

Stadt Sankt Augustin

Rahmenplanungsbeirat „Verkehrslandeplatz Hangelar“

N i e d e r s c h r i f t

zur 1. - konstituierenden - Sitzung des Rahmenplanungsbeirates „Verkehrslandeplatz Hangelar“ am 15.11.2011

Sitzungsort: Rathaus (kleiner Ratssaal), Markt 1, 53757 Sankt Augustin
Beginn: 18.00 Uhr
Ende: 20.30 Uhr

<u>Tagesordnung:</u>	<u>Seite:</u>
1. Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden	2
2. Anerkennung der Tagesordnung	2
3. Geschäftsordnung	3
4. Aufgaben des Rahmenplanungsbeirates	9
5. Problemanalyse, geplante Vorgehensweise, Vorarbeiten für das Werkstattverfahren	3 + 9
6. Ausblick	16
7. Verschiedenes	17

1. Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden

Der Ausschussvorsitzende, Herr Schell, begrüßte alle Anwesenden und freute sich über die in großer Anzahl erschienenen Anwohner, Betroffenen und sonstigen Interessierten.

Der Planungsbeirat sei auf der Grundlage eines Ratsbeschlusses aus diesem Jahr eingerichtet worden. Aufgabe des Planungsbeirates sei es demnach, einen Bebauungsplan für das Gebiet am Flugplatz vorzubereiten. Er wies ausdrücklich darauf hin, dass die Sitzungen des Planungsbeirates nicht als Konkurrenzveranstaltungen zu anderen Einrichtungen, wie etwa den des Lärmschutzbeirates, zu sehen seien. Der Fluglärm sei sicher eine wichtige Thematik, aber nicht die Einzige. Daher sei auch in den Vorlagen umfassend von Emissionen die Rede. Er hoffe, dass zum anstehenden Verfahren zur Vorbereitung eines Bebauungsplanes ein gemeinsamer Weg gefunden werde, um zu einem guten Ergebnis zu gelangen, mit dem alle leben können.

2. Anerkennung der Tagesordnung

Herr Knülle nahm Bezug auf die Beratungen zum Rahmenplan im Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss (UPV) worin auch festgehalten worden sei, was in der konstituierenden Sitzung des Rahmenplanungsbeirates diskutiert und festgelegt werden sollte. Es gebe Punkte, wie die Geschäftsordnung und das Aufgabenfeld, die er auf der heutigen Tagesordnung wiederfinde. Allerdings nicht aufgeführt sei das Thema der Zusammensetzung des Beirates. Hierzu hätte er heute einen entsprechenden Tagesordnungspunkt mit einer Vorlage erwartet, um über die Zusammensetzung zu beraten und zu entscheiden. Er müsse jetzt den Unterlagen entnehmen, dass viele Betroffene, die auch als Mitglieder des Beirates vorgeschlagen waren, nicht vorgesehen sind. Vorgesehen seien sie lediglich als Zuhörer bzw. als Beteiligte in den Werkstattverfahren. Das passe nicht zu dem, was er als Grundlage für die Arbeit des Beirates anerkennen würde. Es sei ihm immer wichtig gewesen, die Betroffenen von Anfang an einzubinden. Dies finde er weder in der Tagesordnung noch in den Beschlussvorschlägen wieder, und er bitte daher darum, die Tagesordnung um den Punkt der Zusammensetzung des Rahmenplanungsbeirates zu erweitern.

Herr Schell legte dar, dass auch von seiner Seite das Thema diskutiert worden sei und es Überlegungen gegeben habe, ob der Rahmenplanungsbeirat erweitert werden müsse oder eine Beteiligung aller Interessierten und Betroffenen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ermöglicht wird. Der TOP 5 könne natürlich erweitert werden um die Frage der Besetzung des Beirates.

Herr Metz schloss sich den Ausführungen von Herrn Knülle zu den Vorgaben in den Beratungen des UPV an und schlug vor, die TOP 3 und 5 zusammenzufassen, da die Themen „Geschäftsordnung“ und „Verfahren“ im Zusammenhang zu sehen seien.

Frau Schmidt schloss sich dem an.

Herr Schell stellte fest, dass es gegen den Vorschlag, die TOP 3 und 5 gemeinsam zu behandeln, keine Einwände gebe und der Tagesordnung unter dieser Voraussetzung zugestimmt werde.

3. Geschäftsordnung

5. Problemanalyse, geplante Vorgehensweise, Vorarbeiten für das Werkstattverfahren

Herr Schell erläuterte zu TOP 3, dass für die Beratungen des Rahmenplanungsbeirates sinngemäß die Geschäftsordnung des Rates der Stadt Sankt Augustin angewendet werden soll. Anders als in der Geschäftsordnung des Rates vorgesehen, kann der Vorsitzende des Beirates Zuhörerinnen und Zuhörern das Wort erteilen. Die Sitzung müsse hierfür nicht unterbrochen werden.

Herr Knülle führte aus, dass es grundsätzlich begrüßenswert sei, wenn dem ein oder anderen Zuhörer das Wort erteilt werde, wobei er sich bei heftig geführten Diskussionen und Auseinandersetzungen nur schwer vorstellen könne, wie das gehandhabt werden soll, um einen geordneten Verlauf der Sitzungen zu gewährleisten. Er sei trotzdem der Auffassung, dass die Betroffenen, wie etwa die Fluglärminitiativen, Flughafengesellschaft usw., fester Bestandteil des Beirates werden, ggf. in Form eines runden Tisches, um über die Zukunft des Flugplatzes und somit auch über eine baurechtliche Rahmenplanung zusammen zu diskutieren, weil dies auch Auswirkungen habe für die Bevölkerung und die Zukunft der Stadt.

Herr Bambeck teilte mit, dass die CDU-Fraktion den von der Verwaltung vorgelegten Vorschlag begrüße. Er verwies auf Seite 5 der Einladung, wo die auch von Herrn Knülle angesprochenen Personenkreise als Beteiligte angeführt sind. Er lege Wert darauf, dass die unterschiedlichen Interessenlagen Berücksichtigung finden und alle betroffenen Personengruppen hier im Verfahren auch beteiligt werden, sowohl in den Sitzungen des Beirates als auch in den anstehenden Werkstattgesprächen. Insofern sei die CDU-Fraktion mit der Verwaltungsvorlage einverstanden.

Herr Metz erinnerte an den Auftrag aus dem UPV, wonach sich die Aufgabe stelle, wie alle Akteure zum Flugplatz in die Rahmenplanung eingebunden werden können. Es gebe die Möglichkeit, wie von der Verwaltung in ihrer Vorlage vorgeschlagen. Andererseits gebe es die Idee, Akteure als beratende Mitglieder ohne Stimmrecht in den Beirat einzubeziehen. Bei dieser Lösung stelle sich die Frage, wie erfolgt die Auswahl und wie kann die Arbeitsfähigkeit des Beirates gewährleistet werden. Er empfinde durchaus Sympathie dafür, die Akteure als beratende Mitglieder einzubeziehen. Allerdings gebe es dabei auch Probleme, etwa zu Fragen, wer wird beratendes Mitglied, welche Interessengruppe wird vertreten, für wen kann er sprechen, usw. Daher wolle er einen Kompromissvorschlag in die Diskussion einbringen. In der Gemeindeordnung NRW sowie der Geschäftsordnung des Rates der Stadt sei geregelt, dass jeder Bürger Anträge stellen und Fragen formulieren dürfe. Dieses Verfahren sollte auch in diesem Gremium angewandt werden; d. h., jeder Bürger oder sonstige Interessenvertreter habe das Recht, Anträge zu stellen und Fragen zu formulieren, die dann in öffentlicher Sitzung des Beirates beantwortet werden könnten. Er sehe bei diesem Verfahren eine Möglichkeit, die Problematik der Frage der Einbindung beratender Mitglieder abzumildern. Dies würde dann zusätzlich zu der vorgesehenen Beteiligung im Werkstattverfahren erfolgen.

Herr Knülle trug vor, dass er grundsätzlich offen sei für Kompromisse. Dennoch halte er dieses Verfahren hier nicht für den richtigen Weg. In den letzten Jahren

habe man zur Thematik Flugplatz immer wieder zusammen gesessen und diskutiert und sehr deutlich aus der Bevölkerung heraus von Personen Ansprachen erhalten, die sich seit vielen Jahren mit der Problematik beschäftigen. Er glaube, dass es zum heutigen Zeitpunkt sehr wohl möglich sei, festzuhalten, wer sich stellvertretend für die Bevölkerung schon seit Jahren engagiere und Aufnahme in den Beirat finden könnte. Eine Ausweitung um weitere Personen, bei Gründung neuer Initiativen, sollte in Erwägung gezogen werden. Auch sollten Vertreter der am Flugplatz ansässigen Firmen, die sicher in der Lage sein werden, Vertreter auszuwählen, einbezogen werden. Das Problem, wer mit mache oder auch nicht, werde zu lösen sein. Sicherlich gebe es die Werkstattgespräche, wenn leider auch erst Ende nächsten Jahres, die grundsätzlich nicht falsch seien und wozu die gesamte Bevölkerung eingeladen werden könnte. Die Rahmenvorgaben und Vorentscheidungen bis dahin sollten jedoch nicht alleine durch die Politik erfolgen, sondern gemeinsam mit den Bürgerinitiativen und Gruppierungen angegangen werden. Auf das diesbezüglich vorhandene Know-how sollte nicht verzichtet werden. Dazu reiche es nicht, wenn hier der ein oder andere Antrag oder eine Anfrage gestellt werden könne. Wenn man wirklich vorankommen wolle, müsse man alle an einen Tisch holen und gemeinsam vorgehen. Die Bevölkerung könne sich durch Fragen und Wortbeiträge in den öffentlichen Sitzungen des Beirates sowie im Werkstattverfahren einbringen. Er bleibe bei seiner Auffassung der erforderlichen Erweiterung des Beirates, da dies die einzig richtige Arbeitsweise sei.

Herr Züll teilte mit, dass er die Probleme, die hier erörtert werden, so nicht gesehen habe. Wenn er sich TOP 3 ansehe, dann stehe im Beschlussvorschlag der Verwaltung, dass der Vorsitzende des Beirates den Zuhörerinnen und Zuhörern das Wort erteilen könne, wovon er sicherlich auch Gebrauch machen werde. Nach seiner Erinnerung waren alle in den Vorgesprächen in den Ausschüssen und im Rat der Meinung, dass hier kein Beschluss fassendes Gremium mit derartigen Strukturen gebildet werden sollte, welches möglicherweise bindende oder zwingende Beschlussempfehlungen an die Ratsgremien ausspricht. Ob ein Werkstattverfahren Ende nächsten Jahres oder möglicherweise bereits früher stattfindet, liege auch an der Politik. Der Schritt, dass Politik und Verwaltung bestimmen, wer wann für welche Initiative oder Gruppierung auftrete, sei nicht der richtige Weg. Dies werde sicher von den betroffenen Gruppen selbst entschieden und eingebracht, wenn wir sagen, wir wollen das, was die Bevölkerung uns mitteilt, offen annehmen und in der Findungsphase des Verfahrens einbringen. Er halte diese Vorgehensweise für einen richtigen Weg.

Frau Schmidt trug vor, dass man das, was Herr Metz zu den Anträgen und Anfragen vorgetragen habe, praktizieren könne. Aber genau so richtig sei es, dass für den Rahmenplanungsbeirat ein Zeichen gesetzt werde, nämlich ein Zeichen dafür, dass Politik und Verwaltung mit den Bürgern und Bürgerinnen gemeinsam die Problematik behandeln. Dies habe auch den Vorteil, dass der Informationsfluss gewährleistet werde. Sie habe bereits mehrfach Schreiben erhalten, in denen Interessierte gebeten hätten, im Beirat mitzuarbeiten. Sie unterstütze die Initiative von Herrn Knülle daher voll und ganz.

Herr Willenberg wollte daran erinnern, welche Aufgaben ein Beirat habe. Wie Herr Schell bereits richtigerweise festgestellt habe, sei ein Beirat kein Beschluss-

organ, sondern ein Organ, das den zuständigen Ratsgremien Vorschläge unterbreiten soll. Daher komme es nicht so sehr darauf an, ob jemand formelles Mitglied des Beirates sei, sondern darauf, dass die Gruppierungen, die ein Interesse in der Sache habe, dieses auch artikulieren können. Wenn man den Vorschlag von Herrn Metz aufgreife, könnten Interessierte durch Anträge und Vorschläge ihre Beiträge einbringen. Natürlich hätten die Initiativen schon sehr umfangreiche Vorarbeiten geleistet, wozu er einige Schriftstücke gesehen habe. Deren Vorstellungen oder Anregungen könnten in den Sitzungen des Beirates und in den Workshops entsprechend zur Ausführung gebracht werden. Daher gehe es weniger um eine formelle Mitgliedschaft, sondern darum, dass die Mitarbeit aller gewährleistet werde. Außerdem sei der Beirat ab einer gewissen Größenordnung nicht mehr arbeitsfähig. Er halte den Kompromissvorschlag von Herrn Metz für gangbar.

Herr Schell wollte auf ein weiteres Problem hingewiesen haben, welches hier noch nicht zur Sprache gekommen sei. So wäre z. B. auf die Fluglärminitiativen bereits mehrfach hingewiesen worden. Es gebe jedoch auch andere Betroffene, die sich noch nicht zu einer Initiative zusammengeschlossen hätten, wie beispielsweise die Anwohner der Richthofenstraße, denen es um die Verkehre gehe, die über die Richthofenstraße fließen. Daher sei bewusst vorgesehen, dass alle Interessierte und Betroffene sich in öffentlicher Sitzung des Beirates zu Wort melden können. Er vermochte ein relatives Ungleichgewicht bei einer Beteiligung von Vertretern der Initiativen im Projektbeirat im Hinblick etwa auf die Anlieger der Richthofenstraße nicht ausschließen. Auch trage er die von Herrn Knülle geäußerten Bedenken im Hinblick auf die Abwicklung der Beiratssitzungen nicht, da man es, wie heute festzustellen, mit Leuten zu tun habe, die eine vernünftige Diskussion erwarten lassen. Das Know-how gehe erst recht nicht verloren, desto mehr Leute sich in die Diskussionen einbringen würden.

Herr Knülle stellte fest, dass es noch keine beschlossene Geschäftsordnung gebe und man sich sozusagen noch im freien Raum bewege. Er verstehe nicht, warum die CDU-Fraktion sich in der Frage der Beteiligung so schwer tue. Entweder man wolle mit den Bürgern das Gespräch und auf Augenhöhe kommunizieren oder eben nicht. Dies scheint nicht gewollt. Die Politik sei gesetzlich verpflichtet, sich im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens mit den Bürgern auseinander zu setzen. Die Beteiligung Betroffener stehe erst Ende 2012 an, und er denke, dass sie sich schon vorher gut einbringen könnten. Selbstverständlich könnten sich auch zukünftig noch Initiativen bilden, deren Vertreter dann zu einem späteren Zeitpunkt zum Beirat hinzugezogen werden können. Er bleibe bei seiner eingangs vertretenen Auffassung der Einbeziehung weiterer Interessengruppen in den Beirat.

Herr Metz stellte dar, dass er von einem offenen Planungsverfahren ausgehe, auch was die Ansiedlung von Gewerbe am Flugplatz betreffe. Daher sei die von Herrn Schell verwandte Formulierung, dass der gewerblich bedingte Verkehr zunehmen wird, zu ersetzen durch die Formulierung, dass er zunehmen würde. Er verwehre sich dagegen zu sagen, es gebe den einen richtigen Weg zum Beteiligungsverfahren. Es werde der Sache aber nicht gerecht, wenn man sage, eine umfassende Beteiligung werde nur durch die Aufnahme von Vertretern der Initiativen im Beirat erreicht. Man müsse sich auch die Nachteile ansehen, in dem nur

ein Teil jeder Initiative vertreten werde. Um überhaupt beurteilen zu können, ob eine Einbeziehung funktioniere, hätte er gerne eine Auflistung der Personen, die dann alle teilnehmen sollen, um eine konkrete Vorstellung über die Anzahl zu erhalten.

Herr Züll stellte fest, dass die von den Ratsfraktionen bestellten politischen Vertreter des Beirates mit Sicherheit nicht diejenigen seien, die bestimmen, wer für welche Initiative in welcher Form tätig werde. Er meinte sich erinnern zu können, dass in den Ratsgremien diskutiert worden sei, die erste Sitzung des Beirates abzuhalten, ins Gespräch zu kommen, wobei sich evtl. aus der Gruppe derjenigen, die sich einbringen wollen, bestimmte Sprecherinnen und Sprecher herauskristallisieren, die dann für mehrere andere sprechen, auch wenn die Gruppe vollständig anwesend sei. Er habe überhaupt kein Problem damit, dass der Vorsitzende den Blick in das Publikum als sozusagen erweiterten runden Tisch habe und das Wort erteilt. Er wies darauf hin, dass es sich hier nicht um eine Form des gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahrens im Bauleitplanverfahren handelt, wie bei Herrn Knülle angeklungen war. Hier befinde man sich in einer ganz anderen Situation. Es soll etwas vorbereitet werden, dass dann ggf. in ein Bebauungsplanverfahren endet oder aber auch nicht. Wenn das Ergebnis sei, dass es einen Bebauungsplan geben soll, werde das gesetzliche Beteiligungsverfahren beschritten. Es sollte hier nicht der Eindruck erweckt werden, die Bürger würden in ihren gesetzlichen Beteiligungsrechten beschnitten.

Herr Schell legte nach einem entsprechenden Wortbeitrag aus dem Publikum nochmals seine Auffassung dar, wonach das Beteiligungsverfahren doch viel offener und direkter sei, wenn sich jeder Anwesende selbst einbringen könne als wenn er durch einen oder mehrere Personen im Beirat vertreten werde.

Frau Schmidt sah keine Probleme darin, die Vertreter der Initiativen in den Beirat einzubeziehen, wenn zusätzlich den weiteren Anwesenden auf Wunsch das Wort erteilt werde. Sie finde, desto mehr Offenheit und Beteiligung, umso besser. Sie sehe ein, dass ein Gremium ab einer bestimmten Größenordnung nur noch schlecht arbeiten könne. Aber vielleicht sollten sich die Personen, die im Beirat mitarbeiten wollen, einfach einmal melden. Sie würde es dabei auf einen Versuch ankommen lassen und ansonsten jedem Bürger das diskutierte Antragsrecht zubilligen.

Herr Metz informierte über das Rederecht für Ratsmitglieder nach der Geschäftsordnung des Rates. Er möchte, dass auch hier mit konkreten Vorschlägen operiert wird. Zu entscheiden, jeden, der aufstehe, als beratendes Mitglied in den Beirat aufzunehmen, reiche nach seiner Meinung nicht aus. Dazu gebe es die Einzelpersonen, die sich keiner Initiative anschließen und sich dennoch am Prozess beteiligen wollen. Er bat zu bedenken, dass es weitere Initiativen in Bonn gebe, die Eigentümer der Flughafengesellschaft, die Fliegergemeinschaft, die Unternehmer am Flugplatz usw. wozu sich die Frage stelle, wer sie vertreten soll. Dies ergebe wahrscheinlich eine große Menge an Leuten. Daher sollte hier in Anlehnung an die Antragsrechte nach der GO verfahren werden, wonach jeder Bürger das Recht habe, Anträge zu stellen, wozu die Verwaltung zur Stellungnahme verpflichtet sei. Er könne hierüber Ideen einbringen und auch begründen. Der Bürger hätte dann auch das Recht, weiter an der Diskussion teilzunehmen.

Nur müsse der Vorsitzende auch die Möglichkeit haben, eine Versammlung zu steuern. Dies werde umso schwieriger, desto kontroverser Diskussionen mit entsprechend vielen Wortmeldungen geführt werden. Daher sei es wichtig, die Möglichkeit zur Strukturierung zu haben. Er glaube, dass sein Kompromissvorschlag dafür die Basis gebe. Er könne sich nicht vorstellen, dass bei Einräumung des vorgeschlagenen Antragsrechts und der Beteiligung in den Workshop-Verfahren noch der Vorwurf erhoben werden könnte, die Bürger würden nicht ausreichend beteiligt.

Herr Knülle stellte klar, dass er mit der Beteiligung der Initiativen im Beirat keinesfalls ausgeschlossen haben wolle, dass Bürger, die nicht in Initiativen vertreten sind, sich nicht weiter an der Diskussion beteiligen können. Dies bleibe selbstverständlich weiterhin Bestandteil des Verfahrens. Es könnten Anträge und Anfragen gestellt werden. Weiterhin sei die Beteiligung in den Workshops möglich. Ihm ginge es darum, dass diejenigen, die seit Jahren intensiv mit der Thematik beschäftigt seien, mit an den Tisch genommen, mit allen dazu gehörigen Unterlagen (Einladungen etc.) versorgt werden und ein Recht auf Wortmeldung und Anhörung haben, damit sie nicht darauf angewiesen sind, dass ihnen erst das Wort erteilt wird. Hier sollte nichts dem Zufall überlassen werden.

Herr Schell stellte klar, dass, wenn ein Antragsverfahren eingeführt werden sollte, die Anträge mit einem gewissen Vorlauf vor der nächsten Sitzung erfolgen müssten, damit sich die Verwaltung darauf vorbereiten und ähnlich wie in den Bürgerfragestunden darauf eingehen könne. Er könne versichern, dass nirgendwo das Interesse bestehe, mit irgendetwas hinter dem Berg zu halten. Es gebe grundsätzlich nichts Geheimhaltungswürdiges. In Einzelfällen könne es geschehen, z. B. bei der Beschäftigung mit Angelegenheiten der Bundespolizei, dass Zurückhaltung auferlegt werde. Darauf würde dann jedoch extra hingewiesen.

Herr Gleß führte ergänzend dazu aus, dass die Verwaltung sich vorstelle, die Abläufe des Rahmenplanungsbeirates in das Ratsinformationssystem auf der städtischen Homepage einzustellen. Die Homepage werde z. Z. ohnehin überarbeitet und er stelle sich die Schaffung einer Rubrik „Rahmenplanungsbeirat Flugplatz Hangelar“ vor, in der alle Tagesordnungspunkte, Inhalte, Beantwortung von Anfragen und Anträgen, sozusagen alle Basisinformationen abgerufen werden könnten und zwar ähnlich, wie dies bereits zum Stadtentwicklungskonzept gehandhabt worden sei. Was die Behandlung der Anträge anbelange, werde dies bereits erfolgreich in den Ratsgremien praktiziert. Sie würden in den entsprechenden Sitzungen beraten und die Verwaltung bereitet dazu jeweils ein Statement vor. Dieses Verfahren könne er sich auch zum Flugplatz Hangelar vorstellen. Wenn entsprechende Anträge gestellt werden, würden sie zur Tagesordnung genommen und unter einem separaten Tagesordnungspunkt aufgelistet. Dann könnte es dazu in den Sitzungen des Beirates zur Aussprache kommen mit einer entsprechenden Stellungnahme der Verwaltung. Mögliche Ausnahmen, die nicht öffentlich behandelt werden könnten, habe der Vorsitzende bereits erwähnt. Er halte diese Vorgehensweise für ein transparentes Verfahren, das dem Geist des Rahmenplanungsbeirates und dem Geist des gewählten Bürgerbeteiligungsverfahrens entsprechen würde. Das Ganze werde ergänzt durch die Werkstattverfahren. Das Entscheidende sei, dass niemand zu kurz käme und die Bedenken und Anregungen von Jedermann Berücksichtigung fänden.

Herr Metz verwies auf Möglichkeiten der Nutzung des E-mail Verkehrs analog des E-mail Abo-Verfahrens zum Amtsblatt. Das sollte technisch und ohne allzu großen Aufwand möglich sein. Weiterhin wies er auf das aus seiner Sicht durchaus berechnete Interesse der Beteiligungsgesellschaft der Stadt Bonn hin. Vielleicht sollte man sich hierzu überlegen, auch deren Vertretern ein Antragsrecht nach der Geschäftsordnung einzuräumen, wenn man sie schon nicht in den Kreis möglicher beratenden Mitgliedern aufnehmen wolle. Sie sollten formal zu den Sitzungen eingeladen werden, um der Wahrnehmung, dass sie außen vorgelassen werden, vorzubeugen. Ansonsten glaube er, mit den vorgesehenen Modifikationen eine Form der Bürgerbeteiligung gefunden zu haben, die vernünftig ist. Sollte sich im Laufe des Verfahrens ergeben, dass das so nicht sinnvoll und die Mitarbeit von beratenden Mitgliedern vorzuziehen sei, könnten immer noch entsprechende Veränderungen vorgenommen werden. Zunächst sollte man nach dem von ihm vorgeschlagenen Kompromiss, mit den vorgenommenen Ergänzungen, verfahren.

Herr Schell teilte zur von Herrn Metz angeregten Einbeziehung der Bonner mit, dass er damit grundsätzlich keine Probleme habe und bisher keine Beschränkung auf die Bürger von Sankt Augustin vorgesehen sei.

Frau Schmidt geht davon aus, dass alle Beteiligten für ein transparentes, offenes und bürgerfreundliches Verfahren sind. Wenn das gewährleistet werden kann, könne sie sich mit dem Kompromissvorschlag von Herrn Metz einverstanden erklären. Sollte sich nach einer Probephase ergeben, dass so nicht verfahren werden könne, müsste die Zusammensetzung des Beirates neu überdacht werden.

Herr Knülle trug vor, dass es einfach wäre, sich dem Kompromissvorschlag anzuschließen. Allerdings wäre das Thema in seiner Fraktion ausgiebig diskutiert und beraten worden, und man sei zu der einvernehmlichen Auffassung gelangt, die Bürgerinitiativen und anderen Gruppierungen mit an den Tisch zu holen. Die hier gemachten Vorschläge, wie es in einer Probephase zunächst gehandhabt werden sollte, seien teils doch sehr vage. Er sei für eine klare Aufstellung, in dem die Bürgerinitiativen und weiteren Interessengruppen mit an den Tisch genommen und den Bürgern darüber hinaus die Möglichkeit eingeräumt wird, ihre Fragen und Anträge hier vorzutragen. Sollte sein Vorschlag sich als nicht gangbar erweisen, lasse er mit sich darüber diskutieren. Er verbleibe insofern bei seiner Auffassung.

Herr Schell stellte fest, dass zwei Vorschläge zum Verfahren vorliegen. Der Kompromissvorschlag von Herrn Metz fuße zunächst auf dem Vorschlag der Verwaltung, wonach der Vorsitzende jedem Anwesenden das Wort erteilen könne. Weiterhin soll ein entsprechendes Anfrage- und Antragsverfahren eingeführt werden und die Verwaltung über ihre Homepage entsprechende Informationen zur Verfügung stellen, so dass Transparenz und umfassende Information gewährleistet seien. Zum anderen gebe es den Antrag von Herrn Knülle für die SPD-Fraktion, ein Verfahren zu finden, dass weitere Mitglieder für den Beirat aus den genannten Gruppierungen gefunden werden. Nachdem der Vorsitzende feststellen musste, dass keine Übereinstimmung darüber herrschte, welcher Vorschlag der weitestgehende sei, ließ er zu den Anträgen alternativ abstimmen.

Hiernach fasste der Beirat folgende Beschlüsse:

Vorschlag Herr Metz: **6 Ja-Stimmen**
Vorschlag Herr Knülle: **2 Ja-Stimmen**

Damit wurde der Kompromissvorschlag von Herrn Metz mehrheitlich angenommen.

4. Aufgaben des Rahmenplanungsbeirates

Bevor über die weiteren Inhalte zu TOP 5 diskutiert und beraten werden sollte, rief der Vorsitzende zunächst TOP 4 auf.

Nach Vorschlag von Herrn Metz, den letzten Satz des Beschlussvorschlages dahingehend zu ändern, dass sämtliche den Rahmenplan betreffenden Beschlüsse zunächst dem Rahmenplanungsbeirat vorgelegt werden „sollen“, fasste der Beirat folgenden Beschluss:

Der Rahmenplanungsbeirat begleitet, koordiniert und steuert die Rahmenplanung „Verkehrslandeplatz Hangelar“. Darüber hinaus bereitet er die Entscheidungsvorschläge für den Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Sankt Augustin (UPV) vor. Sämtliche den Rahmenplan betreffende Beschlüsse sollen zunächst dem Rahmenplanungsbeirat zur Beratung vorgelegt werden bevor sie weiter an die Beschlussgremien der Stadt geleitet werden.

einstimmig

5. Problemanalyse, geplante Vorgehensweise, Vorarbeiten für das Werkstattverfahren

Zunächst informierte der Ausschussvorsitzende über die Ausgangslage. Auf der Grundlage eines Ratsbeschlusses vom 13.04.2011 verfolge der Rat mit der Planung zwei konkrete Ziele:

- Untersuchung des Bereiches auf sein städtebauliches Entwicklungspotenzial. Ausformung der Ergebnisse in konkretes Baurecht sowie
- Ordnung der bereits vorhandenen Nutzung besonders im Hinblick auf das Emissionsverhalten.

Herr Knülle trug vor, dass er die Formulierung der Ziele in der Vorlage für nicht so glücklich halte. Wenn man den Beschluss des Rates lese, sei die Rede davon, einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, Emissionen zu begrenzen, einen Rahmenplan aufzustellen und daraus einen B-Plan zu entwickeln. Weniger herauszulesen sei die Erarbeitung des Entwicklungspotenzials und eines konkreten Baurechts. Dies sei für ihn zu positiv formuliert in dem Sinne, dass man erst mal schauen wolle, was am Flugplatz alles angesiedelt werden könne, dazu konkretes Baurecht zu schaffen und aus der Sicht zu schauen, wie die Emissionen begrenzt werden können. Er glaube, dass man dies auch anders und zusammenfassender formulieren könne. Man habe einen Bestand, den man weiter entwi-

ckelt in dem Sinne, dass man auf eine lärmreduzierende Entwicklung setze, durch andere Ansiedlungen und Schaffung von Rechten sicherstelle, dass nicht noch mehr Lärmemissionen zum Tragen kommen.

Herr Züll zitierte hierzu einen Satz aus der Vorlage, der da lautet: „Sowohl mit der Rahmenplanung als auch mit dem B-Plan sollen zum einen konkrete perspektivische Inhalte erarbeitet werden.“ Das sei ergebnisoffen gehalten. Wenn man sich die Diskussion vor Augen halte, die zu dieser Beschlussfassung geführt habe, sei es so, dass man entsprechend dem Stadtentwicklungskonzept und dem Flächennutzungsplan etwas entwickeln wolle. Es sollte auf der Grundlage ein abgegrenztes Planungsrecht geschaffen werden mit dem Ergebnis, was geht und was geht nicht. Es soll etwas auf bestimmte Entwicklungspotentiale untersucht werden. Dazu diene ja dieses Verfahren. Wie alle wissen, habe es vor Jahren für den größten Teil der Fläche auch schon Überlegungen gegeben, die dann nicht zum Tragen gekommen seien. Je nach dem, was man dort im Laufe der Monate oder Jahre noch vorfinde, komme man zu Ergebnissen, die man heute noch nicht absehen könne.

Laut Herrn Metz fehle in der bisherigen Diskussion der Hinweis, dass das Ziel der Rahmenplanung laut Ratsbeschluss ist, dass die quantitativen und qualitativen Lärmemissionen am Flugplatz Hangelar insgesamt zumindest nicht weiter zunehmen. Das sei ein ganz wesentliches Ziel, welches in der Sitzungsvorlage nicht so ganz in den Vordergrund gestellt werde. Vor dem Hintergrund gebe er Herrn Knülle ausdrücklich recht, dass wir ein allgemeines Ziel haben und eine Emissionsbegrenzung wollen. Es stelle sich die Frage, wie dies über die verschiedenen rechtlichen Instrumente gewährleistet werden kann. Der andere Ansatzpunkt sei, dass man für den Flugplatz eine Gesamtplanung wolle. Bisher sei die Bebauung nach den Vorschriften zur Bebauung im unbeplanten Außenbereich abgewickelt worden, wovon der Rat relativ wenig mitbekommen habe, da es sich hierbei um ein einfaches Geschäft der laufenden Verwaltung handele. Daher wolle man nun mittels eines demokratischen Beteiligungsprozesses Regelungen treffen. Er glaube nicht, dass die Kernfrage sei, was geht hier, sondern was wollen wir. Es werde wohl nicht zu vermeiden sein, dass im Beirat unterschiedliche Schwerpunkte zur Problemanalyse gesetzt werden. Darum komme man hier zusammen, um gemeinsam die Analyse zu betreiben und alle Aspekte gemeinsam zu bearbeiten.

Herr Gleß trug vor, dass die Ausführungen in der Vorlage heute nur zur Kenntnis genommen werden sollten als Rekapitulation dessen, was bisher in den Gremien diskutiert worden sei. Dazu sei die vorliegende abstrakte Formulierung gewählt worden. Er schlage daher vor, die Ausführungen in der heutigen konstituierenden Sitzung so passieren zu lassen. Es handele sich um keine Festlegung im Hinblick auf das, was im Rahmenplan letztendlich abgebildet werden soll. Zur nächsten Sitzung des Beirates werde die Verwaltung überlegen, mit welchen Spiegelstrichen derartige Dinge als Oberziele dargestellt werden können. Eine städtebauliche Planung zu betreiben heiße, eine interdisziplinäre Planung zu betreiben, und dabei werde mit Sicherheit nicht nur auf die bebaute Umwelt abgestellt. Daher werde das, was heute global und abstrakt formuliert sei, zur nächsten Sitzung mit Spiegelstrichen versehen um genau zu dokumentieren, was sich hinter

den globalen Zielen verbergen könnte. Darüber könne sich dann auch konkret ausgetauscht werden.

Herr Knülle teilte mit, dass er die Äußerungen von Herrn Gleß gerne zur Kenntnis genommen habe. Ihm sei es darum gegangen, dass im Protokoll nochmals klargestellt werde, welche Ziele wir verfolgen. So, wie es in der Vorlage dargestellt werde, sei es ihm zu kurz gefasst, und es könne der Eindruck entstehen, dass es nur um Erweiterung und nicht auch um Begrenzung gehe.

Zum Thema Topografie stellte Herr Weingart anhand einer Karte den zur Debatte stehenden Bereich dar.

Herr Schell wies erläuternd darauf hin, dass der vorgestellte Plan den Bereich darstelle, der landläufig als Flugplatz bezeichnet werde. Die Bauleitplanung beziehe sich auf den im Plan gelb dargestellten Bereich. Auskünfte zu Flugbewegungen usw. seien eine Sache der Flugplatzgesellschaft und könnten auf deren Homepage eingeholt werden.

Herr Gleß griff den von ihm angeregten Internetauftritt der Stadt auf und stellte sich vor, dass hier auch nähere Angaben zum Status Quo erfolgen könnten. Die Aufgabe, die sich mit dem Rahmenplan stelle, könne hier nochmals konkreter beschrieben werden. Der Beitrag von Herrn Weingart sollte darstellen, um welchen räumlichen Bereich es überhaupt gehe. Ein B-Plan sei deshalb so wichtig, da es vor allem hierüber Möglichkeiten gebe, Lärmemissionen einzudämmen. Ziel des Verfahrens sei daher, einen interdisziplinären Rahmenplan zu erstellen und davon ausgehend einen B-Plan zu entwickeln. Die Stadt werde darum kämpfen, den B-Plan wegen der zahlreichen Möglichkeiten zur Festsetzung lärmmindernder Maßnahmen nicht nur für den Bereich südlich der Richthofenstraße, sondern auch für den nördlichen Bereich aufzustellen. Dazu müsse man sich noch mit der Oberen Luftfahrtbehörde bei der Bezirksregierung auseinandersetzen.

Frau Schmidt bat um Auskunft, ob das gesamte Flugplatzgelände eine bundeseigene Liegenschaft sei, wozu Herr Gleß mitteilte, dass der im Plan gelb dargestellte Bereich zum Teil vor Jahren an den ADAC veräußert worden sei. Weiter interessierte es Frau Schmidt, ob es für den Bereich bisher keine Nachfrage gebe, da die Eigentumsverhältnisse beim Bund liegen und die Stadt ggf. Gewerbeansiedlung deshalb genehmigen müsse, da hier das allgemeine Bundesbaurecht zum Zuge komme. Hierzu legte Herr Gleß dar, dass es zwischen dem Bund und der Flughafengesellschaft einen Pachtvertrag gebe, der ganz bestimmte Rechte und Pflichten im Hinblick auf den Flugbetrieb regelt. Baurecht könne nur nach den geltenden rechtlichen Bestimmungen erteilt werden. Die Vorschriften des Baugesetzbuches beschränken sich für diesen Bereich auf die Paragraphen 34 (Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) und 35 (Bauen im Außenbereich). Ungeachtet der Rechte Dritter müsse seitens der Stadt eine Baugenehmigung erteilt werden, wenn die Voraussetzungen vorliegen. Dies habe insoweit nichts mit den Eigentumsverhältnissen zu tun. Genau das soll zukünftig über den B-Plan geändert werden.

Herr Metz erläuterte, dass zunächst alles das ein Flugplatz im allgemeinen Sprachgebrauch sei, worauf ein Flugzeug landen könne. Innerhalb der Flugplät-

ze unterscheide das Flugverkehrsrecht unter verschiedenen Anlagen. Danach sei in Hangelar nach dem rechtlichen Begriff ein Verkehrslandeplatz. Er wolle nochmals die Aufgabe des Verfahrens verdeutlichen, die darin liege, alle potenziellen Entwicklungen zum Flugplatz zu überprüfen unter städtebaulichen, ökologischen und verkehrlichen Aspekten aber auch darauf, welche Auswirkungen das auf die Lärmbelastung habe. Dazu gebe es die klare Aussage des Rates der Stadt, dass der Lärm zumindest nicht weiter ansteigen dürfe. Jede Entwicklung müsse sich daran orientieren. Die Stadt könne B-Pläne, mit entsprechenden Regelungen, nur innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches aufstellen, wozu z. B. der Landesplatzbereich nicht zähle. Wenn er richtig verstanden habe, setze man sich mit der Luftfahrtsbehörde in Düsseldorf zu Fragen der Abgrenzung auseinander. Diese Abstimmung sei wichtig und sollte möglichst schnell von Statten gehen. Der Begriff B-Plan dürfe nicht missverstanden werden als Plan, der vorsehe, in dem Bereich alles zuzubauen.

Herr Gleß führte nochmals aus, dass es sehr wohl um den gesamten Flugplatz und auch um angrenzende Bereiche gehe und zwar so, wie er im Plan farblich dargestellt werde. Es gelte für den gesamten Bereich einen Rahmenplan zu erarbeiten, um strategische und operative Aussagen zu treffen. Dazu sei der Rahmenplanungsbeirat ins Leben gerufen worden. Zur Frage, wie weit der B-Plan Bereich gefasst werde, bedürfe es auch der erwähnten Abstimmung mit der Bezirksregierung in Düsseldorf.

Herr Metz legte dar, dass der Verwaltung zum angesprochenen Bauantrag der ALT im Prinzip nichts anderes übrig geblieben sei, als diesen Antrag entsprechend der Bestimmungen des Baugesetzbuches zu genehmigen, da es für diesen Bereich keinen B-Plan gebe. Das gleiche gelte für etwaige Antragsverfahren auf Nutzungsänderung. Der Rahmenplan und der daraus zu entwickelnde B-Plan seien ein Mittel, die Lärmverursacher sowohl am Boden als auch in der Luft erstmals zu limitieren. In dem rot dargestellten Kernbereich werde die Stadt bauplanungsrechtlich nichts regeln können. Allerdings gebe es Vertreter der Stadt in der Flugplatzgesellschaft. Auch wenn die Bezirksregierung gewisse Bereiche nicht zugestehen sollte, sollten schon Aussagen im Rahmenplan getroffen werden, damit zumindest unsere Vertreter in der Gesellschaft Orientierung erhalten. Zu Fragen der Anzahl der Flugbewegungen, der Verlängerung der Start- und Landebahn, der Einhaltung der Platzrunden usw. gebe es weiter die Räte, wie den Lärmschutzbeirat, der wahrscheinlich nach Beschlusslage zukünftig auch öffentlich tagen werde.

Frau Schmidt vertrat die Auffassung, dass Herr Metz soeben in eindrucksvollen Worten dargelegt habe, weshalb wir heute zusammen gekommen sind. Sie wolle dazu nur noch ergänzend sagen, dass das Verfahren dafür da sei, dass keine Lärm emittierenden zusätzlichen Betriebe am Flugplatz angesiedelt werden.

Herr Schell ergänzte die Ausführungen mit dem Hinweis, dass Betriebe durchaus emittieren können. Dies dürfe allerdings nicht als Emission bei den Bürgern ankommen, wozu sich Frau Schmidt einverstanden erklärte.

Herr Bambeck führte zu dem Thema, was zurzeit bei der Bundespolizei und der AEP geschehe aus, dass dort verstärkt Simulatoren eingesetzt würden. Das sei

eine Entwicklung, die sehr gut zu dem Thema Flugplatz passe aber nicht bedeute, dass dies mit weiterem Lärm verbunden sei. Hier handele es sich um einen Vorgang, der im Hinblick darauf, was in dem zu untersuchenden Bereich entwickelt werden soll, im Auge behalten werde.

Herr Schell stellte fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen zum Bereich „Topografie“ gebe und das Thema daher abgehandelt sei.

Entsprechend der Vorlage sollte jetzt der Bereich „Recht“ behandelt werden, wozu Herr Schell nochmals auf die unterschiedlichen rechtlichen Vorschriften, denen der Gesamtbereich unterliegt, hinwies. So unterliege der Bereich, der unmittelbar dem Luftverkehr dient, dem Luftverkehrsrecht und der übrige Bereich den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) sowie der Sonderregelung des § 37 BauGB, soweit es sich um den Bereich der Bundespolizei handelt.

Hierzu gab es keine Wortmeldungen, so dass Herr Schell den Bereich „Planungserfordernis“ aufrief. Er zitierte aus der Vorlage, dass sich das Planungserfordernis in der Hauptsache ergebe aus

- der eingeschränkten Funktionalität des Gewerbebereiches nördlich der Richthofenstraße sowie
- dessen Ergänzung durch den Bereich südlich der Richthofenstraße,
- den Emissionen die aus dem Bereich heraus auf die umliegende Wohnbebauung einwirken sowie
- dem Erscheinungsbild des Gewerbegebietes.

Auf Nachfrage zu finanziellen Aspekten zur Erschließung führte Herr Weingart aus, dass im Rahmenplanungsverfahren auch Überlegungen zu Entschließungsalternativen angestellt werden, wobei räumliche und finanzielle Auswirkungen und Grenzen zu berücksichtigen sind.

Da es hierzu keine weiteren Wortmeldungen gab, rief Herr Schell den Bereich „Beteiligte“ auf und verwies auf die Auflistung in der Vorlage. Selbstverständlich sei die Aufzählung nicht abschließend und die einzelnen Initiativen, wie beispielsweise die Fluglärminitiative, seien der Gruppe der „Anwohner“ zugehörig.

Herr Willenberg würde vorschlagen wollen, den Begriff Anwohner zu differenzieren und beispielsweise die Lärmschutzinitiativen offiziell zu erwähnen. Außerdem beziehe sich der Begriff Anwohner nicht auf den begrenzten räumlichen Bereich um den Flugplatz herum, sondern gehe darüber hinaus.

Herr Metz zeigte sich mit den Ausführungen von Herrn Willenberg einverstanden. Die in der Vorlage erfolgte Auflistung sei nicht als abschließend zu verstehen. In Bezug auf ökologische Aspekte könne man beispielsweise noch die Naturschutzverbände oder die Untere Landschaftsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises einbeziehen. Die Frage, in welcher Form diese im Werkstattverfahren eingebunden werden, stelle sich noch.

Herr Schell wies auf seine diesbezügliche Einführung hin und stellte fest, dass hierzu auch Einvernehmen bestehe.

Hiernach rief Herr Schell den Punkt „Werkstattverfahren“ auf. Er führte aus, dass ein sog. Werkstattverfahren durchgeführt werden soll, um die betroffene Öffentlichkeit mit in die Planung einzubeziehen. Ziel des Verfahrens sei es, zusammen mit den Beteiligten die Planung gemeinsam zu entwickeln. Dabei habe die Verwaltung – unter Zuhilfenahme von externem Sachverstand – für den gleichen Kenntnisstand und eine neutrale Moderation für die gleichberechtigte Teilhabe aller Beteiligten am Planungsprozess zu sorgen. Es sollten drei Termine stattfinden:

- ein erster Termin zur Diskussion der Bestandsaufnahme und möglicher Entwicklungsszenarien,
- ein zweiter Termin an dem städtebauliche Entwürfe entwickelt werden und
- ein dritter Termin zur Präsentation und Diskussion der präferierten Variante.

Als Vorarbeiten zum Werkstattverfahren müssen eine Vielzahl an fachliche Stellungnahmen bzw. Gutachten zu den unterschiedlichsten Themenbereichen erarbeitet bzw. beauftragt werden.

Frau Schmitz trug vor, dass sie im Rahmen ihrer Recherchen auf ein Projekt von Fachhochschulern aus dem Jahre 2008 zum Thema „Schwächen und Stärken des Standortes Flugplatz Hangelar“ gestoßen sei. In dieser Seminararbeit seien Vor- und Nachteile dargestellt worden. Ihre Frage sei, ob man diese Seminararbeit nicht als Diskussionsgrundlage heranziehen könnte um somit ggf. auch finanzielle Mittel zu sparen.

Herr Gleß erwiderte hierzu, dass er persönlich die Arbeit der Studenten der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln kenne. Er würde diese Arbeit nicht als die Grundlage schlechthin nehmen aber sie in das Abwägungsmaterial einbeziehen wollen.

Herr Knülle stellte fest, dass vielfach von Gutachten und externem Sachverstand gesprochen werde. Grundsätzlich sei nichts gegen externen Sachverstand einzuwenden. Er würde hier aber empfehlen, mit dem Studiengang „Technik-Journalismus“ der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg Kontakt aufzunehmen, inwieweit ggf. ein gemeinsames Projekt möglich sei. Er würde es nicht für richtig halten, alternativ teure Agenturen heranzuziehen. Auch bei den Gutachten würde er darum bitten, die entsprechenden Ausgaben auf ein Minimum zu begrenzen. Der erste Termin im Werkstattverfahren zur Diskussion der Bestandsaufnahme soll erst im Dezember 2012 stattfinden. Er denke aber, dass aufgrund der bereits geführten Diskussionen zum Flugplatz im Flächennutzungsplan in den Ratsgremien und aufgrund der Vorarbeiten der Verwaltung bereits große Teile der Bestandsaufnahme vorweggenommen wurden. Somit könnte bereits deutlich früher in das Werkstattverfahren eingestiegen werden, und der vorgesehene Zeitrahmen erscheine ihm zu langatmig. Er bat die Verwaltung um Mitteilung, welche Gutachterkosten zu erwarten sind. Auf den Einwand von Herrn Schell, dass hierzu, wie unter TOP 6 aufgeführt, erst einmal Angebote eingeholt werden müssten, wies Herr Knülle darauf hin, dass man schon seit April dieses Jahres einen Ratsbeschluss vorliegen habe, und er hätte sich gewünscht, dass zum heutigen Zeitpunkt ein paar Fakten zu dem ein oder anderen Punkt präsentiert worden wären.

Herr Schell wies darauf hin, dass die Verwaltung sicher ihr möglichstes tue, um vorausschauend zu arbeiten. Sie habe aber nicht wissen können, was heute hier beschlossen werde.

Herr Gleß führte dazu aus, dass Herr Knülle sicher damit Recht habe, dass das Planverfahren mit der damit einhergehenden Aufgabe sehr komplex sei. Daher werde es mit einem Studienprojekt der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg sicher nicht getan sein. Die Verwaltung werde sich der externen Hilfe bedienen müssen, wenn man zu soliden Aussagen kommen wolle. Alle Recherchen und Ermittlungen werde die Verwaltung nicht allein mit eigenem Personal stemmen können, so dass die aufgezeigte Zeitschiene gar nicht so lang und realistisch sei. Außerdem brauchen Projekte an den Hochschulen immer einen sehr ausgeprägten Vorlauf. Vielleicht könne es gelingen, mit der Hochschule ein Projekt zu stemmen, das nicht als klassisches Studienprojekt laufe. Hierzu werde er gerne mit der Hochschule in Kontakt treten.

Herr Züll trug vor, dass man sich darauf verständigt hatte, dass die Aufträge nach entsprechender Vorbereitung durch die Verwaltung erteilt werden sollen. Bei allem Respekt werde die Seminararbeit inhaltlich sicher nicht die überwiegende Zustimmung der im Raum Anwesenden finden. Dass sie ein Baustein von vielen sein werde, darüber sei man sich sicher einig. Aber es handele sich eben auch nur um eine Arbeit von sich noch in Ausbildung befindlichen Personen. Alle diese Dinge werden als Grundlage für die später anstehenden Entscheidungen einbezogen, wie etwa für rechtsverbindliche Bebauungspläne, auf deren Grundlage dann Genehmigungen ausgesprochen werden können. Der heute auch anwesende Vorsitzende des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses wisse doch aus eigener Erfahrung, dass die Verwaltung in den letzten Monaten sehr viel zu tun hatte und haben wird. Insofern halte er die vorgegebene Zeitschiene durchaus für realistisch.

Herr Knülle legte nochmals dar, warum er dies angesprochen habe. Danach sage die Erfahrung, dass sehr viel Geld für Gutachten ausgegeben werde, wo wir andererseits den Bürgern sagen müssen, dass das Geld für notwendige Reparaturarbeiten, wie den Neuanstrich einer Schule oder im Schwimmbad, nicht ausreiche, da die Stadt sich im Nothaushalt befinde. Zum anderen vermochte er sich daran zu erinnern, dass es im Hinblick auf den angedachten Papstbesuch Untersuchungen etwa zum Artenschutz oder zu den Kampfmitteln gegeben habe. Diese Daten müssten doch größtenteils noch heute gelten und könnten heute einbezogen werden. Dazu bedürfe es doch sicher keiner neuen Gutachten.

Herr Gleß führte hierzu aus, dass die Organisationseinheiten in seinem Dezernat, für die er sprechen könne, sicher nicht dafür bekannt seien, allzu großzügig mit Vergaben zu verfahren. Es sei selbstverständlich, dass sich die Verwaltung erst des vorhandenen Materials bedienen werde, wozu auch die Seminararbeit und die im Rahmen des Papstbesuches erstellten Gutachten zählen. Sein Dezernat habe erhebliche Vorarbeiten geleistet, die es erleichtern werden, sehr weitreichend mit den vorhandenen Unterlagen umzugehen. Dies schließe nicht aus, dass die Verwaltung sich des externen Sachverständs bedienen müsse, wenn es in bestimmten Bereichen darum gehe, solide und belastbare Aussagen zu erhalten, um entsprechende Ziele zu definieren.

Herr Metz teilte mit, dass Herr Knülle sicher recht damit habe, dass Gutachten nicht einfach so pauschal vergeben werden sollten, was die Verwaltung, wie dargestellt, auch nicht beabsichtigt. Die Kosten müssten in den Haushalt eingestellt werden. Er bitte die Verwaltung, zu den anstehenden Beratungen auch schriftlich festzuhalten, was zum Rahmenplan an Gutachten zu vergeben ist und deren Sinn und Zweck zu erläutern.

Herr Gleß stellte hierzu fest, dass die Verwaltung immer so verfare.

Herr Schell stellte abschließend fest, dass der Rahmenplanungsbeirat die Ausführungen zu TOP 5 zur Kenntnis genommen habe.

6. Ausblick

Herr Schell stellte fest, dass zu diesem Tagesordnungspunkt schon einiges unter TOP 5 vorweg genommen worden sei. In der Vorlage seien u. a. die Leistungen aufgeführt, die nach heutigem Stand extern vergeben werden sollen.

Herr Knülle entnehme der Vorlage, dass die Vorstellung erster Ergebnisse der Untersuchungen und der Angebotseinholung in der nächsten Sitzung des Beirates im März/April 2012 geplant sei. Das finde er zu langatmig, und die Angebotseinholung müsste schon vorher möglich sein, wozu evtl. Mittel, die in 2011 nicht ausgegeben wurden, verwandt werden könnten.

Herr Schell wies darauf hin, dass dazu bisher keine Mittel im Haushalt vorgesehen seien und erst eingestellt werden müssten. Die Haushaltsplanung werde im Dezember eingebracht und diskutiert. Die Mittel stünden erst nach Genehmigung des Haushalts zur Verfügung.

Herr Gleß unterstrich nochmals, dass es zeitlich einfach nicht früher zu bewältigen sei. Vor Angebotseinholung bedürfe es auch einer soliden Grundlagenermittlung und detaillierten Beschreibung der Aufgabe. In diesem Kontext bitte er zu berücksichtigen, dass die Aufgabe nicht schneller erledigt werden könne.

Herr Metz wies darauf hin, dass jetzt nicht unbedingt die Notwendigkeit bestehe, die Angelegenheit so schnell wie möglich durchzubringen und verwies in diesem Zusammenhang auf planungsrechtliche Eingriffsmöglichkeiten, wie Aufstellungsbeschluss und Erlass von Veränderungssperren, um etwa weitere lärmemittierende Betriebe zu verhindern. Allerdings habe er auch Verständnis dafür, das Verfahren nicht unnötig in die Länge zu ziehen. Er bitte daher die Verwaltung, falls möglich, das Verfahren zu beschleunigen und ggf. in der ersten Sitzung des UPV im neuen Jahr eine Sachstandsmitteilung zu geben.

Anschließend fasste der Rahmenplanungsbeirat folgenden Beschluss:

Der Rahmenplanungsbeirat nimmt den Ausblick zur Kenntnis und befürwortet die geplante Vorgehensweise.

einstimmig

7. **Verschiedenes**

Herr Schell bedankte sich bei der Verwaltung für die aus seiner Sicht ausgesprochen gute Vorlage, auch wenn es dazu noch einige Diskussionen gegeben habe. Er glaube auch, dass den Anwesenden klar geworden sei, was Sinn und Zweck der Angelegenheit ist.

Zum Abschluss der heutigen Sitzung bedankte sich Herr Schell bei allen, die heute an der Sitzung teilgenommen und zur Diskussion beigetragen haben. Er freue sich schon auf die nächste Sitzung.

Sankt Augustin, den 12.12.2011

gez. Henseler

Helmut Henseler
(Protokollführer)

gez. Georg Schell

Georg Schell
(Vorsitzender)