

## **Sankt Augustin**

### **Bebauungsplan Nr. 107 'Zentrum'**

#### **Abwägung im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB und § 4 Abs.2 BauGB – Teil 2**

**In der Gemarkung Siegburg/Mülldorf, Flur 1, für den Bereich zwischen Südstraße, Rat-  
hausallee, Karl-Gatzweiler-Platz, Bonner Straße  
im Ortsteil Mülldorf in Sankt Augustin**

**Erneute Abwägung der Einwendungen aus der frühzeitigen  
Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Be-  
lange gem. § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB mit den  
entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung**

## I. Vorwort

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs.1 BauGB sowie im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen zum Bebauungsplan (Stand: Vorentwurf) wurden durch den Rat der Stadt Sankt Augustin in seiner Sitzung am 13.07.2011 abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in der Sitzungsvorlage 11/0252 vom dokumentiert. Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden vorgebrachten Einwendungen basierten auf der Nutzungsart Kerngebiet in Verbindung mit einem Angebotsbepauungsplan. Zur öffentlichen Auslegung wurde ein Verfahrenswechsel vom Angebotsbepauungsplan mit Kerngebietsausweisung zu einem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit der Nutzungsart 'Einkaufszentrum' umgestellt. Der Abwägung der frühzeitigen Beteiligung liegt daher ein anderer Erkenntnisstand als zur öffentlichen Auslegung zu Grunde.

Daher werden die Einwendungen aus der frühzeitigen Beteiligung erneut und nach dem derzeitigen Kenntnisstand (nach Abschluss der ersten öffentlichen Auslegung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes) bewertet und abgewogen. Die Ergebnisse werden nachfolgend dokumentiert.

## II. Zusammenfassung der Stellungnahmen

### II.1 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB

#### A. Schriftliche Einwendungen der Bürger und Bürgerinnen im Rahmen des 1. Stadtforums und der Auslegung vom 29.03. bis 13.04.2010

Über die mündlichen Eingaben im 1. Stadtforum 'Masterplan Urbane Mitte' am 25.03.2010 hinaus sind bei der Stadt weitere schriftliche Einwendungen innerhalb der vorgegebenen Frist sowie Schreiben vom 02.05.2010, 14.07.2010, 05.08.2010, 29.08.2010, 11.10.2010 und 11.04.2011 außerhalb der Auslegungsfrist eingegangen. Die schriftlichen Einwendungen sind nachfolgend zumeist stichpunktartig formuliert und zu Themenblöcken zusammengefasst und beantwortet.

#### 1. Angebot an Nutzungen / sonstige Einrichtungen:

- Fleischer
- Kino
- Wellness-Bereich, z.B. Salzwassertank
- Gutes Café / Eiscafé
- Geschäfte mit aktuellem Modeangebot für jüngere Menschen
- Vielfalt an Geschäften

- Einkaufsmöglichkeiten schaffen, insbesondere kleinere Geschäfte vorsehen
  - Veranstaltungsräume (draußen und innen)
  - Wohnungen vorsehen, damit nach Geschäftsschluss keine Angsträume entstehen
  - Geschäfte und Lokale mit gehobenem Angebot
  - Kultur- und Freizeiteinrichtungen für Jugendliche und Ältere
  - Geschäfte für jüngere Menschen mit aktuellen Mode-Angebot
  - Kino für den Stadtteil Mülldorf planen / ein kleines Kino wird gewünscht
  - Das Bürgerforum sollte 'sozial' nutzbar sein; Vereine etc. mit Geld zahlen viel und Schüler, Studenten und Initiativen zahlen nicht.
  - Vielfältiges Warenangebot vorsehen; das regionale Warenangebot soll in den Vordergrund gestellt werden und den internationalen Waren vorgezogen werden
  - Die soziale und wirtschaftliche Situation der Bürgerinnen und Bürger beachten; bedingt Nachfrage und Angebot, siehe Beuel, Bonn und Siegburg
  - Ein Restaurant mit mediterranen Angeboten; kein Fastfood-Restaurant ansiedeln
- 
- Faire Preise in allen Geschäften
  - Indoor-Spielplatz für Kinder, deren Eltern einkaufen gehen
  - Bessere Lage des Getränkehandels
  - 'Alles unter einem Dach' – viele Geschäfte mit einem umfassenden Leistungsangebot
  - Die Tankstelle soll besser integriert werden, derzeit staut es sich zurück
  - Abendliches Kulturprogramm / Biergarten zur Belebung am Abend
  - Größeres Angebot für junge Menschen schaffen, z.B. Club, Disko, Kino
  - Welche Freizeiteinrichtungen wird es geben?
- 
- Wird es im neuen Zentrum (Bürgerforum) ein ständiges Jugendzentrum mit ständiger Jugendarbeit geben?
  - Es wird ein Kino, eine Disko für 50-jährige, ein Café/Bistro, welches bis 24 Uhr geöffnet ist, sowie H&M, C&A etc. als Angebot im Zentrum gewünscht.
  - Fitnessstudio (z.B. Kieser), Bekleidungs- und Schuhgeschäfte (nicht Billigsegment), Reformhaus mit Biolebensmitteln
  - VHS und Kleinkunst in der Stadtmitte

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der ersten öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendungen kam es mit Ausnahme des Verzichts auf das ur-

**sprüchlich geplante Bürgerforum zu keinen wesentlichen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, grundsätzlich ihre Gültigkeit. Ergänzungen, die sich aus der zwischenzeitlichen Fortentwicklung des Projektes - insbesondere aus der Herausnahme des Bürgerforums - ergeben, werden nachfolgend fett markiert dargestellt. Kleinere Anpassungen an den aktuellen Projektstand sind markiert.**

#### *Einwendungen zum Einkaufszentrum*

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

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

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

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

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

Anregungen hinsichtlich einer fairen Preisgestaltung, Kleinkunst, einzelner gewünschter Leistungen/Angebote und die Berücksichtigung der sozialen und wirtschaftlichen Situation der Bür-

ger werden zur Kenntnis genommen und in die weiteren Planungsüberlegungen einbezogen. Regelungen kann der Bebauungsplan hierzu nicht treffen, weil diese außerhalb des Regelungsrahmens des Bebauungsplanes liegen.

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

#### *Einwendungen zum Bürgerforum*

**Neu:** Die Planung eines Bürgerforums wurde zwischenzeitlich aufgegeben. Ein solches Forum wurde seitens des Vorhabenträgers nach erneuter und intensiver Abwägung der wirtschaftlichen und funktionalen Belange für nicht dauerhaft tragfähig eingestuft. Insofern wurde das Planungskonzept in Abstimmung mit der Stadt um das genannte Forum reduziert. Der Wegfall des Bürgerforums schlägt sich in einem erhöhten Grünflächenanteil im Plangebiet nieder.

#### *Alt: Einwendungen zum Marktplatz*

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

## **2. Gestaltung / Architektur / Wegeverbindungen / Grünflächen:**

- Sicherheit durch Belebtheit in den Abendstunden erreichen.
- Anspruchsvolle Architektur, keine Wellblechhütten.
- Schönere Atmosphäre, schönere Gebäude.
- Grünanlagen und Spielflächen für Kinder sowie Sitzmöglichkeiten schaffen.
- Treffpunkte für Menschen (z.B. Café, Kneipe, Biergarten) vorsehen.
- Barrierefreiheit. Werden die Laufwege von alten, behinderten Menschen eingeplant? Sind Aufzüge vorgesehen?
- Gute Anbindung an das ehemalige Tacke-Gelände.
- Eine sinnvolle Einbindung des ehemaligen Tacke-Geländes in die HUMA Planung soll erfolgen.
- Wieso verbindet man die Grünfläche nicht mit dem Stadtplatz? Die Gestaltung des Stadtplatzes mit Beton und Glas wird hinterfragt, so wird Jung und Alt voneinander getrennt. Es

wird die Errichtung einer Skate-Anlage (einzelne Halfpipes) vorgeschlagen, ansonsten wird die Stadtplatzfläche dafür genutzt, was die älteren Nutzer stört.

- Ist ein Wettbewerbsverfahren für die Architektur geplant? Dies wäre aus Sicht des Einwenders sinnvoll.
- Behindertengerechte Einrichtungen vorsehen.
- Notfälle, wie Brände bei der Planung, berücksichtigen.
- Für eine bessere Durchlüftung der inneren und äußeren Gassen im Hinblick auf die Gesundheit von Kindern, Jugendlichen und Senioren sorgen.
- Ein modernes Gebäude sollte ökologisch sein und damit mehr Energie erzeugen als es verbraucht.
- Der Park wird begrüßt, schneidet jedoch die Südarkaden vom Publikumsverkehr auf Grund der weiteren Wege ab.
- Im HUMA nicht nur Rolltreppen, sondern auch Aufzüge einplanen.
- Überdachte Zugänge zwischen den einzelnen Gebäuden schaffen (ggf. Fußgängerzone).
- Die Marktplatte soll für die Planung einer Grünfläche weichen.
- Es wird ein Komplett-Umbau des HUMA Einkaufsparks mit mehr Tageslicht gewünscht (Beispiel Köln-Arcaden in Köln-Kalk).
- Die Umgestaltung des HUMA Einkaufsparks wird gelobt, insbesondere die Anbindung an den Marktplatz.
- Verbindung zur Südstraße nicht durch 3 schmale Querverbindungen herstellen, sondern einen kleinen Platz ggf. mit einem Brunnen / beleuchteter Säule mit Wegweisern zu Geschäften.
- Der Zugang für Fahrradfahrer und Fußgänger (Rampe / Treppe) von der B56, Sandstraße sowie der Stadtbahn (aus Richtung Bonn) ist vollkommen unattraktiv.
- Mit dieser phantasielosen Architektur wird keine Urbanität erzeugt, die für mehr Publikumsverkehr im Zentrum erforderlich ist; der 'Himmelskörper' (Dach der Brücke über Stadtbahntrasse) sei nutzlos.
- Neugestaltung der Brücke über die Rathausallee durch Elemente, die Sankt Augustin als eine multikulturelle Stadt hervorheben.
- Nutzung der Räumlichkeiten um den Marktplatz, z.B. derzeitiger Copyshop als begehbaren 'Leseturm' nutzen.
- Neugestaltung der Marktplatte terrassenförmig mit Wasserspielen und Grünelementen (nutzbar als Freilufttheater für Konzerte, Theaterstücke etc.).

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der ersten öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendungen kam es mit Ausnahme der Gestaltung des Marktplatzes zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, weitgehend ihre Gültigkeit. Änderungen, die sich auf die Gestaltung des Marktplatzes beziehen sind fett markiert:

#### *Einwendungen zum Einkaufszentrum*

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

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

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

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

#### *Einwendungen zum Marktplatz / Öffentlichen Raum*

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

**vor. Er wird jedoch punktuell durch Verbesserungsmaßnahmen aufgewertet. Dies betrifft z.B. einen neuen Bodenbelag im Eingangsbereich zum HUMA-Markt, die Integration eines Aufzugs von/zu den Stellplätzen unterhalb des Marktes.**

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

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

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

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

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

Eine Verbindung des Marktplatzes mit der Grünfläche ist wegen der unterschiedlichen Funktionen der beiden Flächen nicht geeignet. Der Stadtplatz stellt die Verbindung zwischen Einkaufs-

zentrum und den angrenzenden öffentlichen Nutzungen dar. Hier sollen insbesondere auch die umliegenden Nutzungen den Platzraum z.B. als Außenflächen nutzen. Eine Wegeverbindung ist parallel zur Rathausallee vorgesehen.

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

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

#### *Sonstige Einwendungen*

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

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

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

~~Alt: Eine gute Anbindung an das Tacke-Gelände ist derzeit nicht Bestandteil des Konzeptes, da derzeit die Nutzung des Grundstücks (privater Grundstückseigentümer) nicht feststeht und damit die Frage, ob eine Verbindung sinnvoll ist, nicht beantwortet werden kann. Die beabsichtigte Nachnutzung des Tacke-Geländes ist Teil des Masterplanes und ist Gegenstand eines separaten Bauleitplanverfahrens Nr. 107/5. Neu: Eine Anbindung des Vorhabens an die auf dem ehemaligen Tacke-Areal geplanten Nutzungen (Einzelhandel, Büro, Altenregehtes Wohnen) ist unter Berücksichtigung der Stadtbahntrasse gegeben. Fußläufig ist eine Verbindung über die Brücke / Aufzug an der Stadtbahnhaltestelle oder aber über die Südstraße möglich. Die Neugestaltung der Brücke über die Rathausallee wird als Anregung für die Bearbeitung der Masterplanung aufgenommen.~~

Die 'Urbane Mitte' von Sankt Augustin soll vielen Nutzungsanforderungen entsprechen. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung werden die Ideen und Gestaltungsvorschläge der

Bürgerinnen und Bürger aufgenommen und zur Prüfung in das weitere Bebauungsplanverfahren aufgenommen.

### 3. Verkehr / Parken:

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

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendungen kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, unter Berücksichtigung einer kleinen Modifizierung (s.u.) ihre Gültigkeit:**

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

Besucher, die Angst vor der Spindelauffahrt zum östlichen Parkhaus haben, haben die Möglichkeit, auf die Zufahrt von der Rathausallee ins Einkaufszentrum auszuweichen. Für Kunden werden kostenfreie Parkplätze zur Verfügung stehen. Hinsichtlich der gewünschten ausreichend

breiten Parkplätze wird derzeit eine Verbreiterung der Standardgröße von 2,50 m der Stellplätze auf 2,70 m Breite geprüft.

**Modifizierung: Alt:** „Ein Park & Ride-Platz ist östlich der Stadtbahnhaltestelle im Bebauungsplan festgesetzt“ **Neu:** „Ein Park & Ride-Platz ist östlich der Stadtbahnhaltestelle vorhanden“

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

#### 4. Bahntrasse / Haltestelle / Busanbindung:

- Tieferlegung der Bahn und eine schönere Gestaltung der Überdachung für die Haltestelle.
- Einen behindertengerechten Zugang zur Bahn (keine Treppe) vorsehen.
- Neue Straßenbahnhaltestelle ist sehr teuer.
- Überbauung der Straßenbahn.
- Für eine bessere Anbindung der Buslinien aus allen Stadtteilen in Verbindung mit besseren Taktzeiten sorgen.
- Hellere, freundlichere und übersichtlichere Gestaltung der Haltestelle (ohne Gebüsch, mit Überwachungskameras).
- Zu bestimmten Zeiten gibt es einen beachtlichen Fußgänger- und Radfahrerverkehr auf der Brücke über die Stadtbahn. Kann die Gestaltung des Neubaus so erfolgen, dass Radfahrer durchgehend fahren können und zusätzlich zwei Fußgänger nebeneinander noch Platz zum gehen haben?
- Tieferlegung der Stadtbahn trotz der Mehrkosten sinnvoll, auf Grund folgender Aspekte:  
flexible Planung im Bereich zwischen Südstraße, Arnold-Janssen-Straße, B56 und Rathausallee möglich;  
tlw. 'chaotische' Ampelregelungen mit langen Wartezeiten (Kreuzung Arnold-Janssen-Str./ B56) entfallen;  
keine zusätzlichen Kosten für Brücken / Überbauungen entstehen.
- Tieferlegung der Bahn (z.B. 'Trög' statt Tunnel); was kosten im Gegensatz dazu die ohne Tieferlegung erforderlich Rampen, 'Spindel', Aufzüge, Staus, unnötige Abgase und unnötiger Benzinverbrauch!
- Tieferlegung der Stadtbahnlinie ab der Kreuzung Arnold-Janssen-Straße/ Bonner Straße mit Haltestelle unter dem Rathaus/HUMA mit dem Name 'Karl-Gatzweiler-Platz' mit Aufzügen für Senioren, Behinderte und Eltern mit Kinderwagen, damit kann die überdachte Haltestelle mit Brückenkonstruktion entfallen.
- Durch die Tieferlegung der Stadtbahnlinie wird zusätzliche überbaubare Fläche bzw. Freifläche geschaffen:

diese sei nutzbar als parkähnlich gestaltete Grünfläche für Anwohner oder Kunstgarten mit Werken ortsansässiger Künstler;  
 Die Fläche sei zudem nutzbar als Baugelände für Einzelhandelsgeschäfte, Restaurants, Bistros, die an das Stadtzentrum angebunden werden (sternförmige Anordnung);  
 nutzbar als Basketballplatz oder Spielplatz für Kinder.

- Es wird auf die hohen Geräuschpegel im Bereich der Wohngebäude an der Bahntrasse (Südstraße 21) durch die zügig vorbeifahrenden Straßenbahnen hingewiesen und angeregt, trotz erheblicher Mehrkosten die Straßenbahn in Troglage zwischen der Mendener Straße im Norden und der Uhlandstraße im Süden zu legen.  
 Vorteile dieser Planung sind, die Umsetzung einer parkähnlichen Grünfläche zwischen B 56 und Einkaufszentrum, ebene Übergänge / keine Brückenkonstruktionen über die Bahntrasse, unkomplizierte Überbauungen und die Entlastung der Kreuzungspunkte Südstr./ B56 und Arnold-Jansen-Str./ B56.

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendungen kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, mit einer Ausnahme (s.u. fettgedruckt) ihre Gültigkeit:**

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

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

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

Anregungen hinsichtlich der besseren Busanbindungen sowie der Gestaltung der Stadtbahnhaltestelle werden in die weitere Bearbeitung des Planungskonzepts eingestellt. Der Bebau-

ungsplan kann hierzu jedoch keine Festsetzungen treffen. Es wird darüber hinaus auf das Masterplanverfahren verwiesen.

#### 5. Sonstiges:

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

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendungen kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit:**

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

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

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

1. Schreiben vom 02.05.2010, , 53757 Sankt Augustin

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

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

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

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

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

### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit:**

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

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

Durch die Umplanung im Bereich des HUMA-Einkaufsparks und die dadurch wegfallende Zufahrt von der Südstraße auf das HUMA-Gelände wird ein grünordnerischer Umbau im Bereich

der Südstraße möglich. Mit der geplanten Ost-West-Verbindung in Verlängerung der Straße südlich der Konrad-Adenauer-Stiftung zur Bonner Straße unter der Stadtbahn hindurch, wird eine weitere von der Stadtbahn unabhängige Querung geschaffen, die zur Entlastung der vorhandenen Kreuzungsbereiche beiträgt. Zukünftig ist von einer wesentlich geringeren Verkehrsbelastung auf der Südstraße auszugehen. Die Modellrechnung zur Zentrumserschließung der Planersocietät Dortmund prognostiziert nach Realisierung der Planungen und der neuen Ost-West-Verbindung für das Jahr 2025 rd. 2.700 deutlich weniger Fahrzeuge auf der Südstraße. Insofern ist im Bereich der Grünfläche mit einer Abnahme der Immissionsbelastung zu rechnen.

2. Schreiben vom 14.07.2010, 29.08.2010, 11.10.2010 und vom 11.04.2011 -  
und , 53757 Sankt Augustin

*Schreiben vom 14.07.2010*

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

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

*Die vorgenannten Aspekte wurden laut der Einwender bei der bisherigen Planung nicht ausreichend berücksichtigt. Es wird angeregt, die genannten Bedenken bei den städtischen Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen. Die Einwender erbitten über die Entscheidung informiert zu werden.*

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es aufgrund der fortgeschrittenen Planung auf dem benachbarten Grundstück (ehemaliges „Tacke-Areal“) zu einzelnen Gesichtspunkten, die zu einer Anpassung des Abwägungsergebnisses führen. Grundsätzlich behält die bisherige Antwort, die nachfolgend wiedergegeben wird, mit den notwendigen Modifizierungen aber ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme wiederholt. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

Der geplante Gebäudekomplex des HUMA-Einkaufsparks rückt im Osten näher an das in rund 100 m vom Gebäude entfernte Wohnhaus der Einwender heran. Die Gesundheit bzw. das Eigentum der Einwender werden dadurch aber nicht beeinträchtigt. Die Auswirkungen des Vorha-

bens auf die betroffene Immobilie wurden gutachtlich untersucht. Demnach wird sich die Beeinträchtigung des Grundstücks durch Geräusche aus dem Einkaufszentrum einschließlich der geplanten Spindel und notwendiger Lüftungs- oder Kühlungsaggregate, die nach dem aktuellen Stand der Technik zu betreiben sein werden, **unter Berücksichtigung der auf dem ehemaligen Tacke-Areal geplanten Nutzungen nicht maßgeblich verändern verringern**. Dies ist darin begründet, dass die bisher ebenerdig angeordneten Stellplätze in das Gebäudeinnere des Einkaufszentrums verlegt werden. Somit entfällt künftig der Großparkplatz, der die bisherige, gewerbliche Hauptlärmquelle bildete. Zudem wird die Spindelauffahrt mit einer 1,50 m hohen Brüstung versehen, so dass hierdurch eine Abschirmung der Fahrgeräusche zum Grundstück der Einwender erfolgt. Auch ist hier in die Abwägung einzustellen, dass das Einkaufszentrum sowie die komplementären Dienstleistungsnutzungen im Wesentlichen zur Tageszeit und nicht zur besonders ruhebedürftigen Nachtzeit betrieben werden. Ferner ist festzustellen, dass im Bereich des Grundstücks der Einwender, die bereits heute gegebenen Verkehrsgeräusche vorherrschen. Da diese Geräusche die gewerblichen Geräusche überlagern, werden Emissionen, wie bspw. solche aus der Spindel, nicht wahrnehmbar sein. Hinsichtlich der Einwirkungen aus Verkehrslärm wird sich gegenüber der heutigen Vorbelastung **und unter Berücksichtigung der weiterer Projektumsetzungen im Stadtzentrum (u.a. auch auf dem ehemaligen Tacke-Areal) sowie der allgemein zu erwartenden Verkehrszunahmen keine maßgeblichen Veränderung** ergeben. Tendenziell ist sogar – da die Verkehrsbelastung im mittleren Abschnitt der Bonner Straße leicht abnehmen wird – **nachts** eher mit einer geringen und vermutlich nicht wahrnehmbaren Abnahme der Verkehrsgeräusche am Gebäude der Einwender zu rechnen sein. Lufthygienisch sind durch das Vorhaben – beziehungsweise durch die Verkehrszunahme – keine maßgeblichen Veränderungen zu erwarten. Hierzu sind die Verkehrszunahmen im Umfeld der Einwender zu gering; auch dies wurde gutachtlich untersucht. Des Weiteren wurde in einem Immissionsschutzgutachten geprüft, ob durch die Spindel Auswirkungen durch Lichtimmissionen ein- und ausfahrender Fahrzeuge entstehen. Demnach sind aufgrund der Entfernung von rund 28 m des Wohnhauses zum Spindelbauwerk auch hier keine Beeinträchtigungen zu besorgen. Insofern ist der vorgetragenen Einwendung, die Belange des Immissionsschutzes umfassend in der Planung zu berücksichtigen, gefolgt. Eine Wertminderung von Grund und Boden ist indes nicht gegeben.

*Schreiben vom 29.08.2010*

- 1. Die Einwender sehen sich unmittelbar von der Planung betroffen und in ihren Grundrechten auf körperliche Unversehrtheit und Eigentum durch die Planung auf dem benachbarten Grundstück tangiert.*
- 2. Die Planung hat laut Einwender die Durchführbarkeit und Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen.*
- 3. Insbesondere weist der Einwender darauf hin, dass keine zusätzlichen Immissionen, wie z.B. Lärm, Staub, Abgase durch Verkehr sowie Klimaanlage die Anwohner belasten sollen.*
- 4. Die Einwender sprechen sich gegen die geplante Auffahrtsrampe (Spindel) über die Stadtbahn zum geplanten Parkhaus aus. Diese Maßnahme wird zu einer Verlagerung des Ver-*

kehr von der Südstraße auf die B 56 führen, die jedoch heute schon vielfach zu normalen Verkehrszeiten erhebliche Staus aufweist. Es wird von Seiten der Einwender befürchtet, dass es trotz Einfädelungsspur zur Spindel insbesondere zu den Hauptgeschäftszeiten durch den Zu- und Abfahrtsverkehr der Spindel zum 'vorprogrammierten' Stau auf der B 56 kommen wird. Es wird auf die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Werte und des Verkehrslärms im Vergleich zum Ist-Zustand hingewiesen. Die jetzige Planung der Spindel verursacht die direkte Einwirkung der Autoabgase in Richtung des Grundstücks der Einwender. Aufgrund der Verlängerung der Öffnungszeiten ist mit diesen Belastungen bis 22 Uhr und an Sonderverkaufstagen bis 24 Uhr zu rechnen. Es wird von den Einwendern angeregt, die Spindel aufzugeben und alternative Zufahrtsmöglichkeiten zu suchen.

5. Die Neustrukturierung des HUMA-Einkaufsparks ist für das Allgemeinwohl zwar wünschenswert, jedoch dürfen laut Einwender dadurch nicht das Wohlbefinden der Anrainer bzw. eine Gesundheitsschädigung von Menschen in Kauf genommen werden. Es wird auf den Schutz des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit verwiesen.
6. Die Einwender sprechen sich gegen die Klimaanlage und die dadurch verursachten Immissionen wie Feinstaub, CO<sub>2</sub> und Lärm aus.
7. Auf Grund der höher gelegenen Parkdecks wird eine zusätzliche CO<sub>2</sub>-Belastung durch die Abgase der Pkw befürchtet.
8. Die Einwender regen folgende Änderungsvorschläge an:  
*Der Verkehr könnte über die zusätzliche Unterquerung der Stadtbahn gelenkt und über die Rathausallee in das westliche Parkhaus geführt werden. Hierdurch würde eine Entlastung des Bereichs Arnold-Janssen-Straße / Hennefer Straße und des Kreuzungsbereichs erreicht sowie eine kürzere Ampelschaltung ermöglicht.*
9. Die Anlage von zwei Parkdecks wird von den Einwendern in Frage gestellt. Durch eine Vergrößerung des Parkhauses an der Rathausallee könnte die Querung der Stadtbahn vermieden werden. Vorteil dabei wäre, dass sich im Umfeld der Rathausallee keine Wohnnutzung befindet. Die Einwender fragen nach den Gründen für die Aufteilung der Stellplatzanlagen auf zwei Parkhäuser (Rathausallee / Spindel von B 56)
10. Die Einwender fragen nach der Gestaltung der Flächen zwischen Stadtbahntrasse und derzeitigem HUMA-Parkplatz bzw. dem Grund für den Ankauf der Flächen.

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere und geschärfte Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

Zu 1. bis 3.:

Es wird auf die Antwort zum Schreiben vom 14.07.2010 verwiesen.

Zu 4.:

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

Zu 5.:

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

Zu 6.:

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

Die Minderung des CO<sup>2</sup>-Ausstoßes ist auch im Sinne des Vorhabenträgers. Dieser sieht für das Vorhaben ein möglichst schadstoffarmes Energiekonzept vor, das u.a. die Nutzung von Erdwärme (Geothermie) beinhaltet. Ein vollständiger Verzicht auf Klimaanlage ist für den Betrieb eines solch großen Einkaufszentrums nicht möglich.

Zu 7.:

Die Abgasbelastung durch Pkw – hier wird NO<sub>x</sub> freigesetzt – wurde gutachtlich untersucht. Hier gibt es keine relevanten Auswirkungen auf das Umfeld.

Zu 8.:

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

Zu 9.:

Das Verkehrsgutachten, welches sich mit allen zusätzlichen Projekten im Zentrum beschäftigt und unterschiedlichste Erschließungsvarianten geprüft hat, kommt zu dem Ergebnis, dass die optimale Lösung der Verkehrsproblematik in der Schaffung einer zusätzlichen kreuzungsfreien Ost-West-Querung (d.h. Unterführung unter der Stadtbahntrasse) liegt. Darüber hinaus wird die Aufteilung der Stellplätze auf ein westliches Parkhaus, ein von Westen erschlossenes Park-Tiefgeschoss und ein östliches Parkhaus mit rd. 800 Stellplätzen zur Optimierung der Verkehrsführung empfohlen.

Zu 10.:

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

Schreiben 11.10.2010:

### **1. Anregungen zur Parkspindel**

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

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

Im Rahmen des Planaufstellungsverfahrens wurde die Erschließung des Vorhabens unter Mitberücksichtigung der sonstigen Entwicklungsoptionen in der Innenstadt gutachtlich untersucht und in verschiedenen Varianten geprüft. Hierbei wurden auch andere Erschließungsoptionen, wie bspw. ohne Spindelbauwerk oder auch Varianten ohne Berücksichtigung weiterer baulicher Entwicklungen im Umfeld, in die Überlegungen einbezogen. Im Ergebnis war es eine Forderung

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

## **2. Anregungen zum Verkehrskonzept**

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

### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere und geschärfte Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

Dass das Spindelbauwerk als 'Fremdkörper' wirken wird, ist durch die vorliegende Planung nicht zu erwarten. Der Bereich um die Spindel wird als Grünfläche festgesetzt, um dort eine landschaftsarchitektonische Gestaltung zu ermöglichen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan sieht dementsprechend eine Eingrünung und kreative Gestaltung des Verkehrsbauwerks vor, um dieses in die Umgebung einzubinden. Die Bedenken, dass sich dort ein 'Fremdkörper' bilden wird, können insofern ausgeräumt werden.

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

### **3. Aufzeigen von Alternativen:**

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

#### *1. Alternative*

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

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

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

#### *2. Alternative*

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

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

*Die Einwender führen die folgenden Vorteile dieser beiden Varianten auf:*

- a) Für die Anwohner würden keine unmittelbaren Gefahren durch zusätzliche Immissionen wie Lärm, Abgas, Feinstaub entstehen.
- b) Für die weiteren Verkehrsteilnehmer würden keine zusätzlichen Gefahrenpotenziale im Zufahrtsbereich zum Busbahnhof sowie im Bereich der Zuwegung für Fußgänger zur Marktplatz entstehen. Im Kreuzungsbereich der B56/Sandstraße würde kein zusätzliches Verkehrsproblem entstehen.
- c) Die Kosten für eine Auffahrtsrampe über die Stadtbahnlinie würden entfallen und die Mittel könnten für die Anlage eines Tunnels im Bereich des Ärztehauses/Marktes eingesetzt werden.
- d) Der Bereich der Fußgängerbrücke zur Bahn sowie der Zugang zum Markt und zum Hurler-Markt könnte räumlicher und konfliktfreier gestaltet werden.

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

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

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere und geschärfte Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

#### Zu 1. Alternative:

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

#### Zu 2. Alternative:

Dem der Anregung beigefügten Lageplan ist zu entnehmen, dass die Tunnelung im Bereich des Busbahnhofs ansetzen soll. Insofern müsste ein Tunnel unter Busbahnhof und S-Bahn geführt

werden. Verkehrstechnisch ist dies nicht umsetzbar, da im Bereich der Bonner Straße, des P&R-Platzes und Busbahnhofs nicht ausreichende Flächen zur Verfügung stehen, um die notwendigen Rampen in die Troglage zu führen.

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

Zu 3.:

Ein Lkw-Fahrverbot oder die Steuerung der Ampelschaltung kann nicht im Zuge des Bauleitplanverfahrens behandelt werden. Insofern entzieht sich diese Anregung dem Regelungshorizont des Bebauungsplans. Der Anregung, den Trennungsgrundsatz zu beachten, wird gefolgt. Grundsätzlich ist die Planung bzw. Umstrukturierung von gemischt genutzten Gebieten in der Nachbarschaft von Wohngebieten zulässig. Dies entspricht auch der Systematik der Baunutzungsverordnung. Da mit Bezug auf das Grundstück der Einwenderin sich der aus dem Vorhaben resultierende Gewerbelärm tendenziell aufgrund des Wegfalls des derzeitigen offenen Parkplatzes verringern wird, ist eine Missachtung des Trennungsgrundsatzes nicht gegeben. Auch hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung wird der Trennungsgrundsatz beachtet. Die vorhabensbedingten Verkehrsveränderungen bedingen keine wahrnehmbaren Veränderungen der Verkehrslärmbelastung.

*Schreiben vom 11.04.2011*

*Der Einwender regt an, die Spindel zu drehen*

Stellungnahme der Verwaltung

**Aufgrund der mittlerweile veränderten Eigentumsverhältnisse im unmittelbaren Umfeld der Parkspindel wird die Antwort wie folgt modifiziert:**

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

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

**Neu:** Die Möglichkeit der Drehung der Spindelzufahrt in Richtung Norden wurde geprüft und kann aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt werden: Baulich hat das den Grund, dass die Zufahrt von der B 56 über eine eigene Linksabbiegespur in dem Bereich verfügen müsste, wo heute die Linksabbiegespur in die Sandstraße liegt. Verkehrstechnisch liegt der Knotenpunkt zu nah an der bestehenden Kreuzung B 56 / Sandstraße / Zufahrt Busbahnhof. Überdies liegt für das ehemalige „Tacke-Areal“, für das jüngst ein Ei-

gentümerwechsel erfolgte, die konkrete Planung für ein Mischgebiet vor. Diese Nutzung ist mit einer Drehung des Spindelbauwerks nicht vereinbar.

3. Schreiben vom 05.08.2010, (Rechtsanwalt) im Auftrag von  
53757 Sankt Augustin

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

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

*Es werden erheblich Wertverluste der Gesamtliegenschaft befürchtet. Eine Veränderung im Bereich des HUMA-Einkaufsparks wird befürwortet, aber nicht zu Lasten der Familie Kosberg. Es wird eine einvernehmliche Lösung, ggf. durch Umplanung oder durch bauliche Veränderungen in Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger, angestrebt.*

#### Stellungnahme der Verwaltung

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es u.a. aufgrund der aktuellen Entwicklung auf dem benachbarten „Tacke-Gelände“ zu einer Aktualisierung, die in das Abwägungsergebnis einfließt. Dies ist nachfolgend fett markiert. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere und geschärfte Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

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

Das Gebäude des Einkaufszentrums wird **nach der Verkleinerung des Gesamtvorhabens** zwar künftig **nur unwesentlich** näher als der Bestand an das Grundstück der Einwenderin heranrücken. Die ursprünglich geplante Grünfläche wird vergrößert, so dass sich die Planung mittlerweile zu Gunsten der Belange der Einwenderin verändert hat. Insofern ist der

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

## II.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB

### 1. Straßen.NRW, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln mit Schreiben vom 01.06.2010

#### 1.1 Forderung verkehrlicher Untersuchungen

Seitens der Straßenbauverwaltung bestehen erhebliche Bedenken gegen die Bauleitplanung, da sich derzeit nicht abschätzbare Auswirkungen auf schon heute bereits hoch belastete Teile der klassifizierten Straßen (u.a. Knotenpunkt B 56 / L 143 Arnold-Janssen-Straße und B 56 / Südstraße) ergeben können.

Es werden aussagekräftige verkehrliche Untersuchungen gefordert. Sollten die Gutachten zum Ergebnis kommen, dass nach Erweiterung des Zentrums die bestehenden Straßenquerschnitte nicht mehr leistungsfähig sind, werden rechnerische Nachweise (HBS) und prüfbare Straßenplanungsunterlagen (RE) vor der Umsetzung des Ausbaus des Zentrums gefordert.

Weiterhin werden verkehrliche Aussagen zu den zukünftigen Nutzungen im Umfeld des BP 107 im Bereich des ehemaligen Tacke-Geländes sowie weiterer städtebaulicher Projekte im Bereich der Fachhochschule gefordert. Durch die Ausgestaltung der Zufahrtsbereiche ist ferner sicherzustellen, dass der Anliegerverkehr zügig und ohne Störung des nachfolgenden Verkehrs von der B 56 abfahren und sich auf den nachfolgenden Erschließungsflächen verteilen kann. Die Vollbelegung der jeweiligen Stellflächen sollte angezeigt werden.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit:**

Der Anregung des Landesbetriebs Straßen.NRW, die Erschließung des Vorhabens und die Auswirkungen auf das klassifizierte Straßennetz gutachterlich zu untersuchen, ist gefolgt. Der Untersuchungsumfang für das Verkehrsgutachten wurde dafür im Vorfeld mit dem Landesbetrieb abgestimmt. Entsprechend der Anregung berücksichtigt das Verkehrsgutachten die über das Vorhaben hinausgehenden Entwicklungen in der Innenstadt (Zentrum West, Tacke-Gelände u.a.).

Im Zuge der Gutachtenerstellung fanden mehrere Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW statt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass für eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre nach Realisierung aller städtebaulichen Projekte im Zentrum eine das bestehende Erschließungsnetz ergänzende, kreuzungsfreie Ost-West-Verbindung zwischen der Bonner Straße und der Rathausallee geschaffen werden muss. Andernfalls würde die durch das Vorhaben sowie durch andere Baumaßnahmen in der Innenstadt bedingte Verkehrs-

Zusatzbelastung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der vorhandenen schrankengeregelten Kreuzungen führen. Die zur Ertüchtigung des Verkehrsnetzes erforderliche Ost-West-Spange ist entsprechend im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen worden und wird damit planungsrechtlich gesichert werden. Flankierend zu der genannten Verkehrsnetz- Ergänzung wird für das Vorhaben ein Parkleitsystem eingerichtet, um den Besucher auf dem kurzen Wege zu den Parkhäusern und den freien Stellplätzen zu führen und somit unnötige Parksuchverkehre zu vermeiden. Sofern Parkhäuser voll sind, wird dies entsprechend angezeigt. Ferner wird durch die Einrichtung einer leistungsfähigen Erschließungsspindel an der Bonner Straße sichergestellt, dass der Anliegerverkehr zügig und ohne Störung des nachfolgenden Verkehrs von der B 56 abfahren und sich auf den nachfolgenden Erschließungsflächen verteilen kann. In der Summe der umzusetzenden Maßnahmen zur Ertüchtigung des Verkehrsnetzes ist die Erschließung des Plangebiets gesichert. Notwendige Ausbaupläne bei baulichen Eingriffen in das klassifizierte Straßennetz werden entsprechend der Anregung im Zuge der Umsetzung des Vorhabens eingereicht und mit dem Landesbetrieb abgestimmt.

## 1.2 Sonstige erschließungsrelevante Forderungen

Folgende Forderungen sind im weiteren Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen:

- Tiefgaragenzufahrten sowie Zufahrten Stellplatzanlagen sind so auszugestalten, dass der Begegnungsfall Pkw/Pkw (ggf. Pkw/Lkw) möglich ist; sie sind mit ausreichend großen Eckradien (Berücksichtigung von maßgeblichen Schleppkurven) anzubinden.
- Es sind ausreichend große Sichtfelder freizulegen und zukünftig von baulichen Anlagen (z.B. Geländer) und Bewuchs freizuhalten.
- Notwendige Rampen sind so flach zu neigen, dass Fahrzeuge zügig ein- und ausfahren können.
- Absperr- oder Kontrolleinrichtungen (Schranken, Rollgitter o.ä.) sind zu vermeiden; andernfalls sind davor Stauräume von mind. einer Fahrzeuglänge ab der Hinterkante des Fuß-/Radweges vorzusehen.
- Tiefgaragen und ebenerdige Stellplätze sollen nicht gegenseitig angefahren werden können.
- Falls bestehende Zufahrten / Einmündungen geändert bzw. neue Zufahrten von der Bundesstraße (B 56) hinzukommen werden sowie bei Veränderungen des Verkehrsaufkommens im Bereich B 56 und dem Knoten B 56 / Südstraße ist die Planung mit der Außenstelle Köln abzustimmen und ein verkehrliches Gutachten mit dem Nachweis von Linksabbiegespuren vorzulegen.
- Die Bauflächen sind rückwärtig zu erschließen, da neue Zufahrten neue Konfliktpunkte schaffen. Vorhandene Einfahrten, Einfahrtsbereiche und Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten sind entsprechend PlanzV (Nr. 6.4) darzustellen.

Es wird darauf hingewiesen, dass Kosten für durch den Bebauungsplan bedingte Änderungen an den klassifizierten Straßen (z.B. Kosten für die Planung, Bau, Grunderwerb, Ablösung für die Einleitung des Straßenwassers, Markierung/Beschilderung, Bau von Fußwegen) zu Lasten des Vorhabenträgers gehen. Sind für die bestehenden Rad- und Gehwege an der B 56 neu zu erstellende Verbindungen (z.B. Querungshilfen) notwendig, so sind die Kosten ebenfalls vom Vorhabenträger bzw. der Stadt zu tragen.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit:

Den weiteren Anregungen des Landesbetriebes Straßen NRW zu Begegnungsfällen innerhalb der Parkhäuser und deren Zufahrten, Freihaltung von Sichtfeldern, Neigung von Rampen, Stauräume vor Schranken etc. spricht der Bebauungsplan nicht entgegen. Die notwendigen Belange werden insbesondere im Zuge der Bauausführung beachtet. Der Bebauungsplan sichert hierfür ausreichende Flächen.

Der Anregung, dass bei Veränderungen von Zufahrtssituationen entlang der B 56 – hier im Bereich der Spindelzufahrt zum Einkaufszentrum sowie bei der Einmündung der Ost-West-Spange in die Bonner Straße, ein verkehrliches Gutachten vorzulegen sei, ist bereits gefolgt. ~~Ein solches Gutachten wurde im Vorfeld der Erstellung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW besprochen und mit den entsprechenden Nachweisen bearbeitet.~~

Entsprechend der Anregung des Landesbetriebs Straßen.NRW werden die zulässigen Ein- und Ausfahrtbereiche und damit auch die Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt in das Vorhaben, im Bebauungsplan festgesetzt.

Die Hinweise auf die Kostenverteilung der vorhabensbedingten Veränderungen im Straßennetz werden zur Kenntnis genommen. Die Lastenverteilung für die Ertüchtigung des öffentlichen Straßennetzes wird im Zuge des Durchführungsvertrages geregelt.

### 1.3 Lärmschutz

Die Lärmimmissionen durch die B 56 im Plangebiet sind zu berücksichtigen und notwendige Schutzmaßnahmen festzusetzen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung der Verkehrsemissionen durch wesentliche Änderungen an den Straßen dem Vorhabenträger obliege.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend noch einmal wiedergegeben wird, ihre Gültigkeit:

Der Anregung zur Berücksichtigung der Lärmimmissionen ist gefolgt. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Lärmgutachten erarbeitet, in dem die Verkehrslärmbelastungen unter Berücksichtigung der entstehenden Zusatzverkehre beurteilt wurden. Entsprechende Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm (passiver Schallschutz nach DIN 4109) wurden im Plangebiet festgesetzt. Die durch den Neubau der Ost-West-Querspange verursachten Lärmbelastungen auf Nutzungen außerhalb des Plangebiets wurden nach der 16. BImSchV beurteilt und bewertet. Demnach entsteht kein Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen.

## 2. Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin (WVG)

Schreiben vom 01.06.2010

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Es wird auf die Wasserhauptrohrleitung der WVG hingewiesen. Diese ist während der Bauzeit zu sichern bzw. in eine neue Trasse zu verlegen. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers (Vorhabenträger).

### Stellungnahme der Verwaltung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

## 3. RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH

Spezialservice Gas / Netzdienste mit Schreiben vom 25.05.2010

Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Durch die Planung werden keine Erdgas-hochdruckleitungen der RWE-Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH betroffen.

### Stellungnahme der Verwaltung:

Kenntnisnahme.

## 4. Bezirksregierung Köln

Mit Schreiben vom 08.06.2010

Hinsichtlich der Belange der allgemeinen Landeskultur, insbesondere der Agrarstruktur und der Landentwicklung bestehen keine Bedenken gegen die Planung.

### Stellungnahme der Verwaltung:

Kenntnisnahme.

## 5. Bezirksregierung Düsseldorf

Kampfmittelbeseitigungsdienst / Luftbildauswertung mit Schreiben vom 08.06.2010

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 107 'Zentrum' liegt in einem Bombenabwurf- und Kampfgebiet. Es gibt Hinweise auf eine mögliche Existenz von Kampfmitteln bzw. Militäreinrichtungen des 2. Weltkrieges (Bombenblindgänger).

Es wird eine geophysikalische Untersuchung empfohlen. Hierbei ist der Bereich mit Verdacht auf Bombenblindgänger (Pkt-Nr. 219) südlich der Südstraße sowie die zu überbauenden Flächen zu untersuchen. Bei Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. wird die Durchführung einer Sicherheitsdetektion empfohlen.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort**

**ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.**

Der Pkt. 219 wurde zwischenzeitlich bereits untersucht. Bombenblindgänger wurden dort nicht gefunden. Der Anregung, weitere Sicherheitsdetektionen durchzuführen, wird im Rahmen der Ausführung gefolgt. Bei Erdarbeiten mit erheblichen Belastungen werden in den genannten Bereichen besondere Vorkehrungen getroffen. In den Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen, der auf die Gefahren und die erforderlichen Maßnahmen hinweist.

## **6. Landesbetrieb Wald und Holz NRW**

Regionalforstamt Rhein-Sieg-Erft mit Schreiben vom 10.06.2010

Aus forstrechtlicher Sicht bestehen seitens des Regionalforstamtes Rhein-Sieg-Erft keine Bedenken gegen die Planung.

### Stellungnahme der Verwaltung:

Kenntnisnahme.

## **7. Wehrverwaltung**

Wehrbereichsverwaltung West mit Schreiben vom Schreiben vom 10.06.2010

Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung.

### Stellungnahme der Verwaltung:

Kenntnisnahme.

## **8. PLEdoc GmbH**

Leitungsauskunft / Fremdplanungsbearbeitung mit Schreiben vom 14.06.2010

Die PLEdoc GmbH verwaltet das Leitungsnetz der E.ON Ruhrgas AG Essen und der GasLINE GmbH & Co. KG Straelen. Die in den beiliegenden Plänen dargestellten Versorgungseinrichtungen sind in die Planzeichnung Bebauungsplan zu übernehmen sowie in der Begründung zu erwähnen und in der Legende zu erläutern.

Es befinden sich eine Ferngasleitung und eine Korrosionsschutzanlage außerhalb des Geltungsbereichs. Jedoch reicht der Schutzstreifen der Ferngasleitung (Rathausallee/Südstraße) im Bereich der Südstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinein. Die Planung sieht hier eine Grünanlage vor. Es wird darauf hingewiesen, dass Niveauänderungen im Schutzstreifenbereich mit dem Versorgungsträger abzusprechen sind. Bäume und tiefwurzeln- de Sträucher dürfen nur mit lichtem Abstand von 2,5 m zur Leitung, wenn möglich außerhalb des 8 m breiten Schutzstreifens, gepflanzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt und annähernd gleichlautend beantwortet. Dies ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

Mit der Übernahme der Versorgungseinrichtungen und des Schutzstreifens in die Planzeichnung sowie die Begründung wird der Anregung gefolgt. Die Hinweise zum Schutzstreifenbereich und zur Gestaltung der Grünfläche werden zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger bzw. Architekten weitergeleitet; sie sind im Zuge der Bauausführung zu beachten.

## 9. Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG)

Schreiben vom 15.06.2010

Die geplante neue Zufahrt zum Einkaufszentrum führt über die bestehende Einfahrt von der Bonner Straße zum Busbahnhof. Diese Planung wird kritisch gesehen, da durch den zusätzlichen Individualverkehr keinesfalls der Buslinienverkehr beeinträchtigt werden darf. Die RSVG bittet um die Einbeziehung bei der weiteren Planung. Die Ausrüstung der Ampelanlage Bonner Straße / Zufahrt Busbahnhof sollte bei dieser Planung mit einer Bus-Vorrangschaltung erfolgen, da derzeit bei der RSVG ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem angeschafft wird, so dass Busse umgerüstete Ampeln ansteuern können.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt und annähernd gleichlautend beantwortet. Dies ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

Die geplante Zufahrt zum Einkaufszentrum war mittlerweile Gegenstand vertiefter Untersuchungen. Demnach ist die Anbindung, die ausschließlich der Erschließung des östlichen Parkhauses dient (630 Stellplätze), nicht mit Beeinträchtigungen des Busverkehrs verbunden. Der Anregung ist damit gefolgt. Die Hinweise zur Bus-Vorrangschaltung werden zur Kenntnis genommen. Die Ausrüstung der Ampelanlagen ist dabei jedoch nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

## 10. Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH (RSAG)

Schreiben vom 15.06.2010

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Bebauungsplan. In diesem frühen Planungsstadium kann derzeit keine detaillierte Stellungnahme abgegeben werden. Es werden Hinweise zur weiteren Beachtung hinsichtlich der erforderlichen Wendeanlagen für Entsorgungsfahrzeuge gegeben (ausreichende Dimensionierung von Straßen, Wohnwegen und Wendehämmern, Berücksichtigung von Eckausrundungen an Straßeneinmündungen u.a.)

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

Die Anforderungen an notwendige Wendemöglichkeiten für Müllfahrzeuge und an die Dimensionierung von Verkehrsanlagen werden im Rahmen der Planumsetzung beachtet. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan sichert hierfür ausreichend Flächen.

## 11. Wahnbachtalsperrenverband (WTV)

Schreiben vom 15.06.2010

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Jedoch kann zum jetzigen Planungsstand noch keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden, da die Angaben zur Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers sowie Aussagen zum Grundwasser fehlen. Der WTV bittet des Weiteren um die Zusendung des Baugrundgutachtens von GeoExperts. Des Weiteren wird auf die Lage des Plangebiets innerhalb der Wasserschutzzone III B „Untere Sieg“ sowie auf 4 Grundwassermessstellen im Plangebiet hingewiesen. Ferner werden verschiedene Hinweise zu den anstehenden Abbrucharbeiten sowie zum Recycling gegeben. Dabei wird auf diverse Runderlässe verwiesen.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt und annähernd gleichlautend beantwortet. Dies ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.

Der Entwurf des Bebauungsplans sowie der Umweltbericht enthalten Angaben zur Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers, zur Grundwassersituation, dem Wasserschutzgebiet sowie den vier Grundwassermessstellen. Der Anregung wird insofern Rechnung getragen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und insbesondere im Zuge der Bauphase beachtet. Die Abbrucharbeiten werden nicht im Bauleitplanverfahren geregelt; entsprechende Runderlasse sind insofern im Zuge der Bauausführung zu beachten.

## 12. rhenag – Rheinische Energie Aktiengesellschaft

Schreiben vom 15.06.2010

Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Die Versorgungsanlagen der rhenag sind zu sichern.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit:**

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Bauausführung werden die vorhandenen Versorgungsanlagen gesichert.

## 13. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Schreiben vom 30.06.2010

Im Plangebiet befinden sich unterirdische Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom. Zur Sicherstellung der telekommunikationstechnischen Versorgung auch während der Durchführung der Hochbaumaßnahmen kann eine Sicherung/Verlegung der Leitungen erforderlich werden. Erforderliche Maßnahmen sind frühzeitig mit der Deutschen Telekom abzustimmen. Der Telekom sind rechtzeitig Pläne für künftige Versorgungsräume sowie Angaben zur Anzahl und Größe der geplanten Geschäfte zur Verfügung zu stellen. Es werden Hinweise zu Baumpflanzungen in der Nähe von Telekommunikationsanlagen sowie zur dinglichen Sicherung der Leitungstrassen – bspw. in öffentlichen Wegen - vorgebracht.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit:**

Die Hinweise beziehen sich im Wesentlichen auf die Ausführungsplanung und den Planvollzug. Sie werden insofern zur Kenntnis genommen und an den Bauherren weitergeleitet. Änderungen für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan ergeben sich hieraus nicht.

## 14. Bundesstadt Bonn

Schreiben vom 28.06.2010

### 14.1 Mittelzentrale Funktion

Gegen die Ausweitung der Verkaufsflächen im geplanten Umfang bestehen erhebliche Bedenken. Die geringe Betroffenheit des Oberzentrums Bonn im Einzelhandelsgutachten kann nicht nachvollzogen werden. Es wird eine Schädigung der Nahversorgung in Beueler Ortsteilen befürchtet. Die Stadt Bonn kritisiert zudem, dass sich für Sankt Augustin mit der Einstufung als Mittelzentrum nicht automatisch das Ziel ergibt, über die eigene Kaufkraft hinaus Kaufkraft zu binden, da die Stadt von unmittelbar benachbarten Mittelzentren und dem Oberzentrum Bonn umgeben ist. Ein unterversorgtes Hinterland sei nicht mitzuversorgen. Daher wird für jedes Sortiment eine Beschränkung auf die Sankt Augustiner Eigenversorgung als notwendig erachtet, da anderenfalls Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche innerhalb des Stadtgebiets der Stadt Bonn gesehen werden.

Es wird auf weitere Flächen im Zentrum von Sankt Augustin hingewiesen, wo weiterer Einzelhandel realisiert werden kann. Sankt Augustin bindet Bonner Kaufkraft im Bereich Einsteinstraße und alte Heerstraße (nicht integrierte Lagen).

#### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend wiedergegeben wird mit Ausnahme einer markierten Klarstellung, ihre Gültigkeit. Lediglich der Vollständigkeit halber wird (auch für die nachfolgenden Ziffern) darauf hingewiesen, dass das LEPro mit Wirkung zum 31.12.2011 außer Kraft getreten ist.**

Die von der Stadt Bonn vorgebrachten Bedenken werden nicht geteilt. Denn:

Analog § 22 ‚Zentralörtliche Gliederung‘ des nordrhein-westfälischen Landesentwicklungsprogramms (LEPro) sind Mittelbereiche für Mittel- und Oberzentren zur Deckung des gehobenen Bedarfs definiert. Eine enumerative, räumliche Zuordnung eines Verflechtungsraums wird in der Landesplanung in NRW nicht mehr vorgenommen.

Mit Ausnahme des Oberzentrums Bonn sind alle angrenzenden Gemeinden Mittelzentren, so dass grundsätzlich von ‚Selbstversorgerstrukturen‘ auszugehen ist. Dennoch bedeutet dies nicht, dass keine Ausstrahlung auf gleichrangige Nachbargemeinden erfolgt. Diese ist aufgrund zahlreicher Verflechtungsanlässe (z.B. Berufspendler, pendelnde Schüler usw.) im wechselseitigen Sinne sogar unvermeidlich und unverzichtbar.

Entscheidend für die Funktionsfähigkeit dieser Raumstruktur ist, dass das Vorhaben sich in dieses Grundmuster mit einer überwiegenden Ausstrahlung auf die Ansiedlungsgemeinde einfügt. Dieses ist bei Sankt Augustin der Fall, da nach der im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Sankt Augustin durchgeführten Kundenwohnortenerhebungen rd. 45 % der im HUMA Einkaufspark vorhandenen Kunden aus Sankt Augustin selbst stammen. Nur rd. 14 % der

Kunden stammen aus Bonn, 9 % aus Hennef, 7 % aus Troisdorf, 6 % aus Königswinter, 5 % aus Siegburg und 15 % aus sonstigen Orten. Gemessen an den Einwohneranteilen im Einzugsgebiet des aktuellen HUMA Einkaufspark (rd. 30 %) ist die Einkaufsorientierung der Bonner in Richtung Sankt Augustin damit eher gering. Auch mit den Umstrukturierungs- und Erweiterungsmaßnahmen wird keine Ausweitung des Einzugsgebiets einhergehen, die heute und zukünftig im wesentlich geprägt wird durch den Saturn Elektrofachmarkt (bleibt weitestgehend unverändert) und erfährt seine Einschränkung durch die naturräumlichen Gegebenheiten bzw. die Begrenzung durch die Einkaufsstadt Köln. Die zusätzlich erwartbaren Marktanteile – auch im Raum Bonn – haben in der Verträglichkeitsuntersuchung keine Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 BauNVO ergeben, die dieses raumordnerische Gefüge gefährden können.

Zum Umgang mit „weiteren Flächen im Zentrum von Sankt Augustin“, wo weiterer Einzelhandel realisiert werden könne, ist auszuführen, dass sich die einzelhandelsrelevanten Flächen **weitgehend** im Eigentum der Stadt Sankt Augustin befinden. Insofern hat die Stadt die Steuerung des Vollzugs der dortigen Flächen **sowohl über die Bauleitplanung in Umsetzung des Masterplans als auch über kaufvertragliche Regelungsinstrumente** in ihrer Hand. Die künftige Steuerung der angrenzenden Flächen wird sich künftig nach dem informellen Plankonzept „Masterplan Urbane Mitte Sankt Augustin“ ausrichten. Dieses sieht für das Sankt Augustiner Zentrum eine Bündelung der Einzelhandelsflächen auf den HUMA-Einkaufspark vor und steuert die Entwicklung von Handelsnutzungen gerade nicht auf die angrenzenden Gebiete. Diese Planungsdirektive wird seitens der Stadt Sankt Augustin beachtet und im Rahmen der Flächenvermarktung vollzogen. Insofern können die diesbezüglichen Bedenken ausgeräumt werden.

## 14.2 Beschränkung auf Eigenversorgung

Von Seiten der Stadt Bonn wird gefordert, jedes Sortiment auf die Eigenversorgung von Sankt Augustin zu beschränken, da anderenfalls Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche innerhalb des Stadtgebiets Bonn gesehen werden.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu neuen Gesichtspunkten, die zu einer Anpassung des Abwägungsergebnisses führen. Zum Einen wurde das Vorhaben hinsichtlich seiner Gesamtverkaufsfläche mittlerweile erheblich verkleinert. U.a. aufgrund der Einwendungen der Nachbarkommunen wurden zum Anderen die sortimentspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen in der Neufassung des Verträglichkeitsgutachtens des Büros Dr. Lademann & Partner vom 08.03.2013 näher beschrieben. Hierzu erfolgt wie nachfolgend durch Fettdruck gekennzeichnet eine Aktualisierung.**

Die rechnerischen Umverteilungen bzw. Auswirkungen wurden **auf Basis des modifizierten Vorhabens-Entwurfs** in der **aktuellen** Verträglichkeitsuntersuchung von Dr. Lademann & Partner i.d.F.v. **08.03.2013** ermittelt. Selbstverständlich können im Rahmen der HUMA-Erweiterung auch wettbewerbliche Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Bonn erwartet werden.

Entscheidend ist jedoch, ob diese Auswirkungen „mehr als unwesentlich“ nach § 11 Abs. 3 BauNVO prognostiziert werden. **Ergänzung:** Das ist für Bonn-Innenstadt Das ist bezogen auf ~~das konkrete Vorhaben des Investors~~ die Festsetzungen des Bebauungsplans für Bonn-Innenstadt mit maximal erwartbaren Umsatzrückgängen von ~~-5,86,5-%~~ im Sortiment Sport- und Campingbedarf nicht der Fall. Die besonders zentrenprägenden Sortimente Bekleidung (~~-5,84,7%~~) und Schuhe (~~-5,84,5-%~~) lassen nur Umsatzrückgänge knapp oberhalb der Spürbarkeitsschwelle (5 %) erwarten. **Die höchste Umverteilungsquote wird im Sortiment „Bücher / Zeitschriften“ erwartet (-6,5%). Diese liegt deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 10% und ist aufgrund dessen sowie aufgrund der Stabilität der Bonner Innenstadt städtebaulich verträglich.** Im Hinblick auf die obergerichtliche Entscheidung, dass § 24a LEPro (→ Vermutungsregel Kaufkraft-Umsatz-Relation) nunmehr nicht als Ziel sondern nur noch als Grundsatz der Raumordnung zu betrachten sei, erschließt sich hieraus kein grundlegendes Verbot, dass ein Gesamtvorhaben bzw. deren Erweiterung nur die in der Standortgemeinde vorhandene sortimentsbezogene Kaufkraft binden darf.

## 15. Stadt Troisdorf

Schreiben vom 23.06.2010 und 17.08.2010

### 15.1 Gesamtdimensionierung

Die Stadt Troisdorf verweist auf die in einigen Sortimenten über der Sankt Augustiner Eigenversorgung liegende Gesamtdimensionierung des HUMA-Einkaufsparks nach der Erweiterung und kritisiert, dass sich damit Kaufkraftabschöpfungen aus den benachbarten Mittelzentren, so auch Troisdorf, ergeben würden. Das Einkaufszentrum mit rd. 46.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sei überdimensioniert für 55.000 Einwohner. Die Umsatzerwartung in den Sortimentsgruppen Bekleidung, Schuhe, Elektro und Sport sei höher als vorhandene Kaufkraft in Sankt Augustin. Es wird insofern angeregt, die Verkaufsfläche so zu verkleinern, dass ein angemessenes Verhältnis zwischen gemeindeeigenem Kaufkraftpotenzial und Umsatzerwartung besteht und benachbarte Städte nicht beeinträchtigt werden.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu gewichtigen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses führen. Das Vorhaben einschließlich seiner maximal zulässigen Verkaufsfläche wurde wesentlich verkleinert, so dass der Anregung sinngemäß nachgekommen wurde. Aufgrund der Einwendungen der Nachbarkommunen sowie im Rahmen der mit der Umplanung des Vorhabens verbundenen Neufassung des Verträglichkeitsgutachtens des Büros Dr. Lademann & Partner wurden ferner die sortimentspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen näher beschrieben. Hierzu erfolgt wie nachfolgend durch Fettdruck gekennzeichnet eine Aktualisierung:

Es wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Stadt Bonn verwiesen. **Ergänzung:** Zudem ist festzustellen, dass das Vorhaben im Vergleich zur Vorentwurfs-Fassung sowie zur ersten Offenlage erheblich verkleinert wurde. Dies schloss auch die Verkleinerung

der Verkaufsflächenerweiterung von ursprünglich +16.000 m<sup>2</sup> zusätzliche Verkaufsfläche auf nur noch + 9.000 m<sup>2</sup> ein. Insofern wurde der Anregung der Stadt Troisdorf sinngemäß gefolgt. Auch für Troisdorf können im Rahmen der reduzierten HUMA-Erweiterung wettbewerbliche Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche erwartet werden.

Entscheidend ist jedoch, ob diese Auswirkungen „mehr als unwesentlich“ nach § 11 Abs. 3 BauNVO prognostiziert werden. **Ergänzung:** Das ist für Troisdorf bezogen auf die festgesetzten sortimentsspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen mit maximal erwartbaren Umsatzrückgängen von -7,6% im Sortiment Bücher und Zeitschriften Sport- und Campingbedarf nicht der Fall. Die besonders zentrenprägenden Sortimente Bekleidung (-4,86,6%) und Schuhe (-6,06,6%) lassen Umsatzrückgänge knapp unter bzw. oberhalbdeutlich unterhalb der ErheblichkeitsSpürbarkeitsschwelle (105 %) erwarten.

## 15.2 Verbrauchernahe Versorgung

Es werden erhebliche städtebauliche Auswirkungen auf die verbrauchernahe Versorgung und auf den zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt Troisdorf) befürchtet. Die Auswirkungen werden aus Sicht der Stadt Troisdorf im Verträglichkeitsgutachten unterschätzt.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses führen. Insofern behält die bisherige Antwort, die nachfolgend wiedergegeben wird, nur unter Berücksichtigung der der nachfolgend fett gedruckten Ergänzungen ihre Gültigkeit.

Bei der Prognose der Umverteilungswirkungen durch das Büro Dr. Lademann & Partner i.d.F.v. 08.03.2013 wurde eine methodisch aufwendige Analyse mittels eines erweiterten Huff-Modells angewandt. Dieses Modell ermittelt sehr exakt die Veränderung der sortimentsspezifischen Umsätze im Raum, die sich durch verändernde Kundenströme durch das Vorhaben ergeben. Berücksichtigt werden hier sowohl die Verkaufsflächen/sortimentsspezifischen Attraktivitätsindizes in den im Einzugsgebiet befindlichen Mittel- und Oberzentren sowie die Entfernungen der Einkaufs- und Wohnorte untereinander.

Eine Unterschätzung der Auswirkungen – zumal im Hinblick auf eine Worst-Case-Betrachtung die maximal zu erwartenden Flächenproduktivitäten (Umsatz in € je qm Verkaufsfläche) in die Berechnungen eingestellt wurden – liegt daher nicht vor. **Zudem ist in die Abwägung einzustellen, dass das Vorhaben erheblich verkleinert wurde. Negative Auswirkungen auf die verbrauchernahe Versorgung sind insoweit nicht zu besorgen.** Die Bedenken der Stadt Troisdorf werden insofern ausgeräumt.

## 15.3 Eigene städtebauliche Entwicklungen

Die Stadt Troisdorf befürchtet, dass eigene städtebauliche Entwicklungen in der Innenstadt von Troisdorf – konkret im Bebauungsplan T 89 – sich nicht mehr umsetzen lassen.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu neuen Gesichtspunkten, die zu einer Anpassung des Abwägungsergebnisses führen. Insofern wird die Antwort wie folgt neu gefasst:.

**Neu:** Die in der Stadt Troisdorf projektierte Wilhelm-Hamacher-Galerie (angestrebter Eröffnungstermin: Herbst 2013) wurde in den Einzelhandelsuntersuchungen beachtet. Dieses Vorhaben ist bei der künftigen Angebotssituation rechnerisch und hinsichtlich ihres Umsatzvolumens berücksichtigt worden. Der Anregung, eigene städtebauliche Entwicklungen in der Stadt Troisdorf zu berücksichtigen, ist damit gefolgt.

~~Alt:~~ Das in Troisdorf geplante Einkaufszentrum auf dem Bürgerhausareal verfügt über keine fortgeschrittene Genehmigungsreife und kann für die marktanalytische Prognose nicht berücksichtigt werden. Gleichwohl wurde eine nicht notwendige, aber hilfsweise vorgenommene Einbeziehung des Vorhabens auf dem Bürgerhausareal (unter der Annahme eines angenommenen, beispielhaften Branchenmixes) geprüft; diese ergab, dass auch in diesem Fall mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die Troisdorfer Innenstadt verneint werden können. Die Bedenken werden daher nicht geteilt.

#### **15.4 Vermittlungsverfahren regionale Abstimmung**

Die Stadt Troisdorf hat beim Rhein-Sieg-Kreis (Geschäftsstelle des Regionalen Arbeitskreises Entwicklung, Planung, Verkehr) angeregt, ein Vermittlungsverfahren über die regionale Abstimmung des Vorhabens mit den betroffenen Kommunen durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Zwischenzeitlich wurde ein sogenanntes rak:-Verfahren über die regionale Abstimmung des Vorhabens abgeschlossen. Insofern wird die Antwort wie folgt neu gefasst:**

~~Alt:~~ Die Verwaltung hat den Regionalen Arbeitskreis am 28.03.2011 zu einem 2. Informationsgespräch eingeladen, um nochmals über die Ergebnisse der Masterplanung und den aktuellen Stand der Neuplanung des Einkaufszentrums zu berichten.

**Neu:** Der im Rahmen des Regionalen Arbeitskreises vorgesehene Abstimmungsprozess und die darin verankerte 'offene Kommunikation' wurden bei der Erstellung des Bebauungsplans beachtet. 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 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 Internetseite zur Einsichtnahme offengelegt. Die Gesprächs-

ergebnisse 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 des Regionalen Arbeitskreises. Am 19.03.2013 fand überdies ein erneute Beteiligung der Nachbarkommunen statt. Hierin wurde der aktualisierte Entwurf des HUMA-Marktes mit seinen erheblich verkleinerten Verkaufsflächenobergrenzen vorgestellt.

## 16. Stadt Königswinter

Schreiben vom 10.06.2010

### 16.1 Obergrenze der Verkaufsflächen

In der Begründung zum Bebauungsplan wird von „Erweiterungsflächen“ gesprochen. Die festgesetzten Geschossflächenzahlen lassen erhebliche Baumassen zu, die so nicht im Einzelhandelsgutachten betrachtet seien. Es wird angeregt, eine höchstzulässige Verkaufsfläche festzusetzen.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.

Der Anregung wird gefolgt. Der Bebauungsplan setzt maximal zulässige Verkaufsflächen fest. Ferner wird nicht mehr eine Geschossflächenzahl (GFZ) sondern eine maximale Geschossfläche festgesetzt, die sich am Vorhaben orientiert. Innerhalb der festgesetzten Geschossfläche ist die maximale Verkaufsfläche unterzubringen. Dass bei Geschossflächen gewisse „Spielräume“ für künftige Grundrissgestaltungen (bspw. bei der Stellplatzanordnung) im Bebauungsplan vorgehalten werden, ist gängig.

### 16.2 Oberpleis

Von der Stadt Königswinter wurde dargestellt, dass es aufgrund der lokalen Raumstruktur kein Hauptzentrum gebe, sondern zukünftig eine Ausweisung eines gleichberechtigten Stadtteilzentrums Königswinter sowie eines Stadtteilzentrums Oberpleis. Insbesondere aufgrund der stärkeren Nähe zu Sankt Augustin und der neben der Altstadt von Königswinter gleichrangigen Versorgungsbedeutung müssten auch für Oberpleis die zu erwartenden quantitativen Auswirkungen ermittelt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Aufgrund der Einwendung wurde der

**Anregung gefolgt, die im Bebauungsplan festgesetzten sortimentspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen auch für Oberpleis zu beschreiben. Hierzu erfolgt wie nachfolgend durch Fettdruck gekennzeichnet eine Ergänzung.**

Die Ausführungen der Stadt Königswinter in Bezug auf die Versorgungsbedeutung des Stadtteilzentrums Oberpleis sind nachvollziehbar, so dass eine zusätzliche Analyse vorgenommen wurde. Daher wurden zusätzlich zur Altstadt bzw. dem zukünftigen Stadtteilzentrum Königswinter auch eine Erhebung des kompletten vorhabenrelevanten Bestands im Zentrum von Oberpleis sowie eine Prognose für diesen Standortbereich vorgenommen. Das Stadtteilzentrum Oberpleis ist nach den Ergebnissen der ~~neuerlichen~~aktuellen Begehung zu Recht als gleichrangiges Stadtteilzentrum neben der Altstadt von Königswinter zu bezeichnen. ~~Es verfügt mit insgesamt 5.900 qm Verkaufsfläche über einen attraktiven Angebotsmix und ist als stabil zu bezeichnen.~~ Die Entfernung von Oberpleis zum Vorhabensstandort ist mit rd. 11 km näher als diejenige der Königswinterer Altstadt zum Vorhabensstandort.

~~Die für Oberpleis~~ **Die für Oberpleis bezogen auf das konkrete Vorhaben** ermittelten Umsatzumverteilungen werden je nach Sortiment zwischen ~~7,8 % (Sport und Campingbedarf) bis 0,7 % (sonstige zentrenrelevante Sortimente)~~ prognostiziert. **Ergänzung: Bezogen auf die im Bebauungsplan festgesetzten Verkaufsflächenobergrenzen umfassen die Umverteilungsquoten in Oberpleis eine Spanne zwischen -8,4% (Bücher/Zeitschriften) und -6,2% (Elektro / Musikalien).** Aufgrund der ~~vergleichsweise geringen realen Umsatzverluste, insbesondere bei den besonders zentrenprägenden Sortimenten Bekleidung und Schuhe (-0,2 Mio € bzw. -0,1 Mio €)~~ von der vorgefundenen Stabilität dieses zentralen Versorgungsbereichs können gleichwohl mehr als unwesentliche Auswirkungen im Sinne des §11 Abs. 3 BauNVO ausgeschlossen werden.

### 16.3 Umsatzverteilungen

Es wird durch die Stadt Königswinter angeführt, dass im Einzelfall für einen erheblichen vorge-schädigten zentralen Versorgungsbereich nach Rechtssprechung des OVG Münster – wie die Altstadt von Königswinter – auch bei einer Umsatzumverteilung unterhalb der 10 %-Schwelle es in „dem betroffenen Warenbereich zu einer städtebaulich nachhaltigen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit und damit zur Störung des zentralen Versorgungsbereichs“ kommen könnte. Die Innenstadt des Stadtteilzentrums von Königswinter leide unter funktionalen und städtebaulichen Missständen sowie zahlreichen Leerständen. Die Vitalisierung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Königswinter würden durch die zu erwartenden Umsatzverteilungen behindert.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung und einer wertenden Gesamtbetrachtung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.**

Das durch die Stadt Königswinter angeführte Urteil des OVG Münster (Az. 7 A 1635/07, 1.2.2010) bezieht sich auf die geplante Ansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters in einem

Gewerbegebiet, in welchem bereits weitere großflächige Einzelhandelsnutzungen vorhanden sind. Für den peripheren Standort sollte kein Bebauungsplan aufgestellt werden, eine Beurteilung erfolgte daher nach § 34 BauGB. Kritisiert wurde, dass ein weiterer großer Lebensmittel im Gewerbegebiet den nahe gelegenen, deutlich vorgeschädigten zentralen Versorgungsbereich der Gemeinde – dessen Ankermieter ebenfalls ein großer Lebensmittelbetrieb war – auch bei Umverteilungen von 8 % schädigen würde.

Das in dem o.g. Urteil bewertete Vorhaben liegt damit nicht – wie das HUMA-Vorhaben – in einem zentralen Versorgungsbereich. Wesentlicher Unterschied ist allerdings, dass in Königswinter in dem rechnerisch am stärksten betroffenen Sortimentsbereich Sport- und Campingbedarf kein zentrenprägender Ankermieter vorhanden ist und somit selbst bei einer theoretischen Aufgabe des dortigen, sehr gering dimensionierten Sparteinzelhandelsbetriebs kein Umschlagen ökonomischer Auswirkungen in städtebauliche Auswirkungen zu erwarten ist. Eine gravierende Funktionsbeeinträchtigung dieses zentralen Versorgungsbereichs ist daher auszuschließen.

Ansatzweise als Ankermieter ist dort der ebenfalls kleinflächige Anbieter Kaisers Supermarkt zu bezeichnen; der besonders distanzempfindliche periodische Bedarf wird jedoch in Königswinter von den HUMA-Umstrukturierungen – insbesondere aufgrund der Entfernung zum Vorhabensstandort – nicht beeinträchtigt werden. Eine Funktionsstörung des zentralen Versorgungsbereichs Altstadt bzw. des Stadtteilzentrums Königswinter ist damit unter Berücksichtigung der Vorschädigung bei den prognostizierten Umverteilungen nicht zu erwarten.

#### 16.4 Umsatz-Kaufkraft-Relation

Die Stadt Königswinter kritisiert, dass im Bekleidungs Sortiment eine Kaufkraft-Umsatz-Relation von 135 % nicht dem Versorgungsauftrag eines Mittelzentrums entspreche, sondern über dessen Funktion hinausgehe. Unter Berücksichtigung der zentralörtlichen Situation (Sankt Augustin ist ausschließlich von Mittelzentren und Bonn als Oberzentrum umgeben) sei eine Umsatz-Kaufkraft-Relation von 135% über dem in dieser Lage normalen Maß.

##### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.**

Der errechnete Wert von 135 %, der nach Einzelhandelsgutachten (Stand: März 2013) 126 % beträgt, bezieht sich laut Gutachten nicht auf eine Umsatz-Kaufkraft-Relation des Vorhabens (überschlägige Prüfung nach § 24a LEPro, siehe dazu auch Abwägung Bonn), sondern auf die nach der Realisierung des Vorhabens erwartbare sortimentspezifische Einzelhandelszentralität. Auch unter Berücksichtigung der umliegenden Mittelzentren sowie des Oberzentrums Bonn kann dieser Wert als nicht deutlich über die Versorgungsfunktion des Mittelzentrums Sankt Augustin hinausreichend bezeichnet werden; er wird damit als funktionsgerecht bewertet.

## 17. Bezirksregierung Düsseldorf

Schreiben vom 25.06.2010

Im Bereich der Asklepios Kinderklinik wird in rd. 350 m Entfernung ein Hubschrauberlandeplatz geplant. Zum jetzigen Zeitpunkt bleibt die Gesamthöhe unter der zulässigen Höhenbegrenzung. Hierzu erfolgen derzeit noch weitere Abstimmungen. Für verbindliche Aussagen wird um eine Fristverlängerung um mind. 2 Monate gebeten. Zudem werden diverse Hinweise zu Baugenehmigungsverfahren vorgebracht.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.**

Nach der Fristverlängerung ging keine weitere Stellungnahme mehr ein. Die Hinweise zum Baugenehmigungsverfahren bzw. zu den dortigen Abstimmungserfordernissen werden zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger weitergegeben.

## 18. RWE, Rheinland Westfalen Netz AG

Regionalzentrum Sieg mit Schreiben vom 28.06.2010

Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Die im Plangebiet vorhandenen Versorgungsleitungen der RWE sind über Dienstbarkeiten im Grundbuch gesichert.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wurde die wortgleiche Stellungnahme zudem wiederholt. Die im Ergebnis gleiche, jedoch etwas präzisiertere Antwort dazu ist im Teil 1 dieses Abwägungsberichtes dokumentiert. Hierauf wird ergänzend verwiesen.**

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger weitergegeben. Auswirkungen auf die Festsetzungen des Bebauungsplans sind nicht gegeben.

## 19. RWE, Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH

Spezialservice Strom mit Schreiben vom 23.06.2010

Im Plangebiet des Bebauungsplanes befindet sich eine Hochspannungsfreileitung mit einem insgesamt 38 m (beidseitig 19 m) breiten Schutzstreifen sowie der Mast 11. Da sich der Mast 11 im Bereich der geplanten Baukörper befindet, ist es erforderlich, die Hochspannungsfreileitung zu verlegen. Dabei wird die Leitung unterirdisch im Bereich des Fußweges westlich der Bahntrasse sowie im Straßenraum der Südstraße unterirdisch verlegt. Dafür sind zwei neue

Kabelendmaste (Nr. 1011 und 1012) einerseits südlich der Südstraße innerhalb der geplanten Grünanlage sowie südöstlich des Spindelbauwerks innerhalb einer Grünfläche zu errichten.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.

Die geplanten Maststandorte sowie der unterirdische Verlauf der Leitung werden nachrichtlich in den Bebauungsplan-Entwurf aufgenommen. Der Hinweis auf die Zustimmung der RWE zu Bauvorhaben innerhalb bzw. nahe des Schutzstreifens der Leitung wird in den Bebauungsplan textlich aufgenommen.

## 20. Geologischer Dienst NRW

Landesbetrieb mit Schreiben vom 10.06.2010

Gemäß der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der BRD (M. 1:350.000, Stand Juni 2006) liegt das Plangebiet in der Erdbebenzone 1 mit der Untergrundklasse T. Die Untergrundklasse T stellt den Übergangsbereich zwischen den Gebieten der Untergrundklasse R (Gebiete mit felsartigem Untergrund) und S (Gebiete relativ flachgründiger Sedimentbecken) dar.

Es ist die DIN 4149 für die erforderlichen Maßnahmen zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den Bebauungsplan aufgenommen.

## 21. SWB Stadtwerke Bonn und Tochtergesellschaften

EnW, SWBV, SSB, SWBV GmbH / SSB OHG mit Schreiben vom 01.07.2010 und 05.07.2010

### Energie- und Wasserversorgung

Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung.

### Verkehr

Es wird darauf hingewiesen, dass die Südstraße und die Bonner Straße von Buslinien befahren werden. Die Belange des Busverkehrs (einschl. Flächenbedarf der Bushaltestellen) sind ausreichend zu berücksichtigen.

**SWBV GmbH / SSB OHG Abt- Infrastrukturmanagement**

Die östliche Katastergrenze der Stadtbahntrasse ist zu überprüfen. Grundstücksgrenzen und Eigentumsgrenzen stimmen nicht überein.

Die Lage der neuen Fußgängerbrücke (einschl. Treppen und Aufzüge) soll in die Planzeichnung aufgenommen werden. Des Weiteren soll die Nebenzeichnung um die Darstellung der Fußgängerbrücke erweitert werden.

Die neue Fußgängerbrücke ist als öffentliche / private Verkehrsfläche zu kennzeichnen. Eine Inanspruchnahme von Grundstücken der SSB durch querende Brücken ist finanziell auszugleichen.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und die Darstellungen / Kennzeichnungen entsprechend in den Bebauungsplan übernommen.

**22. Rhein-Sieg-Kreis**

Amt 61 – Planung, Abt. 61.2 Regional-/ Bauleitplanung mit Schreiben vom 05.07.2010

**22.1 Bodenschutz / Altlasten**

Im Plangebiet liegen zwei Altlastenverdachtsflächen (5209/55 und 5209/70). Die Fläche 5209/2007 stellt einen bestehenden Betriebsstandort (Tankstelle) dar und ist daher derzeit nicht als Altlastenverdachtsfläche einzustufen. Es sind alle Untersuchungen dem Amt für technischen Umweltschutz des Rhein-Sieg-Kreises bis zum Beteiligungsverfahren gem. § 4 Abs. 2 BauGB vorzulegen.

In den Bebauungsplan ist der Hinweis aufzunehmen, dass durch die bodenschutzrechtlich relevanten Altlastenverdachtsflächen, als auch beim geplanten Rückbau der Tankstelle das Amt für Technischen Umweltschutz des Rhein-Sieg-Kreises im Rahmen des baurechtlichen Genehmigungsverfahrens zu beteiligen ist.

Auf Grund der derzeit gewerblich geprägten Flächen mit hohem Versiegelungsgrad ist im Plangebiet zur Gestaltung der geplanten Grünflächen kein ausreichend geeignetes Oberbodenmaterial (Mutterboden) vorhanden. Es ist daher die Anlieferung von Bodenmassen erforderlich. Dabei sind die Regelungen des § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG i.V.m. Anhang 2 der BBodSchV zu beachten. Die Eignung des verwendeten Bodenmaterials ist vom Bauherrn durch Vorlage einer Analyse dem Amt für Technischen Umweltschutz des Rhein-Sieg-Kreises vorzulegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.

Den Anregungen wird im Bebauungsplan-Entwurf entsprochen. Die Untersuchungen werden dem Amt für technischen Umweltschutz des Rhein-Sieg-Kreises im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgelegt.

## 22.2 Gewerblicher Gewässerschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass die Stilllegung der Tankanlagen sowie von Anlagen mit im Boden eingelassenen Stempeln durch einen zugelassenen Fachbetrieb zu erfolgen hat und die ordnungsgemäße Stilllegung dem Amt für Technischen Umweltschutz des Rhein-Sieg-Kreises durch entsprechende Bescheinigung (gem. § 11 VAWs – Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe) zu bestätigen ist.

Die vorhandenen Abscheideranlagen der Waschhalle und Tankflächen sind ordnungsgemäß zu entleeren, zu reinigen und zu entsorgen und dem Amt für Technischen Umweltschutz des Rhein-Sieg-Kreises nachzuweisen.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzung beachtet.

## 22.3 Immissionsschutz

Eine Stellungnahme kann auf Grund der fehlenden schalltechnischen Untersuchung zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen. Nach Vorlage der Untersuchung wird im Rahmen der Offenlage Stellung genommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort mit einer kleinen Ergänzung ihre Gültigkeit.

Kenntnisnahme. Eine schalltechnische sowie lufthygienische Begutachtung liegt mittlerweile vor und wird dem Rhein-Sieg-Kreis im Rahmen der Offenlage vorgelegt.

## 22.4 Abfallwirtschaft

Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist nur nach vorhergehender wasserrechtlicher Erlaubnis zulässig. Das im Rahmen der Baureifmachung des Grundstücks anfallende bauschutthaltige oder organoleptisch auffällige Bodenmaterial (z.B. aus Bodenauffüllungen) ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Entsorgungswege des abzufahrenden Bodenaushubs sind vor der Abfuhr dem Rhein-Sieg-Kreis, Sachgebiet 'Gewerbliche Abfallwirtschaft', anzuzeigen. Dazu sind die Entsorgungsanlage anzugeben oder die wasserrechtliche Erlaubnis der Einbaustelle vorzulegen.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit.**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzung beachtet.

## Wasserwirtschaft

Das Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone IIIB, Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Meindorf im unteren Sieggebiet. Der Neubau oder Ausbau von Straßen und dazugehörigen Einrichtungen ist gem. § 4 Abs. 1 Nr. 6 Wasserschutzgebietsverordnung Meindorf genehmigungspflichtig.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit:**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan enthält bereits einen Hinweis auf die Wasserschutzzone sowie den oben genannten Sachverhalt.

## Natur- und Landschaftsschutz

Eine Stellungnahme kann auf Grund der fehlenden naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen. Nach Vorlage der Untersuchung wird im Rahmen der Offenlage Stellung genommen.

### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort mit einer kleinen Ergänzung ihre Gültigkeit:**

Kenntnisnahme. Eine naturschutzrechtliche Eingriffsregelung liegt mittlerweile vor und wird dem Rhein-Sieg-Kreis im Rahmen der Offenlage vorgelegt.

### 23. Landschaftsverband Rheinland

Amt für Bodendenkmalpflege Rheinland, Bonn mit Schreiben vom 27.08.2010

Das Amt für Bodendenkmalpflege geht auf Grund von vorausgehenden Erdingriffen davon aus, dass der Boden im Plangebiet erheblich gestört ist und daher Belange des Bodendenkmalsschutzes hier nicht mehr abwägungsrelevant betroffen sind.

Folgender Hinweis soll jedoch in den Bebauungsplan aufgenommen werden:

Es wird auf die §§ 15, 16 DSchG NW hingewiesen. Danach sind bei Bodenbewegungen aufgedeckte archäologische Bodendenkmäler – hierzu gehören auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit – unverzüglich zu melden. Die Meldung hat an die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, Gut Eichthal, An der B 484, 51491 Overath, Tel.: 02206/9030-0, Fax: 02206/ 030-22, zu erfolgen.

Die Anzeigepflicht entsteht nicht erst dann, wenn eindeutig geklärt ist, dass es sich um Zeugnisse der Geschichte handelt, es genügt vielmehr, dass dem Laien erkennbar ist, dass es sich um ein Bodendenkmal handeln könnte. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht wird mit einem Bußgeld geahndet (§ 41 DSchG NW).

Zusammenfassung der Stellungnahme:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen wesentlichen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort mit einer kleineren Ergänzung ihre Gültigkeit:**

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den Bebauungsplan aufgenommen.

**Ergänzung:** Zwischenzeitlich wurde im Baugenehmigungsverfahren eine weitere Stellungnahme des Landschaftsverbandes Rheinland abgegeben. Die dortigen Hinweise zum Bodenschutz (Möglichkeit metallzeitlicher Siedlungsreste oder Gräber) werden in Abstimmung mit dem Landschaftsverband im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens und somit des Planvollzugs beachtet. In der der Bauleitplanung nachfolgenden Umsetzungsphase findet eine entsprechende Begleitung der baulichen Tätigkeiten sowie die weitere Einbindung des Landschaftsverbandes statt. Änderungsbedarf für den Bebauungsplan ergibt sich hieraus nicht.

### 24. Stadt Bornheim

Stadtentwicklung und Grundstücksneuordnung mit Schreiben vom 27.09.2010

Die Stadt Bornheim sieht ihre Einzelhandelssituation nur sehr eingeschränkt im Einzelhandelsgutachten dargestellt. Im Gutachten wurden weder der bestehende Toom-Markt noch der Schuh-Einzelhandel berücksichtigt. Darüber hinaus hat Bornheim im Entwurf des Flächennutzungsplanes, welcher Ende des Jahres beschlossen werden soll, ein Hauptzentrum ausgewiesen.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass negative Einflüsse auch unterhalb einer Schwelle von 10% eintreten können. Es wird eine Betroffenheit der Stadt Bornheim durch die geplante Erweiterung des HUMA-Einkaufsparks gesehen. Die gutachterliche Stellungnahme beschränkt sich auf wenige Sortimente bzw. fasst zentrenrelevante Produkte zusammen, dies könne laut der Stadt Bornheim nicht überzeugen. Das Angebot in Sankt Augustin übersteigt bereits in den Sortimenten Sportartikel (239%) und Elektroartikel (181%) weit die eigene Kaufkraft. Ein weiterer Zuwachs in diesen Bereichen durch die HUMA-Erweiterung gehe zu Lasten der Nachbarkommunen. Insbesondere die zentrenrelevanten Sortimente sind für alle Versorgungsschwerpunkte von besonderer Bedeutung.

Es wird angemerkt, dass sich das Verträglichkeitsgutachten nur auf wenige Sortimente beschränkt und eine Reihe von weiteren zentrenrelevanten Sortimenten zusammenfasst.

Die zusammengefassten Sortimente können nur nach einer Aufschlüsselung ausreichend beurteilt werden. Insgesamt werden hierfür 6 Mio. € als neuer Umsatz prognostiziert.

Ingesamt bestehen daher Bedenken der Stadt Bornheim gegen die geplante Erweiterung des HUMA-Einkaufsparks. Weiterhin kann sich im unmittelbaren Umfeld des HUMA-Marktes weiterer Einzelhandel ansiedeln.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu neuen Gesichtspunkten, die zu einer Aktualisierung des Abwägungsergebnisses führen. Insofern behält die bisherige Antwort ihre Gültigkeit, mit Ausnahme der nachfolgend markierten Klarstellungen:**

**Auch wenn ein bestimmter „Schwellenwert“ für einen städtebaulich beachtlichen Kaufkraftabfluss gesetzlich nicht vorgegeben, kann – faustformelartig – davon ausgegangen werden, dass erst Umsatzverluste ab einer Größenordnung von mehr als 10 % als gewichtig anzusehen sind. Diese 10 %-Schwelle, unter der ‚mehr als unwesentliche Auswirkungen‘ nach § 11 Abs. 3 BauNVO nicht erwartet werden können, ist in zahlreichen – auch oberverwaltungsgerichtlichen – Urteilen bestätigt worden. Jedoch muss darüber hinaus auch eine wertende Gesamtbetrachtung des Einzelfalls erfolgen.**

Dass in Ausnahmefällen – insbesondere bei einer starken Vorschädigung des zentralen Versorgungsbereichs – unter Umständen trotzdem eine Störung des städtebaulichen Gefüges auftreten könne, wurde ebenfalls in einigen Urteilen bestätigt (siehe dazu auch Stellungnahme Stadt Königswinter). Wie in den Ausführungen des Verträglichkeitsgutachtens bestätigt, ist das rd. 18 km entfernte Bornheim in seinen Grundzügen als stabil zu erachten. Eindeutiger Sortimentsschwerpunkt ist dort mit über 50 % der Verkaufsfläche der periodische Bedarf. Aus die-

sen Gründen sind für Bornheim **auch nach einer wertenden Gesamtbetrachtung** mehr als unwesentliche Auswirkungen im Sinne des §11 Abs. 3 BauNVO klar zu verneinen.

Im Gutachten wurde eine gesonderte Darstellung und Berechnung der besonders vorhabenrelevanten Sortimente (Bekleidung, Schuhe, Elektro, Sport, Periodischer Bedarf) vorgenommen. Da sich die sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten auf sehr spezielle, überwiegend kleinteilige Bedarfsbereiche beziehen, die nicht in allen untersuchten zentralen Versorgungsbereichen vorhanden sind, konnte keine sortimentsgenaue Abgrenzung vorgenommen werden. Eine etwas stärkere Aufsplitterung der zentrenrelevanten Sortimente in die unterschiedlichen Sortimentsgruppen wurde gleichwohl auf Anregung der Stadt Bornheim in einer überarbeiteten Verträglichkeitsanalyse vorgenommen.

## **25. ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bonn/Rhein-Sieg e. V.**

Ortsgruppe St. Augustin mit Schreiben vom 05.12.2010

### **25.1 Fußgänger- und Radfahrerbrücke**

Für die für den Fahrradverkehr nach Auffassung des ADFC enorm wichtige Verbindung in und durch das Zentrum über die Sandstraße in Richtung östlicher Stadtteile bis weit nach Niederpleis hinein als Teil des von der Radverkehrswegweisung ausgewiesenen städtischen Radverkehrsnetzes, über das neben dem Zentrum u. a. auch das Rhein-Sieg-Gymnasium wird eine fahrradfreundlichere Gestaltung des Querungsbauwerkes über die Bahntrasse angeregt. Statt in Serpentinlösungen zu enden, die sich bereits als untauglich herausgestellt hätten, sollte die Brücke geradlinig über die Busfahrbahn verlängert und dann in einem großen Bogen nach Norden auf den Knotenpunkt Busbahnhof/B 56 zugeführt werden. So wäre aufgrund des Geländeanstiegs nach Osten hier ein deutlich geringerer Höhenunterschied zu überwinden als bei der bisher geplanten Lösung. Zur Anbindung an die Sandstraße sei es dann nur noch erforderlich, die derzeit fehlende südliche Querung über die B 56 zu schaffen.

Gleichzeitig sollte der Gehweg im Bereich der Busbahnhofszufahrt bis zur Stadtbahnhaltestelle von der Nord- auf die Südseite verlegt werden. Damit entfiere dann der Konfliktbereich zwischen Fußgängern und Autos an der Parkhauszufahrt. Etwa in Höhe der Brücke müsse dann eine Querungsstelle über die Busfahrbahn geschaffen werden.

Weiterhin sei eine Treppe (im einfachsten Falle eine einfache Wendeltreppe) von der Haltestelle zur Brücke erforderlich, entweder auf Stadtbahnseite oder auf der Ostseite der Busfahrbahn.

Der westliche Rampenanschluss an die Fußgänger- und Radfahrerbrücke müsse unbedingt ohne die geplante Mischung aus Treppen und steilen Rampenstücken ausgeführt werden, um nicht das Zentrum für den Radverkehr aus Richtung Osten komplett abzuschneiden. Wichtig sei hier eine deutliche Verbreiterung der Rampe, um ein verträgliches Miteinander von Fußgängern und Radfahrern zu ermöglichen (ggf. auch in getrennter Führung; Radfahrer auf der Nordseite).

Hingewiesen wird außerdem auf das Problem, dass die Rampe an ihrem Westende genau in den belebten Eingangsbereich des Einkaufszentrums führt, wo ja auch noch Außengastronomie vorgesehen ist, so dass Konflikte mit dem Fahrradverkehr vorgegeben seien.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung:** Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung ist das mittlerweile modifizierte Vorhabens-Konzept zu berücksichtigen. Da der dem Wegfall des Bürgerforums auch Modifizierungen des Fußwegenetzes – und somit mittelbar auch des Radwegenetzes – mit sich bringt, bedarf es einer nachfolgend kenntlich gemachten Aktualisierung der Antwort: ..

Dem vom ADFC vorgetragenen Belang wird sinngemäß Rechnung getragen. Tatsächlich hat die dargestellte Ost-West-Verbindung für den Radverkehr eine sehr hohe Bedeutung. Eine Führung der Radverkehre über die geplante Treppenanlage unmittelbar vor den Eingangsbereich des Einkaufszentrums wäre aufgrund der Vermischung von Fußgänger- und Radverkehren zu gefährlich. Insofern wird eine Führung der Radfahrer durch die gewollt verengte „Gasse“ nicht vorgesehen. Eine Verbreiterung oder Verlegung der Treppenanlage bspw. zu Lasten des Bürgerforums, wird nicht vorgesehen, da es u.a. Ziel der Planung ist, die Fußgänger von der Stadtbahnhaltestelle in den Eingangsbereich des Marktes zu führen. Zudem soll mit der Treppenanlage eine im Kontrast zum Marktplatz stehende Verengung und somit eine besondere stadträumliche Charakteristik geschaffen werden. Die Ost-West-Radfahrerbeziehung von den Wohngebieten östlich der Bonner Straße über die S-Bahn-Trasse, den Marktplatz bis hin zur Brücke über die Rathausallee wird daher in Anlehnung an die Bestandssituation gesichert. Von dem über die S-Bahn führenden Brückenbauwerk wird für Radfahrer westlich der Stadtbahn ein Anschluss an die vorhandene Fußgängerrampe geschaffen, die den Radfahrer auf den Nord-Süd-gerichteten Geh- und Radweg und somit auf die Marktplatzebene führt. Von dort aus können Radfahrer – wie im Bestand – den Marktplatz und via Brücke die Rathausallee queren. Die bisherige Radroute wird in diesem Bereich insofern aufrechterhalten.

## 25.2 Fahrradparken

Bislang seien fast keine Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Diese seien aber neben der Erschließung der zweite wichtige Punkt für die Akzeptanz des Zentrums durch Radfahrer. Da die Akzeptanz von Fahrradabstellanlagen mit der Entfernung zum Ziel abnehme und mit steigender Laufentfernung recht bald den Wert Null erreicht werde, wird angeregt, in unmittelbarer Nähe der beiden Haupteingänge adäquate Fahrradabstellanlagen bereits jetzt zu berücksichtigen, da nur so eine städtebaulich-gestalterische Integration bei gleichzeitig voller Funktionsfähigkeit sichergestellt werden könne.

Es erscheine sinnvoll, angesichts der durchaus längeren Aufenthaltsdauer überdachte Abstellanlagen vorzusehen. Bei den Ständern sollten ADFC-zertifizierte Ständermodelle zum Einsatz kommen, da diese garantieren, dass der Einstellvorgang unproblematisch ist, das Fahrrad ohne Beschädigungsgefahr zuverlässig gehalten wird und der Rahmen mit einem Bügelschloss angeschlossen werden könne.

Zusätzlich sollten auch noch kleinere (ggf. nicht überdachte) Abstellanlagen möglichst dicht an weiteren Zielpunkten wie z. B. dem Bürgerforum vorgesehen werden.

Des Weiteren sollte geprüft werden, ob es möglich ist, wie andernorts erfolgreich praktiziert eine Fahrradabstellanlage im Parkhaus zu errichten (direkt neben dem Ausgang zum Einkaufszent-

rum), wenn die Zufahrt über die Spindel so gestaltet werden könne, dass sie auch für den Radverkehr tauglich ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

**Bewertung zum Verfahrensstand nach der öffentlichen Auslegung: Bei einer erneuten Abwägung der Einwendung kam es zu keinen neuen Gesichtspunkten, die zu einer Änderung des Abwägungsergebnisses geführt hätten. Insofern behält die bisherige Antwort mit Ausnahme einer kleinen Ergänzung ihre Gültigkeit:**

Der Bebauungsplan sichert mit seinen öffentlichen Verkehrsflächen sowie den Festsetzungen zur privaten Grünfläche, in der Fahrradabstellplätze zulässig sind, ausreichenden Raum für das Abstellen von Fahrrädern. Dabei sieht der Vorhaben- und Erschließungsplan innerhalb der privaten Grünfläche einen hohen Anteil überdachter Fahrradabstellplätze vor. Auf dem Marktplatz werden Fahrradabstellplätze unter dem Vordach des Rathauses vorgesehen, so dass auch hier eine Überdachung gegeben sein wird. Dieser Anregung sowie der Anregung, attraktive Fahrradabstellplätze insbesondere an den Haupteingangsbereichen zu bündeln, ist insofern gefolgt. Die genaue Ausgestaltung und Art bzw. System der Fahrradabstellplätze ist hingegen nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Eine Integration von Fahrradabstellplätzen in das Parkhaus sieht der Vorhaben- und Erschließungsplan nicht vor.