellt sicher, dass die benachbarten schutzwürdigen Nutzungen (Mischgebiet auf dem ehem. Tacke-Gelände sowie die bestehenden Wohnnutzungen östlich der Bonner Straße und südlich der Südstraße) ausreichend geschützt werden.

Die Wand schirmt die durch die Anlieferung bedingten Geräusche (Zu- und Abfahrtsverkehr, Verladetätigkeiten) gegenüber den vorhandenen und geplanten Wohn- und Mischgebieten ab. So die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden an dem nächst gelegenen Mischgebiet südlich der Südstraße selbst unter Berücksichtigung der gewerblichen Nutzungen im Mischgebiet auf dem benachbarten Tacke-Areal sicher eingehalten werden. Auf dem ehemaligen Tacke-Areal wird es künftig – wie auch im Bestand - zu Überschreitungen des geltenden Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm von 60 dB(A) tags/45 dB(A) nachts kommen. Insgesamt wird sich dort die gewerbliche Lärmvorbelastung gegenüber dem heutigen Zustand jedoch verbessern, so dass die künftig zu erwartenden Richtwertüberschreitungen künftig mit einer Spanne zwischen + 0,1 dB(A) und maximal 1,4 dB(A) nur noch geringfügig sein werden. Im Bereich der Wohnbebauung östlich der Bonner Straße wird im Eckbereich zur Sandstraße das derzeitige Immissionsniveau in etwa aufrechterhalten. Dort wird es – wie bereits im Bestand – stellenweise zu einer geringfügigen Überschreitung des Immissionsrichtwertes von 55 dB(A) tags um bis zu maximal 2,1 dB(A) kommen. Immissionen an der Grenze zwischen Kerngebiet und Wohngebiet entwickeln eine wechselseitige Rücksichtnahmepflicht, so dass die ermittelte Richtwertüberschreitung städtebaulich vertretbar ist. Zudem ist die geringfügige Richtwertüberschreitung hinnehmbar, da sich insgesamt die Geräuscheinwirkung im Bereich der u.a. zum Wohnen dienenden Gebiete – insbesondere im Bereich der gemischt genutzten Gebiete beiderseits der Südstraße - verbessern wird. Ferner ist in die Abwägung einzustellen, dass an der Bebauung östlich der Bonner Straße nicht die Geräusche des Einkaufsparks, sondern die ständig vorherrschenden Fremdgeräusche des Straßenverkehrs insbesondere auf der Bonner Straße und der unmittelbar angrenzenden Stadtbahn 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) und am Rathaus, eine geringfügige Überschreitung des dort geltenden

Immissionsrichtwertes für gemischt genutzte Gebiete geben. Auch an dieser Stelle ist jedoch der Verkehrslärm dominierend und überlagert die gewerblichen Geräusche. Zur Nachtzeit wird es an allen Stellen im städtebaulichen Umfeld des Bebauungsplans durchgehend eine – in Teilen erhebliche - Absenkung des gewerblich bedingten Lärm-Immissionsniveaus geben. Insbesondere im Umfeld der geplanten Grünfläche wird künftig eine für die Anwohner deutlich wahrnehmbar ruhigere Situation zur Nachtszeit entstehen. Die Immissionsrichtwerte (IRW) der TA Lärm nachts, die in der Ist-Situation an vielen Stellen überschritten wurden, werden künftig mit Ausnahme von nur noch zwei Immissionsorten eingehalten. Ausschließlich an einem Punkt an der Sandstraße wird der IRW von 40 dB(A) trotz der dort prognostizierten Absenkung des Lärmniveaus um 2 dB(A) noch geringfügig überschritten. Die Überschreitung liegt jedoch mit +0,3 dB(A) im nicht wahrnehmbaren Bereich.

Desweiteren wird der Immissionsrichtwert im Bereich der geplanten Altenwohnungen innerhalb des Mischgebiets auf dem ehemaligen Tacke-Areal um +1,4 dB(A) überschritten. Auch hier wird sich das Immissionsniveau gegenüber dem Bestand jedoch insgesamt verringern. Zudem bestimmen an dieser Stelle die Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche als ständig vorherrschende Fremdgeräusche die Situation.

Temporäre Baustelleneinrichtung

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 und der Baustelleneinrichtung genutzt werden. Für diesen baubedingten Zeitraum sind gegen die durch die temporären Nutzungen bedingten gewerblichen Geräusche, im Baugenehmigungsverfahren notwendige Vorkehrungen zum Schutz vor Lärm zu treffen.

Lärmpegelbereiche

Der Schallgutachter (ISRW Dr.-Ing. Klapdor GmbH, Gutachten Stand März 2013) hat ermittelt, dass zum Schutz der im Plangebiet zulässigen Büroräume oder sonstige Räume mit einem Ruheschutzbedürfnis vor Geräuscheinwirkungen aus Verkehrslärm und betriebseigenen gewerblichen Geräuschen, ein ausreichendes Schalldämmmaß bei der Fassadengestaltung vorgesehen werden muss. Die Festsetzungen erfolgen entsprechend auf der Grundlage der DIN 4109, die in Abhängigkeit der Lärmbelastung notwendige Schalldämmmaße gemäß DIN 4109 vorsieht. Für die einzelnen Lärmpegelbereiche gelten 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 der Ostfassade, wo das künftige Centermanagement geplant ist, ist der Lärmpegelbereich IV einzuhalten. Hinsichtlich der vg. Geräuscheinwirkungen sind damit empfindliche Nutzungen im Plangebiet ausreichend geschützt.

Brückenbauwerk über die Ost-West-Spange

Zur Steuerung der Lärmauswirkungen des Brückenbauwerkes für die Stadtbahnquerung über der geplanten Ost-West-Spange bedarf es keiner gesonderten Festsetzung. Hier ist davon auszugehen, dass das Brückenbauwerk als Betonkonstruktion und nach dem Stand der Technik errichtet wird, so dass gegenüber dem Bestand mit keinen planungsrelevanten Lärmzunahmen (bspw. durch Schwingungslärm o.ä.) an dieser Stelle zu rechnen ist.

Verkehrslärm / Auswirkungen der geplanten Verkehrsverlagerungen

Resultierend aus dem Verkehrskonzept, das eine Neustrukturierung des innerstädtischen Verkehrsnetzes vorsieht und dabei nicht allein das Vorhaben, sondern auch zu erwartende städtebauliche Maßnahmen im Umfeld einschließlich der konkreten Planungsabsichten auf dem ehemaligen Tacke-Areal 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 gewerblichen Vorhaben zuzuordnende An- und Abfahrtverkehr erhöht an zwar an zwei der festgelegten Immissionsorte den Beurteilungspegel rechnerisch um mindestens 3 dB(A), verbleibt aber unterhalb der Immissionsgrenzwerte 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 zahlreichen Immissionsorten sowohl tagsüber als auch nachts. An zwei Immissionsorten im Bereich der südlichen Bonner Straße werden die sog. „Sanierungswerte“ der 16. BImSchV von 70 dB(A) im Bestand zur Tagzeit überschritten. Der Sanierungswert zur Nachtzeit, der bei 60 dB(A) liegt, wird an 12 Stellen überschritten. Dies betrifft insbesondere Bereiche entlang der mittleren und südlichen Bonner Straße sowie einen Punkt im Bereich der Sandstraße

Das Verkehrskonzept führt in der Summe seiner geplanten Maßnahmen – insbesondere mit einer Verkehrsverlagerung Richtung der sog. Ost-West-Spange zwischen Bonner Straße und Rathausallee – zu einer Umlenkung der Verkehrsströme. In Etwa analog verlagern sich auch die Verkehrslärmimmissionen. Durch den Wegfall der derzeit vorhandenen Zufahrt an der Südstraße und der Einrichtung der Ost-West-Spange, erfolgt eine deutlich wahrnehmbare Verringerung der Verkehrslärmimmissionen in den Mischgebieten beiderseits der Südstraße. Stellenweise werden Pegelminderungen bis zu rund 4 dB(A) erreicht. Die Immissionsgrenzwerte werden dort zur Tagzeit fast durchgängig eingehalten. Nachts werden zwar immer noch Immissionsorte gegeben sein, die die Grenzwerte der 16. BImSchV überschreiten; die verbleibenden Überschreitungen sind jedoch marginal.

Im Bereich der Bonner Straße stellt sich die Immissionssituation künftig differenziert dar. Im Bereich der Sandstraße wird das Verkehrslärm-Niveau zur Tagzeit tendenziell stagnieren, sich jedoch im Vergleich zum Bestand zur Nachtzeit absenken (ca.-2 dB(A)). Während im Bereich der mittleren Bonner Straße tendenziell eine Stagnation der Lärmwerte tags/nachts zu erwarten sein wird, wird sich die Verkehrslärmbelastung entlang der südlichen Bonner Straße (etwa ab dem Bereich südlich der vorhandenen Bushaltestelle) in Teilen erhöhen. Die kritischen Tagwer-

te von 70 dB(A) werden künftig an 7 Immissionsorten überschritten werden. Hier wird es im Vergleich zum Bestand zu 5 zusätzlichen Immissionsorten an der südlichen Bonner kommen, an denen der vg. Wert nicht mehr eingehalten werden kann. Die kritischen Nachtwerte von 60 dB(A), die im Bestand bereits an 11 Stellen entlang der Bonner Straße überschritten sind, werden dort künftig an 12 Immissionsorten überschritten. Die Verkehrslärm-Zunahmen reichen entlang der Bonner Straße je nach Nähe und Lage zum Einmündungsbereich der geplanten Ost-West-Spange bis zu +4,6 dB(A).

Entlang der Straße südlich der Konrad-Adenauer-Stiftung, die wesentliche Teile der geplanten Verkehrsumlenkung aufnehmen wird und bislang eine fast ausschließlich örtliche Bedeutung hat, wird aufgrund der Zusatzbelastungen eine deutliche Zunahme der Verkehrslärmimmissionen zu verzeichnen sein. Da hier jedoch keine Wohnnutzungen, sondern lediglich Kerngebiete angrenzen, ist diese Zunahme aus städtebaulicher Sicht vertretbar. In der Abwägung wird hierbei berücksichtigt, dass der geplante Neubauabschnitt der Ost-West-Spange zur Lärmminde- rung mit einer lärmoptimierten Fahrbahndeckschicht versehen wird. Eine entsprechende Ver- pflichtung des Vorhabenträgers ist im Durchführungsvertrag verankert. Die Immissionsgrenz- werte der 16. BImSchV, die an dieser Stelle nur zur Tagzeit (64 dB(A)) anzusetzen sind, wer- den danach am südlich angrenzenden Gebäude eingehalten und an der Nordseite der Ost- West-Spange geringfügig (+1,6 dB(A)) überschritten.

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

Für die Immissionsorte an der südlichen Bonner Straße werden wie bereits aufgezeigt gegen- über dem Ist-Zustand nach Umsetzung der Verkehrsverlagerungen für den im Gutachten be- trachteten verkehrsintensivsten Planungsfall und der Zunahme der allgemeinen Verkehrslei- stung 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 vorhabensbeding- ten Verkehre sowie die aus dem Masterplan Urbane Mitte ableitbaren Verkehrsmengen, der Er- schließung 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 Versorgungsbe- reiche i.S.v. § 1 Abs. 6 Ziffer 4 BauGB – hier insbesondere der Fortentwicklung des Stadtzent- rums - 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 eine Beibehal- tung des derzeitigen Immissionsniveaus. Die gewichtigen städtebaulichen Gründe, die dem öf- fentlichen Interesse einen Vorrang einräumen, sind in Kapiteln 1 bis 6 dieser Begründung dar- gelegt. Zudem wird in die Abwägung eingestellt dass das Gesamtkonzept dazu beiträgt, an an- deren 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 un- bebauten Grundstücke im Zentrum auch entsprechend den heute geltenden Kerngebietsfest-

setzungen 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 eine größere Anzahl der Anwohner durch künftige Betriebsgeräusche des Einkaufszentrums selbst in Anbetracht bereits berücksichtigter weiterer Planungsabsichten im Sankt Augustiner Zentrum, 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 und der damit verbundenen Entwicklung einer ruhigen Grünzone. Relevante Verkehrslärmzunahmen ergeben sich im südlichen Abschnitt der Bonner Straße. Diese sind durch die Umverteilung der innerstädtischen Verkehrsströme unter Berücksichtigung künftiger Planvorhaben sowie der allgemeinen Verkehrszunahmen bedingt und haben ihre Ursache in konzeptionellen innerstädtischen Verkehrsverlagerungen ohne wesentliche bauliche Veränderung der Bonner Straße. Vor aufgezeigtem Hintergrund besteht an den Immissionsorten kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV, da straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die zu einer Steigerung der Lärmbelastung führen (z.B. Verkehrsverlagerungen), keinen Lärmschutz auslösen.

9. Grünordnerische Festsetzungen

Flächen für den Erhalt 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 (Fläche A1). Die dortigen Bäume sind alleearartig angeordnet und stellen somit ein stadträumlich wichtiges Gliederungselement dar. Der Erhalt dieser Bäume stellt zudem eine Sicherung der ökologischen Wertigkeit an dieser Stelle sicher. Des Weiteren ist, soweit dies aufgrund der inneren Erschließung des Einkaufszentrums möglich ist, der auf dem Vorhabensgrundstück vorhandene Baumbestand entlang der Rathausallee zu erhalten (Fläche A2). 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.

Flächen für das Anpflanzen von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

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

Dachbegrünung

Auf 3.000 m² der Dachfläche wird eine extensive Begrünung festgesetzt. Damit werden Gunsteffekte für das Kleinklima (geringere Aufheizung, Abkühlung durch Verdunstung), die Wasserbewirtschaftung (Rückhaltung von Niederschlagswasser, Vermeidung von Abflussspitzen) und die Fauna (Lebensraum für Insekten) erzeugt. Während sich versiegelte Flächen aufheizen und somit das Stadtklima negativ beeinflussen, tragen begrünte Flächen zur Abkühlung bei.

Die Dachbegrünung stellt eine wesentliche Maßnahme dar, um den geplanten Eingriff in Natur und Landschaft auszugleichen. Dies stellt einen Ausgleich der durch die hohe Nutzungsintensität hervorgerufenen Negativeffekte dar, was sich nicht zuletzt positiv auf die Lebens und Arbeitsverhältnisse auswirkt. Die Dachbegrünung mindert somit die Auswirkungen der Versiegelung im Gebiet.

Weiterhin kann durch eine Begrünung die städtebauliche Gestalt der Dachflächen aufgewertet werden. Das Plangebiet und die zukünftig dort vorhandenen Gebäude sind von den benachbarten Gebäuden (Rathaus, Ärztehaus) gut einsehbar. Aus diesem Grund ist eine ansprechende Gestaltung der Dachlandschaft auch von städtebaulicher Bedeutung. Die Dachbegrünung wird daher auch zur optischen Aufwertung der Dachflächen festgesetzt.

Ost-West-Spange - Verkehrsbegleitgrün

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.

Pflanzliste (Festsetzung Nr. 6.15)

Die Anpflanzung heimischer, standortgerechter Laubbäume auf den privaten Grundstücken dient mit ihrer Struktur gebenden Funktion zum einen der optischen Aufwertung, zum anderen wirkt sie sich positiv auf die kleinklimatischen Prozesse innerhalb des Plangebietes aus und bietet Lebensstätten für die lokale Fauna.

Herstellung und Pflege von Pflanzungen

Die Festsetzung bestimmt, dass alle Bepflanzungen fachgerecht durchzuführen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten sind. Mit der fachgerechten Durchführung wird eine möglichst hohe Erfolgsquote sichergestellt, so dass sich die Begrünung recht frühzeitig etabliert und gut gedeihen kann. Weiterhin wird gesichert, dass das gewünschte städtebauliche Bild und die Funktionen der Bepflanzung erhalten bleiben.

Für die o. g. Bepflanzungsmaßnahmen werden unter den einzelnen Festsetzungen jeweils die Pflanzqualitäten beschrieben. Die festgesetzten Mindestanforderungen an die Baum- und Strauchpflanzungen gewährleisten eine ausreichende Widerstandsfähigkeit der Pflanzungen, so dass nach wenigen Jahren die gewünschte Raumwirkung erzielt werden kann.

Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b

Alle Bepflanzungen nach den Festsetzungen unterliegen der Pflanzbindung. Das bedeutet, dass ausgefallene Gehölze und Bäume in der nächsten Pflanzperiode gleichwertig, d.h. mindestens in der festgesetzten Qualität zu ersetzen sind.

10. 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. Der Interimsparkplatz sowie die Baustelleneinrichtung werden als temporäre Nutzung 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 sowie der Baustelleneinrichtung.

11. Kennzeichnungen, Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

Die Fläche der Stadtbahntrasse wird als nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan aufgenommen. Der vorhandene Stadtbahn-Betrieb wird aufrechterhalten. Innerhalb der Fläche der Stadtbahntrasse wird der Stadtbahn-Haltepunkt „Markt“ nach Maßgabe des Durchführungsvertrages erneuert.

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

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

Darüber hinaus befinden sich eine Ferngasleitung und eine Korrosionsschutzanlage außerhalb des Geltungsbereichs in der Südstraße. Der Schutzstreifen der Ferngasleitung (Rathausal-

lee/Südstraße) ragt im Bereich der Südstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinein. Der Schutzstreifen wird im Bebauungsplan entsprechend dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass Niveauänderungen im Schutzstreifenbereich mit dem Versorgungsträger abzustimmen sind. Bäume und tief wurzelnde Sträucher dürfen nur mit lichtigem Abstand von 2,5 m zur Leitung, wenn möglich außerhalb des 8 m breiten Schutzstreifens, gepflanzt werden.

12. 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.

13. 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.

14. Städtebauliche Kennzahlen/ Flächenbilanz

| Nutzung | Größe in m² |
|---|-------------------------------|
| Einkaufszentrum mit Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen | 46.480 m ² |
| Private Grünflächen | 26.360 m ² |
| Öffentliche Grünflächen | 51 m ² |
| Private Verkehrsflächen | 3.213 m ² |
| Öffentliche Verkehrsflächen | 6.699 m ² |
| Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung | 9.231 m ² |
| Bahnflächen | 2.077 m ² |
| Geltungsbereich | 94.111 m² |