

Stadt Sankt Augustin

Rahmenplanungsbeirat „Verkehrslandeplatz Hangelar“

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

zur 4. Sitzung des Rahmenplanungsbeirates „Verkehrslandeplatz Hangelar“ am
13.09.2012

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

<u>Tagesordnung:</u>	<u>Seite:</u>
1. Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung	2
2. Anerkennung der Tagesordnung	2
3. Genehmigung des Protokolls der 3. Sitzung des Rahmenplanungsbeirates am 03.07.2012	2
4. Bericht über die Befragung der am Verkehrslandeplatz Hangelar ansässigen Firmen	10 - 11
5. Vorstellung von Varianten zur äußeren Erschließung des Plangebietes am Verkehrslandeplatz	2 - 10
6. Anfragen und Mitteilungen	11
7. Ausblick	11 - 12

1. Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung

Der Ausschussvorsitzende begrüßte die Gäste, stellte die Beschlussfähigkeit, die rechtzeitige und formgerechte Einladung fest und eröffnete die Sitzung.

2. Anerkennung der Tagesordnung

Der Tagesordnungspunkt 5 wurde einvernehmlich vorgezogen zur Behandlung direkt im Anschluss an Tagesordnungspunkt 3.

3. Genehmigung des Protokolls der 3. Sitzung des Rahmenplanungsbeirates am 03.07.2012

Herr Knülle bat um Berichtigung der Anwesenheit, wonach er bis 17.55 Uhr von Herrn Schmitz-Porten vertreten worden sei. Hier müsse es richtigerweise 18.55 Uhr heißen.

5. Vorstellung von Varianten zur äußeren Erschließung des Plangebietes am Verkehrslandeplatz

Herr Weingart stellte anhand einer Power-Point-Präsentation die untersuchten Varianten vor.

Herr Schell trug ergänzend zu der Variante 1 vor, dass mittlerweile seitens der Bundespolizei schriftlich mitgeteilt wurde, dass keine Sicherheitsbedenken vorlägen, wenn eine Verbindung zwischen der Bundesgrenzschutzstraße und der Richthofenstraße hergestellt würde. Das Schreiben soll der Niederschrift als Anlage beigelegt werden.

Herr Knülle trug vor, dass seine Fraktion der Auffassung sei, dass die Wohnbevölkerung nicht neu belastet werden dürfe, wenn man sich eine neue Zuwegung überlege. Zum anderen sollten die bisher Betroffenen, soweit möglich, entlastet werden. Sein erster Eindruck sei, dass die Anwohner der Bruno-Werntgen-Straße nicht mit zusätzlichen Verkehren belastet werden sollten, wo mit der Park and Ride Anlage bereits einiges aufgebürdet worden sei. Was die Richthofenstraße angehe, sei hier ein Umstand, der sicher nicht optimal ist. Auch die Verkehre durch Hangelar, über die Kölnstraße, seien nicht ideal. Auch hier wäre es gut, wenn es zu einer Entlastung kommen könnte. Die Schaffung einer neuen Zufahrt über die B 56 führe vor dem Hintergrund der bereits vorhandenen Kreuzungen sicherlich zu weiteren Schwierigkeiten. Es würde ihn schon sehr wundern, wenn eine Unterquerung der Bahnlinie zu finanzieren sei. Dies halte er für nicht realistisch. Eine Einbahnstraßenregelung würde sich auch nicht lohnen, wegen der bereits angesprochenen zusätzlichen Belastung für die Bruno-Werntgen-Straße. Somit verbliebe für ihn nur eine Kombination aus der Variante 0 und 1, in dem der Teil der Richthofenstraße, der nicht von der Wohnbebauung umgeben ist, ausgebaut und mittelfristig versucht werde, eine Anbindung an die Bundesgrenzschutzstraße herzustellen. Der Ausbau der Richthofenstraße in die-

sem Bereich könne kurzfristig angegangen und die Verhandlungen mit der Bundespolizei und der Stadt Bonn aufgenommen werden mit dem Ziel, mittelfristig eine Anbindung zu schaffen. Aus den ersten Eindrücken scheine ihm dies das Vernünftigste und auch am ehesten Finanzierbare zu sein. Alle wüssten nicht, wie sich die Verhandlungen mit der Bundespolizei entwickeln würden, wobei das vorliegende Schreiben durchaus positive Signale gebe. Gleiches gelte für die Verhandlungen mit der Stadt Bonn.

Frau Schmidt teilte mit, dass sie sich die Alternativen unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit angesehen habe. Dabei sei ihr aufgefallen, dass zwei Varianten, unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, sofort ausscheiden. Dies seien die besten Varianten. Eine habe Herr Knülle soeben genannt, mit der Erschließung über die Bundesgrenzschutzstraße, sowie die Verbindung von der B 56. Demnach verblieben noch drei Varianten. Zum einen die Sanierung der bestehenden Zufahrt über die Richthofenstraße. Weiterhin gebe es die Verbindung der Bruno-Werntgen-Straße mit der Richthofenstraße im Einbahnverkehr, wodurch die Bruno-Werntgen-Straße ebenso belastet würde wie bei einer Zuwegung nur über diese Straße. Sie finde es nicht ganz so glücklich, dass die Varianten 1 und 4 wegen des Aspektes der Nichtfinanzierbarkeit sofort ausscheiden sollten. Auf dem landwirtschaftlichen Weg in Verlängerung der Bruno-Werntgen-Straße würden z. Z. umfangreiche Baumaßnahmen im Rahmen des „Grünen C“ stattfinden. Das heiße mit anderen Worten, wenn die Zuwegung ausgebaut werden sollte, müssten diese baulichen Maßnahmen wieder entfernt werden. Sie frage sich, wie diese Maßnahme mit dem möglichen Ausbau einer Zuwegung zu vereinbaren sei.

Herr Gleß trug vor, dass an dieser Stelle ein „Tor“ im Rahmen des „Grünen C“ vorgesehen sei. Dieses sei vergleichbar mit bereits realisierten Toren, wie etwa im Bereich der „Grünen Mitte“ an der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg.

Herr Schell stellte zu dem Einwand, dass der Bereich evtl. nicht die erforderliche Breite für eine mögliche zusätzliche Zuwegung aufweise, fest, dass dies dann ggf. noch untersucht werden müsste. Zur getroffenen Feststellung, dass bestimmte Varianten teurer oder ungünstiger seien, teilte er mit, dass dies nicht gleich heiße, dass diese Varianten automatisch unmöglich sind. Dies müsse noch betrachtet werden.

Herr Bambeck dankte der Verwaltung für die vorgestellten ersten Ansätze zur Erschließung. Auch seine Fraktion würde keine weiteren Belastungen der Bevölkerung hinnehmen wollen. Sie spreche sich dafür aus, dass es für Hangelar insgesamt zu einer Entlastung kommen sollte, wobei man sich auch eine Verbesserung der Situation auf der Kölnstraße verspreche. Er glaube, dass es zu früh sei, sich weitergehend zu den vorgestellten Varianten zu äußern und würde vorschlagen, die Voruntersuchungen in den Workshop einzubringen, ggf. Machbarkeitsstudien zu erstellen, um hiernach eine Entscheidung im UPV herbeizuführen. Die vorgestellten Varianten hätten sicherlich Vor- und Nachteile, was gegeneinander abzuwägen sei. Zum heutigen Zeitpunkt könne keine Festlegung erfolgen, da u. a. Verhandlungen mit der Bundespolizei noch ausstehen und die Kostensituation näher betrachtet werden müsste. Hierzu müsste das Workshop-Verfahren abgewartet werden.

Herr Metz teilte mit, dass sich für seine Fraktion zunächst die Frage stelle, inwieweit überhaupt die Notwendigkeit bestehe, über eine andere Variante, als die bestehende Variante 0, nachzudenken. Man habe aus dem Vortrag der Verwaltung vernommen, dass der Verkehr auf der Richthofenstraße verträglich und typisch für eine Wohnsammelstraße sei. Was die Kölnstraße betreffe, denke er, dass es auch hier keine großen Konflikte gebe zwischen den morgendlichen Spitzen und dem, was vielleicht an Wochenenden an Verkehren, etwa durch Flugsportler, stattfindet, da dann kein Berufsverkehr herrscht. Für ihn wurde nicht überzeugend dargelegt, dass es hier einer Änderung bedürfe, vor allem vor dem Hintergrund dann anfallender hoher Kosten. Ggf. sollte die Verwaltung nochmals erläutern, woraus sich die Notwendigkeit einer neuen Zuwegung vor dem Hintergrund der vorhandenen Verkehrssituation ergibt. Es gebe einen Flugplatz, den der Bund an die Flugplatzgesellschaft und die Unternehmen verpachte, aber seine Zufahrt dahin nicht in Ordnung halte. Insofern sollten sich die Pächter mit Beschwerden an den Bund als Verpächter halten. Die Notwendigkeit für die Stadt, hier viel Geld in die Hand zu nehmen, um ein Problem zu lösen, das durch andere verursacht werde, habe er noch nicht gesehen. Diese Fragen gelte es zu klären, bevor über andere Varianten zu sprechen sei.

Herr Gleß legte dar, dass es um die Frage einer möglichen Erschließung gehe, was die Aussage beinhalte, dass wir im Moment im Bereich der Richthofenstraße und der Anbindung des Flugplatzes über ein Verkehrsaufkommen verfügen, das derzeit nicht die Notwendigkeit bedinge, unbedingt eine Erschließungsvariante zu realisieren. Die Varianten wurden dargestellt, da man sich die Frage stellen müsse, was geschieht, wenn das Verkehrsaufkommen steigt und eine weitere Anbindung erforderlich werden sollte. Für diese Eventualität benötige es einer Erschließungsvariante. Man bereite sich seitens der Planung auf einen Fall vor, der nicht eintreffen muss, aber eintreffen könne. Es gehe noch nicht darum, konkrete Planungen umzusetzen. Alle Varianten hätten auch zum Inhalt, dass die Richthofenstraße als Verbindung zwischen dem Flugplatz und der Ortslage Hangelar erhalten bleiben soll. Das bedeute, dass man sich über den Zustand der Richthofenstraße unterhalten müsse. Hierzu verwies er auf ein Gespräch zum Austausch zwischen Stadt und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA). Dieses Gespräch sei gut und konsensual verlaufen und man glaube, einen Weg gefunden zu haben, wie in naher Zukunft das Problem des Zustandes der Richthofenstraße gemeinsam gelöst werden kann. Hier sei man auf einem guten Weg. Der Zustand der Richthofenstraße sei so nicht hinnehmbar. Sie müsse entsprechend umgebaut werden, und das unabhängig von der Frage, ob eine Variante realisiert werden muss.

Herr Gleß stellte nach einem Wortbeitrag aus dem Publikum nochmals klar, dass auf Grundlage des derzeitigen Verkehrsaufkommens eine leistungsfähige Erschließungsanlage in der Richthofenstraße bestehe, wenn man einmal von dem derzeitigen Zustand absehe, an dem gearbeitet werde. Weiter sei festzustellen, dass es sich hier um einen Verkehrslandeplatz handelt, der eine gewisse gewerbliche Nutzung beinhaltet, aber eben nicht um ein Gewerbegebiet. So werde es auch im Flächennutzungsplan dargestellt. Was die Bruno-Werntgen-Straße und die Querung der Linie 66 anbelange, wäre man schon erpicht darauf, künftige Querungen der Bahnlinie möglichst barrierefrei zu gestalten, damit zusätzlich zu dem bestehenden Knotenpunkt an der Kreuzung Bonner Straße/Arnold-Janssen-Straße/Hennefer Straße kein weiterer Problempunkt entstehe. Man wol-

le keine weiteren Kreuzungspunkte schaffen, wo man von den Schrankenschließungszeiten abhängig sei, aufgrund der Bevorrechtigung der Bahn. Daran werde nicht zu rütteln sein. Jenseits der Hauptverkehrszeiten möge dies möglicherweise nicht zu größeren Problemen führen, was allerdings zu diesen Zeiten nicht ausgeschlossen werden könne. Dies möge man auch bedenken, bevor man sich möglicherweise auf diese Variante versteife.

Herr Bambeck wollte die Aussagen zur Leistungsfähigkeit der Richthofenstraße ergänzen, die nach den vorliegenden Zahlen wohl gegeben sei. Vor einiger Zeit habe in Hangelar eine Veranstaltung zur Verkehrssituation stattgefunden, wonach schon ein dauerndes Problem für die Bevölkerung festzustellen war. So träte auf der Richthofenstraße eine Vielzahl an Problemen auf, wie etwa zu schnelles Fahren und aufgrund von LKW-Verkehren. Deshalb biete es sich sehr wohl an, sich im Rahmen des Vorgetragenen Gedanken darüber zu machen, wie die Probleme gelöst werden können. Er wolle dies vergleichen mit einer Maßnahme in Buisdorf, die er damals begleitet habe, bei der es auch um einen Gewerbebetrieb gegangen sei. Die hierzu gebaute Umgehungsstraße sei damals ebenfalls ein Dauerthema gewesen. Genau wie hier in Hangelar sei es auch um die Situation gegangen, dass es aufgrund der Verkehre zu dem Betrieb zu Friktionen zwischen den Nutzern und der anwohnenden Bevölkerung gekommen sei.

Herr Schell teilte zur Aktualität der Verkehrsdaten mit, dass die Stadt über ein mobiles Messgerät verfüge. Dieses sei momentan defekt und soll laut Auskunft des zuständigen Dezernenten der Stadt in Kürze ersetzt werden. Sobald das neue Gerät verfügbar sei, werde man auf Höhe Alte Wache eine Zählung durchführen, damit aktuelle Zahlen zur Verfügung stehen. Er hoffe, dass diese dann bis zu den Workshops vorliegen.

Herr Weingart erläuterte nochmals den Unterschied zwischen innerer und äußerer Erschließung. Bei dem in der Vorlage ausgewiesenen ovalen Bereich, in dem VLP stehe, handele es sich um das Plangebiet. In diesem Plan werde es Straßen geben, um innerhalb dieses Bereiches beispielsweise von A nach B zu kommen. Hierbei handele es sich um die sog. innere Erschließung, die Thema des aufzustellenden Bebauungsplans werde und aus dem Bebauungsplan heraus refinanziert wird. Die Kosten der äußeren Erschließung (Zuwegung zum Plangebiet) können dem Bebauungsplan-Verfahren nicht angelastet werden. Zur Umlage der Kosten gebe es unterschiedliche Modelle.

Herr Schell wies darauf hin, dass derlei Fragen, wie beispielsweise die Umlegung der Kosten, noch geklärt werden müssten. Man befinde sich jedoch noch an einem sehr frühen Punkt eines Verfahrens, dass es in diesem Umfang in Sankt Augustin wohl noch nicht gegeben habe. Antworten auf solche Fragestellungen müssten noch konkret ausgearbeitet werden, bevor weitergehende Beschlüsse erfolgen.

Herr Knülle griff die Feststellung von Herrn Gleiß auf, wonach es sich hier um kein Gewerbegebiet handele, sondern um einen Verkehrslandeplatz. Es gebe aber schon Potentialflächen für eine zukünftige Erweiterung durch Schaffung neuer Arbeitsplätze. Das heiße, dass langfristig schon ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten sei. Im Rahmen der kommunalpolitischen Spaziergänge der SPD-Fraktion in Hangelar habe man feststellen können, welche Probleme die

Verkehre verursachen und was das für Hangelar bedeutet. Er sehe schon zwingenden Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Entlastung. Von der inneren Erschließung und der hierfür anfallenden Kosten würde auch die Stadt Sankt Augustin als Gesellschafter betroffen sein. Er sei der Auffassung von Herrn Bambeck, dass Varianten durchgeprüft und vielleicht auch die eine oder andere Machbarkeitsstudie erstellt werden müsste. Das koste Geld. Es mache dann Sinn, Varianten zu prüfen, die überhaupt in den Rahmen passen. Neben der grundsätzlichen Bereitschaft, verschiedene Varianten zu untersuchen, sei die Politik aber auch dafür verantwortlich, zu sagen, was nicht in den politischen Rahmen passe, um dafür nicht unnötig Zeit und Geld zu investieren. Wenn er eben richtig verstanden habe, sei eine Aussage gewesen, dass man die Bürger nicht neu belasten wolle. Vor diesem Hintergrund könnten bestimmte Varianten bereits rausgestrichen werden. Er würde ungern über einen längeren Zeitraum auf die tiefe Verunsicherung der Bürger schauen, wegen etwas, was politisch sowieso nicht gewollt sei. Diese Varianten sollten auch zum frühzeitigen Stand des Verfahrens ausgeschlossen werden können. Man sollte nicht alles, was irgendwie denkbar sei, prüfen und damit Arbeitszeit und Kosten, die an anderer Stelle dringender benötigt werden, binden. Daher plädiere er zum heutigen Stand für den Ausbau der Richthofenstraße, unabhängig davon, ob die Finanzierung ganz oder teilweise über den Bund oder die Stadt erfolge, was intern noch zu klären sei und im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes für eine Prüfung der Anbindung an die Bundesgrenzschutzstraße. Er halte dies für die zukunftsreichste Lösung.

Herr Metz stellte fest, dass wohl jeder Anwohner ein Problem damit habe, was in seiner Straße passiere. Dies liege in der Natur des Zusammenlebens von Menschen. Daher sei es wichtig, solche Dinge in Relation zu setzen, ob es sich objektiv um wirkliche Probleme in dem Sinne handelt, dass die Gesellschaft sagen müsse, dass sie Lösungen finanziert. Verkehrsprobleme habe man auch anderswo, wie beispielsweise in der Bruno-Werntgen-Straße durch die Park and Ride-Anlage, den Schulverkehr durch die Haltestelle und die Busverkehre. Er finde die Aussage von Herrn Gleß wichtig, zu sagen, dass es bei der derzeitigen Verkehrslage grundsätzlich eine vernünftige Erschließung gebe und momentan kein Handlungsbedarf für eine zusätzliche Zuwegung bestehe. Es stelle sich dann die Frage, wann Handlungsbedarf eintrete. Dabei könne es sich nur um ein höheres Verkehrsaufkommen zum Flugplatz handeln. Dann stelle sich die Frage, ob man mehr Verkehr überhaupt wolle. Dies sei eine Grundsatzfrage, die auch Thema des Rahmenplanungsbeirates sei. Man müsse dabei aufpassen, dass sich die Dinge nicht gegenseitig befruchten, in dem etwa durch eine attraktivere Zuwegung eine höhere Attraktivität des Flugplatzes bewerkstelligt wird und damit eine Verkehrszunahme. Man stehe vor der Grundsatzfrage, wohin es mit dem Flugplatz gehen soll. Davon werde abhängig sein, ob es eine neue Zuwegung gebe. Es müsse deutlich gesagt werden, dass es Gewerbebetriebe gebe, die sagen, dass sie nur am Flugplatz existieren können. Dabei handelt es sich i. d. R. um Unternehmen, die selbst fliegen. Wenn es sich allerdings um Unternehmen handelt, die nicht fliegen, müsse man sich die Frage stellen, warum sie überhaupt am Flugplatz angesiedelt werden sollen und ob es hierfür keine anderen attraktiven Gewerbegebiete in Sankt Augustin gebe. Wenn jetzt zufällig ein größeres Unternehmen komme, hier z. B. 100 neue Arbeitsplätze schaffen will und dies nur am Flugplatz gehe, ohne dass mehr Flugverkehr entsteht, dann sei man an einem Punkt angelangt, wo man nachdenken müsse, das Geld für die Erneuer-

erung der Richthofenstraße und die Schaffung der Anbindung nach Variante 1 in die Hand zu nehmen. So lange dies nicht der Fall sei, sehe er keine Notwendigkeit zu handeln, sondern nur eine Option.

Herr Weingart stellte klar, dass es sich bei den Kostenschätzungen zu den Varianten um reine Baukosten der Straßen handelt, da nur auf dieser Basis ein Vergleich möglich sei. Dazu kämen weitere Kosten für Grunderwerb, Planungskosten und Ausgleichskosten.

Herr Schell ergänzte den Beitrag, in dem er feststellte, dass es sich um ganz vorsichtige Annäherungswerte handelt und wie in der Vorlage angeführt, weitere Kosten für Grunderwerb usw. anfallen.

Herr Gleß bat darum, sich auf den Begriff Verkehrslandeplatz zu verständigen, da auch die vorgesetzten Behörden, wie beispielsweise die Bezirksregierung Düsseldorf, die über den Verkehrslandeplatz wacht, mit der Begrifflichkeit vertraut seien. Diese Behörden seien alles andere als amüsiert, wenn die Stadt mit der Bezeichnung Gewerbegebiet auftreten würde. So sei es auch im Flächennutzungsplan deklariert.

Herr Metz verwies auf den bereits von ihm angesprochenen Zusammenhang zwischen der äußeren Erschließung und der Zukunft des Wirtschaftsstandortes Flugplatz Hangelar. Er könne für seine Fraktion sagen, dass sie es nicht als ihre Absicht ansehe, dass sich hier Paketdienste, Mietwagenfirmen, Hotels usw. ansiedeln. Das sei nicht das Ziel. Der Grund liege in dem Grundsatzbeschluss des Rates der Stadt Sankt Augustin: nicht mehr Flugverkehr. Man sehe die Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung, im Übrigen auch verursacht durch den Gewerbelärm der Firmen am Boden. Er frage sich, weshalb beispielsweise ein Paketdienst am Flugplatz ansiedeln müsse. Diese Firmen wollten das, da sie den Flugverkehr für ihre Dienste nutzen wollen. Vor dem Hintergrund des Grundsatzbeschlusses sehe er für solche Ansiedlungen keine Perspektiven.

Frau Schmidt wollte nochmals die Bedeutung der Aufgabe des Planungsbeirates herausstellen, die darin bestehe, einen Bebauungsplan vorzubereiten. Wenn der vorliege, habe man direkten Zugriff auf die Gewerbebetriebe, die dort möglicherweise ansiedeln wollen. Man habe dann Einfluss darauf, welche Gewerbebetriebe sich ansiedeln dürfen, ob mehr Verkehr generiert oder sonstige Umwelteinflüsse stattfinden werden.

Herr Gleß erläuterte, dass die Stadt die Planungshoheit zum Bebauungsplanverfahren habe, natürlich nur im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten. Sie müsse sich dabei, wie im Flächennutzungsplan, selbstverständlich an dem orientieren, was die vorgesetzten Behörden, wie in diesem Falle auch die Bezirksregierung Düsseldorf, der Stadt als übergeordneten Rahmen vorgeben. Mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) habe man einen konsensualen Weg gefunden und glaube, dass man hinsichtlich der Sanierung der Richthofenstraße auf einem guten Weg sei. Konkretes könne er heute noch nicht sagen, da die BIMA sich noch mit ihrer Hausspitze abstimmen müsse. Bevor das nicht erfolgt sei, könne er in öffentlicher Sitzung nicht mit gutem Gewissen sagen, wie es sich konkret weiter entwickeln werde.

Herr Weingart schilderte, dass die Planungshoheit der Stadt, wie soeben von Herrn Gleß dargestellt, ihre Grenzen beim Luftfahrtrecht habe. In Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Düsseldorf, welche die Aufsicht über den Verkehrslandeplatz ausübe, könne ein Regelwerk erstellt werden, nämlich der Bebauungsplan. Hierzu gebe es derzeit noch keine genaue Gebietsabgrenzung, da man sich noch am Anfang des Prozesses befinde und Grundlagen gesammelt werden müssten. Sollte ein Bebauungsplan rechtskräftig werden, entstehe Baurecht auf Grundlage des Planungsrechtes. In diesem besonderen Fall bedürfe es aber zusätzlich der Einholung einer luftfahrtrechtlichen Genehmigung bei der Bezirksregierung.

Herr Schell wollte nochmals grundsätzlich klarstellen, dass man ein Verfahren betreibe, in dem bewusst nicht von vornherein politische Abmachungen erfolgen, mit denen man dann in die Öffentlichkeit gehe. Vielmehr sei gewünscht, die Dinge öffentlich zu diskutieren, wie heute zu den vorgestellten Varianten. So erfahre die Öffentlichkeit frühzeitig, welche Varianten evtl. unsinnig oder auch nicht unsinnig seien. Das sei sein Verständnis von der Arbeit des Rahmenplanungsbeirates. Es handele sich hier um eine ganz frühzeitige Bürgerbeteiligung an einem politischen Prozess. Zur weiteren Detaillierung gebe es dann noch die Workshops. Der Prozess münde in einen Vorschlag an den Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss (UPV) des Rates der Stadt Sankt Augustin, der wiederum eine Empfehlung an den Rat der Stadt ausspreche.

Herr Gleß betonte nochmals, dass der Rahmenplanungsbeirat eine Entscheidung für den UPV und den Rat der Stadt vorbereiten soll. Dabei soll die Öffentlichkeit in einem möglichst weitgehenden Partizipationsprozess beteiligt werden. Es gehe darum, die vorgestellten Varianten gemeinsam mit der Öffentlichkeit zu diskutieren. Er könne nicht verstehen, was an einer solchen Vorgehensweise falsch sein sollte, das Feedback der Öffentlichkeit einzuholen. Er halte das Verfahren so in der Form für richtig.

Herr Schell stellte dar, dass der Grund für die Aufstellung eines Bebauungsplanes nicht primär wirtschaftliche Überlegungen seien, sondern es gelte der Tatsache zu begegnen, dass momentan praktisch Unternehmen ansiedeln könnten, die erheblich mehr Flugverkehre generieren. Daher werde das Verfahren auf der Grundlage des Ratsbeschlusses betrieben, damit es die Stadt nach Rechtskraft des Bebauungsplanes in der Hand habe, was hier geschehen soll oder darf. Dieser Prozess erfordere auch die heutige Auseinandersetzung mit der äußeren Erschließung. Dazu habe die Verwaltung aus heutiger Sicht vorgetragen, wie sie das bewerte.

Herr Weingart trug dazu vor, dass im Grunde genommen die bisherigen Erkenntnisse und Daten von der Verwaltung zu den Erschließungsvarianten gesammelt wurden. Auch dieses Material werde zusammengefasst für die anstehenden Workshops, damit auch die Öffentlichkeit darüber in den Stand versetzt werde, was in den Workshops zu diskutieren sei. Was in der Matrix der Vorlage stehe (Vergleich der Alternativen), werde auch im Text zu der jeweiligen Variante angeführt (Vorteile/Nachteile). Es handele sich heute um Stoff für eine Diskussion im Workshopverfahren.

Herr Knülle bestätigte die Ausführungen eines Bürgers, wonach sich in einem Wirtschaftsunternehmen die Spitze überlege, wohin es gehen soll und dann die Angelegenheit zur weiteren Detailplanung in die unteren Ebenen gegeben werde. So werde auch in anderen Städten verfahren und könnte es grundsätzlich auch in Sankt Augustin praktiziert werden. Er könne auch nachvollziehen, dass einige Bürger Bedenken hätten, dass das, was in der Sitzungsvorlage stehe, später auch so Bestand haben werde. Oft sei es nach eigener Erfahrung ja so, dass ein Arbeitstitel in der Form, wie er ins Verfahren eingebracht wurde, am Ende auch als Ergebnis durchgewinkt werde. Er denke aber und trage sich mit der Hoffnung, dass durch eine frühzeitige und ausführliche Diskussion es sehr schnell dazu komme, festzustellen, welche Varianten nicht weiter betrachtet werden sollten. Wenn er die heutigen politischen Äußerungen zur Kenntnis nehme und auch die vieler Bürger, habe er den Eindruck gewonnen, dass gerade im Hinblick auf die Bruno-Werntgen-Straße zumindest große Bauchschmerzen bestünden bis hin zu absoluter Ablehnung. Das sei für ihn ein Ergebnis, dass man bei dem Arbeitstitel zumindest kurzfristig einen der Untertitel streichen sollte.

Herr Metz wollte nochmals das Thema aufgreifen, dass es sich hier um einen offenen Prozess handle. Es sei immer schwierig, so etwas zu organisieren. Mache man es zu früh, heiße es unter Umständen, das reiche noch nicht oder sei noch nicht zu Ende gedacht. Mache man es zu spät, müsse man sich ggf. den Vorwurf gefallen lassen, warum man nicht früher in die Öffentlichkeit gegangen sei. Er denke, dass es sich bei diesem Verfahren um einen Prozess handle, der gut sei, so wie er laufe. Die vorgetragenen Gedanken und Einwürfe würden als erste Bewertungen verstanden. Insofern sei er auf einem ähnlichen Kurs wie Herr Knülle und denke, dass wenn sich die Notwendigkeit einer weiteren Zuweisung ergebe, wohl die Variante 1 in Frage käme. Bis dahin gebe es nur die Variante 0, was heiße, die Richthofenstraße zu sanieren und dafür Sorge zu tragen, dass sich der Bereich in einem verträglichen Maße entwickle. Er denke auch, dass klargeworden sei, was wir für eine Lärmbelastung am Verkehrslandeplatz Hangelar haben. Dies könne er aus eigener leidlicher Erfahrung bestätigen. Jedes Unternehmen, das sich am Flugplatz angesiedelt habe, werde vorher auch die Erschließung in Augenschein genommen und sich die Frage nach der Eignung auch für Tieflader gestellt haben. Er glaube nicht, dass es Aufgabe der Stadt sei, dafür zu sorgen, dass sie eine vorzügliche Erschließung erhalten, damit noch mehr Hubschrauber zur Reparatur nach Hangelar gebracht werden, was zu einer erheblichen Lärmbelastung führe.

Herr Schell wollte bei der Gelegenheit nochmals grundsätzlich darauf hingewiesen haben, dass es zu Fragen der Lärmbelastung auch im weiteren Umfeld des Flugplatzes Hangelar den Lärmschutzbeirat gebe, wozu diese Veranstaltung nicht in Konkurrenz stehe.

Herr Bambeck wollte nochmals wiederholen, dass es sich um eine Datensammlung handle und seine Fraktion das nicht als Entscheidungsgrundlage dafür ansehe, schon jetzt zu sagen, dass die eine oder andere Variante ausgeschlossen werde. Wie bereits eingangs ausgeführt, wolle seine Fraktion, dass die gesamten Unterlagen in das Workshopverfahren einfließen, um dann zu einem konkreten Ergebnis zu kommen, das in einen Vorschlag an den UPV mündet. Das heiße, dass zurzeit keine Variante ausgeschlossen werde, was aufgrund der bisher erhobenen Daten auch nicht begründet werden könnte.

Herr Schell wies abschließend nochmals darauf hin, dass es sich bei der Matrix in der Vorlage zum Vergleich der Varianten nicht um eine Entscheidungsmatrix handele.

4. Bericht über die Befragung der am Verkehrslandeplatz Hangelar ansässigen Firmen

Herr Metz trug vor, dass es interessant sei, festzustellen, dass es sich bei allen 9 Firmen, die auf die Nachfrage geantwortet hätten, um Firmen handele, die Fluglärm nach sich ziehen. Das sei eine wertvolle Auskunft zu der Frage, wie Ratsbeschluss und Bauleitplanung in Einklang gebracht werden, was das Ziel angehe, keinen zusätzlichen Fluglärm entstehen zu lassen.

Herr Knülle bestätigte, dass man in der Vorlage schon gerne die Information gehabt hätte, ob es sich hier evtl. um Briefkastenfirmen handele oder um Firmen mit entsprechender Anzahl an Arbeitsplätzen vor Ort. Dennoch seien viele Firmen den Verantwortlichen schon bekannt und auch besucht worden, so dass man schon einschätzen könne, welcher Antwort mehr oder weniger Gewicht beigemessen werden könne.

Herr Metz sah in der vorgetragenen Recherche eines anwesenden Bürgers dankenswerter Weise eine sinnvolle Ergänzung der Vorlage in der Einladung. Er sehe jetzt aber nicht den Vorwurf an die Verwaltung in der Hinsicht, weil bei denen, die geantwortet hätten, teilweise offensichtlich sei, dass sie zusammen gehören. Es sei ein wertvoller Hinweis darauf, dass die immer wieder betonte wirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes ein Stückweit auf den Boden zurückgeholt werde. Ein weiterer Punkt sei, dass die Flughafengesellschaft vielleicht Erkundigungen einholen sollte, was an „Briefkästen“ vorhanden sei und wer diese nutze.

Frau Schmidt vermeinte sich zu erinnern, dass die Verwaltung eruieren wollte, wie viel Arbeitsplätze am Flugplatz ausgewiesen sind. Wenn sie nach dem wirtschaftlichen Nutzen des Flugplatzes gefragt werde, könne sie diesbezüglich keine genaue Auskunft geben.

Herr Schell vermochte sich zu erinnern, dass es dazu wohl eine Ausarbeitung des Rhein-Sieg-Kreises gebe. Im Hinblick auf die Wirtschaftskraft habe es auch eine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN gegeben, wozu die Antwort der Verwaltung vorliege, in welcher Höhe von den am Flugplatz ansässigen Firmen Gewerbesteuer aufgebracht wurde.

Herr Knülle teilte mit, dass die Darstellung der Fakten, wenn sie für den Bürger aufbereitet werden, eine größere Qualität haben müsste. Das sei aber Aufgabe der Verwaltung und nicht der Politik. Die Angelegenheit müsste für die anstehende Bürgerbeteiligung noch so transparent aufgearbeitet werden, dass keiner Experte sein müsse, um das zu verstehen. Er habe eben nur zum Ausdruck bringen wollen, dass er aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit und Erfahrung als Kommunalpolitiker mit den Fakten klargekommen sei.

Weiter trug Herr Knülle vor, dass man den Flugplatz auch unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachten könne, auch vor dem Hintergrund der Wis-

sensstadt plus. Man könne es aber auch so betrachten, wie es auch viele tun, dass der Flugplatz früher mal ein Sportflugplatz gewesen sei, der schon aufgrund seiner ortsnahen Lage eine Attraktion darstelle und sich die Frage stellen, ob man ihn nicht wieder zu einem Sportflugplatz entwickeln wolle. Auch das könnte eine Perspektive für die Stadt sein, was nicht unbedingt mit größeren zusätzlichen Gewerbeansiedlungen verbunden sein müsse. Damit erhalte er vielleicht auch wieder eine größere Akzeptanz und komme dem Ziel, das in der Satzung stehe, sehr viel näher. Die Akzeptanz könne gefährdet werden durch weitere Ansiedlungen und dadurch verursachten zusätzlichen Lärm.

Herr Knülle stellte dar, dass er es nicht förderlich finde, wenn jemand beispielsweise bei ALDI einen Gutschein kaufen könne, um einen Rundflug über Sankt Augustin zu machen, was die Anwohner mit viel Lärm belästige. Es bringe dem Flugplatz überhaupt nichts, wenn beispielsweise Leute aus anderen Teilen des Landes nach Hangelar kämen, um einen gewonnenen oder erworbenen Flug über das Rheintal zu starten. Das seien Entwicklungen, die in den letzten Jahren immer weiter gegangen sind, und man müsse irgendwann sagen, dass dies nicht das sei, was wir wollen.

6. Anfragen und Mitteilungen

Lagen nicht vor.

7. Ausblick

Herr Weingart informierte zum weiteren Verfahren. Nach dem die Phase der Bestandsermittlung abgeschlossen sei, könne als nächster Schritt das moderierte Werkstattverfahren eingeleitet werden. Auf Grundlage der bisher gewonnenen Erkenntnisse sollen in diesem Prozess die Planungsziele mit allen Beteiligten, also auch der Bürgerinnen und Bürger, formuliert werden, für den noch aufzustellenden Bebauungsplan. Nach eingehender Vorbereitung des Werkstattverfahrens soll die erste Veranstaltung voraussichtlich zu Beginn des Jahres 2013 stattfinden.

Herr Knülle äußerte auch aufgrund der Erfahrungen hinsichtlich der Terminierung der vergangenen Sitzungen des Rahmenplanungsbeirates die Bitte, die zukünftigen Termine bereits frühzeitig im Rahmen der Terminierung der Sitzungen des Rates und seiner Ausschüsse für 2013 festzusetzen. Dies wäre nicht nur für die Mitglieder des Rahmenplanungsbeirates, sondern auch für die Bürgerinnen und Bürger sehr hilfreich.

Herr Metz stellte fest, dass der Zeitraum bis zur nächsten Veranstaltung, die, wie von der Verwaltung vorgetragen, zum Beginn des Jahres 2013 vorgesehen sei, doch schon sehr lang sei. Ggf. sollte man überlegen, wenn sich denn beispielsweise nach den Gesprächen mit der Bezirksregierung Düsseldorf soviel neuer Stoff ergebe, etwa Ende November eine weitere Sitzung des Rahmenplanungsbeirates einzuberufen. Vielleicht auch um zu zeigen, dass jetzt keine Pause von einem viertel Jahr eingetreten sei, sondern dass sich da etwas tue.

Herr Schell griff eine Anregung auf, auf dem Gelände des Flugplatzes zu tagen, die man evtl. prüfen werde. Herr Weingart habe ja bereits darauf hingewiesen, dass man es ggf. auch früher machen wolle, wobei eine neutrale Moderation unabdingbar sei. Hierzu müsste die Verwaltung erst vergleichbare Angebote von verschiedenen Anbietern einholen, was seine Zeit brauche. Man werde aber positiv darüber nachdenken, evtl. noch im Vorfeld eine weitere Veranstaltung stattfinden zu lassen.

Abschließend bedankte sich Herr Schell bei allen für die konstruktive Mitarbeit und schloss die heutige Sitzung.

Sankt Augustin, den 17.10.2012

gez. Helmut Henseler

Helmut Henseler
(Protokollführer)

gez. Georg Schell

Georg Schell
(Vorsitzender)