

ANLAGE 3

Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Arbeitstitel: „Hochpunkt Siegburger Straße“ in Köln - Deutz

1 Anlass und Ziel der Planung

1.1 Anlass der Planung

Das Unternehmen STRABAG Real Estate GmbH entwickelt für die STRABAG AG am Standort Köln – Deutz einen neuen Bürostandort mit einem Hochpunkt an der Siegburger Straße. Die Vorhabenträgerin stellt einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Auf dem ehemaligen Konzernstandort der STRABAG an der Siegburger Straße 237 – 239 (ehemals 237 – 241) ist ein bis zu VII-geschossiger Block (außerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans) und ein XVI-geschossiges Hochhaus mit einer maximalen Gebäudehöhe von 60 m auf einem IV - VII-geschossigen Sockel an der Südspitze geplant.

1.2 Ziel der Planung

Mit der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des geplanten Hochpunktes an der Siegburger Straße geschaffen werden.

Das vorhandene Planungsrecht lässt die Realisierung des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung, nicht zu. Im Vergleich zur aufgrund des vorhandenen Planungsrechts zulässigen Ausnutzung des Flurstücks 2534, Flur 34, Gemarkung Deutz sind rund 6.000 m² Geschossfläche mehr geplant. Der Hochpunkt ist mit maximal XVI Vollgeschossen geplant.

Die geplante, maximal VII-geschossige Blockrandbebauung kann und soll auf Grundlage des vorhandenen, rechtsverbindlichen Bebauungsplans zeitnah umgesetzt werden.

Das städtebauliche und funktionale Konzept für die Entwicklung des Deutzer Hafens (Integrierter Plan) wird berücksichtigt.

1.3 Verfahren

Die Voraussetzungen für die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens gem. § 13a BauGB liegen vor:

- Die Planung ist ein Vorhaben der Innenentwicklung (Nachverdichtung).
- Die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) unterschreitet 20.000 m² deutlich. Die Plangebietsfläche umfasst rd. 2.900 m². Die Grundstücksfläche, auf der die nördlich angrenzende Blockbebauung auf Grundlage des vorhandenen, rechtsverbindlichen Bebauungsplans realisiert werden soll, umfasst ca. 7.250 m², so dass auch in Summe die Größe der Grundflächen 20.000 m² deutlich unterschreitet.

- Die Planung begründet nicht die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter vor.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten sind. Das Vorhaben liegt nicht im Achtungsabstand eines Störfallbetriebes.

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planungen auf die Umwelt und als Abwägungsgrundlage werden im weiteren Verfahren u. a. folgende Fachgutachten erstellt:

- Verkehrsuntersuchung
- Schalltechnische Untersuchung insbesondere in Bezug auf Verkehrslärm
- Lufthygiene
- Artenschutzrechtliche Untersuchung
- Bodengutachten
- Starkregen
- Grünordnungsplan (GOP) inklusive einer Freiraumplanung und Baumbewertung
- Erschütterungsuntersuchung
- Elektromagnetische Felder
- Windwirkung durch strömungstechnische Gutachten
- Energiekonzept

Die Durchführung einer förmlichen Umweltprüfung (§ 2 Abs. 4 BauGB) und damit auch die Verpflichtungen zur Erstellung eines Umweltberichtes nach § 2a BauGB und einer zusammenfassenden Erklärung nach § 10a BauGB sowie zur Durchführung von Monitoringmaßnahmen entfallen.

Im Rahmen einer frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB soll die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung im Modell 1 informiert werden, d. h. durch schriftliche Darlegung der Planung mit Aushang der Pläne in den Bezirksverwaltungsstellen. Es besteht die Möglichkeit zur Äußerung innerhalb angemessener Frist. Die frühzeitige Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wird ergänzend parallel durchgeführt.

2 Erläuterungen zum Plangebiet

2.1 Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet umfasst in der Gemarkung Deutz, Flur 34 einen Teilbereich des Flurstücks 2534 mit einem Umgriff von rund 2.900 m² (siehe Anlage 1: Abgrenzung des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans).

2.2 Vorhandene Struktur

Das Plangebiet ist Teil eines überwiegend gewerblich genutzten Areals nordöstlich der Siegburger Straße vis-a-vis des Deutzer Hafens.

Auf dem Flurstück 2534 befanden sich an der Siegburger Straße zwei VI – VII-geschossige Gebäudekomplexe, die bereits leergezogen und rückgebaut wurden. Im rückwärtigen Bereich parallel zum Timur-Iceliller-Weg ist bereits ein IV-V-geschossiger Gebäudekomplex neu errichtet worden (Siegburger Straße 241).

Der südwestlich angrenzende Entwicklungsbereich „Deutzer Hafen“ soll in den nächsten Jahren zu einem neuen Quartier für 6.900 Einwohner und 6.000 Arbeitsplätzen entwickelt werden.

Entlang der östlichen Plangebietsgrenze verläuft ein öffentlicher Fußweg (Timur-Iceliller-Weg) entlang des Bahndamms der unmittelbar östlich angrenzenden Güterzugverkehrsstrecke. Südöstlich des Bahndamms schließt sich die Milchmädchen Siedlung (ehemalige GAG Siedlung aus den Jahren 1919 – 1921) an. Die II-geschossigen Einfamilienhäuser befinden sich heute im Einzeleigentum.

2.3 Erschließung

Das Plangebiet wird über die Siegburger Straße erschlossen. Über eine Zufahrt zwischen der Siegburger Straße 237 und 239 kann die neue Konzernzentrale der STRABAG AG (Siegburger Straße 241) erreicht werden.

In der Siegburger Straße verläuft die Stadtbahn der Linie 7. Die nächstgelegene Haltestellen - Poller Kirchweg bzw. Raiffeisenstraße - befindet sich jeweils in rd. 300 m Entfernung.

3 Planungsvorgaben

3.1 Regionalplan

Das Plangebiet liegt innerhalb eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB). Das Vorhaben entspricht insoweit den Zielen des Regionalplans.

3.2 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan als gewerbliche Baufläche dargestellt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan kann aus der Darstellung des Flächennutzungsplans entwickelt werden.

3.3 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb des Landschaftsplans. Nordöstlich liegt das Landschaftsschutzgebiet „Deutzer Friedhof und Umgebung“.

3.4 Bebauungsplan

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 69438/04 (rechtsverbindlich November 1978). Es gilt die BauNVO 1968.

Als Art der baulichen Nutzung ist ein Gewerbegebiet – Zone 1 festgesetzt, in dem Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig sind. Nicht zulässig sind Anlagen nach § 8 Absatz 2 Ziffer 1 (Gewerbebetriebe aller Art) und 3 (Tankstellen) sowie Absatz 3 Ziffer 2 (Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke) BauNVO.

Das Maß der baulichen Nutzung ist mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,0 und maximal VII Vollgeschoss festgesetzt.

Die zulässige überbaubare Grundstücksfläche umfasst das gesamte Plangebiet mit Ausnahme einer 5 m breiten privaten Grünfläche parallel zum Timur-Iceliller-Weg.

4 Vorhaben

Die städtebauliche Konzeption ist Ergebnis eines im Jahr 2019 durchgeführten Architektenwettbewerbs (Richtlinie für Planungswettbewerbe in der Fassung vom

31.01.2013), der zunächst eine maximal VII-geschossige Bebauung vorsah. Das Preisgericht empfahl einvernehmlich die beiden zweitplatzierten Büros mit der Untersuchung eines städtebaulichen Hochpunktes.

Im Rahmen einer Hochhausstudie wurden die Wettbewerbsergebnisse deshalb weiterentwickelt. Leitidee des favorisierten Entwurfs von gernot schulz: architektur ist es, aus dem neu geplanten Bürocampus und der neuen Konzernzentrale der STRABAG AG ein städtebauliches Ensemble zu formen. Maßstabsgeber für die bauliche Entwicklung an der Siegburger Straße sind die Blockgrößen und Hochhauskubaturen des Cobe-Masterplans für den Deutzer Hafen, die Eingang in den durch den Rat am 27.09.18 beschlossenen Integrierten Plan gefunden haben. Die geplanten Hochpunkte im Deutzer Hafen orientieren sich am Hochsilo der Mühlenbebauung, die eine Bestandhöhe von ca. 60,00 m aufweisen.

Das Beurteilungsgremium für die Ergebnisse der Hochhausstudie empfahl die Realisierung des Entwurfs von gernot schulz: architektur: Ein Hochpunkt am vorgesehenen Standort stelle eine städtebauliche Bereicherung für den Stadtteil dar und gliedere sich sehr verträglich, eher selbstverständlich, in den Bestand sowie in die Planungen zum „Deutzer Hafen“ ein. Der Vorschlag des Büros gernot schulz: architektur stelle in Gestalt und städtebaulicher Entwicklung des Areals an der Siegburger Straße sowie für den Hochpunkt im Besonderen mit seiner interessanten Geometrie einen herausragenden Beitrag dar und solle für die weitere Planung zu Grunde gelegt werden.

Der im Rahmen der Hochhausstudie entwickelte Entwurf wurde durch das Büro gernot schulz: architektur aufgrund von weiteren Empfehlungen des Beurteilungsgremiums weiter überarbeitet. Die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums wurden wie folgt berücksichtigt:

- Prüfung von Proportionen und Volumen des Hochpunkts:
Im Plangebiet ist ein XVI-geschossiges Hochhaus (maximal 60 m Gebäudehöhe) auf einem IV - VII-geschossigen Sockel geplant, das ein neues städtebauliches Merkzeichen an der Siegburger Straße bilden wird. Die Geschossigkeit der Sockelabtreppung wurde unter Bezugnahme auf die Nachbargebäude und die Proportion zum Turm angepasst. Die Proportion des Turms wurde „verschlankt“ und nimmt Bezug zu den Planungen für den Deutzer Hafen. Von Poll kommend, bildet der geplante Hochpunkt zusammen mit den geplanten Hochhäusern im Entwicklungsbereich des Deutzer Hafens eine Torsituation zur rechtsrheinischen Innenstadt. Der geplante Hochpunkt als mittleres Hochhaus orientiert sich mit seiner maximalen Gebäudehöhe an der Mühlenbebauung. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Sichtschranke bzw. eine Durchlüftungsbarriere entsteht.
- Nachjustieren der Baukörperfluchten an einzelnen Punkten:
Die Baukörperfluchten wurden unter Beibehaltung der positiven räumlichen Qualitäten des gesamten Ensembles von Konzernzentrale, Block und Hochhaus nachjustiert. Zwischen dem nördlich geplanten maximal VII-geschossigen Block und dem geplanten Hochpunkt liegt eine Platzfläche, über die gleichzeitig die Zufahrt zum Vorhaben und zur Konzernzentrale der STRABAG AG erfolgt. Die Sichtbeziehung zum rückwärtig liegenden Konzernstandort der STRABAG AG wird durch die Fortführung der nördlichen Gebäudeflucht im Sockel des Hochhauses und eine parallele Gebäudeflucht der nördlich anschließenden Blockbebauung sichergestellt. Der eigentliche Hochhausturm orientiert sich in seiner Ausrichtung am vorgeschlagenen Bauungsraster des Integrierten Plans für den Deutzer Hafen.

- Erhöhung der Grundrisseffizienz, insbesondere die des Hochpunkts:
Die Weiterentwicklung der Grundrisse für den Hochpunkt erfolgt im weiteren Verfahren.
- Lage und Anordnung der Tiefgarageneinfahrt:
Beide Vorhaben (Blockbebauung und Hochpunkt) bzw. Baugrundstücke sind mit einer gemeinsamen Tiefgarage mit rund 300 Stellplätzen unterbaut. Die gemeinsame Zu- und Ausfahrt soll in eine neu zu gestaltende Fläche (außerhalb des Plangebietes) zwischen der Konzernzentrale und dem geplanten Hochpunkt integriert werden, so dass die Sichtbeziehung von der Siegburger Straße in den Blockinnenbereich unbeeinträchtigt und eine Rückstaulänge von mindestens 45 m zur Siegburger Straße gewährleistet ist.
- Planungsrechtliche Prüfung, inklusive Abstandsflächen:
Der rechtsverbindliche Bebauungsplan steht dem geplanten Vorhaben hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung (Zahl der zulässigen Vollgeschosse, zulässige Geschossfläche) entgegen. Insoweit ergibt sich ein Planerfordernis (siehe Kapitel 1.2). Die Einhaltung notwendiger Abstandsflächen wird im weiteren Verfahren geprüft.
- Prüfung der Verträglichkeit der entstehenden Verkehre durch ein Verkehrskonzept / Verkehrsgutachten:
Um die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre des Vorhabens unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung des Umfelds abzubilden, wird im weiteren Verfahren ein Verkehrsgutachten erstellt (siehe Kapitel 6.1). Um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den planbedingten Verkehren zu minimieren, wird für das Vorhaben im weiteren Verfahren ein Mobilitätskonzept erarbeitet.
- Erarbeitung eines Gutachtens zu dem Themenfeld Verschattung / Besonnung, Luftströme:
Das Erfordernis für die Erstellung einer Verschattungsstudie wird nach Abstimmung mit den Fachämtern nicht gesehen, da im Umfeld keine Wohnbebauung betroffen ist. Da der Hochpunkt mit einer maximalen Gebäudehöhe von 60 m geplant ist, ist unter Berücksichtigung des Hochhauskonzeptes 2003 auch kein strömungstechnisches Gutachten zu erstellen.
- Prüfung der Vereinbarkeit der Planung mit bestehenden Konzepten in Köln (zum Beispiel Hochhauskonzept 2003):
Die im Rahmen der 2 x 10 Punkte-Checkliste formulierten Anforderungen an Hochhäuser beziehen sich insbesondere auf Gebäude mit größeren Höhen (über 60 m), die stadtbildprägend oder sogar stadtbildbeherrschend sein können. Der geplante Hochpunkt als mittleres Hochhaus liegt innerhalb des im Hochhauskonzept vorgeschlagenen Hochhausstandort „3c“ entlang des Deutzer Hafens auf der Landseite (Siegburger Straße), der außerhalb von Sichtdreiecken auf den Dom liegt.
Gleichwohl wurden die Anforderung des Hochhauskonzeptes geprüft (siehe Anlage 5: Berücksichtigung des Hochhauskonzeptes 2003 – 2 x 10 Punkte-Checkliste).
- Prüfung bzw. Festlegung der maximalen Höhe des Hochpunktes im Hinblick auf Verträglichkeit, aber auch Gestaltwirksamkeit / Proportionalität:
siehe oben

Das geplante Vorhaben (siehe Anlage 2: Lageplan mit Abgrenzung des Vorhaben- und Erschließungsplans) umfasst insgesamt ca. 16.500 m² Geschossfläche.

5 Umweltbelange

Die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sowie § 1a BauGB werden im weiteren Verfahren in der Planung berücksichtigt. Vorbehaltlich der Prüfaufträge aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange werden insbesondere folgende Umweltbelange untersucht:

5.1 **Artenschutz**

Es wurde bereits eine artenschutzrechtliche Prüfung – Stufe I im Rahmen der Rückbaumaßnahme erstellt (kbff, Dezember 2019).

Aufgrund der Prägung des Plangebietes durch das urbane Umfeld und der bisher fast zu 100 % baulich in Anspruch genommenen Fläche ist nicht zu erwarten, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst werden.

5.2 **Lärm**

Im Rahmen der zu untersuchenden Prognosen (Nullfall / Planfall) wird für den Prognosehorizont 2030 folgendes berücksichtigt:

- **Verkehrslärm – Schiene:**
Zu berücksichtigen sind die Belastungszahlen der DB und der Stadtbahn (KVB).
- **Verkehrslärm – Straße**
Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 6.1) bilden die Grundlage für die Untersuchung des Verkehrslärms – Straße.
- **Verkehrslärm – Wasserstraße**
Die Wasserstraße Rhein liegt ca. 700 m entfernt. Das Hafenbecken, rd. 200 m südwestlich des Plangebietes, ist südlich der Drehbrücke nicht Teil der Wasserstraße.
- **Gewerbelärm**
Planbedingte Auswirkungen sind durch die Tiefgaragen-Zu-/Abfahrt bzw. Klimaanlage des geplanten Gebäudes an schützenswerten Nutzungen in der Umgebung zu untersuchen. Hier ist der sog. Integrierte Plan (Deutzer Hafen) bzw. eine erste Festlegung der Gebietsfestsetzungen (MI/MU) als Grundlage zu verwenden.

Gewerbelärm, der auf das Plangebiet einwirkt, ist nicht zu untersuchen, da relevante Auswirkungen, insbesondere aufgrund der geplanten Festsetzung als Gewerbegebiet, nicht zu erwarten sind.

5.3 **Verkehrsbedingte Luftschadstoffe**

Als Betrachtungsraum wurde die Siegburger Straße ab Höhe Drehbrücke bis zur Raiffeisenstraße definiert. In östlicher Richtung wird der Betrachtungsraum durch den Friedhof definiert, in westlicher Richtung durch das Hafenbecken.

Als Bestand werden die Ausnutzung des vorhandenen Planungsrechts bzw. die aktuellen Nutzungen im Deutzer Hafen definiert.

Als Prognose-Nullfall wird definiert:

- Verkehrsprognose 2030: Straße, Schiene (DB),

- die Ausnutzung des vorhandenen Planungsrechts östlich der Siegburger Straße,
- die Aufsiedlung des Deutzer Hafens entsprechend des vorliegenden, sog. Integrierten Plans im Sinne einer Plausibilitätsprüfung (Blockbebauung mit einzelnen Hochpunkten).

Als Prognose-Planfall wird definiert:

- der Prognose Nullfall in Kombination mit den
- planbedingten Auswirkungen des Vorhabens (plus ca. 6.000 m² Geschossfläche).

Der Deutzer Hafen südlich der Drehbrücke ist nicht Teil der Wasserstraße, wird ggf. aber als Nothafen genutzt. Freizeitnutzungen auf dem Wasser sollten keine Auswirkungen auf die Luftschadstoffanalyse haben.

5.4 Klima

Im weiteren Verfahren wird ein Freiraumkonzept erarbeitet, das einen möglichst hohen Begrünungsanteil ebenerdiger Flächen vorsehen soll. Es wird geprüft, inwieweit nicht überbaute Bereiche der Tiefgarage intensiv begrünt werden können.

Im weiteren Verfahren werden Angaben zum Energiekonzept ergänzt.

5.5 Boden

Eine Bodenuntersuchung liegt vor. Das Aushubmaterial soll im Zuge der Baugrubenerstellung überwiegend abtransportiert werden.

6 Auswirkungen der Planung

6.1 Verkehr

Um die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre des Vorhabens unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung des Umfelds abzubilden, wird im weiteren Verfahren ein Verkehrsgutachten erstellt.

Als Prognosehorizont wird das Jahr 2030 angesetzt. Der Nullfall beinhaltet:

- die Verkehrsmengen, die nach aktuellem Baurecht auf dem STRABAG-Grundstück noch möglich sind (ca. 24.500 m²)
- die Aufsiedlung des Deutzer Hafens zu 100 % einschließlich der vorliegenden Erkenntnisse des Mobilitätskonzeptes für den Deutzer Hafen und einer neuen Busverbindung zwischen Deutzer Hafen und Deutzer Bahnhof,
- alle anderen städtebaulichen Entwicklungen bis 2030, die zwischen Stadt Köln und moderne Stadt für die Verkehrsuntersuchung Deutzer Hafen festgelegt wurden,
- die Veränderung des Straßenraumes der Siegburger Straße in Poll, um die Anwohner vor zu hohen Verkehrsbelastungen zu schützen und eine weiterhin leistungsfähige ÖPNV-Bevorrechtigung zu gewähren,
- den Ausbau des Rolshover Kirchwegs sowie die Verlängerung bis an die Rolshover Straße mit dem Ziel, die Veränderung des Straßenraumes der Siegburger Straße mit einem sinnvollen Netzelement zu kompensieren und einen Anschluss an die Östliche Zubringerstraße mit vorhandenem Vollanschluss zu ermöglichen.

Der Planfall berücksichtigt:

- den Prognose Nullfall in Kombination mit

- den planbedingten Mehrverkehre von rd. 6.000 m² zusätzlichen Geschossflächen, die planungsrechtlich vorbereitet werden,

Für folgende Knotenpunkte wird die Leistungsfähigkeit mit einem Simulationsmodell überprüft:

- Siegburger Straße / Im Hasenthal
- Siegburger Straße / Kaltenbornweg / Hafenbrücke
- Siegburger Straße / neue Planstraße Deutzer Hafen
- Siegburger Straße / Zufahrt STRABAG
- Siegburger Straße / Am Schnellert
- Dr.-Simons-Straße / Zufahrt STRABAG

Es wird zwischen Planfall und Nullfall durch die um rund 6.000 m² erhöhte Geschossfläche ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erwartet, das nicht bedeutsam höher ist. Die Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs der umliegenden Knotenpunkte gegenüber dem Nullfall werden als gering eingeschätzt und im weiteren Verfahren analysiert. Insgesamt sind für die neu geplanten Vorhaben (Blockbebauung und Hochpunkt) rund 300 Stellplätze geplant.

Da die für die Entwicklung des Deutzer Hafens angedachten verkehrlichen Entlastungen noch nicht fixiert sind, muss es zu den Abhängigkeiten und Zusammenwirken der beiden Projekte noch weitere Abstimmungen geben.

Für das Vorhaben wird im weiteren Verfahren ein Mobilitätskonzept erarbeitet, so dass für künftige Mitarbeiter auch alternative Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen werden. Der angedachte neue S-Bahn-Haltepunkt Deutzer Hafen (Linie 16) kann nicht berücksichtigt werden, da eine Realisierung nicht vor dem Planungshorizont 2030 erwartet werden kann.

6.2 Technische Erschließungsplanung

Grundsätzlich ist das Plangebiet erschlossen.

Die Technische Erschließungsplanung einschließlich des Überflutungsnachweises bei Starkregen wird im weiteren Verfahren in Abstimmung mit der Hochhaus- und Freiraumplanung erstellt.

7 Planverwirklichung

Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist der Vorhaben- und Erschließungsplan. Des Weiteren wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, in dem sich die Vorhabenträgerin gemäß § 12 Absatz 1 Satz 1 verpflichtet, das im VEP festgelegte Vorhaben und die Erschließungsmaßnahmen innerhalb einer bestimmten Frist durchzuführen und die Planungs- und Erschließungskosten zu tragen.