

Ihr/e Gesprächspartner/in: Martin Metz, Christian Günther

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 6, BNU

Federführung: FB 6

Termin f. Stellungnahme:

erledigt am: 19.09.2017/BG

Antrag

Datum: 19.09.2017

Drucksachen-Nr.: 17/0312

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	19.09.2017	öffentlich / Entscheidung

Antrag zu TOP 5 „Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 408/1N "Gewerbegebiet Menden-Süd", Bericht über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß §3 Abs. 1 BauGB und die §4 Abs. 1 BauGB; Beschluss zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Beschlussvorschlag:

1. Die Notwendigkeit zur Anlage einer Buswendeschleife wird in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben und dem Landesbetrieb Straßen.NRW und unter Einbeziehung der im Planfeststellungsbeschluss zur S 13 enthaltenen Planungen für die Zuwegungen zum S-Bahn-Haltepunkt Menden erneut überprüft. Sofern eine (möglichst barrierefreie) Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und Bus auch über eine Zuwegung von der L 16 gut möglich ist, wird auf die Buswendeschleife verzichtet und eine Bushaltestelle im Bereich der Unterführung geplant. Stattdessen werden Flächen der Wendeschleife für P+R, qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze sowie CarSharing vorgesehen. Der P+R-Platz wäre so zu gestalten, dass er auch eine Wendemöglichkeit für Busse enthält (vgl. P+R-Platz Hangelar Ost), um die langfristige Option zu erhalten. Der Bebauungsplan-Entwurf wird entsprechend überarbeitet.

2. Der zweite Absatz in Kapitel 3.2.6.1 „Äußere Verkehrserschließung“ der Begründung zum Bebauungsplan wird gestrichen.
3. Für die Planstraße A wird die Anlage eines Radfahrstreifens geplant und die Straße ausreichend dimensioniert. Der Bebauungsplan-Entwurf wird entsprechend geändert. Der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises (A 14.3) wird entsprechend teilweise gefolgt.
4. Zwischen dem südlichen Ende der Planstraße A und den Bahngleisen wird die Anlage eines Fuß- und Radweges geprüft, ggf. sofern es sich um Privatgrund handelt mit Wegerechten.
5. Im Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Einsatz Erneuerbarer Energien sowie zur Energieeffizienz geprüft. Dies betrifft Photovoltaik/Solarthermie sowie die Anlage eines BHKW inkl. Leitungen, ggf. unter Einbeziehung der EVG Sankt Augustin. Prüfergebnisse wie Festlegungen zur Dachgestaltung oder ein Anschluss- und Benutzungszwang werden in die Festsetzungen zum Bebauungsplan oder eine entsprechende andere Regelung übernommen. Der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises (A 14.10) wird entsprechend gefolgt.
6. Der Entwurf des Bebauungsplanes bzw. das Erschließungskonzept wird dahingehend überarbeitet, dass die Planstraßen D und E entfallen bzw. deutlich verkürzt werden. Der Stellungnahme des BUND (B 3.1) wird entsprechend teilweise gefolgt.

Begründung

1. Eine Buswendeschleife würde zu einer Fahrzeitverlängerung der Linien 517 und 640 führen. Für durchfahrende Fahrgäste wäre dies nachteilig. Der Nutzen kann daher in Zweifel gezogen werden. Dies gilt auch, da für die Linie 517 derzeit eine Buswendeschleife am Meindorfer Wasserwerk geplant wird und ein entsprechender Zuschussantrag gestellt wurde. Da nicht absehbar ist, dass Busse am Mendener Bahnhof wenden werden und eine Führung der durchfahrenden Busse über die Schleife erhöhten Fahrzeit- und Betriebsaufwand nach sich ziehen würde, lässt sich auch bezweifeln, ob die Anlage förderfähig ist. Dann hätte die Stadt die gesamten Kosten, bei zweifelhaftem Nutzen, zu tragen. Als Alternative bietet sich an, den P+R-Platz so zu gestalten, dass er auch die Option einer Buswende enthält. Und ebenso wäre so mehr Platz für P+R-Plätze sowie Fahrradabstellanlagen und CarSharing-Stellplätze vorhanden. Die Bushaltestelle könnte – je nach Planung der DB (Zugang zur S-Bahn über Meindorfer Straße) – weiterhin im Bereich der L 16 vorgesehen werden. Dabei wäre die Nähe zur Haltestelle Rebhuhnfeld ebenso zu berücksichtigen wie eine weiter möglichst gute Anbindung des Meindorfer Supermarktes.
2. Eine Ortsumgehung Meindorf L 16n ist weder im Flächennutzungsplan enthalten noch wird sie vom Land NRW weiter verfolgt. Sie steht auch im diametralen Gegensatz zu diversen Planungsmaßnahmen, insbesondere dem Grünen C sowie einer Landschaftsbrücke über die A 59 / Rechte Rheinstrecke.

3. Auf der Planstraße A ist vermutlich nicht die Einbeziehung in eine Tempo 30 – Zone vorgesehen. Die vorgesehen Ausbaubreite dürfte auch nicht dem Standard für eine Tempo 30 - Zone entsprechen. Dann würde nach dem Vorschlag der Verwaltung und entgegen der Empfehlung des Rhein-Sieg-Kreises auf der neuen zentralen Erschließungsstraße keine Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Das ist nicht akzeptabel. Die Route hat bereits heute eine Bedeutung im Freizeitverkehr und wird in Zukunft durch die kürzeste Route von Meindorf bzw. dem S-Bahn-Haltepunkt zum Kombibad an Bedeutung gewinnen. Zudem sollte es langfristiges Ziel sein, parallel zur Schiene in Richtung Süden eine gute Radverkehrsinfrastruktur, z. B. zur Bundespolizei und nach Vilich-Müldorf zu schaffen.
4. Die vorhandene Wegeverbindung war eine Zeit lang für die Öffentlichkeit nutzbar, ist es allerdings nicht mehr. Vom S-Bahn-Haltepunkt geht derzeit die Radwegeverbindung Richtung Süden über den Link des Grünen C, ein deutlicher Umweg. Gerade ins östliche Beuel und zur Bundespolizei könnte die Fahrradverbindung über die Wiedernutzbarmachung attraktiver werden.
5. Die Stellungnahme der Verwaltung zur Eingabe des Rhein-Sieg-Kreises ist unzureichend. Der pauschale Verweis auf die EnEV genügt dem Anspruch der Stadt Sankt Augustin als Stadt des Klimaschutzes nicht. Mit dem Gewerbegebiet Menden Süd soll ein größeres Areal entwickelt werden, sodass sich besondere Chancen für Energieeffizienz und Gewinnung erneuerbarer Energien ergeben. Da es sich allerdings um einen Angebotsbebauungsplan handelt, kann hier kein Investor für eine Gesamtentwicklung gewonnen werden. Vielmehr ist es Aufgabe der Stadt bzw. Ihrer Stadtwerke EVG, Angebote zu entwickeln und durch bauleitplanerische Festlegungen zu unterstützen. Dies ist bei diesem Bebauungsplan wohl noch nicht einmal geprüft worden. Die Antragsteller verweisen daher auch ausdrücklich auf das Protokoll der Sitzung des UPV vom 24.09.2013.
6. Die gesamte Erschließungsplanung für den Bebauungsplan fußt auf dem Gedanken, das Baugebiet später noch einmal zu erweitern (weitere Entwicklungsstufen). Dies ist zum einen aus ökologischen Gründen problematisch. Zum anderen ist aber nicht nachvollziehbar, warum eine Erschließung jetzt so geplant wird, dass sie nur bei Erweiterung Sinn macht. Umgekehrt: Die jetzt vorgenommene Erschließungsplanung ist, sofern nur Bebauungen im derzeitigen Geltungsbereich erfolgen, eine Fehlplanung, da der Erschließungsaufwand unverhältnismäßig hoch wäre.

gez. Martin Metz

gez. Christian Günther