

STADT SANKT AUGUSTIN STADTENTWICKLUNGSKONZEPT



Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Bereiches Menden- Süd / WTP II

Erläuterungsbericht

Stand: 03.05.2005

Planungsbüro:



Bearbeitung: Stefan Haase
 Dieter Beele
 Silke Borgmann

03.05.05, au12a_eb4.doc

INHALTSVERZEICHNIS

1. Vorbemerkungen / Planungsanlass

2. Bestandssituation

- 2.1 Nutzungsstruktur
- 2.2 Verkehrsverhältnisse
- 2.3 Grünstrukturen
- 2.4 Eigentumsverhältnisse

3. Übergeordnete Planungen

- 3.1 Gebietsentwicklungsplan
- 3.2 Stadtentwicklungskonzept
- 3.3 Flächennutzungsplanung
- 3.4 Bebauungsplanung

4. Gewerbeflächenpotenzial der Stadt Sankt Augustin

- 4.1 Beurteilung auf Gesamtstadtebene
- 4.2 Beurteilung der bestehenden Standorte
- 4.3 Gesamtbeurteilung

5. Städtebauliches Konzept

- 5.1 Menden- Süd
- 5.2 Wohn- und Technologiepark

6. Branchenstruktur und Grundstücksgrößen

- 6.1 Menden- Süd
- 6.2 Wohn- und Technologiepark

7. Verkehrskonzept

- 7.1 Flugverkehr
- 7.2 Öffentlicher Personennahverkehr
- 7.3 Schienengebundener Güterverkehr
- 7.4 Motorisierter Individualverkehr
- 7.5 Fuß- und Radverkehr

8. Grünkonzept

- 8.1 Generelle Aussagen
- 8.2 Umgang mit dem ehemaligen Gruben Deutag und Bergmann
- 8.3 Überschlägliche Eingriff- / Ausgleichsbilanzierung für das Gebiet Menden- Süd

9. Technische Infrastruktur

- 9.1 Übergeordnete Trassen
- 9.2 Innere Erschließung

10. Sonstiger Klärungsbedarf

- 10.1 Altlastensituation
- 10.2 Wasserschutzzonen
- 10.3 Landschaftsschutz
- 10.4 Einflugschneisen
- 10.5 Einrichtungen der Deutschen Bahn

11. Flächenbilanz

- 11.1 Menden- Süd
- 11.2 Wohn- und Technologiepark

12. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

- 12.1 Genereller Klärungsbedarf
- 12.2 Stufenweise Vorgehensweise / Prioritäten
- 12.3 Baulandmanagement
- 12.4 Fördermöglichkeiten
- 12.5 Projektmanagement

Anlagen

- Anlage 1: Stufenkonzept
- Anlage 2: Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung

1. Vorbemerkungen / Planungsanlass

Die Stadt Sankt Augustin beabsichtigt das Gewerbegebiet Menden- Süd aufzuwerten und zu erweitern sowie ihren Teilbereich des Wohn- und Technologieparkes (WTP II) als gewerblichen Entwicklungsbereich entlang der A 59 in mehreren zeitlichen Stufen koordiniert zu entwickeln. Dabei strebt sie insbesondere im Bereich des WTP II die Zusammenarbeit mit der Stadt Bonn an.

Mit der vorliegenden Untersuchung wird einer Empfehlung des Wirtschaftsförderungskonzeptes vom Dezember 2003 gefolgt. Sie sah vor, den oben genannten Bereich städtebaulich im Zusammenhang zu untersuchen. Das Wirtschaftsförderungskonzept stellt eine wichtige Grundlage für das vorliegende Gutachten dar. An verschiedenen Stellen wird darauf Bezug genommen.

Die vorliegende Untersuchung wird als ein Themenschwerpunkt im Rahmen des derzeit in Aufstellung befindlichen Stadtentwicklungskonzeptes „Sankt Augustin 2025“ bearbeitet, das sich bisher unter anderem mit einem Leitbild und daraus abgeleiteten Planungszielen beschäftigt hat. Auf die bisher erarbeiteten inhaltlichen Aussagen des Stadtentwicklungskonzeptes wird ebenfalls an verschiedenen Stellen eingegangen.

Der Untersuchungsbereich ist aufgrund der Aufgabenstellung entsprechend weit gefasst. Er lässt sich im wesentlichen wie folgt begrenzen:

- Im Norden durch die Meindorfer Straße (L 16),
- im Osten durch den Feldweg in südlicher Verlängerung der von- Galen- Straße, das Flugplatzgelände, die Kaserne des Bundesgrenzschutzes und die Bundesgrenzschutzstraße,
- im Süden durch den nördlichen Rand der Ortslage Vilich- Mülldorf auf Bonner Stadtgebiet und
- im Westen durch die L 16 südlich von Meindorf.

Im Rahmen dieses Gutachtens wird ein Masterplan im Sinne einer Machbarkeitsstudie vorgelegt. Es soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung mit den wesentlichen zu berücksichtigten Belangen vorbereitet werden. Auch der weitere Klärungsbedarf, der für die nächsten Planungsschritte, insbesondere das Bebauungsplanverfahren erforderlich ist, soll eingegrenzt werden. Ziel soll es sein, eine abgestimmte Strategie zu erarbeiten, wie mit dem Planbereich längerfristig umgegangen werden soll.

Aufgrund des interkommunalen Ansatzes betrachtet das Konzept auch den WTP II auf Bonner Stadtgebiet, einschließlich der verkehrlichen Anbindungsmöglichkeiten. Die Darstellungen orientieren sich an der gemeinsamen Rahmenplanung, die dem Wohn- und Technologiepark zu Anfang der 1990er Jahre zugrunde lag.

Das Konzept hat nicht die Absicht, in die Planungshoheit der Stadt Bonn einzugreifen. Vielmehr sollen im Sinne eines einvernehmlich koordinierten Vorgehens die verschiedenen denkbaren Lösungsmöglichkeiten insbesondere im Hinblick auf die Flächenausdehnungen und die verkehrlichen Anbindungsmöglichkeiten aufgezeigt und als Diskussionsgrundlage verwendet werden.

2. Bestandssituation

2.1 Nutzungsstruktur

Im südlichen Anschluss an die Meindorfer Straße befindet sich eine Wohnbebauung mit punktuellen gewerblichen Einstreuungen. Die zum Teil sehr tiefen, privaten Freiflächen werden überwiegend als Gartenflächen und Weideland genutzt. Im östlichen Teil des Plangebietes existiert eine landwirtschaftliche Hofstelle mit dazugehörigem Wohngebäude.

Im Bereich der Straße Am Bahnhof, der Ladestraße und westlich des Fasanenweges befinden sich gewerbliche Nutzungen. Es herrschen zumeist kleinere bis mittlere Betriebe aus den unterschiedlichsten gewerblichen und handwerklichen Bereichen vor. Im südlichen Teil des Gebietes Menden- Süd besteht ein Betrieb der Holzverarbeitung. Der nördliche Teil der ehemaligen Grube

Deutag wird durch eine lagerähnliche Zwischennutzung belegt.

Ein eigenständiges Gewerbeflächenprofil für den Standort Menden- Süd ist aus der vorhandenen Betriebsstruktur derzeit nicht zu erkennen.

2.2 Verkehrsverhältnisse

Im östlichen Anschluss an den Untersuchungsbereich befindet sich der Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar, der seit 1909 besteht. Zu einem großen Teil wird der Landeplatz derzeit für den Sport- und Segelflugverkehr genutzt. Aber auch der gewerbliche Flugverkehr und die Nutzung durch den Bundesgrenzschutz haben Bedeutung für den Betrieb des Landeplatzes. Auch verschiedene Firmen aus dem flughafenaffinen Gewerbe unterstreichen die Wichtigkeit der Einrichtung.

Derzeit wird diskutiert, die Start- und Landebahn insgesamt um etwa 400 Meter zu verlängern, um der EU- Richtlinie JAR- OPS 1 bezüglich der Abwicklung von gewerblich genutzten Flugzeugen bis 5,7 t Startgewicht zu entsprechen. Hierdurch wird neuen Sicherheitsanforderungen an Verkehrslandeplätze Rechnung getragen. Die abschließende Entscheidung bezüglich der Verlängerung der Start- und Landebahn steht jedoch noch aus.

Im westlichen Teil des Flugplatzes betreibt der Bundesgrenzschutz auch eine Hubschrauberwartung auf einem eigenständigen Teil des Landeplatzes mit eigener Ein- und Ausflugschneise nach Westen.

Das Plangebiet wird im Westen durch die rechtsrheinische Bahnlinie Köln – Koblenz tangiert. Östlich anschließend befindet sich die 2- gleisige Trasse der S 13 derzeit in der Planfeststellung. Im Kreuzungsbereich der Meindorfer Straße mit der Bahntrasse liegt der Haltepunkt Menden, an dem zukünftig die S 13 halten wird.

In Parallellage zur Bahntrasse verläuft die A 59, die in diesem Abschnitt auch eine Überleitungsfunktion der A 565 (Dreieck Bonn- Beuel) von und zur A 560 (Dreieck Sankt Augustin- West) übernimmt. Es ist beabsichtigt, den oben genannten Abschnitt zwischen den beiden Autobahndreiecken deutlich aufzuweiten, um die Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnittes zu erhöhen. Eine abschließende Entscheidung über die Realisierung und Dimensionierung dieser Maßnahme steht ebenfalls noch aus.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes verläuft die L 16. Sie verbindet den südlichen Teil von Menden mit Meindorf und verläuft nördlich von Bonn- Geislar bis zur Anschlussstelle Bonn- Nord an der A 565.

Die Bundesgrenzschutzstraße bindet im südlichen Teil an die B 56 an, die die Verbindung zur Anschlussstelle Bonn- Beuel- Ost der A 59 herstellt. Sie endet im Norden in Höhe der Wache zur Bundesgrenzschutz- Kaserne. Es ist seit längerer Zeit beabsichtigt, die B 56 im oben genannten Abschnitt auf 4 Fahrspuren zu erweitern.

Der Bereich Menden- Süd ist derzeit im Inneren über die Straße Am Bahnhof und die Ladestraße erschlossen. Zum größten Teil haben diese Straßen eher provisorischen Charakter. Der Entwicklungsbereich des WTP II ist derzeit noch nicht verkehrlich angebunden.

Über verschiedene Feldwege sowie Fuß- und Radwege ist der Bereich auch für Fußgänger und Radfahrer erschlossen.

2.3 Grünstrukturen

Neben den gewerblichen Nutzungen und den ehemaligen Grubenflächen Deutag und Bergmann wird der umgebende Bereich um Menden- Süd hauptsächlich durch landwirtschaftliche Nutzungen bestimmt. Vereinzelt liegen Flächen brach. Gehölzstrukturen sind im Bereich von Böschungen, den oben genannten Garten- und Weideflächen und in Form von Einzelbäumen und Baumgruppen vorhanden.

Die ehemalige Grube Deutag wird durch ausgedehnte Gehölzstrukturen insbesondere im Bereich der Böschungen eingerahmt. Neben den oben genannten gewerblichen Nutzungen im Norden sind innerhalb des ehemaligen Grubengebietes v.a. der natürlichen Entwicklung überlassene Flächen anzutreffen. Teilweise werden Flächen auch landwirtschaftlich genutzt.

Südlich der ehemaligen Grube Deutag befinden sich wiederum ausgedehnte landwirtschaftlich genutzte Flächen. Im Bereich der Brücke über die A 59 und der angrenzenden Bahntrasse sind auch größere Gehölzstrukturen vorhanden.

Im Bereich der ehemaligen Grube Bergmann hat sich ein Feuchtbiotop mit umgebenden, dicht bewachsenen Gehölzstrukturen entwickelt.

2.4 Eigentumsverhältnisse

Die überwiegende Zahl der Grundstücke befindet sich in privater Hand.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Gebietsentwicklungsplan

Durch Änderungen des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) bis zum Jahre 2003 wurden der Stadt Sankt Augustin gewerbliche, regional abgestimmte Entwicklungsoptionen eingeräumt. Dabei handelt es sich um das Gewerbegebiet „Mittelfeld“ in Buisdorf, das bereits durch ein Distributionszentrum der Firma Aldi weitestgehend belegt ist, sowie um den WTP II, der als regionales Projekt zusammen mit der Stadt Bonn verwirklicht werden soll. Außerdem wurde die Abgrenzung des Bereiches Menden- Süd neu gefasst.

Durch die Darstellungen des GEP ist die landesplanerische Abstimmung bezüglich der Vorsorge an gewerblichen Bauflächen auf dem Stadtgebiet Sankt Augustins abschließend erfolgt. Dabei deckt der WTP II neben dem Eigenbedarf der Stadt auch einen regionalen Bedarf an gewerblichen Bauflächen ab. Der Bereich Menden- Süd orientiert sich hauptsächlich am Eigenbedarf der Stadt und soll auch langfristig das Defizit an verfügbaren gewerblichen Bauflächen mindern (siehe auch Punkt 4.)

3.2 Stadtentwicklungskonzept

Auf Ebene des derzeit in Aufstellung befindlichen Stadtentwicklungskonzeptes „Sankt Augustin 2025“ wurden für die gewerbliche Entwicklung der Stadt mehrere Planungsziele und Leitvorstellungen formuliert und in verschiedenen Foren und Werkstätten diskutiert. Die Ziele greifen auch die Empfehlungen des Wirtschaftsförderungskonzeptes auf. Sie werden, den Untersuchungsbereich betreffend, an dieser Stelle stichpunktartig wiedergegeben:

Oberziele

- Stadtweiter Ausschluss der Neuansiedlung von flächen-, (schwer-) verkehrs- und immissionsintensivem produzierendem Gewerbe; statt dessen regionale Standortzuweisung
- Ausschluss der Neuansiedlung von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) sowie Handwerksbetrieben (sofern nicht dienstleistungs- beziehungsweise technologiebezogen) (...) im Wohn- und Technologiepark
- Konsequenter Ausschluss von zentrenrelevantem Einzelhandel in den bestehenden und geplanten Gewerbegebieten und Zuordnung im Zentrum und den Stadtzentren

Produzierendes Gewerbe / kleine und mittlere Unternehmen (KMU) / Handwerk

- Aufwertung und Ausbau des Gewerbegebietes Menden- Süd -einschließlich der Konversion von Bahnflächen- auch für KMU und Handwerk abseits des unmittelbaren Umfeldes zum neuen S 13- Haltepunkt

Dienstleistungen / Technologie

- Ergänzung und Entwicklung von Dienstleistungs- und Technologiestandorten (...) im unmittelbaren Umfeld des neuen S 13- Haltepunktes und im Wohn- und Technologiepark
- Weiterhin Offenhalten der Entwicklung des Wohn- und Technologieparkes mit der Stadt Bonn

Die Ziele des Stadtentwicklungskonzeptes werden bezüglich des Standortprofils den Bereichen WTP II und Menden- Süd zugrunde gelegt und an späterer Stelle noch genauer gefasst und begründet. Dabei werden auch die Aussagen des Wirtschaftsförderungskonzeptes ausgewertet.

3.3 Flächennutzungsplanung

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan bezieht sich noch auf den Planungszustand vor der letztmaligen Änderung des GEP im Jahre 2003, die diesen Bereich betrafen.

Er wird zeitnah an die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie angepasst, sobald hierzu die entsprechende Beschlussfassung erfolgt ist.

3.4 Bebauungsplanung

Für einen Teil des Gewerbegebietes Menden- Süd besteht ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 408/1, der auf eine Planung aus dem Jahre 1990 zurück geht. Diese Planung wurde aus verschiedenen Gründen nicht zur Rechtskraft gebracht.

Für den Bereich WTP II liegen noch keine konkreten Beschlüsse im Hinblick auf eine verbindliche Bauleitplanung vor.

4. Gewerbeflächenpotenzial der Stadt Sankt Augustin

4.1 Beurteilung auf Gesamtstadtebene

Die Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Menden- Süd geht unter anderem auf Überlegungen zu Anfang der 1990er Jahre zurück. Bereits damals wurde gutachterlich folgendes festgestellt: Sankt Augustin verfügt „über zahlreiche kleinere, alle jedoch überwiegend besetzte Gewerbegebiete. Einzelne freie Parzellen innerhalb dieser Gebiete können nicht darüber hinweg täuschen, dass eine großflächige Gewerbeansiedlung (...) derzeit nicht möglich ist.“¹

Die oben genannten Ausführungen belegen auch die Potenzialanalysen zu den Gewerbeflächen, die 1994 und 1997 von der Stadt Sankt Augustin angestellt wurden. Demnach beliefen sich 1994 die planungsrechtlich gesicherten Flächen (§ 30 und 34 BauGB) innerhalb der einzelnen Gewerbegebiete auf etwa 13,2 ha. Im Jahre 1997 bestanden nur noch freie Flächenoptionen auf 11,05 ha, die planungsrechtlich gesichert waren. Die Mehrzahl der Flächen bewegte sich dabei unter 1 ha und umfasste in der Mehrzahl nur einzelne Parzellen.

Auch im Rahmen dieser Untersuchung wurden die zusammenhängenden, gewerblich genutzten Gebiete der Stadt noch einmal begangen und im Hinblick auf eine gewerbliche Eignung bewertet. Gebiete, die explizit als Dienstleistungsstandorte im Sinne eines Sondergebietes vorhanden oder vorgesehen sind (z.B. Zentrum- West), wurden dabei nicht berücksichtigt. Bei den Einzelstandorten insbesondere in Gemengelagen zu Wohnnutzungen ist davon auszugehen, dass sie bei einer möglichen Betriebsaufgabe nicht mehr gewerblich weitergenutzt werden können, so dass sie in Zukunft keine Potenzialflächen mehr darstellen. Zumindest werden sie keinen zusätzlichen Beitrag für Neuansiedlungen erbringen können.

¹ Wirtschaftsstruktur und Gewerbeflächenangebot in der Region Bonn / Rhein- Sieg, Fortentwicklung, 1991, Kapitel IV.6

Bei dieser Analyse wurde festgestellt, dass noch:

- Ca. 12,0 ha Bruttobauland in Gewerbegebieten im Bereich von Bebauungsplänen nach § 30 BauGB,
- Ca. 2,7 ha Bruttobauland in Gewerbegebieten im Bereich von nach § 34 BauGB zu bewertenden Flächen und
- Ca. 4,3 ha Bruttobauland potenziell nutzbare, gewerbliche Bauflächen, die derzeit in Bebauungsplanverfahren behandelt werden, verfügbar sind.

Demnach sind planungsrechtlich (§ 30 und 34 BauGB) etwa 14,7 ha Bruttobauland gewerblich nutzbare Flächen vorhanden.

4.2 Beurteilung der bestehenden Standorte

Die Analyse zeigt, dass die größeren Gewerbegebiete der Stadt -abseits der oben genannten Einzelbetriebsstandorte und Sondergebiete- auch aufgrund von sonstigen Restriktionen nur noch in untergeordnetem Maße erweiterbar sind. Desweiteren decken einzelne Standorte auch übergeordnete Funktionen ab, wie sie das Stadtentwicklungskonzept und das Wirtschaftsförderungskonzept vorsehen. Die bestehenden Standorte lassen sich daher wie folgt beurteilen:

Einsteinstraße

- Ergänzungsfunktion des Zentrums im Hinblick auf Handel und zentrenunschädlichen Einzelhandel in der „1. Reihe“ zur Einsteinstraße
- Erweiterungsoptionen für bestehende, wichtige Betriebe des produzierenden Gewerbes (z.B. Kuhne)
- Erweiterungsmöglichkeiten für Neuansiedlungen in der „2. Reihe“ zur Einsteinstraße
- Restriktionen: angrenzende Wohnbebauung nach Westen und Süden, zum Teil Altlasten, Anbauverbotszone A 560 (40 Meter)
- Flächenpotenzial: ca. 4,3 ha Bruttobauland nach § 30 BauGB (BP Nr. 406/3)

Hangelar, B 56

- Erweiterungsoptionen für bestehende Betriebe
- Geringfügige Erweiterungs- und Nachnutzungsmöglichkeiten für Neuansiedlungen
- Restriktionen: angrenzende Wohnbebauung nach Osten und Süden, Landschaftsschutz, Wälder, Teiche und Bäche, 110 kV- Hochspannungsleitung
- Flächenpotenzial: ca. 1,2 ha Bruttobauland nach § 34 BauGB und 0,3 ha Bruttobauland im Verfahren (BP Nr. 209)

Alte Ziegelei

- Erweiterungsoptionen für bestehende Betriebe
- Geringfügige Erweiterungsmöglichkeiten für Neuansiedlungen
- Restriktionen: angrenzende Wohnbebauung nach Westen und Süden, Abwasserleitung, Ferngasleitung mit 17 Meter Freihaltekorridor, Anbauverbotszone A 560 (40 Meter)
- Flächenpotenzial: ca. 0,6 ha Bruttobauland nach § 30 BauGB (BP Nr. 511/2A)

Alte Heerstraße

- Erweiterungsoptionen für bestehende Betriebe
- Geringfügige Erweiterung und Nachnutzungsmöglichkeiten für Neuansiedlungen
- Restriktionen: angrenzende Wohnbebauung nach Norden, Landschaftsschutz, Wälder und Bäche, 110 kV- Hochspannungsleitung

- Flächenpotenzial: ca. 1,4 ha Bruttobauland nach § 30 BauGB (BP Nr. 608A, 618/1A, 618B) und ca. 1,5 ha Bruttobauland nach § 34 BauGB

Mittelfeld

- Funktion eines Logistik- Standortes mit potenziellem Bahnanschluss als Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes
- Erweiterungsoptionen für bestehenden Betrieb
- Erweiterungsmöglichkeiten für Neuansiedlungen
- Restriktionen: Ferngasleitung mit 8 Meter Freihaltekorridor, zum Teil Altlasten, Anbauverbotszone der oben genannten Autobahnen (40 Meter)
- Flächenpotenzial: ca. 5,7 ha Bruttobauland nach § 30 BauGB (BP Nr. 709/1, 709/2)

Buisdorf- Nord

- Erweiterungsoptionen für bestehende Betriebe
- Restriktionen: angrenzende Wohnbebauung nach Westen und Süden, verkehrliche Erschließung, Anbauverbotszone A 3 (40 Meter)
- Flächenpotenzial: ca. 2,7 ha Bruttobauland im Verfahren (BP Nr. 705, 710)

Birlinghoven

- Erweiterungsoptionen für bestehenden, wichtigen Betrieb des produzierenden Gewerbes (Hennecke)
- Restriktion: angrenzende Wohnbebauung nach Westen und Süden, Überschwemmungsgebiet, Landschaftsschutz, Bachauen
- Flächenpotenzial: ca. 1,3 ha Bruttobauland im Verfahren (BP Nr. 801/A2)

4.3 Gesamtbeurteilung

Die Bewertung der bestehenden Gewerbestandorte zeigt, dass nur noch begrenzte Erweiterungs- und Nachnutzungsmöglichkeiten vorhanden sind. Eine kurzfristige Verfügbarkeit der Flächen ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse zum Teil nicht gegeben. Die Flächen können auch im Hinblick auf eine Neuansiedlung nicht beliebig nachverdichtet werden, wenn man nicht Gefahr laufen will, den bestehenden Betrieben die notwendigen Erweiterungsoptionen zu nehmen. Da es sich weitestgehend nur um kleinere Teilgebiete handelt, die zum Teil nur einzelne Parzellen umfassen oder ungünstig geschnitten sind, kann daher grundsätzlich an den Aussagen von Anfang der 1990er Jahre fest gehalten werden.

Daraus lässt sich ein zusätzlicher Bedarf an gewerblichen Bauflächen, der im Bereich Menden- Süd abgedeckt werden kann und der im GEP verankert ist, herleiten. Insgesamt ist festzustellen, dass der gesamte Bereich entlang der A 59 die letzte größere und zusammenhängende Flächenreserve der Stadt Sankt Augustin im Hinblick auf eine gewerbliche Entwicklung darstellt. Dabei ist der WTP II als Standort mit regionaler Ausstrahlung und einem eigenen Profil zu betrachten. Der überwiegende Teil des Gebietes Menden- Süd -außer dem Bereich um den S13- Haltepunkt- steht für eine gewerbliche Nutzung zur Verfügung.

Die Vorteile des gesamten Standortes liegen v.a. in der Immissionsunempfindlichkeit und der Inanspruchnahme weitestgehend von ökologisch weniger empfindlichen, landwirtschaftlich genutzten Flächen. Zudem handelt es sich bei Menden- Süd um einen bestehenden Standort, der auch im Hinblick auf die Nutzungspotenziale, die sich durch den Ausbau der S 13 ergeben („Entwicklung an der Schiene“), einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung bedarf. Auch die verkehrliche Erschließung des Standortes ist möglich, ohne übermäßig stark, bestehende Wohngebiete zu tangieren.

5. Städtebauliches Konzept

5.1 Menden- Süd

Allgemeine Flächenabgrenzung

Das Gebiet Menden- Süd wurde aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in 3 Bereiche, die im weiteren näher beschrieben werden, gegliedert.

Die Abgrenzung der gewerblichen Bauflächen orientiert sich nach Westen an der Planfeststellungsgrenze der S 13. Nach Norden bildet die Wohnbebauung südlich der Meindorfer Straße eine Zäsur. Nach Osten definiert der Feldweg in Verlängerung der von- Galen- Straße sowie die anliegende landwirtschaftliche Hofstelle die Grenze. Nach Süden wird der nördliche Rand der ehemaligen Grube Deutag berücksichtigt.

Durch die vorgesehene Abgrenzung können etwa 21 ha Bruttobauland (mit Erschließungsflächen) zusätzlich bereitgestellt werden. Davon entfallen etwa 3 ha auf DB- Flächen, die im Bereich der Ladestraße zur Verfügung gestellt werden könnten.

Ehemalige Grube Deutag

Im südlichen Bereich des Gebietes Menden- Süd wurde darauf verzichtet, baulich in den Bereich der ehemaligen Grube Deutag einzugreifen, obwohl die Ausweisung des GEP dies für den nördlichen Teil der Grube zugelassen hätte. Insbesondere der nördliche Bereich der ehemaligen Grube Deutag wird als ökologische Ausgleichsfläche für das Gewerbegebiet Menden- Süd vorgeschlagen. Diese Vorgehensweise wird wie folgt begründet:

Grundsätzlich stellt sich zunächst die Frage, für welche Nutzergruppen dieser Standort in der ehemaligen Grube in Frage kommen könnte. Aufgrund seiner abseitigen Lage mit einem deutlichen Niveausprung von mindestens 5 Metern unter das Gelände des sich nördlich anschließenden Gebietes, erscheint lediglich die Weiterverfolgung der bisherigen lagerähnlichen Nutzung möglich.

Die gewünschte Betriebsstruktur des zukünftigen Standortes Menden- Süd, die sich hauptsächlich aus arbeitsplatzintensiven Handwerksbetrieben und kleingewerblichen Betrieben mit einem Bezug auch zu höherwertigen Dienstleistungsnutzungen ergeben soll (siehe Stadtentwicklungs- und Wirtschaftsförderungskonzept), wird auch im Hinblick auf eine entsprechende Außendarstellung Standorte bevorzugen, die sich in eine umgebende, vergleichbare Betriebsstruktur einbinden. Der Standort in der ehemaligen Grube wird daher als wenig repräsentativ empfunden werden.

Umgekehrt würde ein Fortbestand der lagerähnlichen Nutzung das gewünschte Standortprofil belasten, das auf eine deutliche Aufwertung des gesamten Gebietes Menden- Süd abzielen muss.

Aufgrund des oben genannten Niveausprungs wären zur Entwässerung des Gruben- Bereiches in Richtung der Kläranlage Menden zusätzliche Aufwendungen auch im Hinblick auf einen Unterhalt und Betrieb des Abwassersystems (Pumpwerk) erforderlich, die sich negativ auf das Kosten- Nutzen- Verhältnis auswirken würden. Nach Aussage des Fachbereiches Tiefbau sind zusätzliche Investitionskosten von ca. 1,5 Mio. Euro für ein Mischwasser- Pumpwerk anzusetzen.

Zur verträglichen höhenmäßigen Einordnung des Gebietes wäre es zudem notwendig, das Geländeniveau im nördlichen Teil der Grube anzuheben. Um einen tragfähigen Baugrund, z.B. auch für Hallenflächen herzustellen, müsste das Gelände großflächig mit Bodenmaterial aufgefüllt und lagenweise verdichtet werden. Dies würde mit einem Kostenaufwand von etwa 2,25 Mio. Euro (25.000 qm Fläche x 3 Meter Auffüllung x 30 Euro/cbm) zu Buche schlagen. Mit dem Grunderwerb, Erschließungs- und Ausgleichsmaßnahmen würde die Stadt mehr aufwenden, als Erlöse zu erwarten sind.

Desweiteren ist unter anderem bereits in dem landschaftspflegerischen Fachbeitrag, der im Zuge des oben genannten Bebauungsplanverfahrens angefertigt wurde, festgestellt worden, dass insbesondere die Böschungsbereiche und der südliche Teil der ehemaligen Grube sowohl im Bezug auf die vorhandenen Gehölzstrukturen als auch als potenzielle Lebensräume für die Tierwelt als ökologisch

hochwertig zu bewerten sind. Ein Verlust dieser Strukturen würde einen hohen Ausgleichsbedarf und damit Kostenaufwand (Grunderwerb, Maßnahmen und Pflege) nach sich ziehen.

Umgekehrt wäre die Möglichkeit der ortsnahen, ökologischen Aufwertung der bisher insbesondere als Lager und landwirtschaftlich genutzten Flächen innerhalb der ehemaligen Grube Deutag ausgesprochen positiv zu beurteilen. Hier könnte ein erheblicher Beitrag zum Eingriffsausgleich der zukünftig baulich genutzten Bereiche im Gebiet Menden- Süd erfolgen.

Sofern ein Erwerb der Flächen in der ehemaligen Grube Deutag zu angemessenen Kosten jedoch nicht möglich ist, ist alternativ ein externe Zuordnung von Ausgleichsflächen im Stadtgebiet in Erwägung zu ziehen.

Desweiteren sollte im weiteren Verfahren noch näher geprüft werden, inwiefern sich bei einer Inanspruchnahme der ehemaligen Grube Bergmann durch den WTP II, die ehemalige Grube Deutag mit entsprechenden Aufwertungsmaßnahmen auch als Ersatzstandort im Sinne einer Umsiedlung der in der ehemaligen Grube Bergmann vorkommenden Tierwelt anbieten würde.

Umgebung des S 13- Haltepunktes

Im unmittelbaren Umfeld des S 13- Haltepunktes wird auch zur verträglichen Berücksichtigung der gegenüberliegenden Wohnbebauung und zur Gestaltung einer entsprechenden „Entrees“ vom S 13- Haltepunkt aus ein Dienstleistungsstandort vorgeschlagen. Hier sind Büronutzungen in einer Geschossigkeit von 2 - 3 Vollgeschossen sinnvoll, die diesen Bereich städtebaulich markant prägen und eine intensive Nutzungsform am S 13- Haltepunkt darstellen.

Die genaue Gebäudeausrichtung ist im Zuge des Bebauungsplanes noch näher zu definieren. Auch eine Platzsituation, die die Baumgruppe am heutigen Parkplatz mit in die Gestaltungsüberlegungen einbindet und den „Auftaktcharakter“ des Bereiches unterstreicht, erscheint sinnvoll.

Bezüglich der Flächenentwicklung werden hier auch ehemalige Bahnflächen neu genutzt, beziehungsweise der sehr vernachlässigt wirkende Kopfbereich der Ladestraße städtebaulich neu geordnet.

Übergangsbereich zur Wohnbebauung

Dieser Bereich umfasst zum Teil auch Garten- und Weideflächen südlich der Wohnbebauung. Zum Teil wurden die sehr langen Parzellen (bis zu ca. 170 Meter) bereits geteilt. Der städtebauliche Entwurf orientiert sich an dieser erkennbaren Teilungslinie. Die Abgrenzung ist sinnvoll, da angemessen tiefe Wohnbaugrundstücke verbleiben, die sich nach wie vor für eine nach Süden ausgerichtete Gartennutzung (ca. 30 Meter hinter den Gebäuden) eignen.

Durch diese Abgrenzung wird auch die Möglichkeit eingeräumt, dass die anliegenden Eigentümer durch den vorgesehenen Grunderwerb beziehungsweise im Rahmen eines derzeit nicht beabsichtigten, aber denkbaren Umlegungsverfahrens wirtschaftlich angemessen beteiligt werden.

Als Puffer zwischen Wohngebiet und übrigem Gewerbegebiet wird ein Streifen von etwa 100 bis 150 Metern Breite vorgesehen, in dem nur nicht störendes Gewerbe beziehungsweise nur Betriebe der Abstandsklasse VII des Abstandserlasses NRW zulässig sind.

Auf Bebauungsplanebene wird mit Hilfe einem Lärmgutachten geprüft, ob über die Festsetzung von flächenbezogenen Schalleistungspegeln eine ausreichende Schutzwirkung für die Wohnbebauung - und auch das Wohngebäude der landwirtschaftlichen Hofstelle- erreicht werden kann. Alternativ kann untersucht werden, ob aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wand oder Wall) vorgesehen werden müssen. Im Rahmen dieser Untersuchung wird flächenmäßig zunächst ein ca. 5 Meter hoher Lärmschutzwall berücksichtigt, um die Planung „nach der sicheren Seite“ hin auszulegen.

Bezüglich der bestehenden Betriebe wird ebenfalls über ein Lärmgutachten und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu prüfen sein, inwiefern sie bezüglich ihrer Emissionen noch mit dem Nutzungskonzept verträglich sind. Gegebenenfalls kann über das Instrument des „erweiterten Bestandsschutzes“ nach § 1 (10) BauNVO eine Lösung herbeigeführt werden. Vorab sollten jedoch die

Vorstellungen der einzelnen Betriebe abgefragt werden.

Übrige Gewerbeflächen im südlichen Teil des Gebietes

Auch im südlichen Bereich des Gebietes werden ehemalige Bahnflächen und der Bereich der Ladestraße im Sinne der Konversion neu geordnet und erschlossen.

Die betroffenen Flächen in diesen Bereichen unterliegen aufgrund ihrer Entfernung zur Wohnbebauung weniger strengen Anforderungen an den Immissionsschutz. Auch hier sind im späteren Bebauungsplan flächenbezogene Schallleistungspegel zum Schutz der Wohnbebauung festzulegen.

Bezüglich der bestehenden Betriebe ist ebenfalls noch zu prüfen, inwiefern sie mit dem Instrument des „erweiterten Bestandsschutzes“ nach § 1 (10) BauNVO gesichert werden. Auch hier sollten die Vorstellungen der einzelnen Betriebe angefragt werden.

5.2 Wohn- und Technologiepark

Die Abgrenzung des WTP II folgt im wesentlichen der gemeinsamen Rahmenplanung der Städte Bonn und Sankt Augustin, die Anfang der 1990er Jahre erstellt wurde.

Die Gliederung der Flächen durch Grünzäsuren und ein stärkeres Eingehen auf die Waldkulisse im westlichen Teil der BGS- Kaserne ergibt eine bessere Einbindung des Standortes in die Örtlichkeit. Durch die so entstehende städtebauliche Struktur, bestehend aus mehreren Bauclustern, kann auch in diesem großen Gebiet eine stärkere Quartiersbildung erreicht werden.

6. Branchenstruktur und Grundstücksgrößen

6.1 Menden- Süd

Branchenprofil für Neuansiedlungen

Das Stadtentwicklungskonzept legt den stadtweiten Ausschluss der Neuansiedlung von flächen-, (schwer-) verkehrs- und immissionsintensivem produzierendem Gewerbe nahe und regt die regionale Standortzuweisung in Absprache mit den Umlandgemeinden an.

Begründet wird das Ziel hohe Nutzungsdichte beziehungsweise Arbeitsplatzdichte, ähnlich wie im Wirtschaftsförderungskonzept, mit den knappen Flächenressourcen der Stadt im Hinblick auf gewerbliche Bauflächen im generellen und der Tatsache im speziellen, dass der Bereich Menden- Süd die letzte diesbezügliche Flächenreserve auch am schienengebundenen Nahverkehr darstellt. Dies hat auch noch einmal die in Kapitel 4. erläuterte Potenzialanalyse gezeigt. Demnach scheiden flächenextensiven Nutzungen wie Lager- und Speditionsnutzungen, o.ä. aus.

Von einer verkehrsintensive Nutzung erscheint insbesondere dann abzuraten zu sein, wenn es nicht gelingt, einen eigenständigen Autobahnanschluss des gesamten gewerblichen Entwicklungsbereiches (Menden- Süd, WTP II) zu realisieren. Hierzu wird auch noch einmal im Kapitel 7 eingegangen. Der Schwerverkehr scheidet ohnehin aus, da Lager- und Speditionsnutzungen o.ä. nicht erwünscht sind.

Bezüglich der Immissionsituation erscheint der Standort gemäß den Ausführungen in Kapitel 5.1. ohnehin nicht geeignet, um stärker emittierende Betriebe, geschweige denn Betriebe, die nur in einem Industriegebiet zulässig sind, aufzunehmen.

Das Wirtschaftsförderungskonzept ² unterstützt die oben genannten Aussagen des Stadtentwicklungskonzeptes und empfiehlt im speziellen, im Bereich Menden- Süd folgende Betriebsgruppen anzusiedeln:

- Dienstleistungen (v.a. im Bereich S- Bahn- Haltepunkt)
- Handwerk und Kleingewerbe
- Produzierendes Gewerbe

Das Wirtschaftsförderungskonzept legt darüber hinaus nahe, eine Quartiersbildung vorzusehen. Die Vorteile der Quartiersbildung liegen in der gleichartigen Größe der Grundstücksflächen, den ähnlichen Anforderungen an den Standort und seine Umgebung und der besseren Kundenerreichbarkeit. Aus den Ausführungen im Kapiteln 5.1 sowie der Anordnung der Erschließung ergibt sich der oben genannte Gedanke der Quartiersbildung bezüglich der 3 empfohlenen Betriebsgruppen:

- Umgebung des S 13- Haltepunktes: Dienstleistungen
- Übergangsbereich zur Wohnbebauung: Handwerk und Kleingewerbe
- Übrige Gewerbeflächen: produzierendes Gewerbe

Zusätzlich wird im Wirtschaftsförderungskonzept empfohlen, durch den Umbau bestehender Gebäude (z.B. ehemaliges Lagergebäude Möbel Tacke), gegebenenfalls einen Standort für gewerbliche Existenzgründer zu schaffen. Im weiteren Verfahren sollte ebenfalls geprüft werden, ob durch eine Aufwertung der bereits gewerblich genutzten Hallen westlich des Fasanenweges ebenfalls ein entsprechendes Angebot für Existenzgründer geschaffen werden kann. Aus diesem Grunde wurde auch dieser Bereich mit in den räumlichen Umgriff des vorliegenden Konzeptes einbezogen. Eine Aufwertung wird auch dazu beitragen die Entree- Wirkung zum Bahnhof Menden zu verbessern. Hierzu sind ebenfalls Verhandlungen mit dem Eigentümer erforderlich.

Die Grundstücksgrößen sind von ihrer Tiefe her durch die Anlage der Verkehrserschließung vorgegeben. Generell wird von Grundstückstiefen von etwa 60 Metern vor allem in den Bereichen, wo Handwerk und Kleingewerbe angesiedelt werden soll, ausgegangen. Im südlichen Bereich, dort wo auch das produzierende Gewerbe angeordnet wird, sind auch Grundstückstiefen von bis zu 80 Metern möglich.

Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft geht erfahrungsgemäß davon aus, dass in der Mehrzahl Grundstücksgrößen von etwa 2.000 bis 3.000 qm nachgefragt werden. Dies bedeutet, bezogen auf die oben genannten Grundstückstiefen, eine durchschnittliche Straßenfrontlänge der Grundstücke von ca. 30 bis 40 Metern. Damit ist der Nachweis eines günstigen Grundstückszuschnittes erbracht.

Umgang mit bestehenden Betrieben

Da es sich im Bereich Menden- Süd zum Teil um ein bereits besiedeltes Gebiet handelt, muss auch der Umgang mit bestehenden Betrieben geregelt werden.

In jedem Falle nicht mehr mit den Zielen der Neuansiedlung wie sie im letzten Kapitel dargelegt wurden vereinbar, erscheinen auch aus städtebaulich- gestalterischer Sicht die eher provisorisch wirkenden Zwischennutzungen im Bereich der Ladestraße. Auch -wie bereits angesprochen- sind die lagerähnlichen Nutzungen im Gebiet der ehemaligen Grube Deutag aus Sicht des Standortprofils und aus ökologischen Gründen nicht mehr sinnvoll. Mit diesen Betrieben sind kurzfristig Verhandlungen im Hinblick auf eine Verlagerung beziehungsweise Neuansiedlung in anderen Bereichen des Gewerbegebietes Menden- Süd, der Stadt beziehungsweise der Region zu führen.

Die wirtschaftliche Situation der übrigen Betriebe im Gebiet Menden- Süd scheint nach dem äußeren Erscheinungsbild stabiler zu sein. Nichtsdestotrotz sollte mit jedem Betrieb im einzelnen über die bereits konkreten und gegebenenfalls längerfristigen Absichten gesprochen werden.

Aufgrund der allgemein angespannten wirtschaftlichen Lage ist es nicht erwünscht, bestehende Betriebe aus dem Gebiet Menden- Süd kurzfristig zu verdrängen. Vielmehr soll sich der im

² Wirtschaftsförderungskonzept Sankt Augustin, Abschlussbericht, 2003, Seite 62 f

Wirtschaftsförderungskonzept angestrebte Branchenmix in den bereits besiedelten Bereichen nur über einen längeren Zeitraum betrachtet einstellen.

Einzelhandel

Ein wichtiger Aspekt, der bereits im Einzelhandelskonzept von 1998 dargestellt und in das Stadtentwicklungskonzept aufgenommen wurde, ist der Umgang mit der Einzelhandelsentwicklung. Die oben genannten Konzepte sehen vor, innerhalb der Ortslage von Menden (Burgstraße / Markt) einen Schwerpunkt im Sinne eines Stadtteilzentrums zu schaffen. Darüber hinaus soll im Bereich der Ortslage Meindorf ebenfalls eine kleinteilige Nahversorgung gesichert werden.

Um die Kaufkraft und damit die Einzelhandelsentwicklung auf diese oben genannten Bereiche zu lenken, ist es notwendig, Einzelhandelsbetriebe aller Art im Bereich Menden- Süd auf Ebene des Bebauungsplanes auszuschließen. Auch aufgrund der Flächenknappheit an gewerblich nutzbaren Flächen, ist die Sicherung dieses Ziels dringend geboten. In noch verstärktem Maße gilt dieses Ziel auch für den WTP II und generell für den Fall, dass ein Autobahnanschluss realisiert werden kann.

6.2 Wohn- und Technologiepark

Das Wirtschaftsförderungskonzept regt eine strategische Diskussion bezüglich des weiteren Umganges mit dem WTP II an. Dabei werden 3 Optionen vorgeschlagen ³:

- Nach wie vor technik- beziehungsweise wissenschaftsorientierte Entwicklung
- Eine Ausweitung des Entwicklungspotenzials auf andere hochwertige Nutzungen, z.B. des Dienstleistungssektors oder des produzierenden Gewerbes
- Eine Entwicklung zu einem „normalen“ Gewerbe

Dieser Punkt bedarf einer Klärung mit mehreren Partnern. Hierzu gehört auch eine Abstimmung mit der Stadt Bonn und auf den verschiedenen Ebenen des Landes NRW. Die Entscheidung hierzu kann das vorliegende Gutachten, ähnlich wie das Wirtschaftsförderungskonzept, nicht vorweg nehmen.

7. Verkehrskonzept

7.1 Flugverkehr

Inwiefern die Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Hangelar ausgebaut wird, kann derzeit noch nicht gesagt werden, da hierzu die entsprechenden Entscheidungen ausstehen.

Die bestehenden Ein- und Ausflugkorridore des Verkehrslandeplatzes und der Einrichtungen des BGS sind bei der Planung nachrichtlich übernommen worden.

7.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Durch die Ausdehnung des Gebietes Menden- Süd in Richtung Osten wird der Einzugsradius um den Haltepunkt der S 13 in optimaler Weise genutzt. Der größte Teil des Gebietes liegt in einer Entfernung von ca. 500 Meter zum Haltepunkt und ist damit fußläufig gut angebunden. Der arbeitsplatzintensivste Teil, dort wo eine Dienstleistungs- und Büronutzung realisiert werden soll, liegt in dem am besten erschlossenen Bereich bis etwa 250 Meter vom Haltepunkt entfernt.

Im weiteren Verfahren ist auch noch zu prüfen, wo im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes Menden P+R- Parkplätze angeordnet werden können.

Der Bereich WTP II liegt nicht mehr im fußläufigen Einzugsbereich der S 13 und auch nicht im Bereich der Stadtbahnlinie 66. Das Stadtentwicklungskonzept empfiehlt langfristig -nach entsprechend

³ a.a.O., Seite 63

weitergehender Realisierung des Gesamtkonzeptes WTP II / Menden- Süd- eine Busführung vorzusehen, die den Haltepunkt Menden und Hangelar tangiert, und die nicht nur dem Anschluss der gewerblichen Flächen zugute kommen wird, sondern auch Hangelar von den Vorteilen der S 13 profitieren lässt.

7.3 Schienengebundener Güterverkehr

Aufgrund des kleinteiligen, auf Dienstleistungen, Handwerk und Kleingewerbe bezogenen und gewünschten Branchenprofils im Bereich Menden- Süd ist nicht davon auszugehen, dass ein Industriegleisanschluss -auch als längerfristige Option- notwendig ist. Massen- und Schüttgüter, o.ä., für die ein Gleisanschluss als notwendig eingeschätzt werden könnte, würden nur anfallen, wenn auch großflächige Lager- und Speditionsflächen, o.ä. vorgesehen wären. Dies sollte jedoch aufgrund der Flächenknappheit der Stadt an gewerblichen Bauflächen generell nicht mehr stadtentwicklungspolitisches Ziel sein.

Auch der WTP II wird in verstärktem Maße andere Nutzergruppen ansprechen, so dass sich auch hierfür ein Gleisanschluss erübrigt.

Zudem wäre es aufgrund des Baues der S 13 mit 2 Gleisen östlich der Hauptstrecke, auf der der Güterverkehr stattfindet, technisch und damit finanziell nur mit erheblichem Aufwand möglich, einen Gleisanschluss für den Bereich WTP II / Menden- Süd vorzusehen. Die Erfahrungen im Bereich des Bahnhofes Bonn- Beuel bezüglich des Anschlusses der RSE- Strecke an das Hauptnetz der Bahn zeigen, dass die Abwicklungslängen zur Ausschleifung und Kreuzung einer S- Bahntrasse mit erheblichen Schwierigkeiten behaftet sind.

7.4 Motorisierter Individualverkehr

Der gewünschte Branchenmix sowie die Entwicklungsgeschwindigkeit der Gesamtmaßnahme, einschließlich dem Bereich WTP II, werden trotz des neuen S 13- Haltepunktes in hohem Maße davon abhängig sein, inwiefern es gelingt, eine direkte Anschlussstelle an die umgebenden Autobahnen zu realisieren. Daher hat eine Lösung, die bereits zu Anfang der 1990er Jahre im Zuge der gemeinsamen Rahmenplanung der Städte Bonn und Sankt Augustin für den WTP diskutiert wurde, Priorität.

Es sollte daher anhand der derzeit diskutierten Ausbauplanungen zur A 59 mit einem hierfür spezialisierten Ingenieurbüro sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene nach einer einvernehmlichen Lösung gesucht werden.

Das vorliegende Konzept greift daher zunächst die Idee der oben genannten Rahmenplanung noch einmal auf, eine Teil- Anschlussstelle an die A 59 von und nach Norden, nördlich des Autobahndreieckes Bonn- Beuel und eine weitere Teil- Anschlussstelle von und nach Süden südlich des Autobahndreieckes vorzusehen. Gegebenenfalls ist über ein entsprechendes Gutachten auch die Möglichkeit zu untersuchen, auf anderem Wege eine Anbindungsmöglichkeit an die umgebenden Autobahnen zu finden.

Die Idee der oben genannten Rahmenplanung wird weiterentwickelt, indem sie zusätzlich mit einem Neubau der L16 verknüpft wird. Die Neutrassierung der L16 könnte zum Einen als Teil der Gewerbeerschließung des Bereiches Menden- Süd, als südliche Ortsumgehung von Meindorf und langfristig zusammen mit einer Verlängerung der Bundesgrenzschutzstraße als Verbindung zur B56 fungieren. Die südliche Umfahrung von Meindorf ist auf Bonner Stadtgebiet bereits als grobe Freihaltetrasse im Flächennutzungsplan enthalten.

Wenn keine Anschlussstelle realisiert werden kann, könnte die neue L16- Führung alternativ auch über das Stadtgebiet von Sankt Augustin als Ortsumgehung von Meindorf geführt werden. Eine parallel zur S 13 geführte Straße zur Anbindung des WTP II und Verlängerung bis zur Bundesgrenzschutzstraße bleibt auch weiterhin möglich. Ohne Anschlussstelle an die Autobahn wird dann aber der 4- spurige Ausbau der B 56 mit hoher Wahrscheinlichkeit notwendig werden.

Die innere Erschließung des Gebietes Menden- Süd erfolgt durch mehrere Anliegerstraßen, die das Gebiet im Sinne der oben genannten Quartierbildung erschließen. Die Flächen im Bereich der Ladestraße können von der Straße Am Bahnhof aus über kurze Stichstraßen parzellierbar erschlossen werden. Diese Verbindungen müssen nicht öffentlich gewidmet sein, sondern können auch als private

Zuwegungen angelegt werden.

Auch die innere Erschließung des WTP II folgt dem Prinzip der Quartiersbildung. Von der parallel zur S 13 geführten Hauptstraße, die sich bis zur Bundesgrenzschutzstraße verlängert, führen mehrere Stichstraßen nach Osten in die einzelnen Gewerbequartiere. Diese Aufteilung des WTP II ist bezüglich der funktionalen Trennung der verschiedenen Straßen und einer abschnittswisen Realisierung sinnvoll umsetzbar.

7.5 Fuß- und Radverkehr

Das Fuß- und Radwegesystem wird an die neuen Verhältnisse angepasst. Vordringlich erscheint es hierbei, die Verbindung aus dem Flugplatzbereich in Richtung Meindorf offen zu halten und eine zum Teil neue Wegeführung vom Bereich Menden- Süd entlang der Waldkulisse der BGS- Kaserne bis zur Bundesgrenzschutzstraße vorzusehen. Diese Verbindung könnte im Sinne der Naherholung sehr viel attraktiver gestaltet werden als die vorhandene, stark verlärmte Verbindung in Parallellage zur A 59 beziehungsweise der Bahntrasse.

8. Grünkonzept

8.1 Generelle Aussagen

Das Grünkonzept verfolgt das Oberziel, den Grünkorridor zwischen dem Bereich Menden- Süd und dem WTP II in einer angemessenen Breite von mindestens 250 Metern ⁴ offen zu halten. Dadurch soll der Landschaftsbereich zwischen dem Flugplatzgelände und der Siegaue miteinander verknüpft werden.

Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, inwiefern in diesem Bereich eine mindestens 50 Meter breite „Landschaftsbrücke“ realisiert werden kann. Dies könnte eine Maßnahme des Konzeptes „Grünes C“ im Rahmen der Regionale 2010 sein. Es kann jedoch als sicher angenommen werden, dass ein solches Projekt aufgrund des zu überspannenden Raumes (mehrspurige A 59, DB- Stammstrecke, S 13) ein Investitionsvolumen von mehreren Millionen Euro auslösen wird. Dies verdeutlicht, dass diese Maßnahme keineswegs über die gewerblichen Entwicklungsabsichten zu verwirklichen sein wird, sondern über Sondermittel, die gegebenenfalls im Rahmen der oben genannten Programme eingeworben werden.

Desweiteren soll erreicht werden, dass der durch das Gesamtvorhaben ausgelöste Ausgleichsbedarf sinnvoll in ein Grünkonzept eingebunden wird, sodass der Eindruck des „Arbeitens im Park“ entsteht. Vorgesehen sind z.B. ökologische Aufwertungs- und Extensivierungsmaßnahmen der ehemaligen Grube Deutag und bisher noch landwirtschaftlich genutzter Flächen. Zum anderen sind auch die dem Landschaftsbild zugute kommenden Gehölzpflanzungen im Bereich der Gewerbegebiets- Ränder zur freien Landschaft vorgesehen.

Auch eine Rückhaltung von unbelastetem Regenwasser (z.B. von Dachflächen) in zentralen und dezentralen Anlagen, die in das Grünkonzept integriert sind, sowie eine Versickerung über die belebte Bodenzone und in von Altlasten unbelasteten Bereichen, ist im weiteren Verfahren im Hinblick auf die Vorgaben der Verordnung zur Wasserschutzzone IIIa zu prüfen.

8.2 Umgang mit den ehemaligen Gruben Deutag und Bergmann

Wie bereits dargestellt, sollte der gesamte Bereich der ehemaligen Grube Deutag von einer baulichen Nutzung freigehalten werden. Es wird empfohlen, hier einen Großteil der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu verwirklichen. Bezüglich der weitergehenden Begründung hierzu wird auf das Kapitel 5.1 verwiesen.

⁴ siehe auch Strukturkonzept für die Region Bonn / Rhein- Sieg, Gutachterliche Bewertung neuer Gewerbeflächen im Rhein- Sieg- Kreis, 1992, Seite 68

Die ehemalige Grube Bergmann hat sich zu einem Feuchtbiotop entwickelt, das neben den vorkommenden Grünstrukturen auch Heimat von verschiedenen Tierpopulationen geworden ist. Das Biotop umfasst eine Größe von ca. 3 ha. Es liegt inmitten des auf Sankt Augustiner Seite vorgesehenen Teils des WTP II, der im GEP verankert ist. Durch die Planungen zum WTP II und einer möglichen Anschlussstelle an die A 59 stellt sich die Frage, wie mit diesem Biotop im weiteren Verfahren umgegangen wird beziehungsweise wie dieser Zielkonflikt aufgelöst werden kann.

Ein vollständiges Eingehen auf die Grenze des Biotops hätte aufgrund seiner Größe zur Folge, dass die Realisierung des WTP II auf Sankt Augustiner Seite ernsthaft in Frage gestellt wäre. Eine auch teilweise Integration dieses Biotopes in die Baustruktur scheint nicht der geeignete Ansatz zu sein, da dadurch auch der Austausch des Biotops mit seinem Umfeld nicht mehr möglich wäre.

Daher wird vorgeschlagen, im weiteren Verfahren zu prüfen, ob ein ähnliches Biotop als Ersatz für die ehemalige Grube Bergmann geschaffen werden kann. Hierzu würde sich z.B. die ehemalige Grube Deutag anbieten. Die Maßnahme müsste mit einem größeren zeitlichen Vorlauf (mindestens 1 bis 2 Jahre) betrieben werden, um sicherzustellen, dass eine Verlagerung des Biotops dann abgeschlossen sein wird, wenn mit der Realisierung des WTP II begonnen werden soll.

8.3 Überschlägliche Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung für das Gebiet Menden- Süd

Allgemeines

Auf Grundlage des vereinfachten, in NRW eingeführten Bewertungsverfahrens wurde eine erste überschlägliche Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung für den gewerblich genutzten Bereich Menden- Süd vorgenommen. Die Berechnungen und Karten zu dieser überschläglichen Ermittlung sind als Anlage in diesem Gutachten enthalten. Im Rahmen des eigentlichen Bebauungsplanverfahrens ist die oben genannte Beurteilung weiter zu differenzieren und die erforderlichen Maßnahmen zum Ausgleich sind festzulegen.

Auf eine Bilanzierung der Eingriffe, die die äußere Verkehrserschließung auslösen wird, wurde verzichtet, da hierzu noch Fragen der Trassierung, der Querschnittsbreiten, des Baulastträgers und der Art des Planverfahrens (Bebauungsplan oder Planfeststellung) zu klären sind.

Auch der Bereich des WTP II wurde noch nicht untersucht, da auch hier noch verschiedenen offene Fragen (z.B. Umgang mit der ehemaligen Grube Bergmann etc.) abgeklärt werden müssen.

Bestandssituation

Die derzeit bestehende Situation lässt sich tabellarisch wie folgt zusammenfassen:

Biotoptyp entsprechend Biotopentypenwertliste	Fläche (m²)	Grundwert A	Einzelflächenwert (Sp 4 * Sp 5)
Versiegelte Flächen (Gebäude, Asphalt, Beton, etc.)	55.700	0	0
Schotter- und Sandflächen, wassergebundene Decken	74.800	1	74.800
Feldwege	4.300	2	8.600
Acker	218.200	2	436.500
Zier- und Nutzgärten, strukturarm	35.500	2	71.000
Brachen 5-15 Jahre	117.600	5	588.000
Hecken, Gebüsch, Feldgehölze	34.300	7	240.800
Summe	540.400		1.419.700

Planungssituation

Bezüglich der Planungssituation ist im späteren Bebauungsplanverfahren noch grundstücksbezogen zu klären, inwiefern der Eingriff auf den bereits besiedelten Gebieten nach § 1a (3) BauGB bereits zulässig ist. Ist dies der Fall, so kann sich der Ausgleichsbedarf noch vermindern. Das vorliegende Gutachten geht zunächst von einer worst- case- Betrachtung aus.

Die Planungssituation ergibt folgendes tabellarisches Bild:

Biototyp entsprechend Biotopentypenwertliste	Fläche (m²)	Grund- wert P	Einzel- flächen- wert <small>(Sp 4 * Sp 5)</small>
Gewerbeflächen (0,8)	237.600	0/2	95.000
Mischgebiete (0,8)	7.000	0/2	2.800
Wohngebiete (0,6)	28.600	0/2	11.400
Verkehrsflächen	33.000	0	0
Grün- und Ausgleichsflächen	234.200	2/5/6/7	1.309.200
Summe	540.400		1.418.400

Bewertung

Die überschlägliche Bilanz kommt zu dem Ergebnis, dass durch eine Aufwertung des nördlichen Teils der ehemaligen Grube Deutag, eine Extensivierung von ehemaligen landwirtschaftlich genutzten Flächen im Bereich der ehemaligen Grube Deutag und die vorgesehenen Feldgehölzpflanzungen im Bereich der Ränder des Gewerbegebietes ein 100 %- iger Ausgleich für den Bereich Menden- Süd (ohne äußere Verkehrsanbindung) erreicht werden kann.

Im übrigen wird alternativ auch noch einmal auf die Möglichkeit des externen Ausgleichs an anderen Stellen des Stadtgebietes hingewiesen (siehe Punkt 5.1).

9. Technische Infrastruktur

9.1 Übergeordnete Trassen

Vom Wasserwerk in Meindorf führt eine Leitung in nördliche Richtung durch die Ortslage Meindorf und folgt danach dem Verlauf der A 59. Eine weitere Wasserleitung kreuzt im Westen die A 59 und verläuft weiter am nördlichen Rand des Flugplatzgeländes. Diese Leitung tangiert zu einem untergeordneten Teil den nördlichen Bereich des WTP II. Welche Konsequenzen dies im Hinblick auf mögliche Baubeschränkungen hat, ist im weiteren Verfahren noch zu klären.

Eine Ferngasleitung verläuft entlang der westlichen Seite der A 59. Südlich des Mendener Friedhofes führt eine weitere Gasleitung nach Westen und kreuzt den Bereich Menden- Süd, bevor sie sich mit der oben genannten Leitung im Verlauf der A 59 vereinigt.

Da die Leitung im Bereich Menden- Süd mit ihrem Schutzstreifen von insgesamt 8 Metern die Bauflächen ungünstig teilen würde, ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob eine Leitungsverlegung durchgeführt werden muss.

9.2 Innere Erschließung

Zumindest abseits der Straße Am Bahnhof müssen für das Gebiet Menden- Süd alle Medien der technischen Infrastruktur ausgebaut werden. Dies gilt im verstärkten Maße auch für den Bereich WTP II, wo bisher noch keinerlei Erschließung anliegt.

10. Sonstiger Klärungsbedarf

10.1 Altlastensituation

Im Bereich Menden- Süd bestehen verschiedene Altlasten- und Altstandorte insbesondere im Bereich der Flächen, die der Deutschen Bahn gehören.

Die DB hat auf ihren Flächen bereits orientierende Untersuchungen durchgeführt. Die oben genannten Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass derzeit von den betroffenen Flächen keine Gefährdungen für bestimmte Schutzgüter ausgehen. Bei gleichbleibender Nutzung der Flächen besteht keine Notwendigkeit für ergänzende Gutachten. Sollten jedoch Eingriffe in der Boden erfolgen, sind ergänzende Untersuchungen notwendig.

Der weitere Klärungsbedarf ist in Abstimmung mit den zuständigen Stellen beim Rhein- Sieg- Kreis im Rahmen der weiteren Planungsschritte festzulegen. Kostenangaben über die Höhe des Sanierungsaufwandes sind derzeit nicht möglich.

10.2 Wasserschutzzone

Das Baugebiet Menden- Süd und auch der WTP II liegen vollständig innerhalb der Wasserschutzzone III a des Wasserwerkes Meindorf.

Nach einer telefonischen Anfrage beim Rhein- Sieg- Kreis kann unbelastetes Niederschlagswasser (insbesondere Dachwasser), sofern die Bodeneigenschaften und Grundwasserstände dies zulassen (notwendiges Gutachten), versickert werden. Auch die Entwässerung von Stellplätzen kann in Form einer Versickerung erfolgen, sofern dies über eine ausreichend mächtige belebte Bodenzone bewerkstelligt wird. Grundsätzlich ist bezüglich der Versickerungsmöglichkeiten auch die Altlastensituation zu berücksichtigen. Stark belastetes Niederschlagswasser z.B. von Straßenflächen ist über einen Schmutzwasserkanal zu entwässern.

Die Flächen des Wasserwerkes Meindorf, östlich der L16, liegen innerhalb der Wasserschutzzone I. Diese Flächen werden nicht tangiert. Allerdings wird das Wasserwerk Meindorf westlich der A 59 auch von Flächen der Wasserschutzzone II umgeben. Die alternativen Vorstellungen zur südlichen Neutrassierung der L16 tangieren die Wasserschutzzone II. Im weiteren Verfahren ist daher noch zu klären, durch welche Maßnahmen im Bereich der L 16 neu die Belange des Trinkwasserschutzes berücksichtigt werden können.

10.3 Landschaftsschutz

Nach der Änderung des Landschaftsplanes, der jedoch noch nicht bekannt gemacht wurde, liegen die Mehrzahl der nicht bebauten Flächen südlich von Meindorf -auch auf Bonner Stadtgebiet- innerhalb der Flächen für den Landschaftsschutz. Auch hierzu ist im weiteren Verfahren zu klären, auf welche Art und Weise die Eingriffe einer südlichen Ortsumgehung von Meindorf im Zuge eines Neubaus der L16 kompensiert werden können.

10.4 Einflugschneisen

Die Ein- und Ausflugschneise des Verkehrslandeplatzes Hangelar wird durch ein großzügiges Freihalten von bebaubaren Flächen berücksichtigt. Auch dadurch begründet sich der mindestens 250

Meter breite Korridor zwischen den Gebieten Menden- Süd und WTP II.

Der Bundesgrenzschutz nutzt eine eigene Ein- und Ausflugschneise nach Westen. Sie kreuzt nach Augenschein die Brücke über die A 59 und führt über die nördlichen Flächen des WTP II, die auf dem Gebiet der Stadt Sankt Augustin liegen. Inwiefern sich hierdurch Nutzungsbeschränkungen im Hinblick auf eine denkbare Höhenentwicklung der Gebäude ergeben, ist im weiteren Verfahren noch zu klären.

10.5 Einrichtungen der Deutschen Bahn

Im nördlichen Bereich der Ladestraße bestehen Einrichtungen und Gebäude der DBAG, die für den weiteren Betriebsablauf benötigt werden. Hierzu müssen im weiteren Verfahren mit der DBAG Verhandlungen bezüglich einer möglichen Verlagerung aufgenommen werden, da die betroffenen Flächen die Bereiche umfassen, die für die Aufwertung des „Entrees“ zum Haltepunkt Menden benötigt werden.

11. Flächenbilanz

11.1 Menden- Süd

Abgeleitet aus der Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung wurden folgende Flächenbilanzen erstellt:

Gebietstyp	Fläche (qm)
Gewerbegebiete	237.600
Mischgebiete	7.000
Wohngebiete	28.600
Verkehrsflächen	33.000
Grünflächen	234.200
Summe	540.400

11.2 Wohn- und Technologiepark

Das Flächenpotential beträgt auf dem Sankt Augustiner Teil des WTP II ohne innere Verkehrsanbindung und Grünflächen etwa 14 ha Bruttobauland. Das vergleichbare Potenzial auf dem Bonner Stadtgebiet ergibt etwa 18 ha.

12. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

12.1 Genereller Klärungsbedarf

Der generelle Klärungsbedarf wurde bereits in den voranstehenden Kapiteln erläutert. Er lässt sich, die wesentlichen Punkte betreffend, stichpunktartig und bezüglich der zu beteiligten Institutionen wie folgt beschreiben:

Fragestellung	Abstimmung mit Institutionen
Anbindemöglichkeiten an die umgebenden Autobahnen (A59, A565) beziehungsweise das übergeordnete Verkehrsnetz (B56, L16)	<ul style="list-style-type: none"> • Zunächst Stadt Bonn, ggfs. Bundesgrenzschutz, danach: • Bundesverkehrsministerium • Verkehrsministerium NRW • Landesbetrieb Straßenbau NRW

Umgang mit dem WTP II (Standortprofil)	<ul style="list-style-type: none"> • Zunächst Stadt Bonn, danach: • Gegebenenfalls Landesregierung NRW
Umgang mit der ehemaligen Grube Bergmann (Verlagerungskonzept)	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Bonn

12.2 Stufenweise Vorgehensweise / Prioritäten

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich der gesamte Untersuchungsbereich WTP II / Menden-Süd nur über einen längeren Zeitraum betrachten umsetzen lässt. Aufgrund der Knappheit an gewerblichen Bauflächen sowie des Vorlaufes bis zu dem Zeitpunkt, ab dem baureife Grundstücke angeboten werden können, kann die Stadt Sankt Augustin aber nicht warten, bis alle oben genannten generellen Fragestellungen abgearbeitet sind. Daher befasst sich das vorliegende Konzept auch mit der Frage, in welchen zeitlichen Schritten das Gesamtkonzept umgesetzt werden kann.

Bei der Planung wurde in 3 mögliche Entwicklungsstufen unterschieden. Dabei wurden auch Überlegungen angestellt, ob und in welcher Form die Stadt Sankt Augustin aufbauend auf dem Gesamtkonzept, bestimmte Bausteine kurz- bis mittelfristig alleine umsetzen kann.

Entwicklungsstufe 1

Diese Entwicklungsstufe umfasst Überlegungen zur kurz- bis mittelfristigen Erschließung von gewerblichen Bauflächen im Bereich Menden- Süd. Die Ausbaustufe wurde so gewählt, dass die Stadt Sankt Augustin die notwendigen Maßnahmen alleine umsetzen kann.

Über ein Verkehrsgutachten ist noch zu klären, ob diese 1. Entwicklungsstufe über den bestehenden Knoten Meindorfer Straße / Am Bahnhof leistungsfähig abgewickelt werden kann, beziehungsweise welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um dieses Ziel sicherzustellen. Es ist auch zu klären, welche Maßnahmen gegebenenfalls zu ergreifen sind, um die Belastung für die Ortslagen von Menden und Meindorf möglichst gering zu halten.

Der Bereich, auf den sich die Entwicklungsstufe bezieht, umfasst im wesentlichen die Ladestraße und Flächen beidseits der Straße Am Bahnhof. Hierbei können je nach Nutzergruppe (siehe Kapitel 6.1) folgende Flächen geordnet (Konversion von Bahnflächen) beziehungsweise neu erschlossen werden:

- Flächen für Dienstleistungs- und Büronutzungen: ca. 1 ha Bruttobauland
- Flächen für Handwerk und Kleingewerbe: ca. 2 ha Bruttobauland
- Flächen für produzierendes Gewerbe: ca. 6 ha Bruttobauland

Zudem könnten Verhandlungen mit den Eigentümern des ehemaligen Möbellagers Tacke (siehe Wirtschaftsförderungskonzept) und den Gewerbehallen westlich des Fasanenweges im Hinblick auf die Bereitstellung von Flächen für gewerbliche Existenzgründer aufgenommen werden.

Durch den Ausbau der Straße Am Bahnhof auf der bestehenden Trasse, die Ermöglichung der Zufahrt zu den Flächen im Bereich der Ladestraße über private Zuwegungen sowie den teilweisen Ausbau der Anliegerstraßen in östliche Richtung, die später verlängert und die südliche Achse betreffend auch als L 16 neu gewidmet werden könnten, kann die Erschließung der Flächen gesichert werden.

Die Ausgleichsflächen für diesen ersten Bauabschnitt könnten im Bereich der ehemaligen Grube Deutag bereit gestellt werden.

Entwicklungsstufe 2

Diese Entwicklungsstufe ist nur umsetzbar, wenn bestimmte Fragestellungen, die unter Kapitel 13.1 aufgeführt sind, geklärt werden konnten. Dies betrifft vor allem die Frage der äußeren Verkehrsanbindung, beziehungsweise indirekt auch die Frage nach dem weiteren Umgang und der

Erschließung des WTP II. Die Entwicklungsstufe wäre grundsätzlich auch nur auf die Stadt Sankt Augustin bezogen umsetzbar.

Bei dieser Entwicklungsstufe können im Bereich Menden- Süd etwa 12 ha Bruttobauland durch eine östliche Erweiterung des Gebietes neu erschlossen werden. Dies betrifft:

- Flächen für Handwerk und Kleingewerbe: etwa 4 ha Bruttobauland
- Flächen für produzierendes Gewerbe: etwa 8 ha Bruttobauland

Sofern eine Autobahnanbindung grundsätzlich möglich ist, würde es sich anbieten, die nördlich des Autobahndreieckes Bonn- Beuel vorgesehene Anschlussstelle bereits vorab zu realisieren. Hierdurch könnte die für den Gesamtstandort sicherlich wichtigste Richtung nach Köln und über die A 560 zur A3 sichergestellt werden. Diese Option der äußeren Anbindung hätte die Priorität A, da sie auch im Hinblick auf die Entwicklung des WTP II, den gewünschten Branchenmix und die Wahrscheinlichkeit einer zügigen Projektumsetzung wichtig ist.

Wenn sich herausstellen sollte, dass eine Autobahnanbindung nicht möglich ist, stellt sich zunächst die Frage nach der Entwicklungsgeschwindigkeit des WTP II, da eine längere Vorfinanzierung eines Straßenausbaues vom Ende der Bundesgrenzschutzstraße bis zum Gewerbegebiet Menden- Süd (ca. 2 km Strecke) zusammen mit der Stadt Bonn als nicht sonderlich realistisch erscheint, sofern der WTP II nicht zeitnah entwickelt wird.

Wenn der WTP II erst sehr langfristig entwickelt werden soll, ist zu überlegen, ob gegebenenfalls ein Planungsansatz aus dem Verkehrsentwicklungsplan wieder neu aufgelegt werden könnte. Dabei handelt es sich um eine Neutrassierung der L 16 als Hauptstraße zur Erschließung des Gewerbegebietes und als Ortsumgehung von Meindorf. In Verlängerung könnte so die Anschlussstelle Bonn- Nord der A 565 erreicht werden. Diese Lösung mit der Priorität B hätte den Vorteil, dass von der Anschlussstelle Bonn- Nord auch die direkte Fahrtrichtung Koblenz möglich wäre, die Ortsdurchfahrt von Meindorf und bei Anschluss der L 16 neu im Bereich der von- Galen- Straße auch der westliche Abschnitt der Meindorfer Straße auf Mendener Gebiet entlastet werden könnten.

Die innere Erschließung des Gebietes Menden- Süd wird bezüglich der 1. Entwicklungsstufe ergänzt. Die dem neuen Siedlungsrand am nächsten liegende Trasse kann als L 16 neu gewidmet werden und bindet im Knotenbereich der von- Galen- Straße an die Meindorfer Straße an. Dadurch kann die Straße Am Bahnhof von der Meindorfer Straße abgebunden werden und der Abschnitt der Meindorfer Straße bis zur von- Galen- Straße von Gewerbeverkehr entlastet werden.

Der ökologische Ausgleich der durch die Planung ausgelösten Eingriffe könnte durch weitere Aufwertungs- und Extensivierungsmaßnahmen im Bereich der ehemaligen Grube Deutag und in Form von Feldgehölzpflanzungen zur optischen Abschirmung der neuen Siedlungsgränder erfolgen.

Entwicklungsstufe 3

Diese Ausbaustufe umfasst die Entwicklung des Bereiches WTP II zusammen mit der Stadt Bonn. Dabei können auf Sankt Augustiner Gebiet etwa 14 ha Bruttobauland neu erschlossen werden. Auf Bonner Seite bewegt sich das noch näher einzugrenzende Potenzial an Bauflächen in einer Größenordnung von ca. 18 ha Bruttobauland. Welche Betriebe dort angesiedelt werden sollen, muss im weiteren Verfahren noch abgestimmt werden.

Die äußere Verkehrsanbindung des WTP II hängt ebenfalls von der Frage des Autobahnanschlusses ab. Sofern dies möglich ist, könnte die bereits in der 2. Ausbaustufe realisierte Anschlussstelle Nord durch eine südlich des Autobahndreieckes Bonn- Beuel gelegene Anschlussstelle Süd in Richtung Rheinland- Pfalz ergänzt werden.

Als Alternative zur L16 neu alleinig auf Sankt Augustiner Stadtgebiet ohne Autobahnanschluss (siehe 2. Entwicklungsstufe) könnte auch eine entsprechende Neutrassierung der L 16 mit Autobahnanschluss über das Bonner Gebiet erfolgen. Hierzu sieht der Bonner Flächennutzungsplan eine Freihaltetrasse vor.

In jedem Falle wird auch ein Anschluss des Gebietes über die Bundesgrenzschutzstraße zur B 56 sinnvoll sein.

Der Eingriff in Natur und Landschaft könnte durch eine Grüngestaltung im Umfeld des WTP II, wie dies bereits die gemeinsame Rahmenplanung vorsah, kompensiert werden. Zur Frage des Umganges mit der ehemaligen Grube Bergmann wird auf die Ausführungen im Kapitel 8 verwiesen.

12.3 Baulandmanagement

Auch zu diesem Themenkomplex wird nur der Bereich Menden- Süd betrachtet, da das Gebiet des WTP II gegebenenfalls über das Instrumentarium einer Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden soll und hierbei die gesetzlichen Vorgaben greifen. Auch die Klärung der mehrfach angesprochenen grundsätzlichen Fragen muss abgewartet werden.

Bereits besiedelte Flächen

Ein Ankauf von bereits besiedelten Grundstücken beidseits der Straße Am Bahnhof ist grundsätzlich nicht sinnvoll. Hier wird sich ein gewünschter Strukturwandel im Hinblick auf ein neues Branchenprofil längerfristig und auf privatem Wege umsetzen lassen. Hierzu wird der noch aufzustellende Bebauungsplan die Grundlage liefern.

Einzig der Ankauf der Fläche des ehemaligen Möbellagers Tacke könnte für einen Handwerkerhof für Existenzgründer wünschenswert sein (siehe Wirtschaftsförderungskonzept).

Flächen der DBAG

Die Bahnflächen im Bereich Menden- Süd (insbesondere Ladestraße) können von der „DB Dienstleistungen“ als Tochter der Deutschen Bahn freihändig erworben werden.

Alternativ wurde im Rahmen des Wirtschaftsförderungskonzeptes überlegt, inwiefern die Bahnflächen auch über die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW (BEG), als Tochter der DBAG und des Landes NRW, entwickelt werden könnten. Das Land NRW und die DBAG haben im Januar 2005 ein 2. Liegenschaftspaket vereinbart, dass für eine Vermarktung bis 2011 vorgesehen ist. Darin sind die Flächen in Menden- Süd nicht enthalten. Inwiefern und wann weitere Pakete aufgelegt werden, ist derzeit noch offen.

Da es sich um eine vergleichsweise kleine Bahnfläche handelt, die zum großen Teil mit bestehenden Betrieben belegt ist, erscheint es sinnvoller, die Teile der Grundstücke von der DB Dienstleistungen zu erwerben, für die eine realistische Entwicklungsoption besteht. Dies kann jedoch erst abgeschätzt werden, wenn mit jedem Betrieb Gespräche über deren zukünftigen Vorstellungen geführt wurden, die Altlastensituation besser abgeschätzt werden kann und die Preisvorstellungen der DBAG bekannt sind. Darauf aufbauend muss abgewogen werden, ob die Flächen nach Neuordnung vermarktbar sind. Erst nach dieser Prüfung sollte über einen Ankauf entschieden werden.

Alternativ kann überlegt werden, inwiefern eine Vermarktung der Flächen durch die DBAG ohne Zwischenerwerb durch die Stadt erfolgen kann. Hieran könnte sich auch der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages beziehungsweise Erschließungsvertrages knüpfen. Dies erscheint derzeit die realistischere Option zu sein.

Bisher nicht gewerblich besiedelte Flächen

Der freihändige Ankauf der bisher nicht gewerblich besiedelten Flächen, abseits der Flächen der DBAG, stellt die vordringliche Aufgabe des Baulandmanagements dar. Dies bezieht sich zum einen auf die bisher zumeist landwirtschaftlich genutzten Flächen, aber auch auf die privaten Freiflächen, die heute noch der Wohnbebauung zugeordnet sind.

Auch bezüglich der Ausgleichsflächen, die unter anderem innerhalb der ehemaligen Grube Deutag bereit gestellt werden sollten, sind entsprechende Verhandlungen mit den Eigentümern aufzunehmen. Hierzu werden nicht die Preisvorstellungen realistisch sein, die für später gewerblich genutzte

Grundstücke anzusetzen sind. Alternativ ist dann zu überlegen, wo externe Ausgleichsflächen gebunden werden können.

Sollte ein freihändiger Erwerb zu angemessenen Grundstückspreisen (Gewerbeflächen, Ausgleichsflächen) nicht oder teilweise nicht möglich sein, so ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob auf Grundlage eines Bebauungsplanes ein förmliches Umlegungsverfahren nach § 45 ff BauGB, auch für Teile des Gebietes Menden- Süd, sinnvoll ist.

Akteure

Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft ist aufgrund der dort gebündelten Erfahrungen der richtige Ansprechpartner, wenn es um den freihändigen Erwerb der für die Entwicklung des Gewerbegebietes Menden- Süd notwendigen Flächen (Gewerbeflächen, Ausgleichsflächen) geht. Dabei sollte auch die Möglichkeit geprüft werden, ob über das Einbringen von Tauschflächen der Stadt oder sonstiger städtischer Gesellschaften ein Interessenausgleich mit den heutigen Eigentümern erreicht werden kann.

12.4 Fördermöglichkeiten

Nach den Förderrichtlinien des Landes NRW besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Bezuschussung von gewerblichen Entwicklungen. Dabei ist zu unterscheiden in Stadterneuerungsmittel, die zur Aufbereitung und Entwicklung der gewerblich genutzten Areale eingesetzt werden können und in GVFG- Mittel, die zur Verbesserung der äußeren Verkehrsanbindung vergeben werden können.

Zur Frage der äußeren Verkehrsanbindung sind die in diesem Gutachten benannten und noch zu klärenden Punkte abzuarbeiten, bevor über eine konkrete Bezuschussung von Seiten des Landes NRW Verhandlungen (Landesverkehrsministerium NRW, Bezirksregierung Köln) aufgenommen werden können. Sinnvollerweise wird man die Frage der Fördermöglichkeiten mit der Abstimmung der Konzepte verbinden.

Zu Fördermöglichkeiten der Stadterneuerung bezüglich des inneren Bereiches Menden- Süd ist bereits ein erstes Gespräch mit dem Städtebauministerium NRW erfolgt. Eine Förderung des Gebietes ist zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen worden, wurde aber mit dem Nachweis bestimmter Voraussetzungen (insbesondere Unrentierlichkeit) verknüpft. Diese Punkte müssen im weiteren Verfahren noch näher eingegrenzt werden.

12.5 Projektmanagement

Projektorganisation

Aufgrund der Komplexität der in diesem Gutachten beschriebenen Fragestellungen scheint nur eine koordiniert arbeitende Projektgruppe bestehend aus mehreren städtischen Institutionen sinnvoll zu sein. Da zunächst insbesondere übergeordnete Punkte und planungsrechtliche Fragestellungen betroffen sind, wird vorgeschlagen die Projektleitung beim Baudezernat anzuordnen. Die Teilnehmer der Projektgruppe sollten aus folgenden Bereichen hinzugezogen werden:

- | | |
|--|-----------------------------------|
| • Leitung: | Baudezernat |
| • Grunderwerb, Branchenprofil, Vermarktung: | Wirtschaftsförderungsgesellschaft |
| • Planungsrecht: | Team Stadtplanung |
| • Übergeordnete Verkehrserschließung: | Team Stadtplanung |
| • Technische Erschließung: | Fachbereich Tiefbau |
| • Grüngestaltung: | Fachbereich Tiefbau |
| • Eingriff / Ausgleich, Translozierung Grube Bergmann: | Büro für Naturschutz |

Die Ausführungen zu den Akteuren beschränken sich auf die Institutionen der Stadt Sankt Augustin. Hinweise, mit welchen sonstigen Beteiligten noch Gespräche zur Klärung auch grundsätzlicher Fragen

zu führen sind, enthält z.B. Kapitel 13.1. Ansonsten sind dies die Träger öffentlicher Belange, die üblicherweise im Rahmen von Bauleitplan- und Planfeststellungsverfahren beteiligt werden.

Die Projektgruppe sollte regelmäßig im Rahmen von Jour- fixen in einem Turnus von mindestens 4 Wochen tagen.

Aufgaben der Akteure

Das Baudezernat sollte aufgrund der oben genannten Begründung die Leitung der Projektgruppe übernehmen.

Der Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Sankt Augustin kommt insbesondere bei der Entwicklung des Bereiches Menden- Süd große Bedeutung zu. Sie wird die notwendigen Maßnahmen zum Grunderwerb, der Grundstücksneuordnung sowie der Vermarktung der Flächen in der Hand haben. Auch die weitere Ausformulierung der gewünschten Branchenstruktur, die Klärungen zu einem gewerblich orientierten Gründerzentrum sowie die Verhandlungen mit den bestehenden Betrieben sollten zweckmäßigerweise in die Hände der Wirtschaftsförderungsgesellschaft gelegt werden.

Das Team Stadtplanung wird Planungsrecht herstellen, indem der Flächennutzungsplan für die entsprechenden Teilbereiche geändert und gegebenenfalls mehrere, auf die oben genannten Entwicklungsschritte abgestimmte Bebauungspläne aufgestellt werden. Dabei werden auch die im Gutachten angesprochenen offenen Fragen gegebenenfalls unter Zuhilfenahme von externen Gutachtern geklärt. Auch bezüglich der Frage des Verkehrsnetzes ist das Team Stadtplanung der Ansprechpartner.

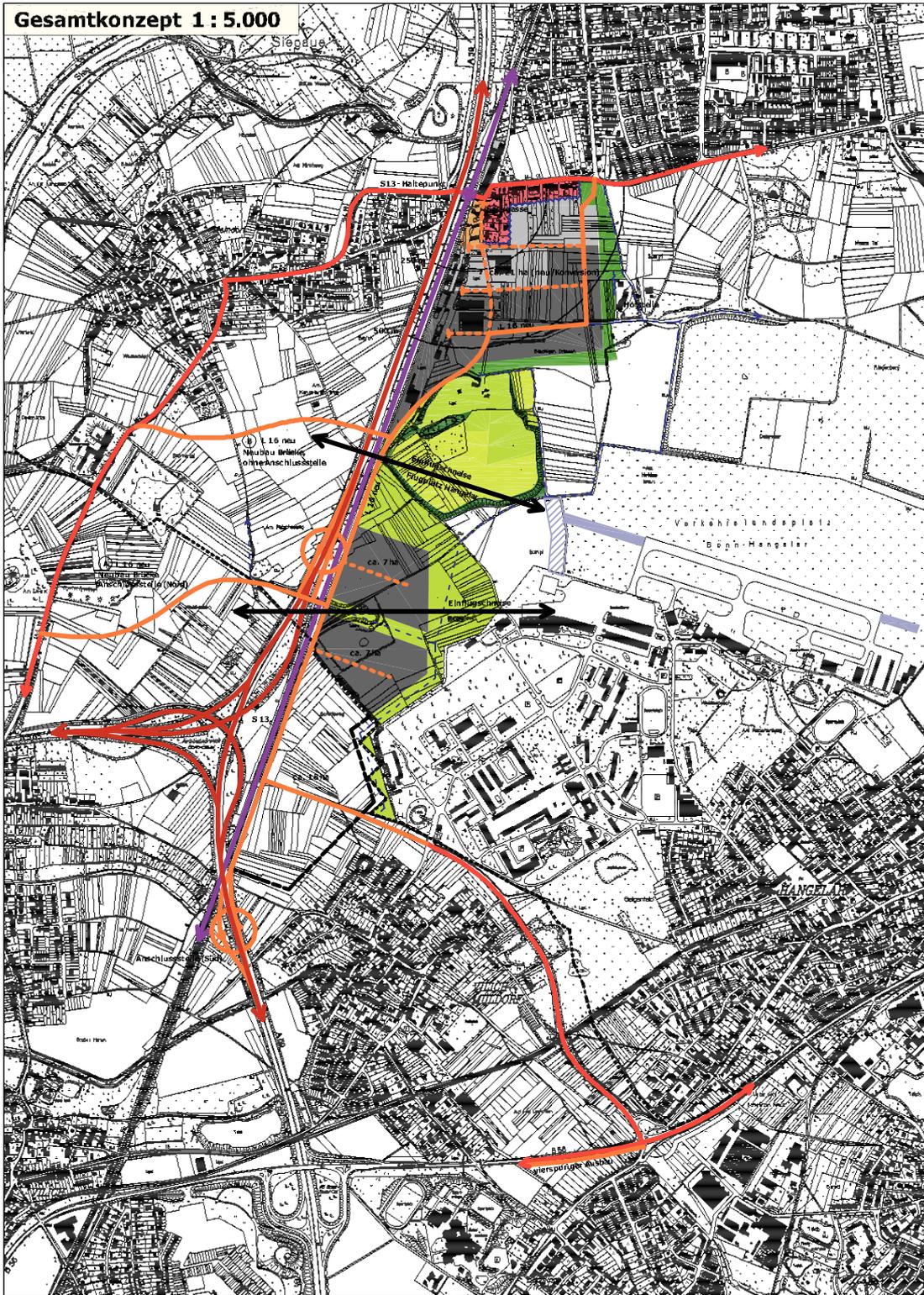
Der Fachbereich Tiefbau wird die in den voranstehenden Kapiteln aufgeführten erschließungstechnischen Fragen sowie die Umsetzung der Grüngestaltung klären und die entsprechenden Planung hierzu veranlassen beziehungsweise selbst durchführen.

Das Büro für Umweltschutz wird bei der Frage des ökologischen Ausgleichs hinzugezogen und ist auch der Ansprechpartner bei einer möglichen Translozierung der ehemaligen Grube Bergmann.

Köln, den 03.05.2005
H+B Stadtplanung

Anlage 1: Stufenkonzept

Gesamtkonzept 1 : 5.000



Sankt Augustin 2025

Stufenkonzept 1 : 10.000

Entwicklungsstufe 1 (nur Sankt Augustin)



Entwicklungsstufe 2 (nur Sankt Augustin)



Entwicklungsstufe 3 (Sankt Augustin und Bonn)



Legende

Bauliche Nutzungen

- Wohnen
- Mischgebiet, Dienstleistungen / Büros
- Gewerbe, nicht störend, Handwerk, Kleingewerbe
- Gewerbe
- Mögliche Abgrenzung WTP II, Bonner Stadtgebiet

Grün- und Freiräumen

- Hecken, Gebüsche und Feldgehölze, Erhalt.
- Hecken, Gebüsche und Feldgehölze, Neuanpflanzungen
- Brachen, Erhalt
- Brachen < 15 Jahre, Extensives Grünland

Verkehr

- Autobahnen, vorhanden
- Hauptverkehrsstraßen, vorhanden
- Hauptverkehrsstraßen, geplant
- Sekundäre Erschließung, geplant (z.T. privat)
- Fuß- und Radwegeverbindungen
- S 13-Trasse, geplant
- S 13-Haltepunkt, geplant
- Entfernungsradien um S 13-Haltepunkt
- Erweiterung S-Bahn, in Diskussion
- Erweiterung Flughafenfeld, in Diskussion
- Einflogachsen, vorhanden

Sonst. Bes.

- Geplante Bauflächen, 1. und 2. Entwicklungsstufe
- ggfs. Lärmschutz, geplant
- ca. 25 km Bruttobauwand
- Stadtgrenze

Stadt Sankt Augustin

Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungs-konzept 2025

Gewerbeentwicklung Menden Süd / WTP II Machbarkeitsstudie / Stufenkonzept

Kartengrundlage mit Genehmigung der Stadt Sankt Augustin

H+B Stadtplanung



Stand: April 2005
Maßstab: 1 : 5.000/10.000 i.O.

Bblt: Blattgröße: 85 x 1,07 i.O.

Anlage 2: Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung

1	2	3	4	5	6
Flächen- nr.	Code	Biototyp entsprechend Biotopentypenwertliste	Fläche (m ²)	Grund- wert A	Einzel- flächenwert (Sp 4 * Sp 5)
1		Gebäude	2105	0	0
2		Gebäude	247	0	0
3		Gebäude	58	0	0
4		Gebäude	107	0	0
5		Gebäude	169	0	0
6		Gebäude	124	0	0
7		Gebäude	42	0	0
8		Gebäude	73	0	0
9		Gebäude	545	0	0
10		Gebäude	4805	0	0
11		Gebäude	81	0	0
12		Gebäude	239	0	0
13		Gebäude	87	0	0
14		Gebäude	2020	0	0
15		Gebäude	124	0	0
16		Gebäude	324	0	0
17		Gebäude	303	0	0
18		Gebäude	929	0	0
19		Gebäude	232	0	0
20		Gebäude	3684	0	0
21		Gebäude	222	0	0
22		Gebäude	261	0	0
23		Gebäude	202	0	0
24		Gebäude	22	0	0
25		Gebäude	89	0	0
26		Gebäude	17	0	0
27		Gebäude	29	0	0
28		Gebäude	667	0	0
29		Gebäude	33	0	0
30		Gebäude	201	0	0
31		Gebäude	217	0	0
32		Gebäude	21	0	0
33		Gebäude	164	0	0
34		Gebäude	48	0	0
35		Gebäude	39	0	0
36		Gebäude	77	0	0
37		Gebäude	207	0	0
38		Gebäude	217	0	0
39		Gebäude	354	0	0
40		Gebäude	1042	0	0
41		Gebäude	119	0	0
42		Gebäude	59	0	0
43		Gebäude	28	0	0
44		Gebäude	281	0	0
45		Gebäude	49	0	0
46		Gebäude	237	0	0
47		Gebäude	84	0	0
48		Gebäude	434	0	0
49		Gebäude	207	0	0
50		Gebäude	39	0	0
51		Gebäude	212	0	0
52		Gebäude	162	0	0
53		Gebäude	18	0	0
54		Gebäude	163	0	0
55		Gebäude	332	0	0
56		Gebäude	174	0	0
57		Gebäude	101	0	0
58		Gebäude	141	0	0
59		Gebäude	158	0	0
60		Gebäude	48	0	0
61		Gebäude	1867	0	0

1	2	3	4	5	6
Flächen- nr.	Code	Biototyp entsprechend Biotopentypenwertliste	Fläche (m ²)	Grund- wert A	Einzel- flächenwert (Sp 4 * Sp 5)
1		Asphalt, Beton	1942	0	0
2		Asphalt, Beton	389	0	0
3		Asphalt, Beton	2408	0	0
4		Asphalt, Beton	22682	0	0
5		Asphalt, Beton	962	0	0
1		Feldweg, befestigt	1232	0	0
2		Feldweg, befestigt	591	0	0
	1.1	versiegelte Flächen (Gebäude, Aspalt, Beton, engfugiges Pflaster, Mauern)	55714		0
1		unversiegelte Fläche	26162	1	26162
2		unversiegelte Fläche	27244	1	27244
3		unversiegelte Fläche	2746	1	2746
4		unversiegelte Fläche	500	1	500
5		unversiegelte Fläche	676	1	676
6		unversiegelte Fläche	7391	1	7391
7		unversiegelte Fläche	2895	1	2895
8		unversiegelte Fläche	430	1	430
9		unversiegelte Fläche	2429	1	2429
10		unversiegelte Fläche	4282	1	4282
	1.3; 1.4	Schotter-, Kies-, Sandflächen, wassergebundene Decken, Rohböden, Rasenfugenpflaster	74755		74755
1		Feldweg, unbefestigt	902	2	1804
2		Feldweg, unbefestigt	1964	2	3928
3		Feldweg, unbefestigt	1416	2	2832
	1.5	Feld-/ Waldwege	4282		8564
1		Ackerfläche	121075	2	242150
2		Ackerfläche	17057	2	34114
3		Ackerfläche	2209	2	4418
4		Ackerfläche	45670	2	91340
5		Ackerfläche	21509	2	43018
6		Ackerfläche	1672	2	3344
7		Ackerfläche	9043	2	18086
	3.1	Acker	218235		436470
1		Ziergarten, strukturarm	464	2	928
2		Ziergarten, strukturarm	34992	2	69984
	4.1	Zier- und Nutzgarten	35456		70912
1		Brachfläche	8868	5	44340
2		Brachfläche	9253	5	46265
3		Brachfläche	7922	5	39610
4		Brachfläche	8305	5	41525
5		Brachfläche	82563	5	412815
6		Brachfläche	692	5	3460
	5.1	Brachen 5-15 Jahre	117603		588015
1		Gehvlz	471	7	3297
2		Gehvlz	513	7	3591
3		Gehvlz	383	7	2681
4		Gehvlz	4971	7	34797
5		Gehvlz	27271	7	190897
6		Gehvlz	692	7	5536
	8.1	Hecken, Gebüsch, Feldgehölze	34301		240799
	Summe	Gesamt	540346		1419515

Legende

- Gebäude
- Versiegelte Flächen (z.B. Asphalt)
- Befestigte Wege
- Unversiegelte Flächen (z.B. Schotter)
- Unbefestigte Wege
- Ackerfläche
- Private Freiflächen (z.T. versiegelt)
- Brachen
- Hecken, Gebüsche und Feldgehölze
- Grenze Untersuchungsgebiet





Stadt Sankt Augustin
Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungskonzept 2025

Gewerbeentwicklung Menden Süd
Eingriffsausgleich Bestand

Kartengrundlage mit Genehmigung der Stadt Sankt Augustin





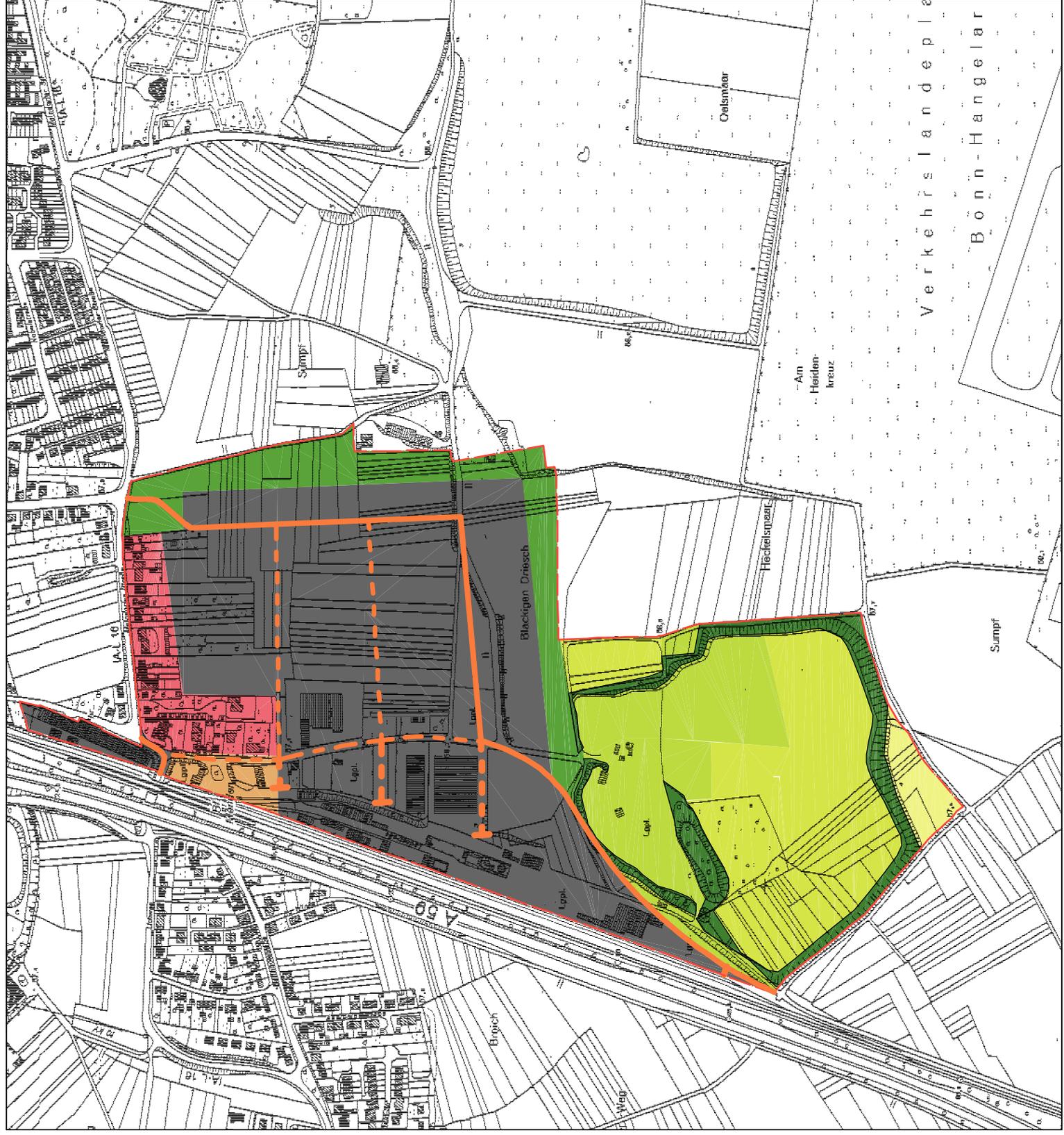
Stand: April 2005
Maßstab: 1 : 2.500 i.O.

Blatt: Blattgröße: A 11.0.

1	2	3	4	5	8
Flächen- nr.	Code	Biototyp entsprechend Biotopentypenwertliste	Fläche (m ²)	Grund- wert P	Einzel- flächenwert (Sp 4 * Sp 5)
A 1		Gewerbegebiet (0,8)	185.142	0	0
		Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten (0,2)	46.285	2	92.570
A 3		Gewerbegebiet (0,8)	4.919	0	0
		Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten (0,2)	1.230	2	2.460
A		Gewerbeflächen (0,8)	237.576		95.030
B1		Mischgebiet (0,8)	5.567	0	0
		Ziergarten strukturarm (0,2)	1.392	2	2.784
B		Mischgebiet (0,8)	6.959		2.784
C 1		Straße, b= 12,5/ l= 777m	9.723	0	0
C 2		Straße, b= 12,5/ l= 546m	6.825	0	0
C 3		Straße, b= 12,5/ l= 33m	413	0	0
C 4		Straße, b= 12,5/ l= 440m	5.500	0	0
C 5		Straße, b= 12,5/ l= 328m	4.100	0	0
C 6		Straße, b= 12,5/ l= 304m	3.800	0	0
C 7		Straße, b= 6,5/ l= 130m	845	0	0
C 8		Straße, b= 6,5/ l= 87m	566	0	0
C 9		Straße, b= 6,5/ l= 39m	254	0	0
C10		Straßen, Bestand (L16)	997	0	0
C		Verkehrsflächen	33.023		0
D 1		Wohnbaufläche (0,6)	17.170	0	0
		Ziergarten strukturarm (0,4)	11.446	2	22.892
D		Wohngebiet, gering verdichtet	28.616		22.892
E 1		Hecken, Gebüsch, Feldgehölze (Erhalt)	30.895	7	216.265
		Hecken, Gebüsch, Feldgehölze (Neuanpflanzung)	45.842	6	275.052
E 2		Brache (Erhalt)	90.491	5	452.455
		Brache < 15 Jahre (extensives Grünland)	57.881	6	347.286
E 3		Ackerfläche (Erhalt)	9.063	2	18.126
E		Grünflächen	234.172		1.309.184
	Summe	Gesamt	540.346		1.429.890

Legende

- Wohnbaufläche, davon 40 % Ziegeler, Strukturam
- Mischgebiet, davon 20 % Ziegeler, Strukturam
- Gewerbe, davon 20 % Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten
- Primäre Erschließung
- Sekundäre Erschließung
- Hecken, Gebüsche und Feldgehölze (Erhalt)
- Hecken, Gebüsche und Feldgehölze (Neuanpflanzung)
- Bächen (Erhalt)
- Bächen < 1,5 Jahre (Extensives Grünland)
- Ackerflächen (Erhalt)
- Grenze Untereisungsgebiet



	<p>Stadt Sankt Augustin Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung</p>
<p>Stadtentwicklungskonzept 2025</p>	
<p>Gewerbeentwicklung Mendhen Süd Eingriffsausgleich Planung</p>	
<p>Kartengrundlage: mit Genehmigung der Stadt Sankt Augustin</p>	
<p>Stand: April 2005 Maßstab: 1 : 2.500 i.O.</p>	<p>Blatt: Blattgröße: A 1 i.O.</p>

