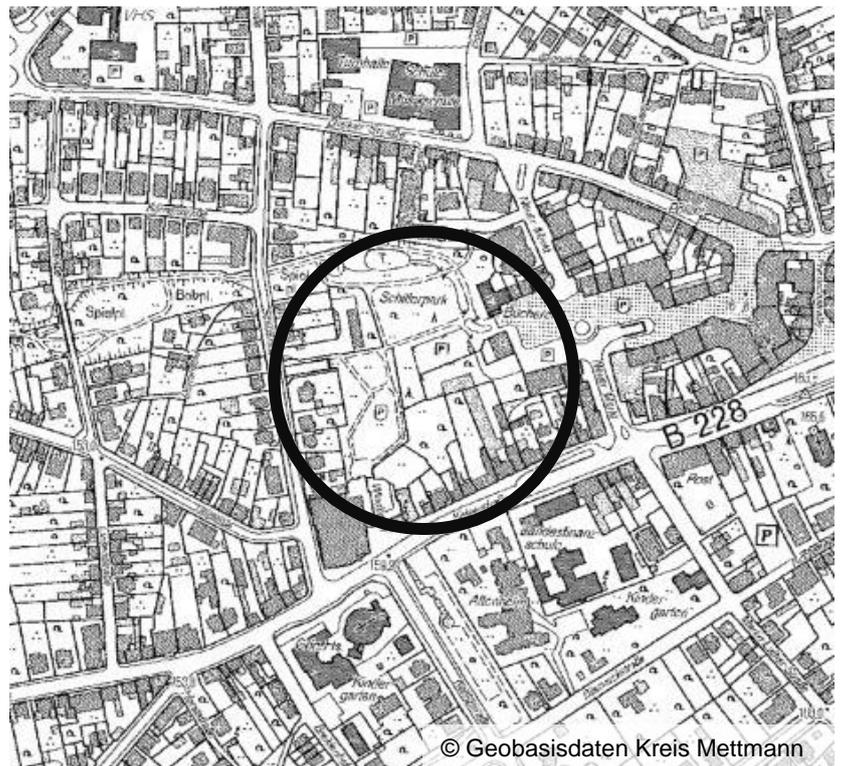


STADT HAAN

vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 143 „Windhövel“



VORENTWURFSBEGRÜNDUNG

Stand: 11.10.2016

Inhaltsverzeichnis

Teil A - Begründung

1	Erfordernis der Planung und allgemeine städtebauliche Ziele.....	3
1.1	Erfordernis der Planung, Planverfahren	3
1.2	Ziel der Planung	4
2	Darstellung des Verfahrensablaufes	4
3	Situationsbeschreibung	5
3.1	Lage des Plangebietes und stadträumliche Einbindung	5
3.2	Bestandssituation und Umgebung des Plangebietes	5
4	Vorgaben und Bindungen	6
4.1	Regionalplan	6
4.2	Flächennutzungsplan	6
4.3	Landschaftsplan / Naturschutzrecht	6
4.4	Gebiete von gemeinsamer Bedeutung /europäische Vogelschutzgebiete (FFH-Gebiete).....	6
4.5	Bestehendes Planungsrecht.....	6
4.6	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	7
4.7	Zusammenfassung der Verträglichkeitsanalyse	8
4.8	Umweltverträglichkeitsprüfung	8
5	Städtebauliche Konzeption	9
5.1	Bebauungskonzept und beabsichtigte Nutzungen.....	9
5.2	Erschließung und ruhender Verkehr	11
5.3	Technische Ver- und Entsorgung	22
6	Festsetzungen des Bebauungsplanes	22
6.1	Art der baulichen Nutzung	22
6.2	Maß der baulichen Nutzung	23
6.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche	23
6.4	Verkehrsflächen, Verkehrsbelange und Nebenanlagen.....	23
6.5	Lärmimmissionen	23
6.6	Grünordnung: Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.....	26
6.7	Gestalterische Festsetzungen	26
7	Altlasten, Altablagerungen.....	26
8	Zusammenfassung des Umweltberichts.....	26
9	Sonstiges	26
10	Anlagenverzeichnis	27

1 Erfordernis der Planung und allgemeine städtebauliche Ziele

1.1 Erfordernis der Planung, Planverfahren

Von Seiten der Landesplanung bekommt die Stadt Haan die raumordnerische Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen. Die Haaner Innenstadt ist entsprechend als Siedlungsschwerpunkt ausgewiesen.

Die Stadt Haan hat im Jahr 2006 eine Einzelhandelsuntersuchung durch die CIMA erarbeiten lassen. Diesem Gutachten ist zu entnehmen, dass für die Haaner Innenstadt ein zusätzlicher Flächenbedarf für Einzelhandelsnutzungen zur Stärkung der Innenstadt besteht.

In der Fortschreibung des Haaner Einzelhandelskonzeptes¹ durch das Gutachterbüro Stadt + Handel im Jahr 2013 wird diese Aussage weiterhin aufrechterhalten und eine zusätzliche Einzelhandelsentwicklung im Bereich Windhövel befürwortet. Der Standort im Bereich Windhövel bietet die Möglichkeit, verschiedenste innerstädtische Funktionen, wie z. B. versorgen und einkaufen, Freizeit und Erholung sowie innerstädtisches Wohnen miteinander zu verknüpfen. Das Umfeld des Plangebietes ist vergleichsweise dicht besiedelt. Auch im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt Haan wurde eine Einzelhandelsentwicklung am Standort Windhövel intensiv diskutiert. Im Maßnahmenblatt A10 des beschlossenen Integrierten Handlungskonzeptes vom November 2015 wird eine gegenüber dem Einzelhandelskonzept 2013 verkleinerte Einzelhandelsentwicklung mit einer Verkaufsfläche von rund 5.500 m² Verkaufsfläche mit einem Vollsortimenter sowie ergänzendem Einzelhandel angedacht. Als Ziel wird eine stärkere handelswirtschaftliche Einbeziehung des Neuen Marktes und eine Verbesserung des Einzelhandelsangebotes angeführt.

Neben einem Planungserfordernis, das sich aus der aktuellen Bedarfssituation im Einzelhandelsbereich unmittelbar ableitet, besteht zudem auch ein Anpassungserfordernis für die bauplanungsrechtliche Situation. Die städtebauliche Planung für das Plangebiet stammt aus den 1970er Jahren und wurde im Verlauf der 1980er Jahre Änderungen unterzogen. Auf Grundlage dieser rd. 30 bis 40 Jahre alten Planungskonzeptionen lässt sich inzwischen keine städtebaulich sinnvolle und zudem wirtschaftlich tragfähige Planung realisieren. Die dynamischen Entwicklungen, denen die Stadtentwicklung aber auch insbesondere der Einzelhandelssektor in den vergangenen Jahren unterworfen war, machen deutlich, dass eine Umsetzung von bis zu 40 Jahren alten Planungs-ideen unmöglich ist. Eine aktuelle Planung entsprechend den nachfolgend beschriebenen Stadtentwicklungszielen der Stadt Haan ist für das Gebiet auf der Grundlage der bestehenden planungsrechtlichen Voraussetzungen nicht umsetzbar.

Der Bauleitplan soll als vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 143 „Windhövel“ im Sinne des § 12 BauGB aufgestellt werden. Dem Bebauungsplan liegt demnach ein konkretes Vorhaben zugrunde. Bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sollen neben dem eigentlichen Vorhabensbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes weitere Grundstücksteilflächen, die nördlich, südlich und westlich an das Plangebiet des Vorhaben- und Erschließungsplanes angrenzen, in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen werden, da das konkrete Vorhaben Auswirkungen auf diese Fläche hat. Diese Auswirkungen

¹ Stadt + Handel, Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Haan - Endbericht -, Dortmund, 11. November 2013

sollen durch eine ergänzende, bedarfsgerechte Angebotsplanung optimiert werden bzw. in diesen Bereichen das vorhandene Planungsrecht den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden.

1.2 Ziel der Planung

Ziel der Planung ist es, im Bereich Windhövel die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Erweiterung der Haaner Innenstadt mit einem Einkaufszentrum mit maximal 4.500 m² Verkaufsfläche zwischen dem Schillerpark im Norden, dem Neuen Markt im Osten, dem südlich-westlich gelegenen Windhövelplatz und der östlichen Grundstücksgrenze der Tiefgarage Schillerstraße zu erwirken. Die Innenstadterweiterung soll dem für diesen zentralen Standort erkannten Verkaufsflächendefizit durch zusätzliche Einzelhandelsflächen entgegenwirken.

Insofern sollen durch die Planung die bestehenden Funktionsdefizite, die bereits durch die Untersuchung der CIMA erkannt und durch Stadt + Handel bestätigt worden sind, behoben werden. Durch die Etablierung zusätzlicher Einzelhandelsflächen soll eine Stärkung der Haaner Innenstadt als Einzelhandelsstandort entsprechend der zentralörtlichen Funktion eines Mittelzentrums angestrebt werden. Die Fußgängerzone soll somit über den Neuen Markt in Richtung Westen verlängert werden sowie einen städtebaulichen und funktionalen Endpunkt erfahren. Neben der Behebung von funktionalen Versorgungsdefiziten sollen auch für die vorhandenen Einzelhandelsnutzungen in der Innenstadt Synergieeffekte erreicht werden. Die Planung soll zu einer Stärkung der lokalen Wirtschaftskraft beitragen und Arbeitsplätze in Haan binden. Die Planung eines Einkaufszentrums über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen damit auch zu positiven sozioökonomischen Auswirkungen für die Stadt Haan führen.

Durch die zusätzlichen Einkaufsmöglichkeiten besteht somit die Chance von kurzen Wegen für die Versorgung mit kurz- und mittelfristigen Gütern. Dadurch lassen sich Versorgungsverkehre vermeiden und zentrale Einzelhandelsnutzungen - nicht auf der grünen Wiese - sondern inmitten einer belebten und dicht besiedelten Innenstadt platzieren. Durch die unmittelbare Zuordnung zum Siedlungsschwerpunkt, dem zentralen Neuen Markt und der Fußgängerzone, fügt sich das Vorhaben insgesamt in den baulichen und funktionalen Zusammenhang der Haaner Innenstadt ein. Insgesamt sollen durch die Planung die vorhandenen funktionellen und räumlichen Defizite beseitigt werden, zusätzliche attraktive Einzelhandelsflächen geschaffen und damit die Funktion der Haaner Innenstadt als Versorgungsschwerpunkt gestärkt werden.

2 Darstellung des Verfahrensablaufes

Aufstellungsbeschluss

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr der Stadt Haan hat am __.__.____ den Beschluss zur Aufstellung nach § 2 Abs. 1 BauGB und zur frühzeitigen Beteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB gefasst.

(Die Daten werden nach der Beschlussfassung ergänzt)

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Nach Beschluss wird gemäß § 3 Abs. 1 BauGB am __.__.____ eine Diskussionsveranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung durchgeführt.

(Die Daten werden ergänzt)

3 Situationsbeschreibung

3.1 Lage des Plangebietes und stadträumliche Einbindung

Das Plangebiet befindet sich im Westen der Haaner Innenstadt. Es wird im Norden begrenzt durch die ehemalige Polizeiwache, die heute als Büro und Forschungslabor genutzt wird und den unmittelbar angrenzenden Schillerpark, durch die Gebäudekanten des Stadtplatzes Neuer Markt im Osten, durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Bebauung entlang der Kaiserstraße (Bundesstraße B 228) im Süden und durch die östliche Grundstücksgrenze entlang der Tiefgarage Schillerstraße im Westen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst in der Gemarkung Haan, Flur 21 die Flurstücke 899 (teilw.), 442, 443, 444, 905, 901, 902 (teilw.), 908 (teilw.) und Flur 26 die Flurstücke 383 (teilw.), 246, 267 (teilw.), 245, 247, 252, 293, 296, 304 (teilw.), 306 (teilw.), 307, 313, 366 (teilw.), 367, 368, 375, 376, 377. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 11.830 m².

3.2 Bestandssituation und Umgebung des Plangebietes

Entlang der Kaiserstraße ist das Plangebiet geprägt durch eine überwiegende 2-3-geschossige Bebauung von Geschäftsgebäuden mit zum Teil Wohn- und Dienstleistungsnutzung in den Obergeschossen. Eingestreut in diesen Bestand befinden sich an 3 Stellen Baudenkmäler (2 Gebäude und 1 Eingangsbereich), die in die Denkmalliste der Stadt Haan unter der lfd. Nr. 17, 45 und 46 eingetragen sind. Im Einmündungsbereich Schillerstraße, Kaiser- bzw. Bahnhofstraße befindet sich das Kaufhaus Woolworth. Die Schillerstraße ist durch 2 bis 3-geschossige Wohngebäude in einer aufgelockerten und offenen Bauweise geprägt. Nördlich daran schließt die Zufahrt zur rückwärtig der Wohngrundstücke gelegenen Tiefgarage Schillerstraße an. Die Tiefgarage liegt unterhalb einer primär als Rasenfläche gestalteten Grünfläche, die von Fußwegen durchzogen wird. In diese Grünfläche eingebettet sind vier Zugänge zu dem darunter liegenden Parkdeck. Die Randbereiche dieser Rasenfläche werden durch Gehölzstrukturen angrenzender rückwärtiger Grundstücksflächen eingefasst. Im Osten schließt an den Bereich der Tiefgarage ein öffentlicher Parkplatz an. Nördlich davon grenzt unmittelbar der Schillerpark mit seinen Rasen- und Gehölzstrukturen an.

Der Platzbereich des Neuen Marktes wird durch eine Bebauung mit überwiegend 4-geschossigen Geschäftshäusern eingefasst. In den Platzbereich eingebettet sind neben Fußgängerbereichen und Fahrgassen auch Parkstände sowie eine nach Osten führende Abfahrt für die unterhalb der Fußgängerzone liegende Tiefgarage der Sparkasse. Die westliche Platzkante des Neuen Marktes wird aufgrund des Zugangs zum Schillerpark sowie einem freistehenden 4-geschossigen Geschäftsgebäude in Verbindung mit einer Zaunanlage als Grundstückeinfriedung im Eckbereich nicht ausreichend gefasst.

An den Neuen Markt schließt im Osten unmittelbar die Haaner Fußgängerzone an. Diese kann einen überwiegend kleinteilig strukturierten Geschäftsbesatz mit Handels- und Dienstleistungsangeboten für kurz- und mittelfristige Bedarfe aufweisen. Die Verbindungsstraße zwischen dem Platzraum und der südlich verlaufenden Kaiserstraße ist mit den gleichen Gestaltungselementen wie der Platz selbst gestaltet und wird durch eine 2-3-geschossige Bebauung eingefasst. Der rückwärtige Bereich ist zurzeit überwiegend geprägt durch Stellplätze und Garagenflächen der vorhandenen Straßenrandbebauung.

4 Vorgaben und Bindungen

4.1 Regionalplan

Der Gebietsentwicklungsplan der Bezirksregierung Düsseldorf aus dem Jahre 1999 (GEP99) weist für das Plangebiet einen allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) aus.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans der Bezirksregierung Düsseldorf ist keine Änderung dieser Darstellung vorgesehen.

4.2 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Haan stellt die Flächen nördlich der Kaiserstraße, zwischen dem Windhövel und dem Neuen Markt als Kerngebiet dar. Nördlich davon schließen sich eine Wohnbaufläche und eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ an. Für die Wohnbebauung entlang der Schillerstraße ist eine Wohnbaufläche ausgewiesen. Im Bereich der Kaiserstraße ist ferner eine Umgrenzung von festgesetzten Denkmalbereichen gekennzeichnet.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit der geplanten Festsetzung eines Sondergebietes (SO) mit der Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ kann aus den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans entwickelt werden.

4.3 Landschaftsplan / Naturschutzrecht

Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann.

4.4 Gebiete von gemeinsamer Bedeutung /europäische Vogelschutzgebiete (FFH-Gebiete)

Das Plangebiet steht nach Auswertung der Landschaftsinformationssammlung @Linfos nicht in einem räumlichen Zusammenhang zu einem FFH- oder einem europäischen Vogelschutz-Gebiet. Durch das geplante Vorhaben werden demnach die vorgenannten Gebiete sowie deren Wirkzonen nicht tangiert.

4.5 Bestehendes Planungsrecht

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegt in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne Nr. 41a (rechtskräftig seit dem 18.07.1972) und Nr. 41d (rechtskräftig seit dem 15.07.1980) sowie seiner 1. Änderung. Der Bebauungsplan Nr. 41a setzt für den Südwesten des Planbereiches ein Kerngebiet (MK) an der Kaiserstraße sowie im Einmündungsbereich zur Schillerstraße fest. Teilflächen dieses Kerngebietes sind mit Inkrafttreten der Bebauungspläne Nr. 41d (Schillerpark Ost) und seiner 1. Änderung außer Kraft getreten. Als rechtskräftige MK-Gebietsfestsetzungen verbleibt der Einmündungsbereich Schillerstraße, Kaiserstraße mit einer 2-6-geschossigen und geschlossenen Bauweise sowie einer maximalen Geschossflächenzahl von 2,4. Die vorhandene Wohnbebauung östlich der Schillerstraße ist im Bebauungsplan Nr. 41a als allgemeines Wohngebiet, als 2-geschossige, offene Bebauung mit einer Geschossflächenzahl von 0,8 bzw. einer 3-geschossigen, offenen Bebauung mit einer GFZ von 1,0 festgesetzt. Für den anschließenden Bereich wird eine öffentliche Grünfläche, Zweckbestimmung Parkanlage, sowie eine unterirdische Gemeinschaftsgarage bestimmt.

Der nordöstlich anschließende Bebauungsplan Nr. 41d setzt entlang der Kaiserstraße bis zur Einmündung der Straße Neuer Markt ein Kerngebiet mit einer 2 bis 4-geschossigen Bebauung fest. Für den Bereich sind ferner eine geschlossene Bauweise sowie eine GFZ von 2,0 bzw. 2,2 ausgewiesen. Die westlichen Platzkanten des Neuen Marktes werden gemäß der 1. Änderung des BP 41d als Kerngebiet für eine 3 bis 4-geschossige Bebauung mit einer GFZ von 2,2 bestimmt. Die Platzfläche selbst ist als öffentliche Verkehrsfläche sowie öffentliche Parkfläche festgesetzt. Im rückwärtigen Bereich der Bebauung Kaiserstraße ist im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 41d eine öffentliche Erschließung von der Straße Neuer Markt in Richtung Süd-Westen festgesetzt, die in einer Wendeanlage endet. Entlang dieses Erschließungsstichs sind in dieser Planung weitere Bebauungsmöglichkeiten vorgesehen, die gleichfalls als Kerngebiet ausgewiesen sind. Gemäß der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 41d sind nördlich dieses Erschließungsstiches eine 1 bis 3-geschossige Bebauung für Kerngebietsnutzungen festgesetzt.

4.6 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Das Einzelhandelskonzept für Haan stammt aus dem Jahr 2006² und wurde von dem Kölner Gutachterbüro CIMA erstellt. Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts wurde vom Dortmunder Büro Stadt + Handel³ erarbeitet und vom Rat der Stadt Haan am 17.12.2013 beschlossen.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes befindet sich innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadtzentrum“ Haan. Für den Bereich Windhövel werden aufbauend aus den Aussagen aus 2006 im Gutachten 2013 folgende Empfehlungen ausgesprochen (vgl. S. 70-71 des Gutachtens):

"Erweiterung und Stärkung des Innenstadtzentrums durch eine Entwicklung des Projekts Windhövel mit marktadäquaten und zukunftsfähigen Einzelhandelsangeboten. Hierbei ist die Entwicklung des Vorhabens Windhövel nicht als Selbstzweck zu verstehen. Das Vorhaben soll demnach so ausgestaltet sein, dass es Synergieeffekte für die bestehenden Einzelhandelslagen ermöglicht. Daher ist auf eine entsprechende Verkaufsflächendimensionierung zu achten. Neben dieser funktionalen, auf die VKF bezogene, Abstimmung ist das Vorhaben jedoch auch aus städtebaulichen bzw. stadtgestalterischen Aspekten, insbesondere bezogen auf die Gestaltungselemente Gebäudekubatur, Fassadengestaltung und Eingangssituation bzw. Ausgestaltung von Rundlaufoptionen, mit den bestehenden Strukturen abzustimmen. Zudem kommt der Platzgestaltung am Neuen Markt eine hervorgehobene Bedeutung zu, da dieser perspektivisch eine sog. Scharnierfunktion zwischen dem Projekt Windhövel und den bestehenden Einkaufslagen bildet."

Bei der Einordnung und Bewertung des Einkaufszentrums in die kommunalplanerischen Vorgaben des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Haan sind darüber hinaus die Ansiedlungsleitsätze I und II heranzuziehen. Diese umfassen folgenden Regelungsgehalt:

„Leitsatz I: Zentrenrelevanter Einzelhandel als Hauptsortiment primär nur in den zentralen Versorgungsbereichen.“

² CIMA, Einzelhandelskonzept Haan, Köln, September 2006

³ Stadt + Handel, Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Haan - Endbericht -, Dortmund, 11. November 2013

- *Im Innenstadtzentrum zur Versorgung der Stadt Haan.*
- *in den Nahversorgungszentren: zur Versorgung der zugeordneten Siedlungsbereiche, max. bis zur Grenze der Großflächigkeit (800 m² VKF) i. d. R. somit kleinflächige Entwicklungen.*

Leitsatz II: Zentren- und Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel als Hauptsortiment primär in den zentralen Versorgungsbereichen.

- *... ist zur Gewährleistung der Nahversorgung auch an bestehenden, integrierten Standorten zu empfehlen.*

Die Einordnung des geplanten Einkaufszentrums ergibt, dass das Vorhaben mit der Zielstellung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Haan (hier insbesondere: Ansiedlungsleitsätze I und II) vereinbar ist. Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums greift die städtebaulich-funktionalen Entwicklungsempfehlungen für das Innenstadtzentrum auf. Das Vorhaben kann zu einer Sicherung und Attraktivierung des Einzelhandelsangebots und der Kundenläufe im Innenstadtzentrum beitragen.

Die Sortimentsfestsetzungen und deren Einstufung als zentrenrelevante, zentren- und nahversorgungsrelevante oder nichtzentrenrelevante Sortimente werden sich im vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach der "Haaner Sortimentsliste" richten. Damit entsprechen die Festsetzungen auch den Anforderungen des LEP NRW und den in der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Haan formulierten stadtentwicklungspolitischen Zielen.

4.7 Zusammenfassung der Verträglichkeitsanalyse

Eine Einzelhandelsverträglichkeitsanalyse für das geplante, verkleinerte Einkaufszentrum wird im weiteren Verfahren erarbeitet.

Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren ergänzt.

4.8 Umweltverträglichkeitsprüfung

Durch das Planvorhaben besteht nach Anlage 1 Nr. 18.8 (18.6.1) UVPG eine allgemeine Vorprüfpflicht. Die Vorprüfung wird im Rahmen des Umweltberichtes zu den einzelnen Schutzgütern berücksichtigt und abschließend in einem separaten Kapitel am Ende des Umweltberichtes im Ergebnis dargestellt.

Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren ergänzt.

5 Städtebauliche Konzeption

5.1 Bauungskonzept und beabsichtigte Nutzungen

Das städtebauliche Konzept sieht die Realisierung eines Einkaufszentrums / Geschäftszentrums mit einer maximalen Verkaufsfläche von in Summe 4.500 m² in teilweise zwei- bis dreigeschossiger Bauweise vor. Ankermieter soll ein Lebensmittelvollsortimenter mit ca. 3.000 m² Verkaufsfläche werden. Ein Drogeriefachmarkt mit ca. 1.000 m² Verkaufsfläche und ergänzender Einzelhandel (z. B. Imbiss, Zeitschriften, Lotto, Telekom-Dienstleistungen, Friseur etc.) mit in Summe ca. 500 m² Verkaufsfläche sollen das Angebot ergänzen. Für die Einzelhandelsnutzungen ist das Erdgeschoss vorgesehen. Weitere Technik-, Sozial und Nebenräume sollen im ersten Obergeschoss untergebracht werden. Diese orientieren sich überwiegend zum Neuen Markt und führen zu einem Lückenschluss bei der vorhandenen Bebauung. Somit kann am Neuen Markt eine bauliche Kante zur Platzfassung herbeigeführt werden.

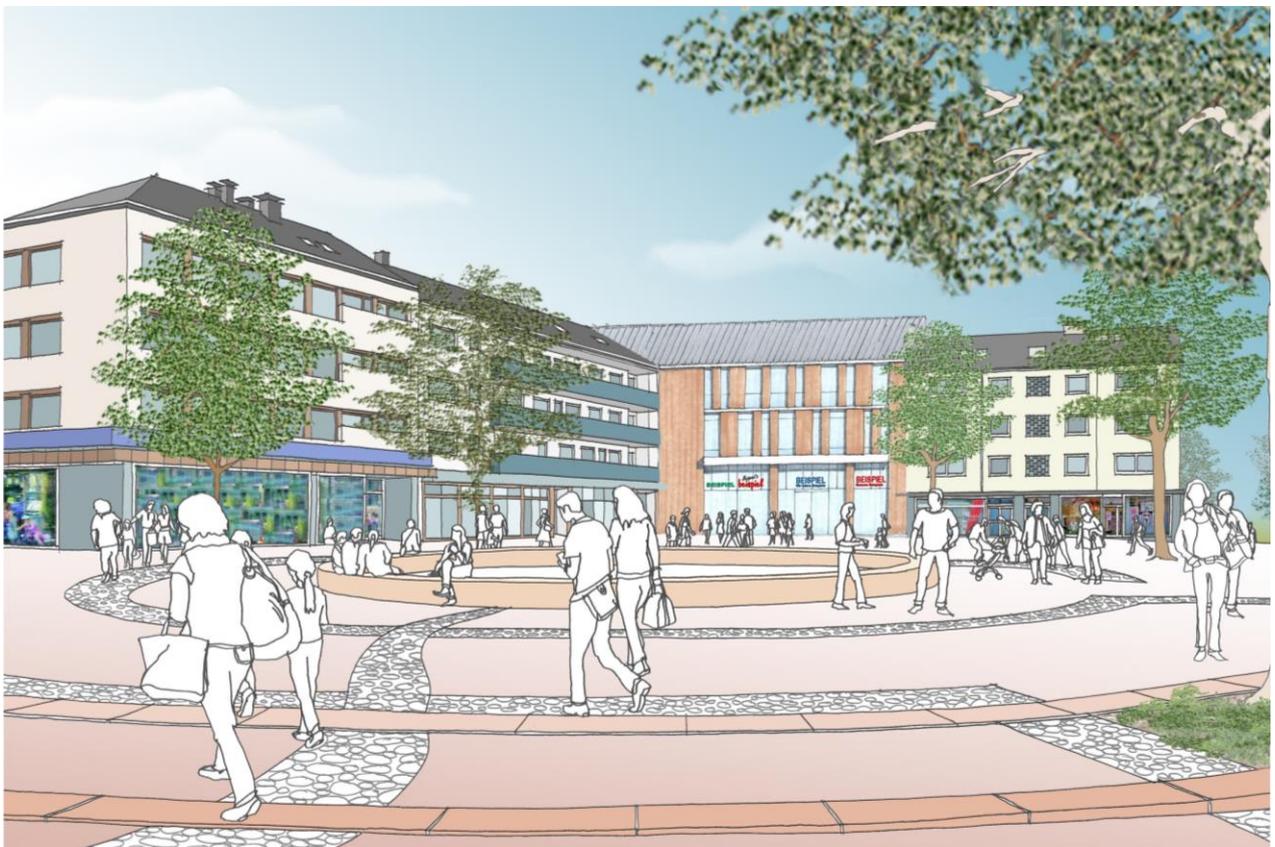


Abbildung 1: Blick vom Neuen Markt
Quelle: ITG, September 2016

Das Einkaufszentrum soll westlich des Neuen Markts entstehen und die Fußgängerzone somit in Richtung Westen verlängern. Hier kann die geplante Bebauung den neuen Endpunkt der Fußgängerzone bilden und den Neuen Markt in westlicher Richtung baulich fassen. Dabei soll sich die geplante Bebauung in ihrer Höhenentwicklung an der Nachbarbebauung orientieren und nach Möglichkeit anknüpfen. Das künftige Einkaufszentrum wird sich nach den Planungszielen mit seinen Einzelhandelsnutzungen zum Neuen Markt und die daran anknüpfenden Einzelhandelsstrukturen der Fußgängerzone orientieren.

Am Neuen Markt soll sich die Fassade von der Höhe her in die Umgebung einfügen, aber auch gestalterisch so prägnant sein, dass sie aus der Ferne mit einer deutlichen Eingangsgeste wahrgenommen wird. Dafür wird das Erscheinungsbild so gestaltet, dass die Geschosse, und insbesondere das Erdgeschoss, hoch wirken.

Das zum Neuen Markt hin ebenerdige Einzelhandelsgeschoss erstreckt sich nach Westen bis zur vorhandenen Tiefgarage. Südlich ist das Geländeniveau höher und das Erdgeschossniveau liegt unter der Geländeoberfläche. Von den Gebäuden der Kaiserstraße ist daher nicht die volle Gebäudehöhe zu sehen. Zum Schillerpark fällt das Grundstück nach Norden ab und das Erdgeschoss befindet sich, vom Park aus gesehen, oberhalb des bestehenden Geländeniveaus. Durch eine Böschung mit Erschließungselementen und Flächen zum Aufenthalt wird der Übergang zum Park ansprechend gestaltet und begrünt. Die Wege im Park bleiben erhalten und der Niveauegleich des Geländes findet dort statt, wo sich heute Gebüsch und ein Teil des Parkplatzes befindet. Der Park wird dort sogar etwas größer als heute.



Abbildung 2: Blick vom Schillerpark
Quelle: ITG, Oktober 2016

Die Anlieferung des Gebäudes wird über den Windhövel erschlossen und findet in einem Bereich statt, der heute Privatgrundstück ist. Dieser Bereich kann von der Öffentlichkeit heute nicht eingesehen und nicht betreten werden. Für den Anlieferbereich wird also kein der Öffentlichkeit zugänglicher Stadtraum in Anspruch genommen. Durch die Umgestaltung besteht jedoch zukünftig die Möglichkeit, benachbarte Grundstücke rückwärtig zu erschließen. Das Umfeld des Andienungsbereiches wird landschaftsarchitektonisch ansprechend gestaltet, da der Bereich zukünftig für die Öffentlichkeit einsehbar sein wird. Gleichzeitig vergrößert sich der

wahrnehmbare Freiraum im Bereich Windhövel erheblich und bietet somit die Gelegenheit, den Übergang von Park Ville d'Eu zum Schillerpark großzügiger zu gestalten.

Die vorhandenen Wegebeziehungen werden aufgegriffen und beibehalten. So verbleibt die Wegebeziehung Park Ville d' Eu, Windhövel, begrünte Tiefgarage Schillerstraße, Schillerpark und Neuer Markt. Diese Wegebeziehung soll im Rahmen des Gestaltungskonzeptes Innenstadt, welches aus dem Integrierten Handlungskonzept Haan resultiert, neu überplant werden. Die Empfehlungen sind im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf einen sparsamen Verbrauch von Grund und Boden und zur Stärkung der Innenstadt ist die Stadt Haan bestrebt, diesen zentralen Bereich innerhalb des Siedlungsgefüges gegenüber dezentraleren Standorten für eine bauliche Einzelhandelsentwicklung vorzuziehen.

Die für das Einkaufszentrum erforderlichen Stellplätze sollen innerhalb des Vorhabens in einer neuen Tiefgarage für rd. 163 Pkw untergebracht werden.

Mit der direkt von der Planung betroffenen Nachbarschaft ist der Vorhabenträger im Kontakt. Das vorliegende Konzept ist bereits im Vorfeld mit den Betroffenen erörtert worden. In Teilen trägt das Konzept bereits den Anregungen und Bedenken der direkt angrenzenden Nachbarschaft Rechnung.

5.2 Erschließung und ruhender Verkehr

Die Erschließung des Plangebietes muss über die das angrenzende Straßennetz mit der Kaiserstraße bzw. Bahnhofstraße (Bundesstraße B228) im Süden, der Schillerstraße im Westen sowie der Straße Neuer Markt mit dem entsprechenden Platz im Osten erfolgen.

Um das Einkaufszentrum am geplanten Standort etablieren zu können, ist die leistungsfähige Anbindung mittels Pkw und Lkw - für Besucher- und Anlieferverkehr unabdingbar. Die integrierte und zentrale Lage des Plangebietes bietet aus Einzelhandelssicht ideale Voraussetzungen die Planungsziele mit Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes realisieren zu können. Auf der anderen Seite sind mit der Lage in gewachsenen Zusammenhang der Innenstadt von Haan zahlreiche Restriktionen in Bezug auf die verkehrliche Anbindung verbunden.

Daher wurden im Vorfeld des Verfahrens durch einen Verkehrsgutachter unterschiedliche Anbindungs-Varianten untersucht und bewertet. Dazu zählen:

- Variante 1: Erschließung über die Schillerstraße
- Variante 2: Erschließung über den Windhövel
- Variante 3: Erschließung über die Kaiserstraße
- Variante 4: Erschließung über die Straße „Neuer Markt“

Als Bewertungskriterien wurden die Kundenerreichbarkeit, die Grundstücksverfügbarkeit, die Verträglichkeit der Anbindung mit den umliegenden Nutzungen, die verkehrliche Leistungsfähigkeit, die Durchführbarkeit der Haaner Kirmes sowie die Kosten in Ansatz gebracht. Die im folgenden dargestellten Varianten 1 bis 4 veranschaulichen die Erschließungsvarianten.

Variante 1: Erschließung über die Schillerstraße

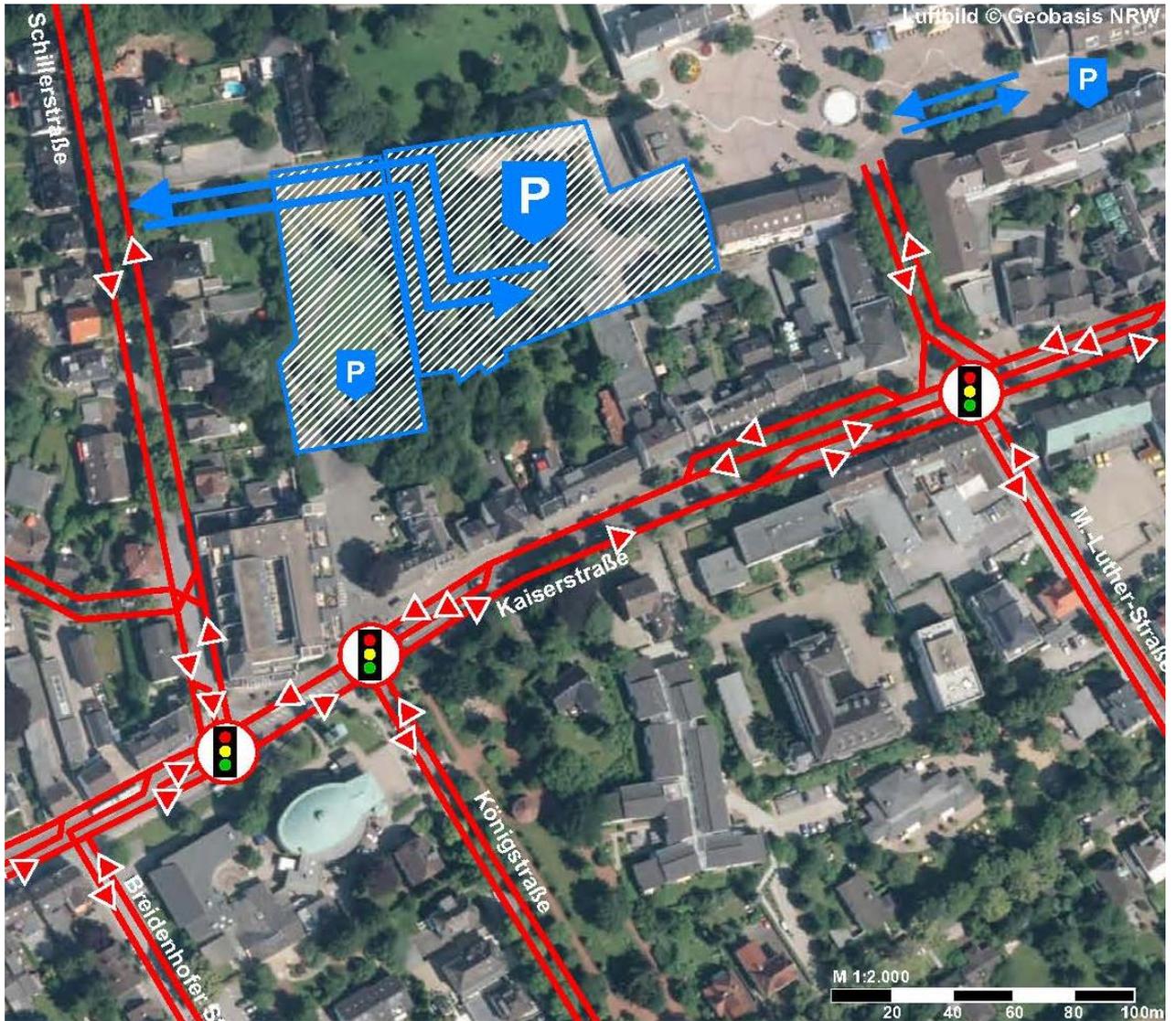


Abbildung 3: Erschließungsschema über die Schillerstraße

Quelle: Runge IVP, Februar 2016

Variante 2: Erschließung über den Windhövel

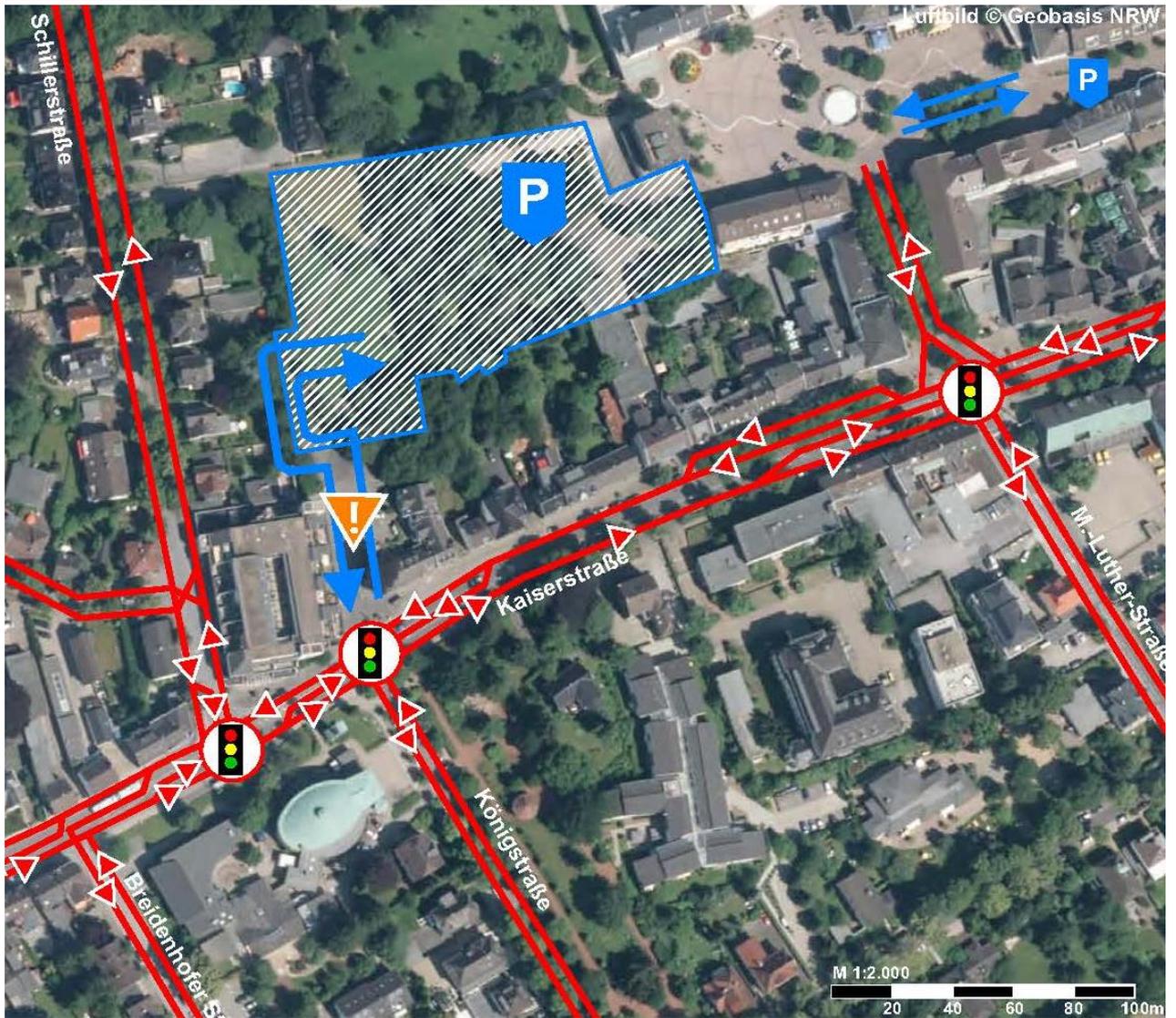


Abbildung 4: Erschließungsschema über die Straße Windhövel
Quelle: Runge IVP, Februar 2016

Variante 3: Erschließung über die Kaiserstraße

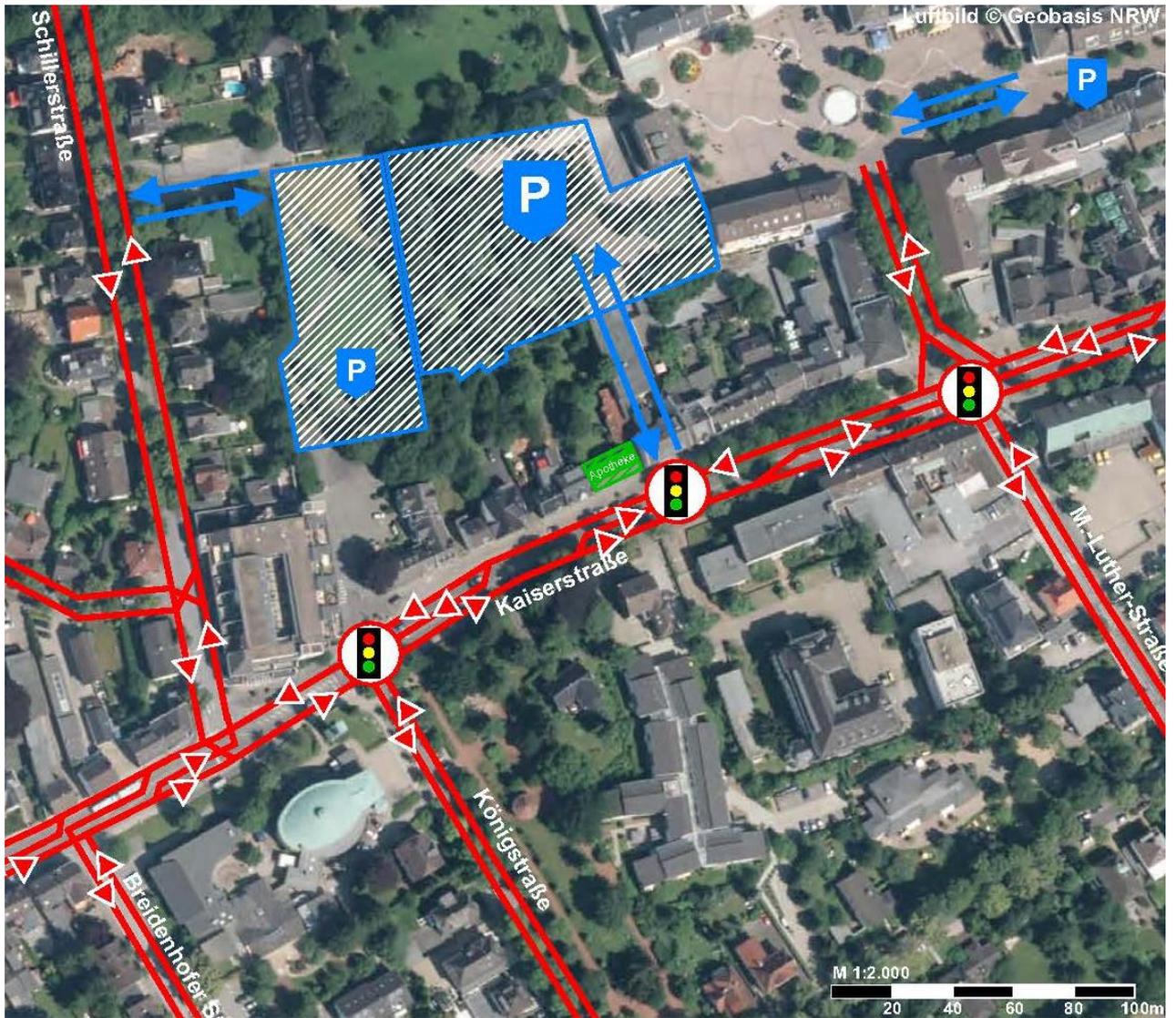


Abbildung 5: Erschließungsschema über die Kaiserstraße

Quelle: Runge IVP, Februar 2016

Variante 4: Erschließung über „Neuer Markt“

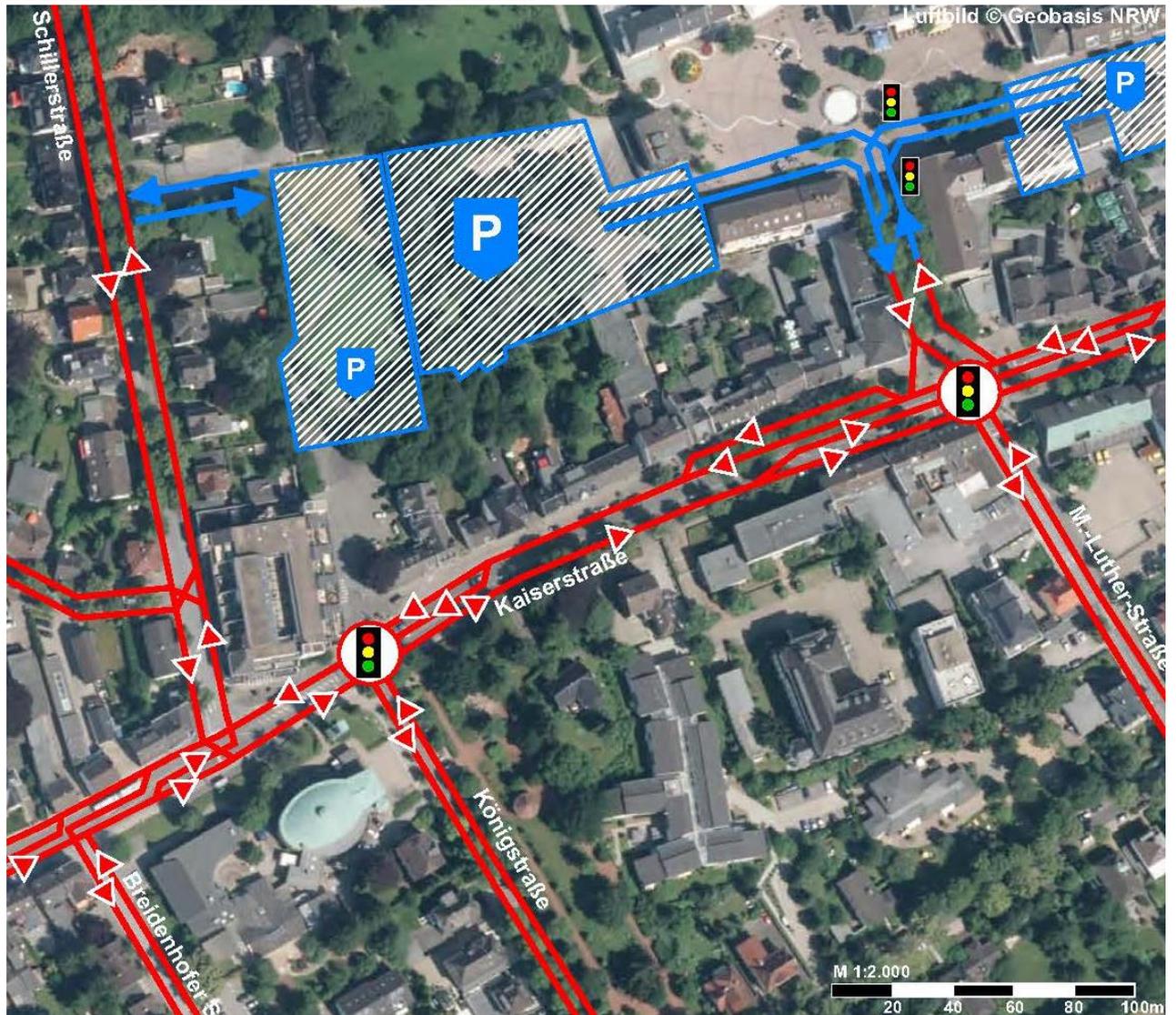


Abbildung 6: Erschließungsschema über den „Neuen Markt“
Quelle: Runge IVP, Februar 2016

Im Ergebnis dieser Variantenprüfung kommt der Verkehrsgutachter zu folgenden Bewertung:

	Variante 1 „Schillerstraße“	Variante 2 „Windhövel“	Variante 3 „Kaiserstraße“	Variante 4 „Neuer Markt“
Äußere Erreichbarkeit	+	+	+	+
Innere Erreichbarkeit	-	-	+	-
Grundstücksverfügbarkeit	+	+	-	+
Verträglichkeit mit be- nachbarten Nutzungen	-	-	- / +	- / +
Leistungsfähigkeit	- / +	- / +	- / ?	+
Kirmesverträglichkeit	+	-	-	-
Kosten	+	+	- / +	-

Quelle: Runge IVP, Februar 2016

Nach gutachterlicher Einschätzung stellt die geplante Anbindung der neuen Tiefgarage an die Schillerstraße, über die vorhandene Tiefgarage Schillerstraße, eine der beiden einzigen Erschließungsmöglichkeit dar, die unter Berücksichtigung der Grundstücksverfügbarkeit und der Wirtschaftlichkeit umsetzbar ist. Daneben wäre ggf. die Erschließung über die Straße Windhövel näher zu untersuchen. Alternative Überlegungen einer Direktanbindung an die Kaiserstraße oder an den Neuen Markt bewertet der Fachgutachter als nicht umsetzungsfähig.

Auf Grundlage der gutachterlichen Einschätzung (s.o.) wurden die Varianten 1 und 2 weiter verfolgt und im Rahmen von zwei Verkehrsuntersuchungen^{4, 5} einer detaillierten Betrachtung durch das Büro Runge IVP - Ingenieurbüro für integrierte Verkehrsplanung, unterzogen. Für beide Varianten wird ein Einkaufszentrum mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.500 m² mit einem Schwerpunkt in den nahversorgungsrelevanten Sortimenten in Ansatz gebracht. Dabei werden die folgenden vorhabenbezogenen Nutzungen und Verkaufsflächenaufteilungen berücksichtigt:

Nutzung	maximale Verkaufsfläche
Lebensmittelvollsortimenter	3.000 m ²
Drogeriefachmarkt	1.000 m ²
Komplementärnutzungen	500 m ²
Summe	4.500 m ²

Für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs wird eine Tiefgarage für ca. 163 Pkw berücksichtigt. Zudem hat der Gutachter anhand der geplanten Nutzungen und Verkaufsflächen das zu erwartende Kundenaufkommen abgeschätzt. Es ist von 2.700 Kunden an einem typischen Wochentag auszugehen. Bezogen auf die Gesamtnutzfläche von 4.500 m² ergibt sich ein spezifisches Kundenaufkommen von rund 60 Kunden auf 100 m² VKF, was ein typischer Wert für kleinere Einkaufszentren mit einem Ankermieter im Lebensmittelbereich ist. Der typische Wochentag umfasst rund 20 % des Kundenaufkommens der Woche, während der Samstag 25 % ausmacht. Samstags werden somit etwa 3.400 Kunden und über eine gesamte Woche rund 13.500 Kunden erwartet. (vgl. [A-1], S. 16)

Zudem sind Lieferverkehre, inklusive der Entsorgung, zu berücksichtigen. Insgesamt wird für das Einkaufszentrum von 30 Lieferfahrten (15 Liefervorgänge) am Tag, davon 14 Fahrten im Schwerverkehr ausgegangen. (vgl. [A-1], S. 19)

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen führt nach gutachterlicher Einschätzung an normalen Wochentagen zu einem Verkehrsaufkommen von rund 2.800 Kfz-Fahrten. Diese Kfz-Verkehrserzeugung ist in der Verkehrsprognose für den Bereich Windhövel (Schillerstraße, Kaiserstraße) zu berücksichtigen. Es handelt sich bei dem ermittelten Kfz-Verkehrsaufkommen nur teilweise um Neuverkehr für die Innenstadt von Haan. Über die Hälfte der Fahrten im Kundenverkehr findet bereits zum Analysezeitpunkt mit dem Fahrtzweck Einkaufen im Verkehrsstraßennetz statt. Als Neuverkehr sind rund 1.300 Kfz-Fahrten am Tag zu bewerten. Für die Bewertung werden die 2.800 Kfz-Fahrten am Tag berücksichtigt. (vgl. [A-1], S. 20)

⁴ [A-1] Runge IVP - Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung, Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum Haan Windhövel, Düsseldorf, Juni 2016

⁵ [A-2] Runge IVP - Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung, Ergänzende Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum Haan Windhövel, Düsseldorf, September 2016

Nutzergruppe	Quell- und Zielverkehr (Kfz/Tag)	Neuverkehr (Kfz/Tag)
Kundenverkehr	2.700	1.200
Beschäftigtenverkehr	70	70
Lieferverkehr	30	30
Gesamtverkehr	2.800	1.300

Quelle: [A-1], Juni 2016

Die Verkehrsprognose berücksichtigt auch die im Umfeld des Plangebietes absehbaren und in Teilen bereits vollzogenen Entwicklungen, insbesondere eine verstärkte Nutzung des Gebäudes Windhövel 1. Hier wurde im Jahr 2016 Kaufhaus Woolworth angesiedelt. Die Nutzungen im ersten Obergeschoss des Kaufhauses sind ebenfalls einem Nutzungswandel unterzogen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen für die Varianten 1 und 2 dargelegt:

Variante 1: Erschließung der Tiefgarage über die Schillerstraße / Andienung über Windhövel

Die geplante Tiefgarage für ca. 163 Stellplätze soll über die bestehenden Tiefgaragenzufahrt Schillerstraße erschlossen werden. Dazu wird die vorhandene Zu-/ Ausfahrt genutzt. Die neue Tiefgarage soll in dieser Betrachtungsvariante direkt an die vorhandene Tiefgarage Schillerstraße anschließen. Der Andienungsverkehr von ca. 30 Lieferwagen- und Lkw-Fahrten soll über die Straße Windhövel, angebunden an die Kaiserstraße, abgewickelt werden.

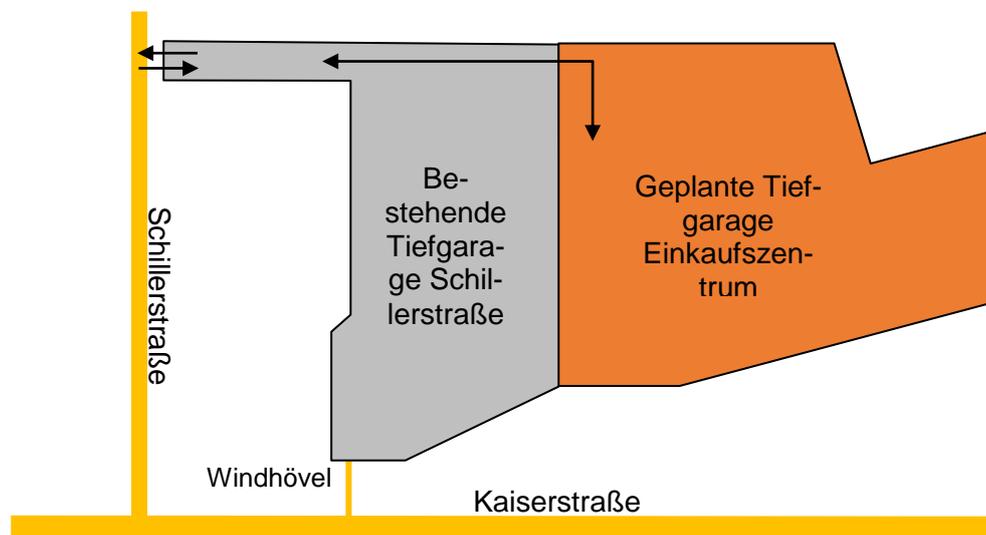


Abbildung 7: Erschließungsschema über die vorhandene Tiefgarage Schillerstraße

Quelle: ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH, September 2016

Die Anbindung der Tiefgarage über die Schillerstraße und der Andienungsverkehre über den Windhövel sind grundsätzlich umsetzbar. Damit die Verkehre leistungsfähig an den relevanten Knotenpunkten in der nachmittäglichen Spitzenstunde abgewickelt werden können, sind nach gutachterlicher Erkenntnissen Maßnahmen im vorhandenen Verkehrssystem umzusetzen:

- Die Anlieferung kann aufgrund des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums (Windhövel) nur im wechselseitigen Einrichtungsverkehr erfolgen.
- Die Straße Windhövel ist in die Signalisierung des Knotenpunktes Kaiserstraße / Königstraße einzubinden.
- Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schillerstraße / Kaiserstraße ist zu signalisieren.
- Die Linksabbiegespur in der Bahnhofstraße ist auf 32 Meter zu verlängern. Entsprechend zu kürzen ist die Linksabbiegespur zur Breidenhofer Straße.
- Die Schillerstraße bildet eine Sammelstraße mit wichtiger Erschließungsfunktion für die Innenstadtparkplätze der Stadt Haan. Für den westlichen Teil der Dieker Straße (Anbindung an den Kreisverkehr K 16) und die südlich anschließende Schillerstraße wird die Herausnahme aus der Tempo-30-Zonenregelung empfohlen. Als Vorfahrtsstraße würde dann auch die Rechtsvor-Linksregelung an der Einmündung Talstraße entfallen. Um die Befahrbarkeit sicherzustellen, ist das Fahrbahnrandparken deutlich einzuschränken. Eine Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung auf der Schillerstraße auf 30 km/h ist aufgrund der hohen Empfindlichkeit der Randnutzungen gegenüber dem Kfz-Verkehr und der Fußgängerquerung im Bereich des Sandbachtals / Stadtpark jedoch zu befürworten.
(vgl. [A-1], S. 31-32)

Variante 2: Erschließung der Tiefgarage und Andienung über die Straße Windhövel

Für diese Erschließungsvariante wurden mehrere Varianten (Variante 2.1 - 2.4) für die Abwicklung der Verkehrsströme im Untersuchungsbereich Windhövel untersucht. Grundsätzlich soll die Anbindung der geplanten Tiefgarage als auch die Andienung des Einkaufszentrums über den Windhövel erfolgen. Auf Aufweitungen zugunsten zusätzlicher Fahrstreifen wurde nach Möglichkeit verzichtet, um die Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Fußgänger nicht unnötig einzuschränken. In der Straße Windhövel soll eine normale zweistreifige Fahrbahn mit einem Querschnitt von 6,50 Meter realisiert werden. Der aus dem geplanten Einkaufszentrum ausfahrende Zielverkehr soll somit über einen gemeinsamen Fahrstreifen ohne zusätzliche Abbiegespuren abgewickelt werden. (vgl. [A-2], S. 5)

Variante 2.1

In dieser Variante bleiben die Verkehrsführung, der Fahrbahnausbau und die Fahrstreifenaufteilung weitgehend unverändert gegenüber dem Bestand. Eine Linksabbiegespur zum Windhövel kann in der Kaiserstraße ohne einen Fahrbahnumbau anstatt der vorhandenen Sperrfläche eingerichtet werden. Jedoch entfällt die Linksabbiegespur in der östlichen Kaiserstraße zur Königstraße. Zusätzlich wird eine Rechtsabbiegespur in der Kaiserstraße zum Einkaufszentrum eingerichtet.

Variante 2.2

In der Variante 2.2 wird der Knotenpunkt Kaiserstraße / Königstraße / Windhövel entlastet, indem die Ausfahrt aus der Königstraße unterbleibt. Die Königstraße wird zur Einrichtungsstraße nach Süden. Der Linksabbiegerstrom aus der östlichen Kaiserstraße bleibt erhalten. Linksabbiegespur werden sowohl zur Königstraße als auch zur Straße Windhövel vorgesehen, die jedoch nicht gleichzeitig frei geschaltet werden können. (vgl. [A-2], S. 9)

Zwischenfazit Variante 2.1 und 2.2

Der Fachgutachter kommt für die Varianten 2.1 und 2.2 zu der Erkenntnis, dass diese aufgrund mangelhafter zu erzielender Verkehrsqualitäten nicht umsetzbar sind. Daher werden diese beiden Varianten nicht weiter verfolgt.

Variante 2.3

Diese Variante beinhaltet entsprechend Variante 2.2 die Ein-Richtungsstraßenführung der Königstraße in Richtung Süden zur Bismarckstraße. Gleichzeitig wird an der Einmündung der Breidenhofer Straße in die Bahnhofstraße nur die Zufahrt für Rechtsabbieger und die Ausfahrt für Rechtseinbieger in die B 228 zugelassen (Prinzip „rechts-rein und rechts-raus“). Das aufgrund der geringen Zeitlücken im Hauptstrom der B 228 konfliktbehaftete Linksabbiegen wird verhindert. Gleichzeitig steht den Linksabbiegern zur Schillerstraße die komplette mittlere Fahrspur zwischen Breidenhofer Straße und Schillerstraße zur Verfügung. (vgl. [A-2], S. 13)

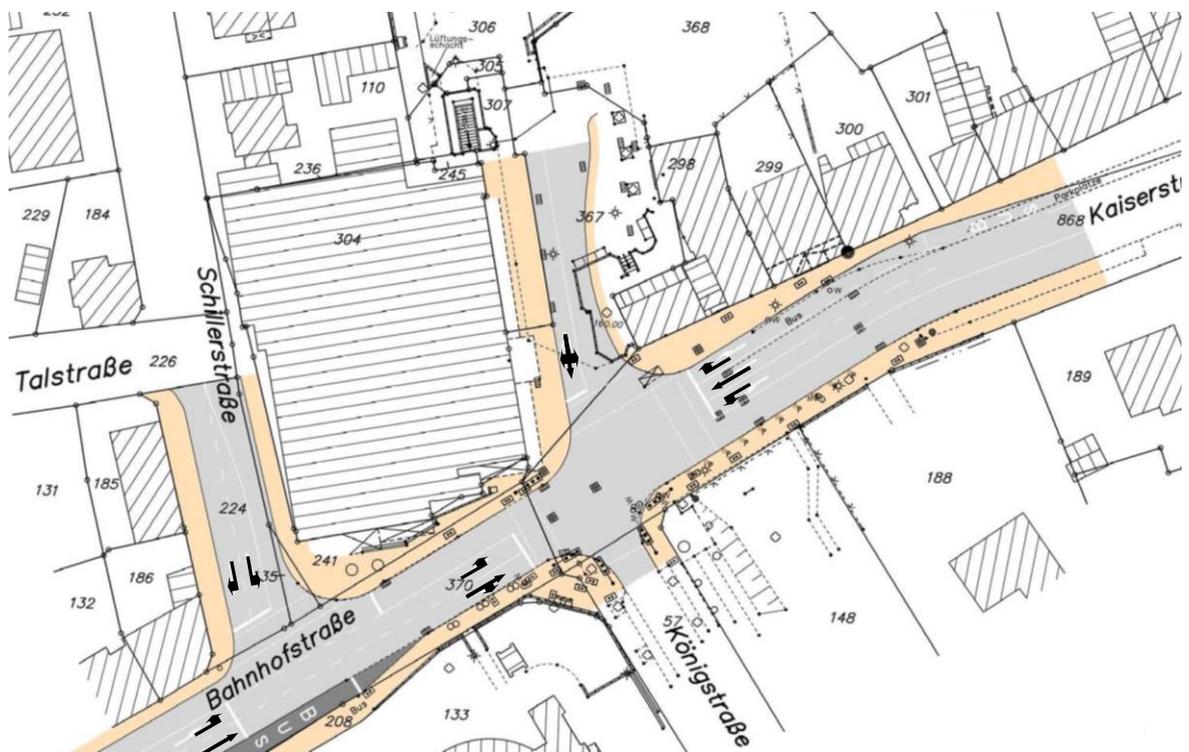


Abbildung 8: Erschließungsskizze Variante 2.3

Quelle: [A-2], S. 12

Die Untersuchungen zur Variante 2.3 zeigen, dass der Knotenpunkt der B 228 mit den Straßen Windhövel / Königstraße prinzipiell den Kfz-Verkehr mit der befriedigenden Qualitätsstufe C abwickeln kann. Für die Ausfahrt aus dem Einkaufszentrum ergibt sich knapp Qualitätsstufe C an der Grenze zu Stufe B; der Rückstau wird mit 40 Metern berechnet. Dies lässt sich auch innerhalb des vorhandenen Koordinierungsbandes der B 228 lösen. Allerdings wird an der Schillerstraße nur die Qualitätsstufe D erreicht. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Breidenhofer Straße treten keine größeren Probleme auf. Der ausfahrende Rechtsabbiegeverkehr kann mit Qualitätsstufe C abgewickelt werden. In der Realität wird die Ausfahrt jedoch durch den Rückstau auf der Bahnhofstraße vom direkt benach-

barten Knotenpunkt mit der Schillerstraße bestimmt werden. Der Rückstau wird auf der Linksabbiegespur zur Schillerstraße mit 21 Metern und auf der Geradeausspur mit 79 Metern berechnet. Für den Knotenpunkt Kaiserstraße / Martin-Luther-Straße / Neuer Markt wird durch die geringe Verkehrszunahme eine relativ leichte Verschlechterung der Auslastung von 74 % auf 76 % berechnet. Dies bedeutet jedoch den Wechsel der Qualitätsstufe von C auf D, ohne dass gravierende Folgen befürchtet werden müssen. (vgl. [A-2], S. 15)

Variante 2.4

In der vierten Variante wird auf das Linksabbiegen aus der Kaiserstraße in die Königstraße verzichtet. Damit wird der dritte Fahrstreifen in der Königstraße eingespart. Verlagert werden 52 Kfz-Fahrten, die in Variante 3 in die Königstraße als Linksabbieger einfahren. Die Verlagerungen werden fast ausschließlich im Knotenpunkt Kaiserstraße / Martin-Luther-Straße / Neuer Markt stattfinden, da in der Breidenhofer Straße aufgrund der Signalisierung des Knotens Schillerstraße ebenfalls das Linksabbiegen auszuschließen ist. (vgl. [A-2], S. 16)

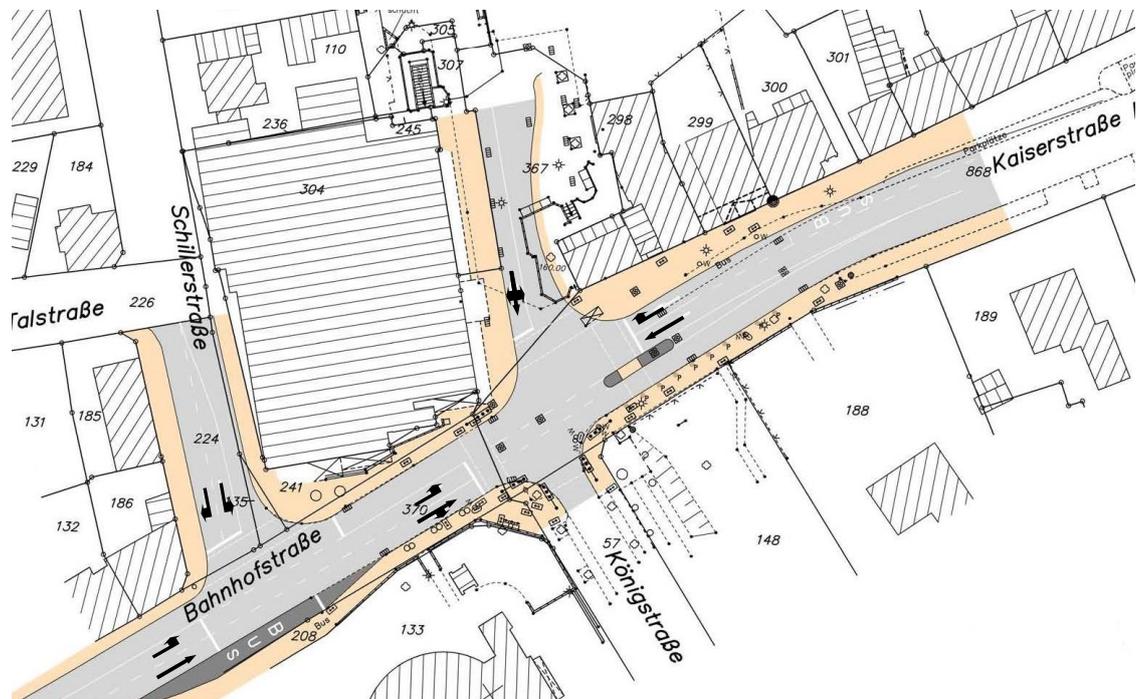


Abbildung 9: Erschließungsskizze Variante 2.4
Quelle: [A-2], S. 17

Die ermittelte Verkehrsqualität ändern sich im Vergleich zur Variante 2.3 nur unwesentlich. Vorteilhaft wirkt sich jedoch die deutliche Verlängerung der Freigabezeit für den Straßenabschnitt der Kaiserstraße zwischen Schiller- und Königstraße aus, der vor Einfahrt der Schillerstraße in jedem Fall geräumt sein wird.

Den verkehrstechnischen Vorteilen für den Doppelknotenpunkt Bahnhofstraße / Schillerstraße und Kaiserstraße / Königstraße / Windhövel steht jedoch ein erheblicher Erschließungsnachteil für das Quartier südlich der B 228 gegenüber. Insgesamt werden sich Umwegfahrten für das Wohnquartier ergeben, die in der Summe Mehrverkehr im Straßennetz bedeuten. Am Knotenpunkt Kaiserstraße / Martin-Luther-Straße / Neuer Markt steigt die

rechnerische Auslastung auf 79 %; dies bedeutet Qualitätsstufe D. Auf dem Linksabbieger zur Martin-Luther-Straße wird der Rückstau deutlich zunehmen. (vgl. [A-2], S. 19)

Fazit für die Variante 2

Die Untersuchungen zeigen, dass das geplante Einkaufszentrum mittels der Varianten 2.3 und 2.4 über die Straße Windhövel erschlossen werden kann. Zur Gewährleistung verkehrssicherer und leistungsfähiger (Qualitätsstufe C) Verkehrsverhältnisse sind jedoch folgende Einschränkungen und Anforderungen im Umfeld der Einkaufszentrumserschließung erforderlich:

- Lichtsignalregelung des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Schillerstraße. Die Freigabezeit kann jedoch nur relativ kurz gehalten werden.
- Die vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) Koordinierungsbänder auf der B 228 können grundsätzlich erhalten werden, allerdings wird die „Grüne Welle“ durch die zusätzliche LSA und geringfügige Anpassungen beeinträchtigt.
- In der Kaiserstraße sind eine Links- und eine Rechtsabbiegespur zum Einkaufszentrum erforderlich.
- Der Knotenpunkt Kaiserstraße / Königstraße / Windhövel muss entlastet werden, z.B. durch die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Königstraße (Richtung Bismarckstraße / Süden).
- In der Kaiserstraße können die beiden Linksabbiegerströme nicht gleichzeitig fließen. Auch für die Querung der Fußgänger ist es sinnvoll, das Linksabbiegen aus der östlichen Kaiserstraße zu verbieten.
- Das Linksabbiegen am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Breidenhofer Str. entfällt („rechts-rein“ und „rechts-raus“).
(vgl. [A-2], S. 20-21)

Gegenüberstellung der Varianten 2.3 und 2.4

	Variante 2.3	Variante 2.4
Verkehrsqualität Knotenpunkt Kaiserstraße / Königstraße	-	+
Verkehrsqualität Knotenpunkt Kaiserstraße / Martin-Luther-Straße	o	-
Erreichbarkeit für das südlich angrenzende Wohngebiet	+	-
Fußgängerüberquerungsqualität Kaiserstraße	-	o
Fußgängerüberquerungsqualität entlang der Kaiserstraße	-	-

Quelle: [A-2], S. 21

Resümierend ist auszuführen, dass das geplante Einkaufszentrum aus verkehrstechnischer Sicht leistungsfähig und sicher über die Schillerstraße (Variante 1) und die vorhandene Tiefgarage angebunden werden kann. Zur leistungsfähigen Anbindung sind verkehrstechnisch Maßnahmen

erforderlich. Zu bedenken ist dabei, dass die Schillerstraße als innerstädtische Wohnstraße eine über den Bestand hinaus höhere verkehrliche Belastung erfahren wird.

Bei der Betrachtung der Variante 2 - Erschließung über die Straße Windhövel - haben sich die Untervarianten 2.1 und 2.2 aufgrund mangelhafter Leistungsfähigkeiten als nicht umsetzbar erwiesen. Die Erschließungsvarianten 2.3 und 2.4 sind unter Berücksichtigung verkehrstechnischer Maßnahmen ebenfalls umsetzbar. Es wird jedoch zu Anbindungseinschränkungen für das Wohnquartier südlich der B 228, durch das zweifache Linksabbiegeverbot und die Ein-Richtungsführung der Königstraße, kommen. Daher entstehen Umwegfahrten, die sich belastend auf die Martin-Luther-Straße und die Bismarckstraße auswirken können. Wegen der erheblichen Nachteile dieser Varianten erfolgt seitens des Gutachters keine Empfehlung für eine Erschließung des geplanten Einkaufszentrums über den Windhövel (vgl. [A-2], S. 22)

Detaillierte Ergebnisse können den Verkehruntersuchungen [A-1 und A-2] entnommen werden.

5.3 Technische Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet soll an das bestehende städtische Kanalsystem angeschlossen werden. Für die Planung ist ein Anschluss an die vorhandenen Mischwasserkanäle vorgesehen, die zwischen unterem Neuen Markt und Schillerstraße (entlang des Schillerparks) bzw. in der Kaiserstraße verlaufen. Die vorhandene Mischwasserkanalisation verfügt insgesamt über ausreichende Kapazitäten, um die im Plangebiet anfallenden Schmutz- und Regenwassermengen aufzunehmen.

Die Versorgung mit Gas, Elektrizität, Trinkwasser und Kommunikationsinfrastruktur kann über die bestehenden innerstädtischen Leitungsnetze der jeweiligen Versorgungsträger grundsätzlich gewährleistet werden.

6 Festsetzungen des Bebauungsplanes

6.1 Art der baulichen Nutzung

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan soll primär die Ansiedlung eines Einkaufszentrums mit insgesamt max. 4.500 m² Verkaufsfläche planungsrechtlich gesichert werden. Ferner sollen die Bebauung im Bereich Neuer Markt xx mit der Festsetzung Kerngebiet und der Windhövel als öffentliche Verkehrsfläche mit in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen werden, da das konkrete Vorhaben Auswirkungen auf diese Bereiche hat. Die Festsetzung des Sondergebietes und des Kerngebietes erfolgt unabhängig voneinander. Diese isolierte Festsetzung der einzelnen Baugebiete (SO und MK) soll aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkte erfolgen. Zudem werden Teilflächen südlich des geplanten Einkaufszentrums mit in den Bebauungsplan aufgenommen, da die in diesem Bereich durch den rechtskräftigen BP Nr. 41d festgesetzte Erschließungsanlage nicht mehr umgesetzt werden soll.

Für das geplante Einkaufszentrum soll ein sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ gemäß § 11 Abs. 2 und 3 BauNVO festgesetzt werden.

Um die Einzelhandelsnutzung hinreichend im Plangebiet zu steuern und um die zentralen Versorgungsbereiche in Haan und den Nachbarkommunen zu schützen, soll für das Sondergebiet das Kernsortiment als auch die zulässigen Randsortimente bestimmt und soweit erforderlich die maximal zulässigen Verkaufsflächen festgelegt werden. Dabei sollen sich die Sortimentsfestset-

zungen an der "Haaner Sortimentsliste" orientieren und somit auch den Anforderungen des LEP NRW entsprechen.

Für die Bebauung Neuer Markt 15 soll ein Kerngebiet (MK) gem. § 7 BauNVO festgesetzt werden. Die Bebauung ist bereits im rechtskräftigen BP 41d als Kerngebiet ausgewiesen. Die Festsetzung eines Kerngebietes in diesem Bereich wird planerisch weiterhin als zielführend angesehen, da dieses Baugebiet nach Baunutzungsverordnung vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dienen, was der gewünschten städtebaulichen Entwicklung für den Unteren Markt entspricht.

Wird im weiteren Verfahren ergänzt.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Im weiteren Verfahren sollen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung ergänzt werden.

6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Im weiteren Verfahren sollen Festsetzungen zur Bauweise und zur überbaubaren Grundstücksfläche ergänzt werden.

6.4 Verkehrsflächen, Verkehrsbelange und Nebenanlagen

Im weiteren Verfahren sollen Festsetzungen zu den zulässigen Zufahrten, den Bereichen für Stellplätze und zu Nebenanlagen ergänzt werden.

6.5 Lärmimmissionen

Im Bauleitplanverfahren sind generell die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, gem. § 1 Absatz 6 Nr. 1 BauGB, zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass schädliche Umwelteinwirkungen in Form von Lärmimmissionen, soweit wie möglich zu vermeiden sind.

In erster Linie gilt es, ausreichende Abstände zu den Emissionsquellen einzuhalten. In bestehenden und gewachsenen Quartieren, wie das bei diesem innerstädtischen Plangebiet der Fall ist, sind solche Abstände jedoch nicht immer in ausreichendem Maß realisierbar. Die zentrale Lage des Plangebiets im räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu den bestehenden Straßensystemen bietet eine gute Anbindung an Infrastruktureinrichtungen und trägt zur Qualität des Standortes bei. Im Umkehrschluss sind damit aber auch Lärmauswirkungen auf das Plangebiet verbunden und von den im Plangebiet vorgesehenen Einzelhandelnutzungen resultieren Lärmimmissionen auf den umliegenden Bestand mit seinen schutzwürdigen Nutzungen .

Zur Ermittlung der mit der Planung verbundenen Lärmauswirkungen auf das Umfeld und das Plangebiet selbst wurden im Vorfeld zwei schalltechnische Vor-Untersuchungen^{6, 7} durchgeführt. Dabei wurden die durch das Einkaufszentrum verursachten Geräuschimmissionen an den umliegenden Nutzungen und die Veränderung der Verkehrsgeräusche auf den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen im Hinblick auf die Vorgaben der Regelwerke der TA-Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm), der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und der

⁶ [B-1] Peutz Consult, Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Einkaufszentrum „Windhövel“ in Haan, Düsseldorf, 28.06.2016

⁷ [B-2] Peutz Consult, Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Einkaufszentrum „Windhövel“ in Haan – Variante „Tiefgaragen Zufahrt über Windhövel“, Düsseldorf, 10.08.2016

DIN 18005 untersucht. Analog zu den verkehrstechnischen Untersuchungen (siehe Kapitel 5.2) erfolgte ebenfalls eine Variantenuntersuchung für die Anbindung über die Tiefgarage Schillerstraße - Variante 1 [B-1] sowie die Anbindung über die Straße Windhövel - Variante 2 [B-2]. Es erfolgte eine am Vorhaben orientierte realitätsnahe worst-case-Betrachtung für ein Einkaufszentrum mit maximal 4.500 m² Verkaufsfläche, größtmöglicher Ausdehnung des Gebäudekörpers innerhalb der Baugrenzen sowie einer Tiefgarage unterhalb des Einkaufszentrums für ca. 163 Pkw. Bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens und der durch den ruhenden Verkehr verursachten Verkehrsgeräusche bezieht sich der Gutachter auf die Verkehrsuntersuchung [A-1 und A-2] des Büros Runge IVP.

Gewerbelärm

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die gewerblichen Geräuschimmissionen des geplanten Einkaufszentrums auf die Nachbarschaft nach TA-Lärm begutachtet, d. h. die durch den Park- und Lieferverkehr sowie die technische Gebäudeausstattung verursachten Schallimmissionen. Dabei wurden die nächstgelegenen Wohngebäude im Umfeld des Plangebiets berücksichtigt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung in Bezug auf den Gewerbelärm für die Erschließungsvarianten 1 und 2 dargelegt:

Variante 1: Erschließung der Tiefgarage über die Schillerstraße / Andienung über Windhövel

Die Immissionsrichtwerte von 55 dB(A) für allgemeine Wohngebiete können im Tageszeitraum (6-22 Uhr) an allen Immissionsorten bei Beurteilungspegeln von bis zu 52,7dB(A) im Bereich der Tiefgaragenzufahrt um bis zu 2,3 dB(A) unterschritten werden. Im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) ergeben sich im Bereich der Tiefgaragenzufahrt Beurteilungspegel von bis zu 39,3 dB(A). Damit wird der zum Nachtzeitraum gültige Immissionsrichtwert von 40 dB(A) für allgemeine Wohngebiete um 0,7 dB(A) unterschritten. Unter den getroffenen Annahmen des Verkehrsgutachtens ist davon auszugehen, dass ein geplanter Lebensmittelmarkt bis 22 Uhr geöffnet sein könnte. Der hiervon ausgehende abfließende Verkehr im Nachtzeitraum wurde mit 13 Kfz in der lautesten Nachtstunde zwischen 22 und 23 Uhr in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. (vgl. [B-1], S. 14-15)

Zu den Tages- und Nachtzeiten werden die Immissionsrichtwerte an allen betrachteten Immissionsorten eingehalten bzw. unterschritten. Ebenso werden die Anforderungen der TA-Lärm an kurzzeitig zulässige Geräuschspitzen an allen Immissionsorten eingehalten. (vgl. [B-1], S. 21)

Die Anlieferung über den Windhövel ist ebenfalls realisierbar. Es wurden hierbei die Verkehrsansätze der Anlieferungsvorgänge aus der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. An den maßgeblichen Immissionsorten sind weitgehend Kerngebiete festgesetzt. Die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm für hier berücksichtigte Mischgebiete von 60 dB(A) im Tageszeitraum werden zu meist deutlich (um bis zu 3,1 dB(A)) unterschritten. Ebenfalls sind Einhaltung der WA-Werte an den Immissionsorten der Wohnbebauung Schillerstraße gegeben.

Variante 2: Erschließung der Tiefgarage und Andienung über die Straße Windhövel

Es zeigt sich, dass die Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) im Tageszeitraum für ein Kerngebiet an allen Immissionsorten mit prognostizierten Beurteilungspegeln von bis zu 56,8 dB(A) um bis zu 3,2 dB(A) unterschritten werden. Im Nachtzeitraum ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 43,0 dB(A). Damit wird der zum Nachtzeitraum gültige Immissionsrichtwert für ein Kerngebiet von 45 dB(A) um bis zu 2,0 dB(A) unterschritten. Unter den getroffenen Annahmen des Verkehrsgutachtens ist davon auszugehen, dass ein geplanter Lebensmittelmarkt bis 22 Uhr geöffnet sein könnte. Der hiervon ausgehende abfließende Verkehr im Nachtzeitraum wurde mit 13 Kfz in der lautesten Nachtstunde zwischen 22 und 23 Uhr in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. (vgl. [B-2], S. 14-15)

Zu den Tages- und Nachtzeiten werden die Immissionsrichtwerte an allen betrachteten Immissionsorten eingehalten bzw. unterschritten. Ebenso werden die Anforderungen der TA-Lärm an kurzzeitig zulässige Geräuschspitzen an allen Immissionsorten eingehalten. (vgl. [B-2], S. 21)

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen die erforderlichen Maßnahmen festgesetzt werden. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Planung und der benannten Maßnahmen ist das geplante Einkaufszentrum umsetzbar und der vorhabenebezogene Bebauungsplan vollziehbar.

Verkehrslärm

Durch die Realisierung des Einkaufszentrums und den dadurch verursachten An- und Abfahrtsverkehr kommt es nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zu Erhöhungen der Verkehrsbelastung des bestehenden Straßennetzes. Damit einher gehen Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen auf den an die betroffenen Straßen angrenzenden Grundstücken. Die Stadt hat vor diesem Hintergrund im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ermitteln lassen, zu welchen Veränderungen der Verkehrslärmbelastung die Realisierung des Einkaufszentrums führen wird.

Im Bereich der Kaiserstraße sind bereits erhebliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte im Bestand (von bis zu 76 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts) zu verzeichnen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung in Bezug auf den Verkehrslärm für die Erschließungsvarianten 1 und 2 dargelegt:

Variante 1: Erschließung der Tiefgarage über die Schillerstraße / Andienung über Windhövel

Mit Umsetzung des Vorhabens und den damit verbundenen Mehrverkehren wird es nur zu einer marginalen Erhöhung der Orientierungswerte im Bereich der Kaiserstraße und der Schillerstraße kommen. Im Bereich Schillerstraße wird eine Zunahme um bis zu 1,1 dB(A) tags, von 64 dB(A) auf 65 dB(A) tags, prognostiziert. Das Vorhaben bedingt im Bereich der stark befahrenen Kaiserstraße lediglich eine Erhöhung von 0,1 dB(A) bis zu 0,3 dB(A) tags. Im Bereich der Straße Windhövel ist eine Zunahme von bis zu 0,3 dB(A) prognostiziert. Die Zunahme der Verkehre und der Pegel resultierten jedoch auch aufgrund allgemeiner Verkehrszunahmen. (vgl. [B-1], S. 17-18)

Variante 2: Erschließung der Tiefgarage und Andienung über die Straße Windhövel
Durch den zusätzlichen Verkehr, hervorgerufen durch das Einkaufszentrum, werden die Beurteilungspegel am „Windhövel“ um bis zu 1 dB(A) erhöht, an der Kaiserstraße sowie der Schillerstraße nur um 0,1 dB(A) bis 0,2 dB(A). (vgl. [B-2], S. 21)

Die vorliegenden Untersuchungen werden im weiteren Verfahren konkretisiert und fortgeschrieben. Soweit erforderlich werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.

Detaillierte Ergebnisse können den schalltechnischen Untersuchungen [C-1 und C-2] entnommen werden.

6.6 Grünordnung: Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Im weiteren Verfahren sollen Festsetzungen zu grünordnerischen Maßnahmen ergänzt werden.

6.7 Gestalterische Festsetzungen

Im weiteren Verfahren sollen Festsetzungen zur Gestaltung ergänzt werden.

7 Altlasten, Altablagerungen

Im Plangebiet sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine schädlichen Bodenverunreinigungen, Altlasten oder Altablagerungen bekannt.

8 Zusammenfassung des Umweltberichts

Ein Umweltbericht wird im weiteren Verfahren erarbeitet.

Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren ergänzt.

9 Sonstiges

9.1 Kosten

Kosten entstehen nach bisherigem Kenntnisstand der Stadt Haan nicht. Die Planungskosten für die Aufstellung des Bebauungsplanes sind vom Vorhabenträger zu zahlen. Sonstige erforderliche Kosten wie z.B. für die Erschließung sind vom Vorhabenträger zu übernehmen und werden im Rahmen des Durchführungsvertrages gem. § 12 BauGB geregelt.

9.2 Räumlicher Geltungsbereich



Abbildung 10: Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 143

Quelle: Geobasisdaten Kreis Mettmann

10 Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: [A-1] Runge IVP - Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung, Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum Haan Windhövel, Düsseldorf, Juni 2016
- Anlage 2: [A-2] Runge IVP - Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung, Ergänzende Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum Haan Windhövel, Düsseldorf, September 2016
- Anlage 3: [B-1] Peutz Consult, Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Einkaufszentrum „Windhövel“ in Haan, Düsseldorf, 28.06.2016
- Anlage 4: [B-2] Peutz Consult, Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Einkaufszentrum „Windhövel“ in Haan – Variante „Tiefgaragen Zufahrt über Windhövel“, Düsseldorf, 10.08.2016

Haan, den 10.10.2016

Dipl.-Ing. Dirk Meyer
Stadtplaner AKNW
ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH