STADT HENNEF (Sieg)

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 01.3
„LADESTRASSE /BAHNHOFSUMFELD“

- ENTWURF -
gem. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stand: 08.11.2007

Auftraggeber

Stadt Hennef
Frankfurter Straße 97
D - 53773 Hennef
Tel: 02242/8880
Fax: 02242/888111
info@hennef.de

BEG NRW mbH
Am Hauptbahnhof 3
D – 45127 Essen
Tel: 0201/747660
Fax: 0201/747661011
info@beg.nrw.de

Bearbeitung:

PASD Feldmeier • Wrede
Sparkassen-Karree 8
D – 58095 Hagen
Tel: 02331/12395-0
Fax: 02331/12395-95
info@pasd.de

Inhalt

BEGRÜNDUNG TEIL I 5

1. Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation 5

1.1 Räumlicher Geltungsbereich 5

1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet 6

2. Anlass der Planung und Entwicklungsziele 8

3. Planungsrechtliche Situation 9

3.1 Landes- und Regionalplanung 9

3.2 Bauleitplanung 10

3.3 Landschaftsplan und Schutzgebiete 11

3.4 Sonstige Fachplanungen 12

3.4.1 Rahmenplan 12

3.4.2 Einzelhandelsstrukturgutachten 12

4. Städtebauliches Konzept 13

5. Art und Maß der baulichen Nutzung 14

5.1 Art der baulichen Nutzung 14

5.2 Maß der baulichen Nutzung 15

6. Überbaubare Grundstücksflächen 16

7. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen 16

7.1 Äußere Gestaltung 16

7.2 Gestaltung der Stellplätze 17

7.3 Werbeanlagen 17

7.4 Anlieferung 17

7.5 Leitungsrecht 18

8. Grünkonzept 18

9. Erschließung und ruhender Verkehr 19

9.1 Äußere Erschließung 19

9.2 Innere Erschließung 19

9.3 Ruhender Verkehr 20

10. Ver- und Entsorgung des Plangebietes 20

11. Immissionsschutz 21

12. Flächen mit Bodenbelastungen 23

13. Bedingte und befristete Festsetzungen gem. § 9 (2) BauGB 24

14. Überörtliche Fachplanungen und Regelungen 25

14.1 Überörtliche Leitungen 25

14.2 Denkmalschutz und Denkmalpflege 25

15. Landschaftspflegerischer Fachbeitrag / Eingriffe in Natur und Landschaft 26

16. Umweltverträglichkeitsprüfung / Umweltbericht 27

17. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen 28

18. Flächenbilanz 29

19. Kosten 29

BEGRÜNDUNG TEIL II: UMWELTBERICHT gem. § 2a BauGB

Anlagen

- ITAB: Schalltechnische Untersuchung Hennef, Ladestraße – geplanter Discounter, Stadt Hennef, Bebauungsplan Nr. 01.3 „Ladestraße, Bahnhofsumfeld“. Dortmund, November 2007

- Junker und Kruse: Zusammenfassung der Empfehlungen der Einzelhandelsstrukturuntersuchung für die Stadt Hennef. Dortmund, 2002

- GFM Umwelttechnik GbR: Boden- und Bodenluftuntersuchungen einer Bahnfläche am Bf Hennef. Wesseling, 19.05.2004

- Brilon, Bondzio und Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 Ladestraße/ Bahnhofsumfeld Hennef; Bochum Oktober 2007

- Stadt Hennef, Stabsstelle Stadtentwicklung: Rahmenplanung Ladestraße – Hennef, 20.09.2005

BEGRÜNDUNG TEIL I

1. Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet für den Bebauungsplan Nr. 01.3 „Ladestraße/Bahnhofsumfeld“ befindet sich östlich des Zentrums der Stadt Hennef (Sieg) und umfasst sowohl das vorhandene Bahnhofsgebäude, die östlich daran angrenzenden Freiflächen sowie die Knotenpunkte der Bahnhofstraße und der Bachstraße zur Frankfurter Straße. Das ca. 15.700 m² große Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- Im Süden durch die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG
- Im Norden durch die vorhandenen privaten Grundstücke an der Frankfurter Straße und die Bahnhofstraße
- Im Osten durch die Ostseite der Bachstraße
- Im Westen durch die Ostseite des Busbahnhofes und die Bahnhofstraße

Das Plangebiet umfasst folgende Flure und Flurstücke der Gemarkung Geistingen:
In Flur 5, Flurstücke Nr. 520/75, 691/69, 692/69, 878, 1263, 1308, 1746 (teilweise), 1755, 1756, 1757, 1759, 1760 (teilweise), 1762 (teilweise), 1763 (teilweise), 1770 (teilweise), 1805, 1806, 1848, 1919 (teilweise), 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2037

In Flur 6, Flurstücke Nr. 1244, 1264, 1757, 1849, 1850, 1851, 1852, 1855, 1857, 1859, 1860 (teilweise)

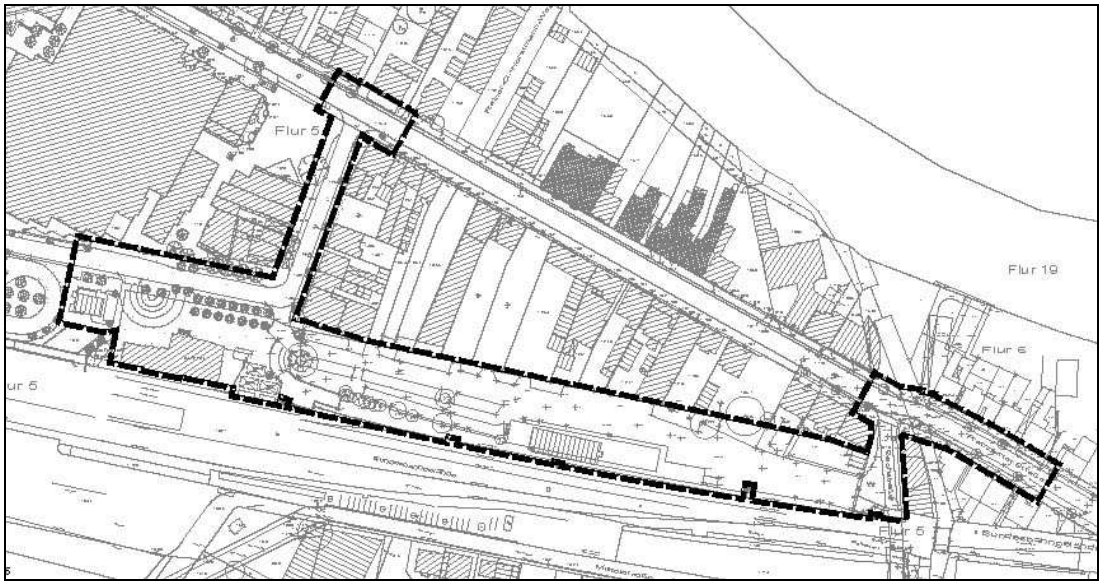

Abb. 01: Räumlicher Geltungsbereich (genordet, o.M.)

1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet

Derzeit umfasst das Plangebiet überwiegend Flächen der Deutschen Bahn AG, die allerdings nur noch zu einem geringen Teil mit bahneigenen Nutzungen belegt sind. Das vorhandene denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude sowie die nördlich und östlich angrenzenden Grundstücke wurden bereits an private Eigentümer veräußert. Folgende Nutzungen befinden sich nach dem Eigentümerwechsel im Bahnhofsgebäude: Gastronomie, Büros, Dienstleistungen und Wohnen.

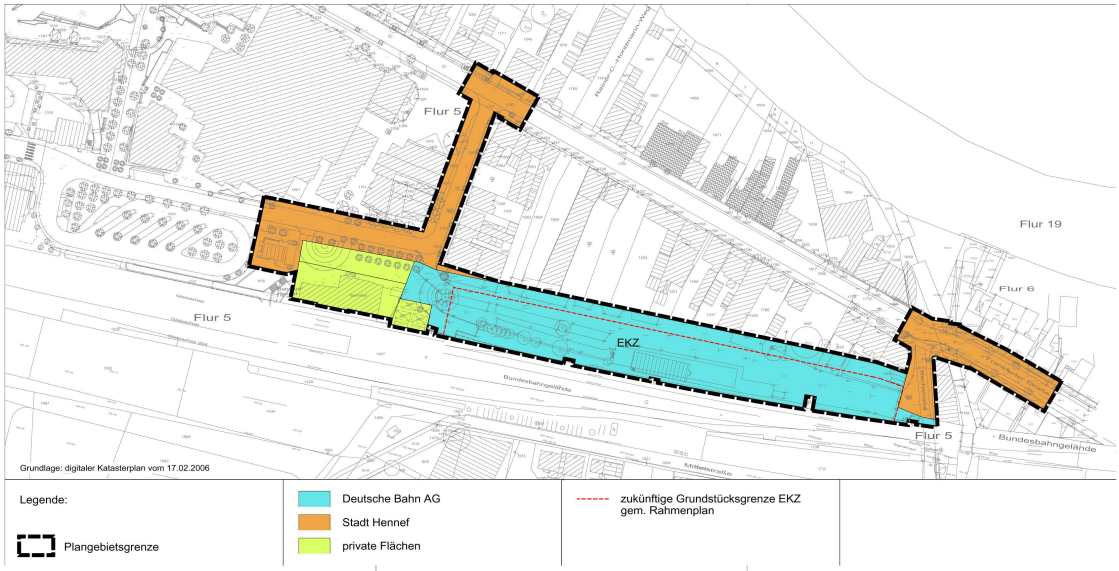

Abb. 02: Eigentumsverhältnisse (genordet, o.M.)

Neben dem vorhandenen Bahnhofsgebäude sind eine Garage, einige Fahrradboxen und ein Lagergebäude die einzigen weiteren hochbaulichen Anlagen im Plangebiet. Das Lagergebäude steht z. Zt. leer, nachdem es zwischenzeitlich von einem örtlichen Fahrradhändler als Werkstatt und Verkaufsfläche genutzt wurde. Darüber hinaus befinden sich eine Rampenanlage, ein nicht mehr genutztes Gleis (Gleis 211) sowie ein Oberleitungsmast der Deutschen Bahn AG als weitere bauliche Anlagen im Plangebiet. Die vorhandenen Freiflächen werden derzeit überwiegend als Parkplatzflächen und als rückseitige Zufahrt zu den anliegenden Grundstücken genutzt. Mit Ausnahme einer großen Kastanie wachsen auf der Fläche keine größeren erhaltenswerten Vegetationsbestände.

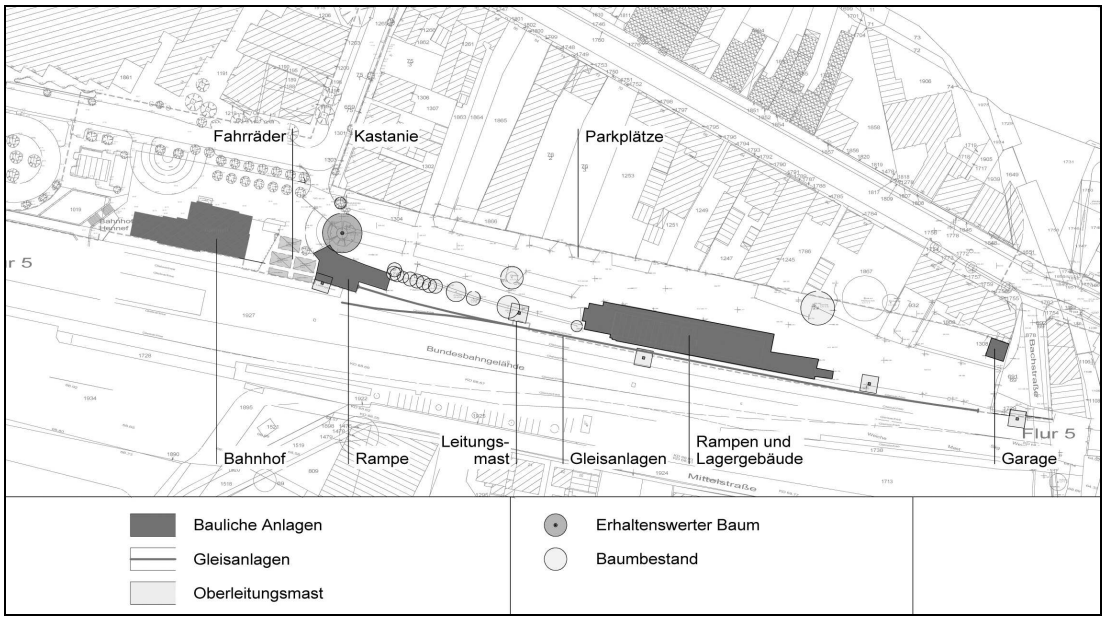

Abb. 03: Bestand (genordet, o.M.)

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Bahnhofstraße und die Knotenpunkte der Bahnhofstraße und der Bachstraße zur Frankfurter Straße. Einzige öffentliche Erschließungsstraße innerhalb des Plangebietes ist die Bahnhofstraße. Der Bereich der Ladestraße befindet sich derzeit städtebaulich in einem unbefriedigenden Zustand. Sie wird überwiegend zur baurechtlich nicht gesicherten Erschließung der angrenzenden Stellplätze und der Rückseite der angrenzenden Grundstücke genutzt. Da das Plangebiet unmittelbar an den Bahnhof und den Busbahnhof angrenzt, ist es über das Netz der DB AG und des öffentlichen Personennahverkehrs sehr gut erschlossen. Neben der Erschließung über die Bahnhofstraße und die Bachstraße ist das Plangebiet für Fußgänger und den Radverkehr zudem über die vorhandene Fußgängerunterführung von Süden her zu erreichen.

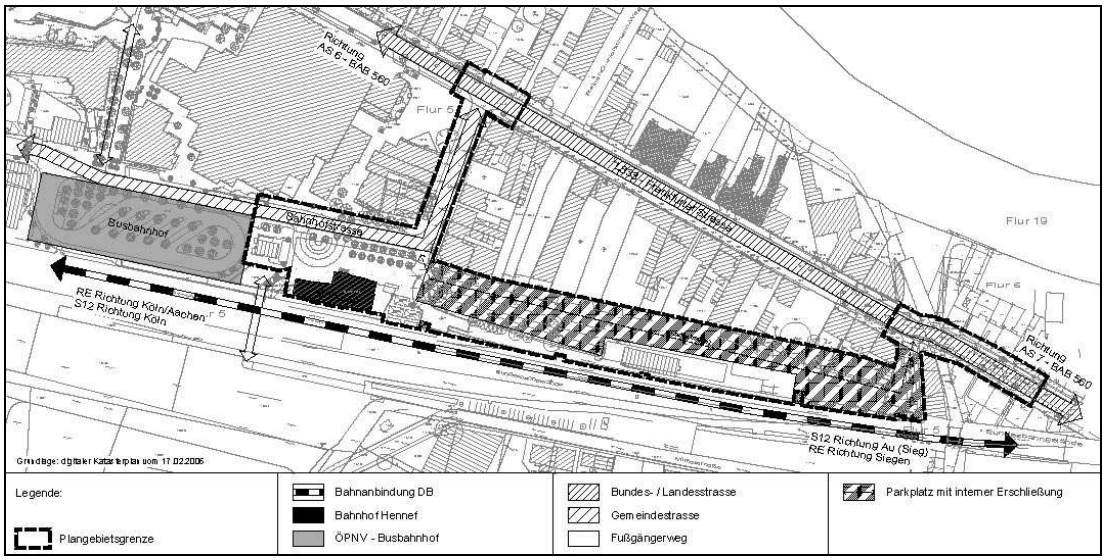

Abb.04: Vorhandene Erschließung (genordet, o.M.)

2. Anlass der Planung und Entwicklungsziele

Die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH hat bereits das Bahnhofsgebäude an private Investoren veräußert und beabsichtigt die Flächen östlich des Empfangsgebäudes ebenfalls einer neuen Nutzung zuzuführen. Im Rahmen der Veräußerung soll die Freistellung der Flächen nach § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) beim Eisenbahnbundesamt beantragt werden.

Mit dem Bebauungsplan sollen die bisher durch die Deutsche Bahn AG genutzten Flächen als Kerngebiet und öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen und städtebaulich neu geordnet werden. Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erschließung von Bauflächen für die Gastronomie-, Geschäfts- und Einzelhandelsflächenansiedlung, die zur städtebaulichen Aufwertung und wirtschaftlichen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes erforderlich sind und zur erstmaligen Erschließung der Rückseiten der zwischen Ladestraße und Frankfurter Straße liegenden Privatgrundstücke.

Aufgrund der zentralen und verkehrsgünstigen Lage des Plangebietes wird auf den derzeit noch bahneigenen Flächen östlich des Empfangsgebäudes (in der sog. Ladestraße) die Ansiedlung eines Einzelhandelsbetriebes angestrebt. Durch die vorhandenen Freiflächen im Plangebiet steht dem Einzelhandelsbetrieb hier eine ausreichend große Fläche zur Anlage von Stellplätzen zur Verfügung. Ziel der Einzelhandelsansiedlung ist es außerdem, die zentrale Versorgungsfunktion im gewachsenen Stadtzentrum zu stärken und somit der Ansiedlung von Einzelhandelsflächen an nicht integrierten Standorten entgegenzuwirken.

Neben der Umnutzung des vorhandenen Bahnhofgebäudes zu einem Gastronomie-, Büro und Dienstleistungsgebäude soll auch die Errichtung eines neuen Baukörpers an der Gebäudeostseite ermöglicht werden. Durch die Errichtung eines städtebaulich wirksamen Baukörpers in Sichtachse der Bahnhofstraße soll die vorhandene städtebaulich undefinierte Situation verbessert werden. Durch diese städtebauliche Maßnahme und die Ergänzung und Abrundung des Bestandes soll sowohl eine gestalterische als auch nutzungsbezogene Aufwertung des Hauptgeschäftzentrums erzielt werden.

Die Verkehrssituation an den Knotenpunkten der Bahnhofstraße und der Bachstraße mit der Frankfurter Straße ist untersucht worden und es wurden Empfehlungen zur Umgestaltung erarbeitet, um einen reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Einmündungsbereiche der o. g. Knotenpunkte sollen dazu aufgeweitet bzw. umgestaltet werden.
Die Frankfurter Straße soll im Abschnitt zwischen der Bachstraße und dem Bahnübergang zugunsten einer Aufstellspur für die geradeaus fahrenden PKW aufgeweitet werden, um die vorhandene Rückstausituation vor dem Bahnübergang zu entschärfen.[1]

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Landes- und Regionalplanung

Bei der Bauleitplanung sind die Ziele der übergeordneten Planung zu berücksichtigen, so dass die Aussagen und Zielsetzungen der Landesentwicklungsplanung und des Gebietsentwicklungsplanes in die Bauleitplanung mit einfließen.

Im Regionalplan – ehemals Gebietsentwicklungsplan (GEP) - Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg[2], ist die betroffene Fläche als „allgemeiner Siedlungsbereich“ (ASB) beschrieben. Die Fläche liegt in einem generalisierten Wasserschutzgebiet. Eine besondere Zielformulierung gibt es für den Standort nicht.

Die landesplanerischen Ziele und die Ausweisungen des Regionalplanes stehen im Einklang mit den Zielen und Festsetzungen des Bebauungsplanes.

---

1 Brilon, Bondzio und Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 Ladestraße/ Bahnhofsumfeld Hennef; Bochum Oktober 2007

2 Regionalplan – ehemals Gebietsentwicklungsplan - Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Rhein-Sieg, Mai 2003

3.2 Bauleitplanung

Im Flächennutzungsplan (FNP / Stand September 1992) ist der Bereich des Plangebietes als gemischte Baufläche dargestellt. Der Bebauungsplan kann also aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden.

Das Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 01.3 - Ladestraße/Bahnhofsumfeld wurde neu eingeleitet. Durch den Bebauungsplan Nr. 01.3 werden in den sich überschneidenden Teilbereichen die folgenden Bebauungspläne überlagert:

- Bebauungsplan Nr. 01.1 - Ortskern
- Bebauungsplan Nr. 01.14 - Siegufer/Frankfurter Straße/Bundesbahn

Bei dem Bebauungsplan Nr. 01.14 handelt es sich um einen einfachen Bebauungsplan (sog. Textbebauungsplan), der das Ziel verfolgt, Vergnügungsstätten in der Innenstadt auszuschließen. Bei den überplanten Bereichen des bestehenden Bebauungsplans Nr. 01.1 - Ortskern handelt es sich um öffentliche Verkehrsflächen und um Flächen für Bahnanlagen, die im Bebauungsplan Nr. 01.1 nachrichtlich übernommen wurden und die bauleitplanerisch bislang nicht zur Verfügung standen.

Durch den Bebauungsplan Nr. 01.3 – Ladestraße/Bahnhofsumfeld werden die nachfolgend dargestellten Bereiche der Bebauungspläne Nr. 01.1 – Ortskern - und Nr. 01.14 - Siegufer/Frankfurter Straße/Bundesbahn - überlagert:

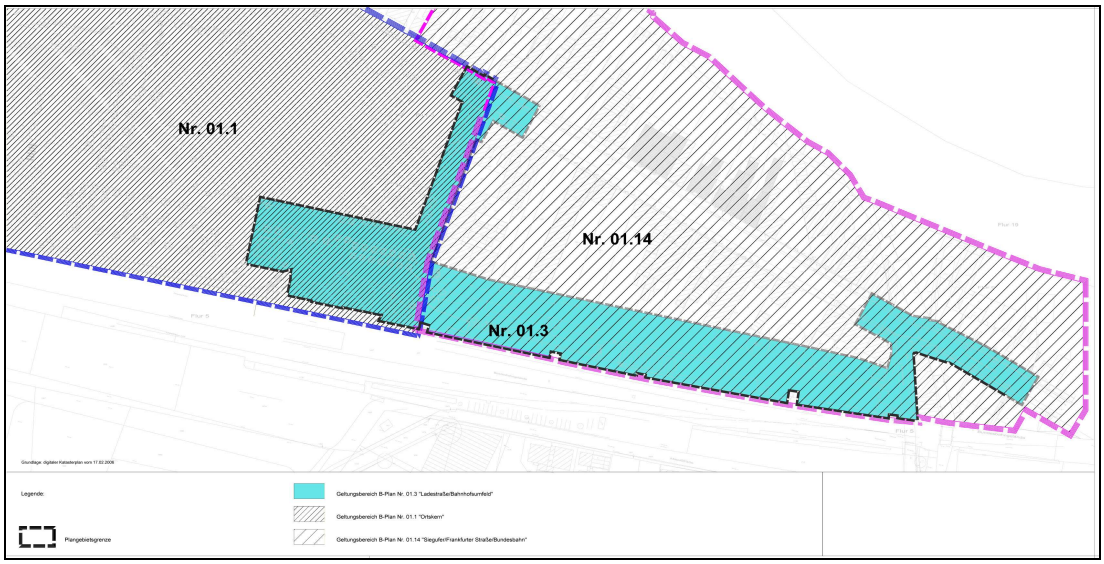

Abb. 05: Überlagerung der Geltungsbereiche (genordet, o.M.)

3.3 Landschaftsplan und Schutzgebiete

Der im Entwurf vorliegende Landschaftsplan 9 stellt den Hanfbach vom Oberlauf bis zur Mündung in die Sieg unter Naturschutz. Insofern ergibt sich räumlich im Bereich der Kanalisierung des Hanfbaches unterhalb der Frankfurter Straße eine Überschneidung vom Geltungsbereichs des Bebauungsplans und dem geplanten Naturschutzgebiet. Der formale Satzungsbeschluss zum Landschaftsplan steht zwar noch aus, gem. § 42e Landschaftsgesetz besteht aber bei geplanten Naturschutzgebieten vom Tag der Veröffentlichung bis zum Inkrafttreten der Verordnung (längstens drei Jahre) ein Veränderungsverbot. Inhaltliche Kollisionen zwischen den Festsetzungen des Bebauungsplans und den Inhalten den Naturschutzgebietsregelungen sind aber nicht erkennbar.
Weitere Überschneidungen mit Schutzgebieten des Landschaftsgesetzes mit dem Bebauungsplan liegen nicht vor.

Mittelbar grenzt im Norden das FFH-Gebiet Sieg (DH-5210-303) an. Die östliche Grenze des Bebauungsplangebiets liegt lediglich 60 m vom Ufer der Sieg entfernt. Die Sieg ist in diesem Abschnitt ein nach der 'Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen' der Europäischen Union aus 1992 (FFH-RL) vorgeschlagenes Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung. Projekte im Sinne des § 19 a (2) Nr. 8 BNatSchG sind gem. § 19 c (1) BNatSchG bzw. § 48 d (1) LG vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung zu überprüfen. Gem. § 19 d BNatSchG gilt dies auch für Bauleitpläne.

Für die Sieg ist auf Grundlage veröffentlichter Fachinformationen von folgenden Erhaltungszielen auszugehen:

- Erhaltung und Optimierung der Fließgewässer- und Auenbiotope durch Gewährleistung einer natürlichen Überschwemmungsdynamik
- Förderung von Uferkleinstrukturen
- Entwicklung von Weichholz-Auwäldern als Ergänzung bestehender Waldbestände und Ufergehölzen

(vgl. Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW ohne Datumsangabe, Natura-2000-Gebietsbeschreibung, veröffentlicht im Internet unter http://www.natura2000.murl.nrw.de)“

Bereits auf Grundlage der vorliegenden UVP-Vorprüfung ist erkennbar, dass trotz der relativ geringen Distanz zum FFH-Lebensraum eine nennenswerte Beeinträchtigung des FFH Gebietes Sieg bzw. eines der genannten Erhaltungsziele durch die Bebauungsplanänderung nicht zu erwarten ist.

Hierfür spricht auch Pkt. 5.5.2 der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 79/409/EWG (Vogelschutz-RL) (VV-FFH) vom 26.4.2000, in der davon ausgegangen wird, dass Erweiterungen genehmigter Anlagen, die Ver- und Geboten betroffener Schutzgebiete nicht zuwiderlaufen, in der Regel keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes darstellen und daher auch keine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich machen. Eine Kollision der Bebauungsplanänderung mit der Ordnungsbehördlichen Verordnung zum Naturschutzgebiet Siegaue ist nicht gegeben.

Aus den genannten Gründen wird von der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung abgesehen.

Auswirkungen sind allenfalls über die Entwässerungsplanung möglich. Deren FFH-Relevanz wird im wasserrechtlichen Verfahren betrachtet. Vorgesehen ist eine Einleitung in den Hanfbach mit vorgeschalteter Regenklärung.

3.4 Sonstige Fachplanungen

3.4.1 Rahmenplan

Die Stadt Hennef hat am 20.09.2005 für den betroffenen Bereich den Rahmenplan „Ladestraße“ erstellt. Im Rahmenplan werden neben den geplanten Entwicklungszielen auch Aussagen zur Art und Gestaltung der baulichen Anlagen getroffen. Neben der Nutzungsänderung des Bahnhofsgebäudes mit einem Anbau an der Ostseite des Gebäudes ist im Rahmenplan die Ansiedlung eines Einzelhandelsbetriebes mit einer Grundfläche von ca. 960m² dargestellt. „Die Rahmenplanung für die Ladestraße ist im Zusammenhang mit der zukünftigen Nutzung des Bahnhofsgebäudes sowie der Errichtung eines neuen Gebäudes zwischen Bahnhofsgebäude und der Lage des zukünftigen Discounters zu sehen.“[3]

3.4.2 Einzelhandelsstrukturgutachten[4]

Als wesentliches Ziel der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung in Hennef wird die Beibehaltung und Stärkung des Hauptgeschäftzentrums als zentralem Versorgungs- und Einkaufsstandort genannt. Empfohlen wird außerdem eine Aufwertung des Hauptgeschäftzentrums durch städtebauliche Initialmaßnahmen und konzeptorientierte Erneuerungen sowie eine Ergänzung, Attraktivierung und Abrundung des Bestandes.

[3] Stadt Hennef, Stabsstelle Stadtentwicklung: Rahmenplanung Ladestraße – . Hennef, 20.09.2005
[4] Junker und Kruse: Einzelhandelstrukturgutachten für die Stadt Hennef. Dortmund, Juni 2002

Die Schaffung neuer Flächen für Einzelhandelsbetriebe ist zur Bereitstellung eines attraktiven und vielfältigen Angebots im Hennefer Geschäftszentrum von großer Wichtigkeit. In diesem Sinne sollten potentiell vorhandene Möglichkeiten zur Erweiterung des Geschäftszentrums unbedingt genutzt werden. Im „Einzelhandelsstrukturgutachten für die Stadt Hennef“ wird ein Großteil der Plangebietsfläche als Potentialfläche für die Entwicklung eines Einzelhandelsstandortes beschrieben. Empfohlen werden für diesen Standort vor allem zentrenrelevante Sortimente. Für die Stadt Hennef zeigt sich bis zum Jahr 2010 unter anderem im Lebensmittelbereich mit bis zu 2.400 m² ein vergleichsweise großes Verkaufsflächenpotential. Da die Vermarktbarkeit von kleinteiligen Ladenlokalen für den Bereich Ladestraße zum derzeitigen Zeitpunkt als schwierig eingeschätzt wird, die bestehende städtebauliche Situation allerdings nach einer zeitnahen Lösung drängt, böte sich zur kurzfristigen Ordnung der städtebaulichen Situation und als Motor für die weitere Entwicklung angrenzender Bereiche die Ansiedlung eines Lebensmittel-Discounters an.

4. Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept des Bebauungsplans basiert auf den Festsetzungen des Rahmenplanes der Stadt Hennef vom 20.09.2005. Die in der Offenlage gemachten Anregungen der betroffenen Anlieger wurden in die Planung aufgenommen und führten zu Planänderungen, welche aber nicht zu grundlegenden Veränderungen des städtebaulichen Konzepts führen.

Neben der Umnutzung des Bahnhofsgebäudes zu einem Gastronomie-, Büro- und Dienstleistungsgebäude wird an der Ostseite die Errichtung eines neuen Baukörpers, als Pendant zum Bahnhofsgebäude, vorgesehen. Durch die Errichtung eines städtebaulich wirksamen Baukörpers in Sichtachse der Bahnhofstraße soll die vorhandene städtebaulich undefinierte Situation verbessert und der Bahnhofsbereich insgesamt aufgewertet werden. Besonderer Wert wird hier auf eine anspruchsvolle Architektur gelegt, die mit dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude korrespondiert.

Auf der Fläche östlich des Bahnhofsbereiches soll ein Discounter sowie eine weitere Einzelhandelsnutzung (Drogeriemarkt) entstehen. Auf den vorhandenen Freiflächen soll eine ebenerdige, ansprechend begrünte Stellplatzanlage für die Kunden des Einzelhandels vorgesehen werden. Neben der Stellplatzanlage für den Discounter wird östlich angrenzend ein öffentlicher Parkplatz entstehen. Der Baukörper des Einzelhandels soll städtebaulich ansprechend gestaltet werden und die Nähe zur Innenstadt in seiner Gestaltung entsprechend würdigen. Von der sonst üblichen einfach gehaltenen „Discounterbauweise“ soll Abstand genommen werden. Eine monotone Fassadengestaltung sowie eine zu geringe Gebäudehöhe sind zu vermeiden. Das Gebäude soll eine zeitgemäße Architektursprache aus

höherwertigen Materialien aufweisen. Geplant ist ein städtebaulich ausreichend hoher Baukörper mit einem Flachdach. Durch das durchgeführte Investorenauswahlverfahren konnte ein Projektentwickler ausgewählt werden, der die Anforderungen an die geforderten Rahmenbedingungen erfüllt.

Bei der Gestaltung der Werbeanlagen sollen aufdringliche und maßstabslose Werbeanlagen, die den Baukörper und seine Fassaden dominieren, ausgeschlossen werden. Der Haupteingang des Einzelhandels soll den Stellplätzen zugewandt sein und liegt auf der Ostseite des Gebäudes. Die Anlieferung des Einzelhandels erfolgt durch eine sog. „Anliefertasche“ in der Mitte des Baukörpers.

Die neue Ladestraße soll im Zwei-Richtungs-Verkehr betrieben werden, um eine optimale Erschließung der geplanten Nutzung zu gewährleisten. Aufgrund der geringen Breite, die im westlichen Teil der Fläche zur Verfügung steht, kann der Schwerlastverkehr nur in Fahrtrichtung von Ost nach West zugelassen werden Die öffentliche Verkehrsfläche beträgt 7,77 m. [5]

5. Art und Maß der baulichen Nutzung

5.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der oben aufgezeigten Zielsetzungen werden die Flächen des Einzelhandels und des Bahnhofsgebäudes incl. angrenzenden Neubau als Kerngebiet gem. § 7 BauNVO festgesetzt. Vor allem in Hinblick auf die durch das Einzelhandelsstrukturgutachten empfohlene Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in der Innenstadt mit zentrenrelevanten Sortimenten zur Erweiterung des vorhandenen Geschäftszentrums ist die Festsetzung eines Kerngebietes erforderlich. Bedingt durch die zentrale Lage ist weder eine Größenbeschränkung der realisierbaren Verkaufsfläche noch eine Sortimentsbeschränkung erforderlich.

Da das zentral gelegene Plangebiet zur städtebaulichen Aufwertung des Stadtzentrums und Schaffung neuer Flächen für Einzelhandelsbetriebe benötigt wird, soll das knappe Flächenangebot nicht durch flächenintensive Nutzungen blockiert werden. Vergnügungsstätten sind im Plangebiet daher nicht zulässig. Ebenso werden Tankstellen ausgeschlossen, um zusätzliche Verkehrs- und Immissionsbelastungen im Plangebiet zu vermeiden.

[5] Brilon, Bondzio und Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 Ladestraße/ Bahnhofsumfeld Hennef; Bochum Oktober 2007

Nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO sind Wohnungen im MK 2 oberhalb des dritten Vollgeschosses zugelassen. Die Wohnnutzung soll in diesem Baugebiet von untergeordneter Bedeutung sein. Entsprechende schallschutztechnische Vorkehrungen sind aufgrund der Lärmimmissionen des Schienen- und sonstigen Verkehrslärms zu treffen. Im MK 1 und MK 3 werden lediglich die Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen.

Die vorhandene Wohnung im Bahnhofsgebäude (MK 1) genießt Bestandsschutz.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird über die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschossflächenzahl (GFZ) und über die Festsetzung der minimalen und maximalen Gebäudehöhe der baulichen Anlagen bestimmt. Entsprechend der beabsichtigten Nutzung gem. §17 BauNVO und der Größe der vorgegebenen Baufelder, wird das zulässige Höchstmaß der GRZ und der GFZ in den drei Kerngebieten (MK1, MK2 und MK3) festgesetzt.

In den Kerngebieten MK 1 und MK 2 wird das zulässige Höchstmaß der GRZ mit 1,0 und der GFZ mit 3,0 festgesetzt. Dies entspricht im Wesentlichen der GRZ und GFZ der Umgebungsbebauung und trägt einer innerstädtischen Verdichtung Rechnung. Im Kerngebiet MK 3 (Einzelhandel) wird ebenfalls das zulässige Höchstmaß der GRZ mit 1,0 und der GFZ mit 3,0 festgesetzt, um eine spätere Unterteilung der Fläche in einzelne Grundstücke zu ermöglichen, ohne dass das Maß der baulichen Nutzung innerhalb der festgesetzten Baugrenzen eingeschränkt wird und das gesamte Baufeld bebaut werden kann.

Um die städtebauliche Wirkung des neuen Baukörpers, der intensiv mit dem Denkmalschutz abgestimmt wurde, im MK 2 an der Ostseite des Bahnhofsgebäudes als Blickfang in Sichtachse der Bahnhofstraße zu garantieren und um eine Anpassung der Baukörperhöhe an die vorhandene Höhe der umgebenden Bebauung zu regeln, wird eine Geschossigkeit von drei Vollgeschossen und eine Firsthöhe von max. 14,60 m über Fertigfußbodenoberkante Erdgeschoss (FFOK EG) festgesetzt. Bezugspunkt für die Höhenfestsetzung der FFOG EG ist die Höhe der Straßenoberkante der am Baugrundstück erschließungstechnisch zugeordneten Verkehrsfläche (Straße, Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung), gemessen in der auf die Gesamtlänge (einschließlich vor- und rückspringende Bauteile) bezogenen Mittelachse des Gebäudes. Aufgrund des Geländeverlaufs darf die Sockelhöhe im MK 1 bis zu 0,75 m und in den MK 2 und MK 3 bis zu 0,30 m über dem Bezugspunkt liegen, nicht jedoch unter dem Bezugspunkt.
Für das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude im MK 1 wird für das Bestandsdach die Firsthöhe festgelegt, für den Neubau im MK 2 wird die Firsthöhe festgelegt um

den höchsten Punkt des Pultdaches zu fixieren und für das MK 3 wird aufgrund des geplanten Flachdaches die Traufhöhe festgesetzt.

Für das Baufeld des Empfangsgebäudes selbst, im Kerngebiet MK1, wird die vorhandene Firsthöhe des Empfangsgebäudes von 11,35 m über Fertigfußbodenoberkante Erdgeschoss (FFOK EG) als Höchstmaß festgesetzt, um weitere Aufbauten und Aufstockungen auf das denkmalgeschützte Bauwerk zu beschränken.

Um der allgemein üblichen flachen „Discounterbauweise“ vorzubeugen, wird für den Bereich des geplanten Einzelhandelsbetriebes eine Traufhöhe min. 5,00 m über Fertigfußbodenoberkante Erdgeschoss (FFOK EG) festgesetzt. Um eine zweigeschossige Bauweise zu ermöglichen, wird eine maximale Gebäudehöhe von 8,30 m festgesetzt.

6. Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Flächen werden entsprechend der Rahmenplanung für das Plangebiet festgesetzt und durch Baugrenzen definiert.

Die überbaubare Fläche für den neuen Baukörper im MK 2-Gebiet wurde so definiert, dass sie eine ausreichende Flexibilität für den geplanten Neubau bietet. Ziel ist es, einen städtebaulichen Blickfang in der Sichtachse der Bahnhofstraße zu positionieren. Durch die Festsetzung eines separaten Baufeldes wird ein direkter Anbau an das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude ausgeschlossen.

Die überbaubare Fläche für die Einzelhandelsnutzung (Discounter) wird auf den westlichen Teil der MK 3-Fläche beschränkt. Die überbaubare Fläche definiert die maximal zulässige Dimensionierung des Baukörpers unter Einhaltung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen. Die nördliche Baugrenze darf von untergeordneten Bauteilen (z.B. Vordächern) um 1,50 m, mit einer lichten Höhe von mindestens 4,20 m über der Fahrbahn- bzw. Gehwegoberkante, überschritten werden.

7. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

7.1 Äußere Gestaltung

Als Dachform wird im MK 3-Gebiet für den geplanten Discounter das Flachdach festgesetzt. Im MK 2-Gebiet wird für den Neubau östlich des Bahnhofs ein Pultdach oder ein Flachdach als Dachform festgesetzt. Für das Bestandsgebäude im MK 1

wird auf die Festsetzung der Dachform verzichtet, da das Gebäude unter Denkmalschutz steht.

7.2 Gestaltung der Stellplätze

Auf der östlich an die überbaubaren Flächen für den geplanten Einzelhandelsbetrieb angrenzenden Stellplatzanlage sollen ca. 128 Stellplätze errichtet werden. Davon sollen ca. 43 Stellplätze der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.
Die Stellplatzflächen sind zu gliedern und zu begrünen. Je 5 Stellplätze ist ein hochstämmiger, einheimischer, standortgerechter, mittel- bis großkroniger Laubbaum fachgerecht zu pflanzen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Die Baumstandorte sind vor An- und Überfahrschäden zu schützen. Die jeweiligen Baumscheiben bzw. Pflanzstreifen sind vor Befahrung zu sichern. Als räumliche Grenze zwischen der Stellplatzfläche und der Verkehrsfläche ist parallel zur Ladestraße ein Pflanzstreifen anzulegen, der mit einer Ligusterhecke bepflanzt werden soll.

Der gesamte von Kunden mit Einkaufswagen überfahrbare Bereich ist mit einem ebenen Fahrbahnbelag zu versehen. Die Stellplätze selbst sind hiervon ausgenommen. Der Fahrbahnbelag soll bituminös hergestellt werden. Die Stellplätze sollen aus anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster hergestellt werden.

7.3 Werbeanlagen

Die bauordnungsrechtlichen Vorschriften dienen zur besseren Integration des Neubaus in das vorhandene Ortsbild des innerstädtischen Zentrums, sowie zur Schaffung eines ruhigen, harmonischen Straßenbildes und öffentlichen Raumes.
Aufdringliche und maßstabslose Werbeanlagen sind unbedingt zu vermeiden. Eine zurückhaltende Werbung wird ausdrücklich gefordert. Die Gesamtdimension der Werbeanlagen soll der Gestaltung und Proportion des Gebäudes angepasst sein. Werbeanlagen sind mit Ausnahme der Anbringung der Firmenlogos am Gebäude nicht zulässig. Darüber hinaus sind Firmenlogos im Zufahrtsbereich des Einzelhandels zulässig. Die Beleuchtung soll ruhig und zurückhaltend sein, d. h. blinkend oder bewegt beleuchtete Werbeanlagen sind unzulässig.

7.4 Anlieferung

Die Anlieferung des Einzelhandels ist so zu integrieren, dass bei Ladevorgängen und Rangierfahrten keine verkehrstechnischen Beeinträchtigungen auf öffentlichen Verkehrsflächen entstehen. Die Anlieferung erfolgt in einer sog. „Anliefertasche“, die sich zwischen den Gebäudenutzungen Discounter und dem vorgesehenen

Drogeriemarkt befindet. Laderampen sind auf der Nord-, Ost- und Westseite des Gebäudes nicht erwünscht.

7.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht

Für die vorhandenen unterirdischen Wasserleitungen, für das vorhandene Pumpwerk und um die Nutzbarkeit der östlich des Kiosks vorhandenen Parkplätze sicher zu stellen, wird am Bahnhofsvorplatz im Bereich des Kerngebietes, entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 12 und 13 BauGB ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit, der RHENAG und des Abwasserwerkes der Stadt Hennef festgesetzt. Analog wird für die vorhandenen unterirdischen Elektroleitungen der RWE und die geplanten bzw. teilweise vorhandenen unterirdischen Schmutzwasserleitungen im Bereich des geplanten Discounter Parkplatzes ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Abwasserwerkes der Stadt Hennef festgesetzt.

8. Grünkonzept

Mit Ausnahme der vorhandenen Kastanie, die östlich des Empfangsgebäudes steht, werden im Plangebiet keine weiteren Bepflanzungen zum Erhalt festgesetzt. Um die geplante Aufweitung des Einmündungsbereiches der Bahnhofstraße zur Frankfurter Straße realisieren zu können, müssen hier je nach Erfordernis einige der vorhandenen straßenbegleitenden Bäume gefällt werden. Gleiches gilt für die Bäume im Bereich der geplanten Verbreiterung der Frankfurter Straße zugunsten einer weiteren Aufstellspur vor dem Bahnübergang. Um die geplante Einzelhandelsnutzung der MK3-Fläche mit den dazu gehörigen Stellplatzflächen zu realisieren, müssen hier sämtliche vorhandene Bäume und sonstige Bepflanzungen gefällt werden.

Das Grünkonzept sieht eine Gliederung und Begrünung der geplanten Stellplatzanlage vor. Je 5 Stellplätze ist ein hochstämmiger, einheimischer, standortgerechter, mittel- bis großkroniger Laubbaum fachgerecht zu pflanzen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Die Baumstandorte sind vor An- und Überfahrschäden zu schützen. Die jeweiligen Baumscheiben bzw. Pflanzstreifen sind vor Befahrung zu sichern. Als räumliche Trennung zwischen der Stellplatzfläche und der Verkehrsfläche ist parallel zur Ladestraße ein Pflanzstreifen anzulegen, der mit einer Ligusterhecke bepflanzt werden soll.

9. Erschließung und ruhender Verkehr

9.1 Äußere Erschließung

Die Ladestraße verbindet die Bahnhofstraße mit der Bachstraße und diese beiden Straßenzüge wiederum die Ladestraße mit der Frankfurter Straße. Die Frankfurter Straße (L 333) führt als Hauptverkehrsachse von der A 560 (Anschlussstelle Hennef-West) durch die Kernstadt, bis über den Bahnübergang der Deutschen Bahn hinweg und ab dort weiter geradeaus zur B 8 (am Ende der A 560).

Da das Plangebiet unmittelbar an den Bahnhof und Busbahnhof angrenzt, ist es über das Netz der Bundesbahn und des öffentlichen Personennahverkehrs sehr gut erschlossen. Die Einrichtung weiterer Haltestellen des ÖPNV innerhalb des Plangebietes ist daher nicht vorgesehen.

Neben der Erschließung über die Bahnhofstraße und die Bachstraße ist das Plangebiet für Fußgänger und den Radverkehr zudem über die vorhandene Fußgängerunterführung von Süden her zu erreichen.

9.2 Innere Erschließung[6]

Als interne Erschließungsstraße zwischen der Bahnhofstraße und der Bachstraße soll die Ladestraße im Zwei-Richtungs-Verkehr ausgebildet werden. Aufgrund der geringen Straßenbreite, kann der Schwerlastverkehr nur in Fahrtrichtung von Ost nach West zugelassen werden. Damit werden Begegnungen des Schwerlastverkehrs systematisch ausgeschlossen. Das Vorbeifahren an z.B. aufgrund von Ladevorgängen haltenden LKW kann durch die Straßenquerschnittsgestaltung sichergestellt werden. Die Grundstücke auf der südlichen Straßenseite der Frankfurter Straße werden rückwärtig über die Ladestraße beliefert. Die öffentliche Straßenverkehrsfläche wird im Bebauungsplan mit mindestens 7,77 m Breite festgesetzt, in der die vom Verkehrsgutachter empfohlene Querschnittsgestaltung realisierbar ist. Der Fahrbahnquerschnitt beträgt 4,75 m. Der Fußgänger wird aus Richtung Bahnhofsvorplatz über einen 2,25 m breiten Fußweg auf der Südseite der Ladestraße entlang der Nordfassade des Discounters geführt. Dies soll ein sicheres Erreichen der Gebäudezugänge für Fußgänger gewährleisten. Auf der Nordseite der Ladestraße wird zusätzlich ein ca. 0,77 m breiter „Notfußweg“ angelegt, der auch die Möglichkeit bietet, Passagen zur Frankfurter Straße auszubilden. Die tatsächliche Straßenquerschnittsgestaltung wird im Rahmen der Straßenausbauplanung festgelegt.

[6] Brilon, Bondzio und Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 Ladestraße/ Bahnhofsumfeld Hennef; Bochum Oktober 2007

Die vorhandene und zu erwartende Verkehrssituation an den Knotenpunkten der Bahnhofstraße und der Bachstraße mit der Frankfurter Straße sowie der Bahnhofsstraße zur Ladestraße wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens untersucht:

Um einen leistungsfähigen Verkehrsablauf am Knotenpunkt Frankfurter Straße/ Bahnhofstraße zu gewährleisten, wird eine Aufweitung der untergeordneten Zufahrt, sowie die Anlage eines Aufstellbereichs für Linksabbieger von der Frankfurter Straße in die Bahnhofstraße empfohlen.

Die Frankfurter Straße soll im Abschnitt zwischen der Bachstraße und dem Bahnübergang zugunsten einer Aufstellspur für die Linksabbieger aufgeweitet werden, um die vorhandene Rückstausituation vor dem Bahnübergang zu entschärfen und das Zusammenspiel aller Verkehrsabläufe zu erleichtern. Zusätzlich soll durch die Anlage eines kurzen Aufstellbereichs für die Linksabbieger im Aufweitungsbereich der Bachstraße eine Erhöhung der Kapazität erreicht werden, die sich in einer positiven Veränderung der Verkehrsqualität niederschlägt.

9.3 Ruhender Verkehr

Auf der östlich der überbaubaren Fläche für den geplanten Einzelhandelsbetrieb festgesetzten Stellplatzanlage sollen ca. 85 Stellplätze errichtet werden. Östlich der privaten Stellplatzanlage im MK 3 wird die verbleibende Fläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Innerhalb dieser öffentlichen Verkehrsfläche wird ein öffentlicher Parkplatz mit ca. 43 Stellplätzen entstehen. Auf eine Abgrenzung durch eine Festsetzung zwischen Straßenverkehrsfläche und öffentlicher Parkplatzfläche innerhalb dieser öffentlichen Verkehrsfläche wird im Bebauungsplan bewusst verzichtet, da lt. Verkehrsgutachten der nach Westen fließende PKW-Verkehr über die Fahrbahn des Parkplatzes geführt werden muss. Der Ausbau dieser Verkehrsführung als Straße wird der Ausführungsplanung in diesem Bereich vorbehalten.

10. Ver- und Entsorgung des Plangebietes

Die Versorgung des Plangebietes mit Gas, Wasser und Elektrizität wird durch die zuständigen Versorgungsträger sichergestellt. So ist die Auswechslung und Verlegung von Gas- und Wasserleitungen im Rahmen der Baumaßnahme geplant.

„Durch die Ladestraße verläuft bereits ein Schmutzwasserhauptsammler. Die anfallenden Schmutzwassermengen aus dem Bebauungsgebiet werden an den Hauptsammler angeschlossen. Die Ableitung erfolgt zur Zentralkläranlage Hennef. Im Teilbereich Bahnhofstraße und Frankfurter Straße wird sich an der derzeitigen

Regenwasserentwässerung nichts ändern. Im Bereich Ladestraße ist eine Neuverlegung eines Regenwasserkanals angedacht. Da die vorhandenen Kanäle keine zusätzlichen Niederschlagswassermengen aufnehmen können, ist ein neuer Vorflutkanal zum Hanfbach vorgesehen. An diesen Regenwasserkanal sollen folgende Flächen angeschlossen werden: öffentliche Verkehrsfläche, Dachflächen des Einzelhandels, Parkplatzflächen, Fußgängerunterführung Bahnhof. Aufgrund der voraussichtlich starken Frequentierung der Stellplätze, die unmittelbar an das Verkaufsgebäude anschließen, ist hier aus Sicht der Unteren Wasserbehörde (UWB) unter Beachtung des Ministerialerlasses eine Regenklärung erforderlich. (…) Details sind im Zuge des Bauantrages abzustimmen. Die Regenklärung kann mit Dauerstau betrieben werden. Die Einleitung in den Hanfbach sollte im Bereich des Anbaues an das „Schlecker"-Gebäude erfolgen. (…) Eine Rückhaltung ist an dieser Stelle nicht sinnvoll, da der Hanfbach unmittelbar unterhalb der Einleitungsstelle in die Sieg einmündet. Die Rückhaltung würde somit Starkregenereignisse im Sommer drosseln, wenn in der Regel in der Sieg keine Hochwasserereignisse auftreten. Eine Rückhaltung ist daher entbehrlich. Vermutlich wird die Einleitungsstelle innerhalb des FFH-Gebietes liegen. Bei Stellung der Einleitungsgenehmigung ist daher eine entsprechende (vermutlich vereinfachte) FFH-Prüfung durchzuführen.“[7]

11. Immissionsschutz[8]

Als Grundlage des Genehmigungsverfahrens wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung durch das Ingenieurbüro ITAB die durch die Gesamtheit des Discounters verursachten Geräuschimmissionen an der nächstgelegenen benachbarten Bebauung untersucht. An allen Immissionsorten werden die jeweiligen Geräuschimmissions-Richtwerte entsprechend für Mischgebiete (MI) / Kerngebiete (MK) von tags 60dB(A) und nachts 45dB(A) eingehalten bzw. unterschritten.

Voraussetzung hierfür ist die Einhaltung der nachfolgend aufgelisteten Schallschutz-Maßnahmen, die gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB und § 1 Abs. 4 BauNVO im Bebauungsplan als Maßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen festgesetzt werden:

Warenanlieferung, Verladetätigkeit:
Sämtliche Warenanlieferungen und Verladetätigkeiten dürfen nur im Tageszeitraum in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr erfolgen. (Die Berücksichtigung dieser Maßnahme erfolgt im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren).

[7] Ingenieurbüro Steller, 2006: Besprechungsniederschrift 13.04.06 Siegburg

[8] ITAB: Schalltechnische Untersuchung Hennef, Ladestraße – geplanter Discounter, Stadt Hennef, Bebauungsplan Nr. 01.3 „Ladestraße, Bahnhofsumfeld“. Dortmund, November 2007

Kühlaggregate:
Die Anordnung der Kühlaggregate der Lebensmittelmärkte ist mit einem höchstzulässigen Schallleistungspegel von Lw ≤ 75 dB(A) (einzeltonfrei) gemäß Definition der Richtlinie VDI 2058/TA Lärm vorzusehen.

Parkplatz:
Der gesamte von Kunden mit Einkaufswagen überfahrbare Bereich ist mit einem ebenen Fahrbahnbelag zu versehen, um Klappergeräusche von SB-Einkaufswagen zu vermeiden. Die Stellplätze sind hiervon ausgenommen. Als ebener Fahrbahnbelag gelten z.B. Asphaltbeläge oder glattes Pflaster (Pflaster ohne Fase)

Lautsprecher:
Im Außenbereich des Betriebsgeländes dürfen keine Lautsprecheranlagen oder Telefonrufanlagen betrieben werden.

Nutzungszeiten Parkraum Discounter:
Der geplante nicht öffentliche Parkraum wird ausschließlich für den geplanten Discounter und den Drogeriemarkt eingerichtet und von dessen Kunden genutzt. Damit ist die Nutzungsdauer auf den Tageszeitraum von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr beschränkt. Nächtliche Fahr- und Parkbewegungen, welche den Gewerbebetrieben zuzuordnen wären, können zu Überschreitungen der gebietsbezogenen Immissions-Richtwerte nach TA Lärm führen und dürfen anlagenbezogen nicht erfolgen. Dies ist durch eine deutliche Beschilderung oder ggf. durch eine Absperrung im Einfahrtsbereich sicherzustellen. (Die Berücksichtigung dieser Maßnahme erfolgt im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren).

Die Beurteilung der öffentlichen Parkplätze im Osten erfolgt nach RLS90 bzw. DIN 18005. Mit einer Überschreitung der jeweiligen schalltechnischen Orientierungswerte an den Aufpunkten IP01-IP10 ist aufgrund von Erfahrungswerten ohne weiteren Nachweis nicht zu rechnen.

Die Untersuchungen zu den Geräuschimmissionen verursacht durch Schienenverkehr und Straßenverkehr auf der Bahnhofstraße ergaben die Notwendigkeit, das Bahnhofsgebäude (MK 1) für alle Fassaden in Lärmpegelbereich IV nach DIN 4109 einzustufen. Das neue Gebäude östlich des Bahnhofs (MK 2) ist in Lärmpegelbereich V für die Südfassade, alle übrigen Fassaden des MK 2 sind in Lärmpegelbereich IV nach DIN 4109 einzustufen.

Die Außenbauteile von Wohnräumen müssen hier ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß von erf. $R'_{w,res} \geq 40$ dB (LPB IV)
und erf. $R'_{w,res} \geq 45$ dB (LPB V)
gewährleisten.

Für Außenbauteile von Büroräumen und ähnliche genügt eine um 5 dB(A) geringere Schalldämmung.

Zur Wahrung gesunder Arbeits- und Wohnverhältnisse werden passive Schallschutz-Maßnahmen empfohlen. Passive Schallschutz-Maßnahmen für die beaufschlagten Fassaden werden nach Tabelle 6 der Richtlinie VDI 2719 mit den darin aufgeführten oberen Anhaltswerten für Innenschalldruckpegel ermittelt.
Sofern die Werte der Tabelle 6 der Richtlinie VDI 2719 nicht schon durch Grundrissgestaltung und Baukörperanordnung eingehalten werden können, sind schallschützende Außenbauteile, wie z.B. Schallschutzfenster (entsprechend VDI 2719), Außentüren, Dachflächen, Wände etc. zu verwenden.
Darüber hinaus gelten die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach der baurechtlich eingeführten DIN 4109 'Schallschutz im Hochbau' gemäß Einführungserlass - RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Wohnen vom 24.09.1990 .
Eine Anordnung von Balkonen und Freisitzen im Bereich des Neubaus (MK 2) ist aufgrund der relativ hohen Lärmbelastung nicht möglich. Freisitze im Bereich des Attika-Geschosses des neu geplanten Gebäudes können durch zusätzliche abschirmende Maßnahmen, wie Wintergärten oder erhöhte Attika-Konstruktionen im Einzelfall zugelassen werden.

Durch die Verlängerung der Aufstellspur vor dem Bahnübergang wird die Fahrbahn näher an die Gebäude Frankfurter Straße 48 - 54 herangeführt. Im Rahmen der Ausführung dieser Maßnahme ist gem. 16. BImSchV (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) zu prüfen, inwieweit es hier zu einer Verschlechterung der Lärmsituation kommt und welche Maßnahmen (Schallschutzfenster) zu Lasten der Stadt ergriffen werden müssen, um eine Beeinträchtigung der Anwohner zu vermeiden.

12. Flächen mit Bodenbelastungen

Auf der ehemaligen Bundesbahnfläche im Plangebiet befindet sich eine Altlastenverdachtsfläche, die einer orientierenden Untersuchung unterzogen wurde. Dabei wurden keine nutzungsspezifischen Verunreinigungen festgestellt. Die aktuellen Untersuchungen ergaben allerdings für die Probe 1 der KRB1 im östlichen Bereich des Plangebietes einen erhöhten Bleigehalt, der aber noch unterhalb des Prüfwertes der BBodSchV für Industrie- und Gewerbeflächen liegt. Allerdings ist der Prüfwert der BBodSchV für Wohngebiete überschritten. Weiterhin ist hier ein geringfügig erhöhter Summengehalt an PAK (EPA) ermittelt worden, der auf Holzreste in der Probe zurückzuführen ist, die mit Holzschutzmitteln behandelt sind. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um eine punktuelle Belastung handelt. Der Prüfwert gem. BBodSchV für Wohnnutzungen für Benzo(a)pyren, das

stellvertretend für die Gruppe der PAK zur Bewertung herangezogen wird, wird deutlich unterschritten.
Da die Prüfwerte der BBodSchV unterschritten werden, kann eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch ausgeschlossen werden. Bei der geplanten Nutzung der Fläche ist ein Direktkontakt nicht zu befürchten. Bei der Anlage von Grünflächen muss allerdings ein ausreichend mächtiger kulturfähiger Boden aufgebracht werden. Für die Errichtung von Gebäuden ist mit einem Aushub von ca. 1 m zu rechnen.

Die Bodenuntersuchungen haben ergeben, dass anfallendes Aushubmaterial gemäß den Vorgaben der LAGA-Richtlinie der Bodenklasse Z 1.1 zuzuordnen ist.[9]

Der Boden ist aufgrund seiner Verunreinigung als Boden Z.1.1 nach LAGA eingestuft. Damit ist während der Bauzeit insbesondere über einen möglichen Abtransport bzw. über einen gesicherten Wiedereinbau des Bodens Nachweis zu führen. Bei geruchlichen bzw. visuellen Auffälligkeiten des anstehenden Materials sind die Arbeiten vor Ort einzustellen und das weitere Vorgehen ist mit den Fachbehörden des Rhein-Sieg-Kreises abzustimmen.

13. Bedingte und befristete Festsetzungen gem. § 9 (2) BauGB

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfasst (auch) eine noch planfestgestellte Bahnfläche. Für diese noch planfestgestellte Fläche Bahnfläche ist ein Kerngebiet (MK) festgesetzt, dessen Zulässigkeit unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung von Bahnbetriebszwecken steht.

Die noch planfestgestellte Bahnfläche ist anlagenbehaftet, d.h. auf ihr befinden sich noch Betriebsanlagen der Bahn, die für die Aufrechterhaltung und die Sicherheit des Bahnverkehrs wichtig sind. Diese Bahnanlagen müssen zur Herstellung der Freistellungsfähigkeit in Teilen beseitigt oder entsprechend technisch angepasst werden. Die Kosten für diese Maßnahmen müssen von demjenigen finanziert werden, der das im Bebauungsplan festgesetzte Baurecht verwirklichen möchte. Dieser kann die Finanzierung jedoch nur dann übernehmen, wenn er Planungssicherheit mittels eines in Kraft getretenen Bebauungsplanes erhält.

Die in den textlichen Erläuterungen des B-Plans festgesetzte 4 Jahresfrist für den Bedingungseintritt resultiert aus der Kalkulation innerhalb von dreißig Monaten die Flächen frei zu räumen und somit die Freistellungsreife zu erzielen und innerhalb von 16 Monaten die Freistellung zu erwirken. Diese Kalkulation basiert auf Erfahrungswerten der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG).

[9] GFM Umwelttechnik GbR: Boden- Bodenuntersuchungen einer Bahnfläche am Bf Hennef, Wesseling, 19.05.2004

Nur auf Grund dieses gesicherten Planungsrechts ist die Herstellung der Freistellungsvoraussetzungen für die noch planfestgestellte Bahnfläche und damit eine städtebauliche Entwicklung überhaupt möglich. Ohne die Aussicht auf Freistellung bliebe die Bahnfläche weiterhin einer städtebaulichen Neunutzung entzogen. Die Verfestigung der ungeordneten Entwicklung der jetzigen Bahnbrache führt zu einer städtebaulichen Fehlentwicklung am Standort, die es zu vermeiden gilt.

14. Überörtliche Fachplanungen und Regelungen

14.1 Überörtliche Leitungen

Innerhalb des Plangebietes betreibt der Wahnbachtalsperrenverband (WTV) im Bereich der Ladestraße die Grundwassermessstelle Od 36. Die Energie- und Wasserversorgung Bonn/Rhein-Sieg GmbH (SWB) weist darauf hin, dass vor Durchführung jeglicher Tiefbauarbeiten im Bereich der Grundwassermessstelle eine Abstimmung mit der SWB/WTV erforderlich ist. Ferner ist im Schutzstreifen der Anlagen des Wahnbachtalsperrenverbandes (WTV) der Zeitraum der Baumaßnahmen mit der SWB/WTV abzustimmen. Sämtliche verlegte Rohre und Kabel müssen eingemessen und vor dem Verfüllen der Baugrube von der SWB/WTV abgenommen werden. Der Zugang zur Grundwasserentnahmestelle muss jederzeit gewährleistet sein.[10]

14.2 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Innerhalb des Plangebietes befindet sich das denkmalgeschützte ehemalige Empfangsgebäude der Bundesbahn. Die Festsetzungen des Kerngebietes in dem sich das Bauwerk befindet und der Kerngebiete im Umfeld des Empfangsgebäudes verfolgen das Ziel, die besondere Bedeutung und städtebauliche Wirkung des Denkmals zu würdigen bzw. hervor zu heben.

Mit Ausnahme des Bahnhofsgebäudes befinden sich keine weiteren Bau- und Bodendenkmäler innerhalb des Plangebietes. Bei Bodeneingriffen können jedoch Bodendenkmäler entdeckt werden. Die Entdeckung ist unverzüglich der unteren Denkmalbehörde anzuzeigen.

[10] SWB Energie und Wasser, 53015 Bonn, Schreiben vom 24.04.2006

15. Landschaftspflegerischer Fachbeitrag / Eingriffe in Natur und Landschaft

Nach § 2(4) BauGB wird seit dem 20.07.2004 „Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden“. In diesem Zusammenhang werden zudem die Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt und die zum Ausgleich dieses Eingriffs erforderlichen Maßnahmen dargestellt.

Ziel der Eingriffsregelung ist die Wiederherstellung des Gesamtwertes eines Raumes nach Abschluss des Vorhabens, also der Erhalt des Status quo der Umweltqualität. Die Ermittlung von Eingriffen in der Bauleitplanung wird hier nach der Arbeitshilfe des Landes NRW ermittelt: Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft.[11]

Der westliche Teil des Untersuchungsraumes liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 01.1 Ortskern. Bei den überplanten Bereichen handelt es sich um Flächen für Bahnanlagen (die im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen wurden), die bauleitplanerisch bislang nicht zur Verfügung standen und um öffentliche Verkehrsflächen. Bei den Flächen handelt es sich um versiegelte Flächen, so dass sich hier kein Ausgleichserfordernis ergibt.

Der östliche Teil des Untersuchungsraumes ist als unbeplanter Innenbereich nach § 34 BauGB einzustufen. Der zu erwartende Eingriff ist demnach für diesen Teilbereich zulässig und ein Ausgleichserfordernis ergibt sich nicht (§ 1a Abs. 3 BauGB).
Dies entbindet jedoch nicht davon, den Eingriff in Natur und Landschaft darzustellen und zu bewerten, um diesen adäquat in die Abwägung einzustellen. Zudem ist der Aspekt der Vermeidung weiterhin zu berücksichtigen.

Die Bestandsbewertung erfolgt auf der Grundlage der Biotoptypenkartierung im Winter / Frühjahr 2006. Der Bestand ist sehr stark geprägt von Siedlungsbiotopen. Die stark versiegelten Flächen, der Straßen- und Schienenverkehr dominieren den Bestand. Die versiegelten Biotope werden in der Bewertung als nachrangig eingestuft. Die Gehölzstrukturen sowie Baumscheiben und kleineren „Beetflächen“ als auch die kleineren Brachflächen entlang der Gleiskörper sind stark anthropogen beeinträchtigt und daher von geringer bis mittlerer Bedeutung. Lediglich die Hochstämme im Untersuchungsraum – Einzelbäume, Baumreihen, Alleen – sind die Elemente mit einer mittleren bis hohen Bedeutung (je nach Art, Alter und

[11] Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen: Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft, Arbeitshilfe für die Bauleitplanung Düsseldorf, 1996

Stammumfang). In ihrem gesunden Wachstum sind die Bäume aufgrund der stark versiegelten Flächen und der zu geringen Baumscheiben beeinträchtigt.

Ziel ist es, dass nach Durchführung von Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen der Eingriff, der durch den Bebauungsplan erfolgt, ausgeglichen ist.

Vermeidungsmaßnahmen
Während der Bauzeit sind alle Gehölze im Bereich der Baumaßnahme gemäß der DIN 18920 und der RAS-LG-4 „Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“ vor direkten und indirekten Schädigungen zu schützen. Zum Schutz des Stammes und dicker Äste sind soweit notwendig Manschetten aus Brettern anzubringen. Dennoch abgebrochene Äste sind fachgerecht zu versorgen. Eine Verdichtung im Wurzelbereich der Bäume ist zu vermeiden. Dies beinhaltet eine Vermeidung übermäßigen Betretens und Befahrens sowie die Lagerung von Baumaterialien und das Aufstellen schwerer Geräte und Baumaschinen.
Die geplanten Fäll- und Rodungsarbeiten sind im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen (§ 64 LG Nordrhein Westfalen)

Minimierungsmaßnahmen
Zur Gliederung der geplanten Parkplatzflächen und zur Minimierung des Eingriffs im Plangebiet werden im Untersuchungsraum 26 Hochstämme gepflanzt.

Die naturschutzfachliche Eingriffsbilanzierung wird nach der Arbeitshilfe des Landes NRW „Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft“ durchgeführt. Die Bestandsbewertung erfolgt auf Grundlage der Biotoptypenkartierung im Winter / Frühjahr 2006.

Es ergibt sich im Rahmen der Bilanzierung ein Werteverlust von -5.728 Wertepunkten (-48%). Dieser entsteht im Wesentlichen durch den Verlust der Brachfläche sowie den Verlust der Gehölzstrukturen, die sich südlich angrenzend an den privaten Grundstücken der Anlieger der Frankfurter Straße auf den Flächen der Ladestraße befinden.
Dieser Bereich ist nach § 34 BauGB eingestuft. Daher ist der zu erwartende Eingriff zulässig und ein Ausgleichserfordernis ergibt sich nicht (§ 1a Abs.3 BauGB).

16. Umweltverträglichkeitsprüfung / Umweltbericht

Mit dem Europarechtsanpassungsgesetz (EAG Bau) werden die Vorhaben durch die europäische Plan-UP-Richtlinie für den Bereich des Städtebaurechts in das Baugesetzbuch (BauGB) umgesetzt. Gemäß § 2 Abs. 4 S. 1 BauGB i. d. F. der Bekanntmachung vom 27.08.1997, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom

21.12.2006 werden die Kommunen verpflichtet, bei der Aufstellung von Bauleitplänen für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen.

Um Doppelprüfungen auf verschiedenen Planungsebenen und bei der Vorhabengenehmigung zu vermeiden, ist gemäß § 2 Abs. 4 Satz 5 BauGB / § 17 UVPG (Abschichtungsregelung) die Umweltprüfung, wenn sie auf einer Planungsebene durchgeführt worden ist, auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu beschränken. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.3 wird eine Umweltprüfung gem. § 2 (4) BauGB durchgeführt und ist als gesonderter Teil II der Begründung beigefügt.

Der Umweltbericht kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Biotopstruktur und die Zusammensetzung an diesem Standort grundsätzlich nicht ändert.
Eine unmittelbare Beeinträchtigung des FFH-Lebensraum Sieg durch die veränderte Bebauung und Nutzung ist nicht absehbar. Ob es durch die Einleitung von Oberflächenwasser zu FFH-relevanten Beeinträchtigungen kommt, wird im Zuge der entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigung geprüft.
Da die Böden im Untersuchungsraum bereits anthropogen überprägt sind, finden über die bereits vorhandenen Vorbelastungen keine zusätzlichen Beeinträchtigungen statt.
Die Neuordnung des Bereiches Ladestraße sowie des Bahnhofumfeldes birgt die Chance der Optimierung und Verbesserung der Gestaltqualität im Planungsraum. Die Aufenthaltsqualität im Untersuchungsraum wird zum einen durch die Neuordnung der Gesamtsituation verbessert, durch die Verkehrserhöhung auf der anderen Seite wird das Umfeld vermutlich mit Immissionen (Lärm und Luftschadstoffe) geringfügig stärker belastet.

Insgesamt sind durch die Umsetzung des Bebauungsplanes voraussichtlich keine erheblichen beeinträchtigenden Umwelteinwirkungen zu erwarten.

17. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sollen auf freiwilliger Basis durchgeführt werden. Mit Ausnahme der öffentlichen Verkehrsflächen befindet sich derzeit der überwiegende Teil der Flächen des Plangebietes im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Die verbleibenden Flächen sind bereits in Privatbesitz bzw. die bereits vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen im Besitz der Stadt Hennef (oder des Landesbetriebs Straßenbau NRW). Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, die nicht mehr genutzten Flächen freizustellen und an private Investoren zu veräußern. Das Freistellungsverfahren wurde bereits durch die BEG NRW mbH eingeleitet. Alle bestehenden Mietverträge auf dem Gelände sind vor dem Verkauf von der

Deutschen Bahn AG zu kündigen. Außerdem ist der derzeit im Plangebiet stehende Oberleitungsmast durch die Deutsche Bahn AB zu versetzen.

Mit dem Erwerb der ehemaligen Bahnflächen wird zulasten des zukünftigen Investors die Verpflichtung zur Erschließung der Flächen verknüpft. Im Kaufvertrag soll geregelt werden, dass der zukünftige Investor die Abbindung und den Rückbau der auf dem Gelände befindlichen baulichen Anlagen selbst durchzuführen hat und den Rückbau der bahntechnischen Einrichtungen gegen Kostenübernahme-erklärung durch die DB AG erfolgt. Die Erschließungsstraße sowie sämtliche Stellplätze sind vom Investor herzustellen. Ein Teil der Stellplätze soll später als öffentliche Stellplätze genutzt werden.

Die Straßen- und Entwässerungsplanung wird dem Investor von der Stadt Hennef vorgegeben. Sowohl der Ausbaustandard der Straße als auch die Oberflächenqualität und Begrünung der Stellplatzfläche wird von der Stadt Hennef festgelegt und vorgegeben.

18. Flächenbilanz

Fläche	**m²**	**Anteil**
Kerngebiet (MK)	6.890	44 %
öffentl. Verkehrsfläche	8.796	56 %
Gesamtfläche	**15.686**	**100 %**

19. Kosten

Die Kosten für die Herstellung der Ladestraße und der Stellplätze sollen vom Investor übernommen werden (Kosten für die Herstellung der Ladestraße 252.000,00 € zzgl. der Herstellungskosten für die privaten Stellplätze und die öffentlichen Parkplätze). Die Kosten für die Umbaumaßnahmen im Bereich der Bachstraße, Einmündungsbereich Bachstraße/Frankfurter Straße, Verlängerung der Aufstellspur in der Frankfurter Straße, Einmündungsbereich Bahnhofstraße/Ladestraße und im Einmündungsbereich Frankfurter Straße/Bahnhofstraße sind aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren.

Laut Kostenschätzung des Ingenieurbüros Stelter vom 02.11.2007 belaufen sich die Kosten (brutto) wie folgt:

Einmündung Bahnhofstraße / Frankfurter Straße	52.800,00 €
Einmündung Bahnhofstraße / Ladestraße	41.600,00 €
Bachstraße (städtische Fläche)	68.400,00 €
Einmündung Bachstraße/Frankfurter Straße (inkl. Verlängerung der Aufstellspur)	88.800,00 €
	251.600,00 €