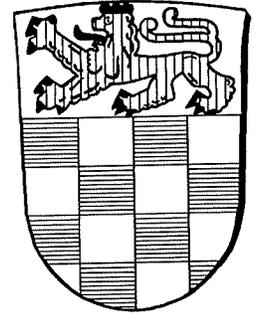


# STADT SANKT AUGUSTIN



Sehr geehrte Damen und Herren,

ich lade Sie zu der unten näher bezeichneten Sitzung ein. Die Tagesordnung ist beigelegt.

Zu Beginn der öffentlichen Sitzung findet um 18:00 Uhr eine Einwohnerfragestunde statt. Gemäß § 14 a der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Sankt Augustin müssen die Anfragen zur Einwohnerfragestunde mindestens drei Tage vor der Ausschusssitzung schriftlich eingereicht werden. Sie müssen kurz gefasst sein und eine kurze Beantwortung ermöglichen. Dem Fragesteller / Der Fragestellerin wird das Recht eingeräumt, die schriftlich eingereichte Frage auch mündlich verlesen zu können. Außerdem besteht das Recht jeweils eine auch in Teilen aufgegliederte Zusatzfrage zu stellen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Hauptfrage stehen muss.

Sankt Augustin, den 23.04.2018

Mit freundlichen Grüßen

Marc Knülle  
Vorsitzender

ges. Bürgermeister

Klaus Schumacher

## 24. Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses

Sitzungsort kleiner Ratssaal, Markt 1, 53757 Sankt Augustin				
Datum 08.05.2018	<input checked="" type="checkbox"/> öffentliche Sitzung	Uhrzeit 18:00 Uhr	<input checked="" type="checkbox"/> nicht- öffentliche Sitzung	Uhrzeit anschließend

# EINLADUNG

## Tagesordnung **Öffentlicher Teil**

- 1**                    **Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**  
Berichterstatter: Vorsitzender
- 2**                    **Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschriften der öffentlichen Sitzungen vom 09.01.2018 und 30.01.2018**  
Berichterstatter: Vorsitzender
- 3**            18/0127    **Familienfreundliche Stadtplanung**  
Vortrag Herr Zohren (Stadt Aachen) Berichterstatter: Dez. IV
- 4**            18/0126    **Nachnutzungskonzept für Teilbereiche des Deponiestandortes als Grundlage für eine Bauleitplanung - Vorstellung durch die RSAG**  
Vortrag durch die RSAG Berichterstatter: Dez. IV
- 5**            18/0113    **Beantwortung des Antrages DS-Nr. 17/ 0282 der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zum Bebauungsplan BP 408 1/N „Gewerbegebiet Menden-Süd“**  
Seite: 1 – 20 Berichterstatter: Dez. IV
- 6**            18/0115    **Bebauungsplan Nr.: 110 "Alte Heerstraße / Großenbuschstraße", Gemarkung Hangelar, Flur 3 südlich der Alte Heerstraße und östlich der Großenbuschstraße. Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB**  
Seite: 21 – 26 Berichterstatter: Dez. IV
- 7**            18/0137    **Bebauungsplan Nr. 417 'Klöckner-Mannstaedt-Strasse'; Bericht über die öffentliche Auslegung gem. §3 Absatz 2 BauGB und Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Absatz 2 BauGB, Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB und der erneuten Beteiligung der Behörden gem. § 4 Absatz 2 BauGB**  
Seite: 27 - 216 Berichterstatter: Dez. IV
- 8**            18/0125    **Antrag für die Anschlussförderung zur Fortsetzung des European Energy Awards**  
Seite: 217 – 218 Berichterstatter: Dez. IV

- 9**            18/0124    **Energiepolitisches Arbeitsprogramm des EEA im Integrierten Klimaschutzkonzept; Vorstellung des aktualisierten Fahrplans zur Anmeldung für das Audit**  
Seite: 219 – 222 Berichterstatter: Dez. IV
- 10**           18/0123    **Klimaleitbild der Stadt Sankt Augustin; Festlegung zur Umsetzung des Integrierten Klimaschutzkonzepts**  
Seite: 223 – 227 Berichterstatter: Dez. IV
- 11**           18/0128    **Gestaltung der Innenflächen der Kreisverkehre und Verkehrsinseln im Stadtgebiet; Durchführung der Vergabe von Gestaltungs- und Pflegepatenschaften, Bericht der Verwaltung über die Umsetzung**  
Seite: 228 – 235 Berichterstatter: Dez. IV
- 12**                            **Anträge der Fraktionen**  
Seite:            Berichterstatter/in:
- 12.1.1       18/0017    Gefährdungssituation Spielplatz An der Hostert  
CDU  
  
Seite: 236 – 239 Berichterstatter: Dez. IV
- 12.1.2       18/0062    Birlinghoven: Östliche Ortseingangssituation sicherer gestalten  
Fraktion Aufbruch!  
  
Seite: 240 – 241 Berichterstatter: Dez. III
- 12.1.3       18/0080    Antrag zu Geschwindigkeitsüberschreitungen/- Kontrolle Birlinghoven  
SPD  
  
Seite: 242 Berichterstatter: Dez. III
- 12.1.4       18/0072    Entwicklung Gelände Freie Buschstraße  
CDU  
  
Seite:243 – 245 Berichterstatter: Dez. IV
- 12.1.5       18/0054    Befestigung des Parkplatzes des SV 1948 Birlinghoven e.V. sowie die Fortführung des Bürgersteiges linksseitig der Straße "Am Pleistalwerk"  
SPD  
  
Seite: 246 – 247 Berichterstatter: Dez. IV

12.1.6 18/0141 Förderung der E-Mobilität  
Aufbruch!

Seite: 248 – 249 Berichterstatter: Dez. IV

**13 Anfragen und Mitteilungen**

Berichterstatter/in:

13.1 Anfragen

Berichterstatter/in:

13.2 Mitteilungen

Berichterstatter/in:

## **Nicht öffentlicher Teil**

- 1**                    **Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**  
Berichterstatter: Vorsitzender
- 2**                    **Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschriften der nicht öffentlichen Sitzungen vom 09.01.2018 und 30.01.2018.**  
Berichterstatter: Vorsitzender
- 3**                    **Anträge der Fraktionen**  
Berichterstatter/in:
- 4**                    **Anfragen und Mitteilungen**  
Berichterstatter/in:
- 4.1                    Anfragen  
Berichterstatter/in:
- 4.2                    Mitteilungen  
Berichterstatter/in:

# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 29.03.2018

Drucksache Nr.: 18/0113

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	08.05.2018	öffentlich / Vorberatung
Rat	16.05.2018	öffentlich / Entscheidung

---

### Betreff

**Antrag DS-Nr. 17/0312 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Bebauungsplan BP 408 1/N „Gewerbegebiet Menden-Süd,,**

### Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 408 1/N wird überarbeitet. Der Radweg wird in Form eines Schutzstreifens dem Vorschlag der Verwaltung folgend über die Bahnhofstraße und die Planstraßen A, C, D, E an das überörtliche Radwegesystem der Stadt Sankt Augustin angeschlossen.
2. Die Begründung wird um ein Kapitel „Klimaschutz“ ergänzt.
3. Die für die Änderung des Bebauungsplanentwurfes erforderliche Anpassung der Gutachten wird von der Verwaltung beauftragt.
4. Nach den erfolgten Änderungen des Entwurfes wird die Verwaltung die Offenlage vorbereiten und im UPV beschließen lassen.
5. Unter Vorbehalt der Bereitstellung der Mittel wird die Verwaltung ermächtigt, die Kaufvertragsverhandlungen zu führen. Zur Bereitstellung überplanmäßiger Mittel wird die Verwaltung im Rat eine entsprechende Vorlage formulieren.

### Sachverhalt / Begründung:

#### **Anlass**

Der UPV hat in seiner Sitzung vom 21.11.2017 (DS-Nr. 17/0282) dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (DS-Nr. 17/0312) folgend beschlossen, dass

Punkt 1 dem Vorschlag der Verwaltung zugestimmt wird,

- Punkt 2 der zweite Absatz in Kapitel 3.2.6.1 „Äußere Verkehrserschließung“ der Begründung zum Bebauungsplan gestrichen wird,
- Punkt 3 für die Planstraße A die Anlage eines Radfahrstreifens geplant und die Straße ausreichend dimensioniert wird. Der Bebauungsplan-Entwurf wird entsprechend geändert. Der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises (A 14.3) wird entsprechend teilweise gefolgt.
- Punkt 4 zwischen dem südlichen Ende der Planstraße A und den Bahngleisen die Anlage eines Fuß- und Radweges geprüft wird, ggf. sofern es sich um Privatgrund handelt mit Wegerechten.
- Punkt 5 im Bebauungsplan Maßnahmen zum Einsatz Erneuerbarer Energien sowie zur Energieeffizienz geprüft werden. 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,
- Punkt 6 dem Vorschlag der Verwaltung zugestimmt wird.

Die Verwaltung hat basierend auf dem Beschluss des UPV's vom 21.11.2017 die Punkte 3, 4 und 5 geprüft und Punkt 2 übernommen. In der Anlage werden die Ergebnisse der Prüfungen dargestellt und der Beschlussvorschlag der Verwaltung begründet.

In Vertretung



Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf

- 1.) ca. 5.000 € Gutachterkosten  
2.) ca. 47.000 € Grunderwerbskosten

Mittel stehen hierfür im Teilfinanzplan 12-01-01 nicht zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits                    € veranschlagt; insgesamt sind                    € bereit zu stellen. Davon entfallen                    € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

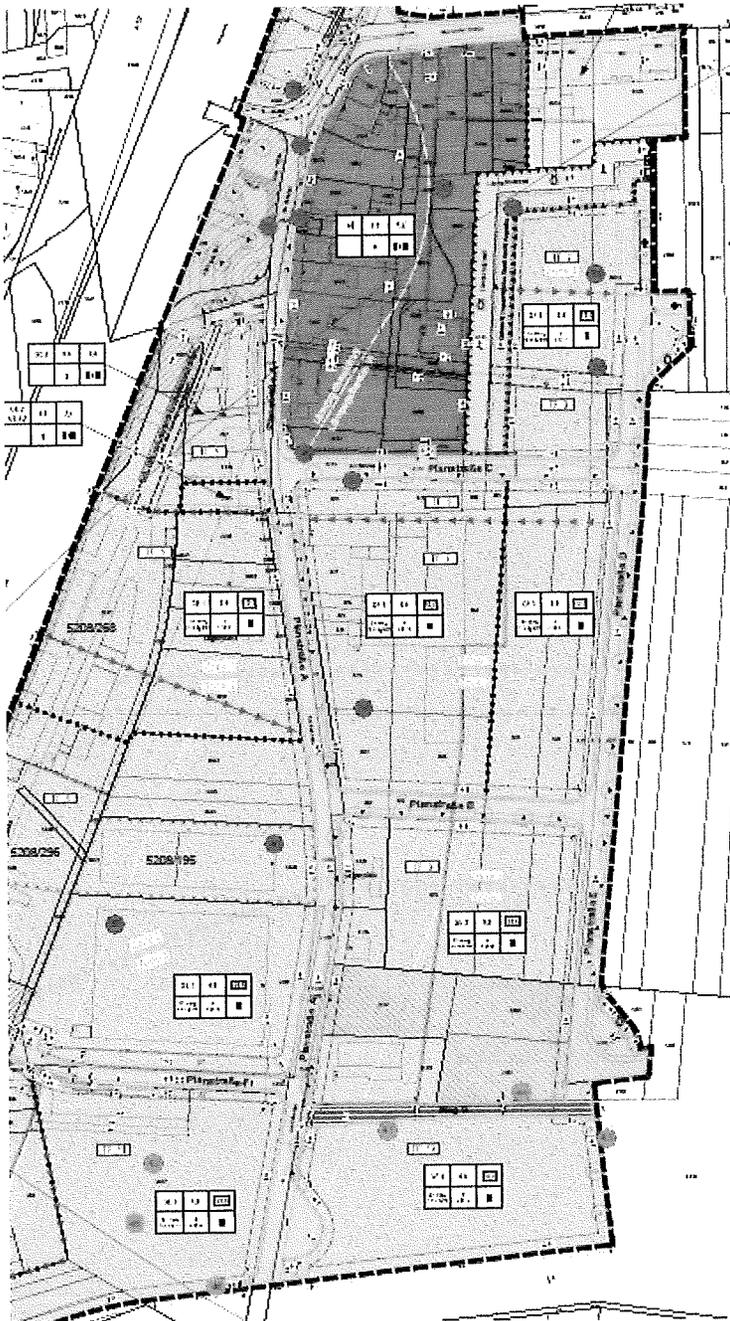
**Punkt. 3**

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 (A14.3) wird entsprechend teilweise gefolgt.

TEIL A

BESCHREIBUNG DER BISHERIGEN PLANUNGEN

1 Momentane Bebauungsplanung



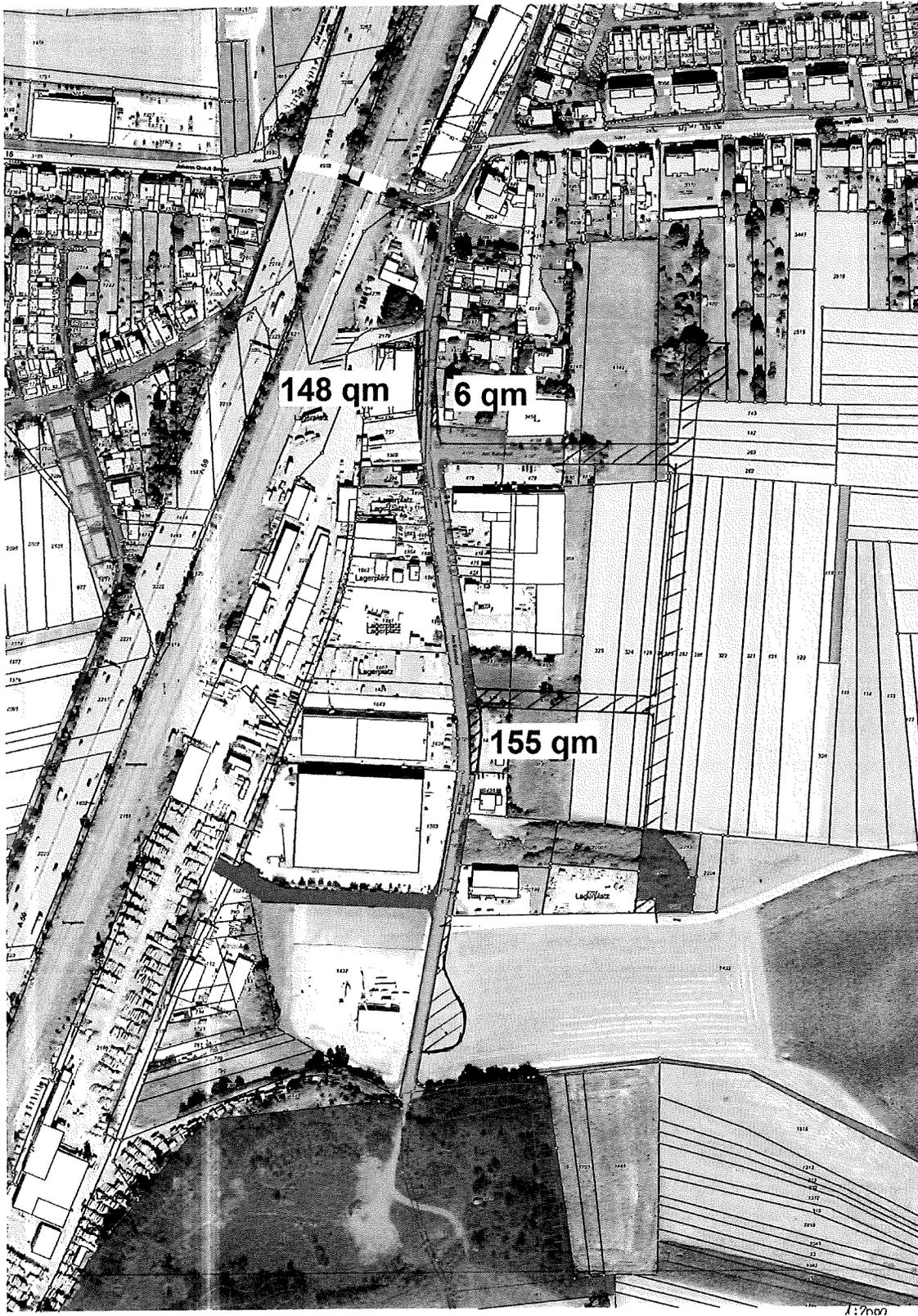
Die momentane Bauleitplanung sieht die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vor. Das Radwegenetz der Stadt Sankt Augustin wird mit der Radwegeführung im Plangebiet zur Zeit über die Straße „Am Bahnhof“ sowie über den momentanen Privatweg G verknüpft. In Zukunft ist die Führung über die Planstraßen C, B, D und E angedacht.

Aus fachlicher Sicht ist die Führung im Mischverkehr sinnvoll und zukunftsfähig, da aufgrund der zu erwartenden geringen Belastung der Straßen mit Last- und PKW-Verkehren eine Sicherheitsgefährdung der Radfahrer unwahrscheinlich ist.

## 2 Momentaner Flächenbedarf zur Umsetzung der bisherigen Bebauungsplanung

Erforderliche Flächen (gelb schraffiert) zur Realisierung des momentanen B-Planentwurfes ohne Radstreifen oder kombinierten Rad-/ Fußweg

Mit diesen Grundstückseigentümern (rot gerahmt) steht die Stadt seit 2010 bereits in Verhandlungen, momentan teilweise keine Bereitschaft zum Verkauf; erwarteter Grundstückspreis 45 -100 % des Bodenrichtwertes für Gewerbe



Quelle: eigene Darstellung

Violett = Flächen der Stadt Sankt Augustin

Rot/ gelb = zu erwerbende Flächen - bereits in Vertragsverhandlungen

Gelb = zu erwerbende Flächen

### 3 Querschnitte der momentan vorgesehenen Planung:

Der Querschnitt des gesamten momentan vorgesehenen Straßenraumes liegt zwischen 10,00 m und 12,50 m.

Die Fahrbahnbreite liegt im gesamten Gebiet bei kontinuierlich 6,50 m. Dies erlaubt den Begegnungsfall LKW/ LKW.

Die Fußwegbreite bewegt sich im Plangebiet Planstraße A zwischen 1,29 m und 2,79 m, die vorgesehenen Parkstreifen sind auf eine für LKW notwendige Breite von 2,50 m konzipiert.

## TEIL B

### ALLGEMEINE TECHNISCHE VORAUSSETZUNGEN

#### 1 Erforderliche Wegebreiten für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gemäß RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) und ERA 2010 (Empfehlung für die Anlage von Radwegen)

Fußwege erfordern einen Mindestbegegnungsraum für zwei aneinander vorbeigehende Personen von 2,00 m, ggf. kommt noch ein Sicherheitsabstand zur Straße von ca. 0,50 m hinzu. Wenn hier von abgewichen wird, ist für einen einzelnen Fußgänger der minimale Bewegungsraum 1,50 m. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass evtl. Laternen, Stromverteilerkästen, etc. diesen Raum weiter einschränken können.

Gemeinsame geführte Geh- und Radwege besitzen ein bauliches Mindestmaß von 3,00 m. Dies ist abhängig von der Frequentierung durch Fußgänger und Radfahrer, wobei bei geringerer Nutzung diese Breite verringert werden kann. Auch sollte hier ein sehbehindertengerechter Begrenzungstreifen zwischen Geh- und Radweg von ca. 0,30 m ausgeführt werden. Bei angrenzenden Längsparkern kommt ein Sicherheitsabstand von mind. 0,50 m hinzu.

Für die Anlage eines Schutzstreifens, der Teil der Fahrbahn ist, werden in der Regel 1,50 m benötigt. Beidseitige Schutzstreifen erfordern mindestens 7,50 m Fahrbahnbreite, so dass LKW's und Busse diese mitnutzen können. Bei angrenzenden Längsparkstreifen ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,50 m je Seite erforderlich.

Ein eigenständig baulich angelegter Radweg ist durch einen Bordstein o. äh. von der Fahrbahn getrennt. Die Regelbreite des Radweges beträgt 2,00 m, bei geringerem Radverkehr auch 1,60 m. Ein baulich angelegter Radweg ist durch einen Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn von mind. 0,70 m bei Anlegung von Parkstreifen oder von 0,50 m ohne Parkstreifen zu trennen. Die Breite des Gehweges sollte mind. 2,50 m betragen.

Dies bedeutet für den Endausbau in Abhängigkeit von der gewählten Radwegeführung und dem Angebot von Stellplätzen Breiten von 11,50 m bis 19,25 m. In der folgenden Tabelle wird verdeutlicht, welche Straßenbreiten für welche Lösungen erforderlich sind. Dabei darf bei der Entscheidung für eine Lösung nicht vergessen werden, dass Sicherheitsaspekte bei der Entscheidung gerade im Gewerbegebiet mit seiner Vielzahl an Ein- und Ausfahrten sowie den angebotenen Stellplätzen für LKW mit zur Entscheidungsfindung beitragen sollten. Ebenso trägt die Frequenz der Nutzung einer Straße durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer zur Entscheidung über die Erforderlichkeit eines Radweges/ Schutzstreifens bei.

Art des Radweges	Fussweg X 2	Sicherheitsabstand / Begrenzungsstreifen für Sehbehinderte	Radführung X 2	Parken	Fahrbahn	Breite gesamt
Gemeinsam geführter Radweg	1,50 m	0,50 m 0,30 m X2	1,50 m	2,50 m	6,50 m	<b>16,10 m</b>
Gemeinsam geführter Radweg	1,50 m	0,30 m X2	1,50 m		6,50 m	<b>13,10 m</b>
Schutzstreifen	2,00 m	0,50 m X2	1,50 m	2,50 m	4,50 m – 5,00 m	<b>15,00 m – 15,50 m</b>
Schutzstreifen	2,00 m		1,50 m		4,50 m – 5,00 m	<b>11,50 m – 12,00 m</b>
Radverkehr im Mischverkehr	1,75 m -2,00 m			2,50 m	6,50 m	<b>12,50 m -13,00m</b>
Radverkehr im Mischverkehr	1,75 m -2,00 m				6,50 m	<b>10,00 m -10,50 m</b>
Baulich angelegter Radweg	2,50 m	0,75 m 0,50 m	2,00 m	2,50 m	6,50 m	<b>19,25 m</b>
Baulich angelegter Radweg	2,50 m	0,50 m 0,50 m	2,00 m		6,50 m	<b>16,50 m</b>

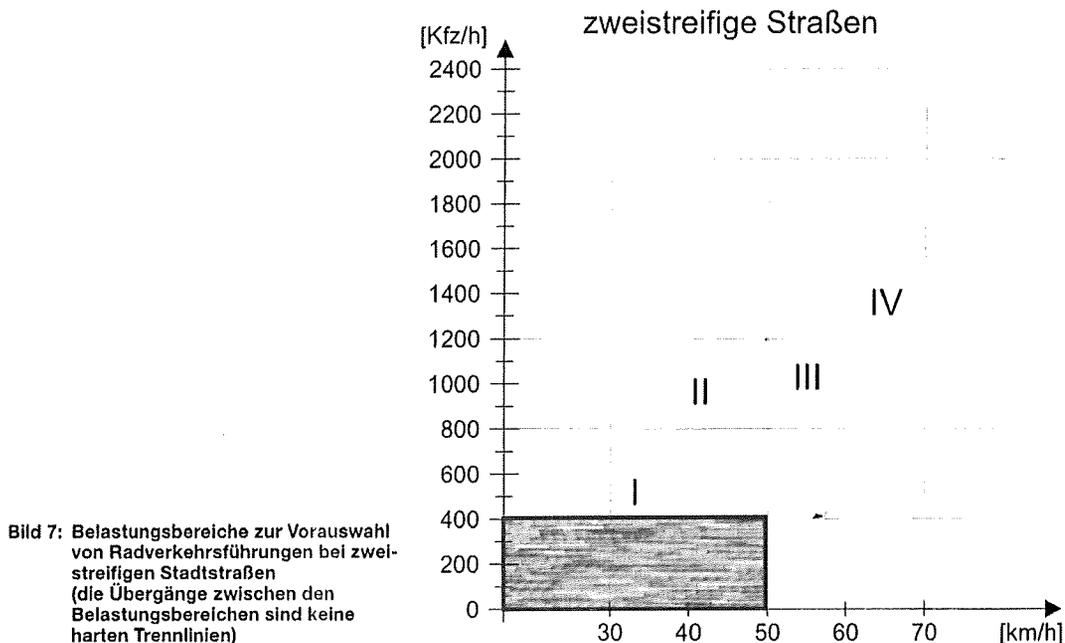
Gelb markiert: momentan vorgeschlagene Straßenplanung

## 2 Belastungsbereiche zur Vorauswahl der Radwegführung

### Gemessene Radverkehrsströme (Stellungnahme Menden-Süd 2015, AB Stadtverkehr)

Die erfolgten Verkehrszählungen am Knotenpunkt Meindorfer Straße/ Am Bahnhof durch das Büro AB Stadtverkehr-Büro für Stadtverkehrsplanung von Juni 2015 bestätigen die Einschätzung, das von einem eher niedrigen Verkehrsaufkommen auszugehen ist. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wurden insgesamt 1080 Kraftfahrzeuge gezählt. Davon haben nur 119 die Straße „Am Bahnhof“ genutzt, von diesen wurden 8 Fahrzeuge dem Lastverkehr zugeordnet. Fahrradbewegungen gab es zur Spitzenstunde insgesamt 3. Der Planfall bei Realisierung des Gewerbegebietes Menden- Süd wurde auf 1265 Fahrzeuge in der Summe ausgelegt. Eine Hochrechnung auf den anteiligen PKW-, Last- und Radverkehr gab es nicht, dieser läge aber bei gleichbleibenden prozentualen Werten bei 139 PKW, 9 Lastfahrzeugen und 4 Radfahrern. Die Straße „Am Bahnhof“ wird als ruhige Straße klassifiziert.

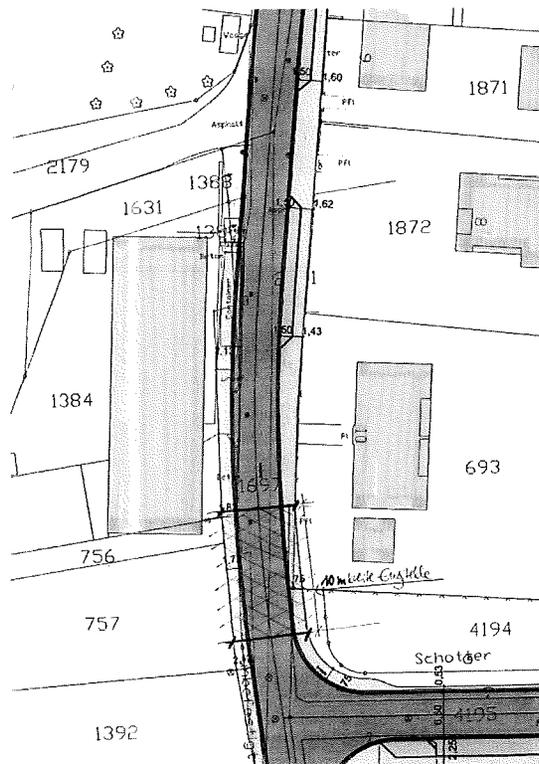
Bei einer so geringen Frequenz auf einer Straße empfiehlt die ERA (Richtlinie für die Anlage von Radwegen) die Führung der Radfahrer im Mischverkehr (siehe roter Bereich in Grafik nächste Seite: unter 200 PKW/ Lastwagen /h und Geschwindigkeitsbereich bis 50 km/h.). Die Bahnhofstraße fällt aufgrund der gemessenen Verkehrsbelastung in den Belastungsbereich I, für den die Führung im Mischverkehr empfohlen wird.



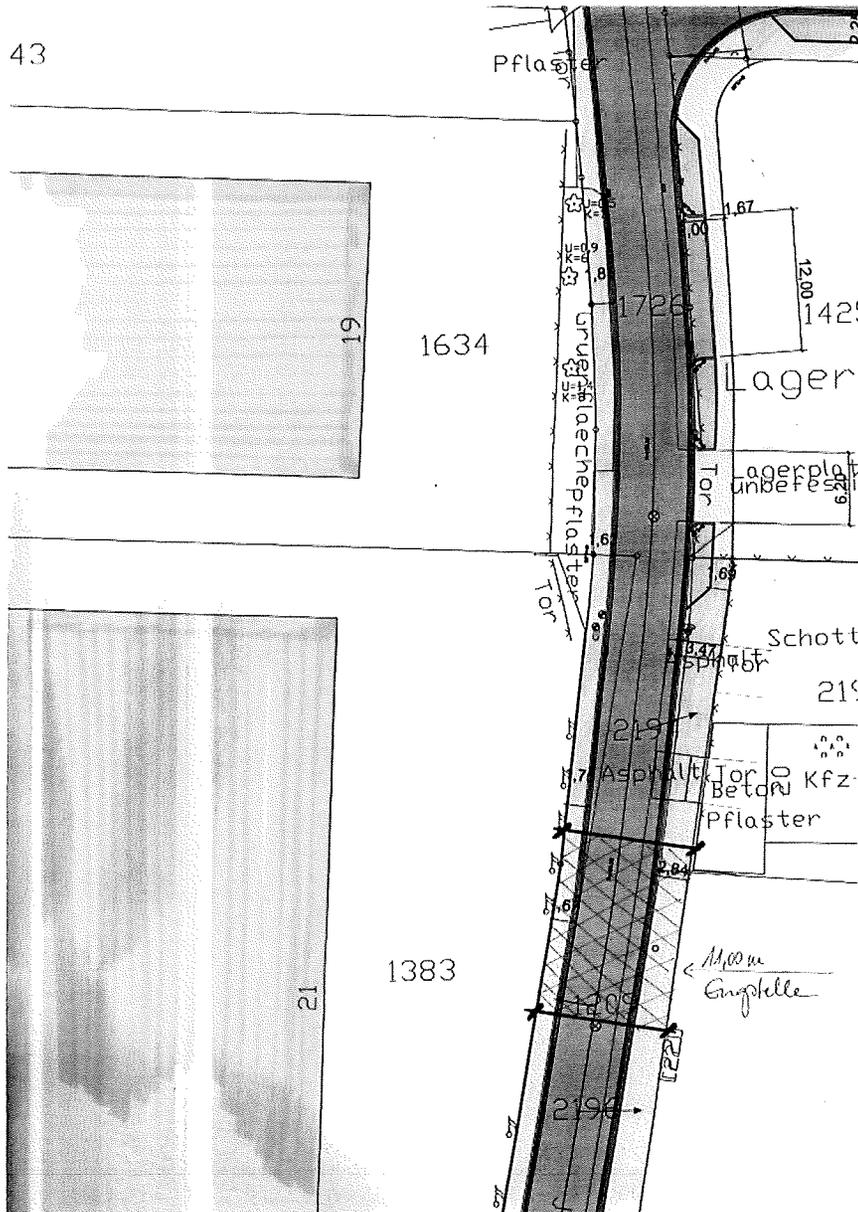
Quelle: ERA 2010

3 konkrete Engpässe im momentan geplanten Straßenraum, die gegen eine andere Radwegeführung sprechen

Ein besonderer Engpass im Plangebiet (s. Abbildung rechts) liegt im nördlichen Bereich zwischen der Hausnummer 10 der Straße „Am Bahnhof“ und der Halle des Speditionsbetriebes (s.a. Bild). Hier ist der Straßenraum nur 10,00 m breit und ist somit für die Anlage eines Schutzstreifens zu schmal.



Quelle: eigene Darstellung



Ein weiterer Engpass liegt auf Höhe des „Blauen Lagerhauses“ (Hausnummer 21) und der Hausnummer 20 (s. Abbildung links). Hier beträgt die vorhandene Straßenbreite ca. 11,00 m. Den westlichen Abschluss des momentan geplanten Straßenverlaufs bildet eine Stützmauer.

Quelle: eigene Darstellung

TEIL C

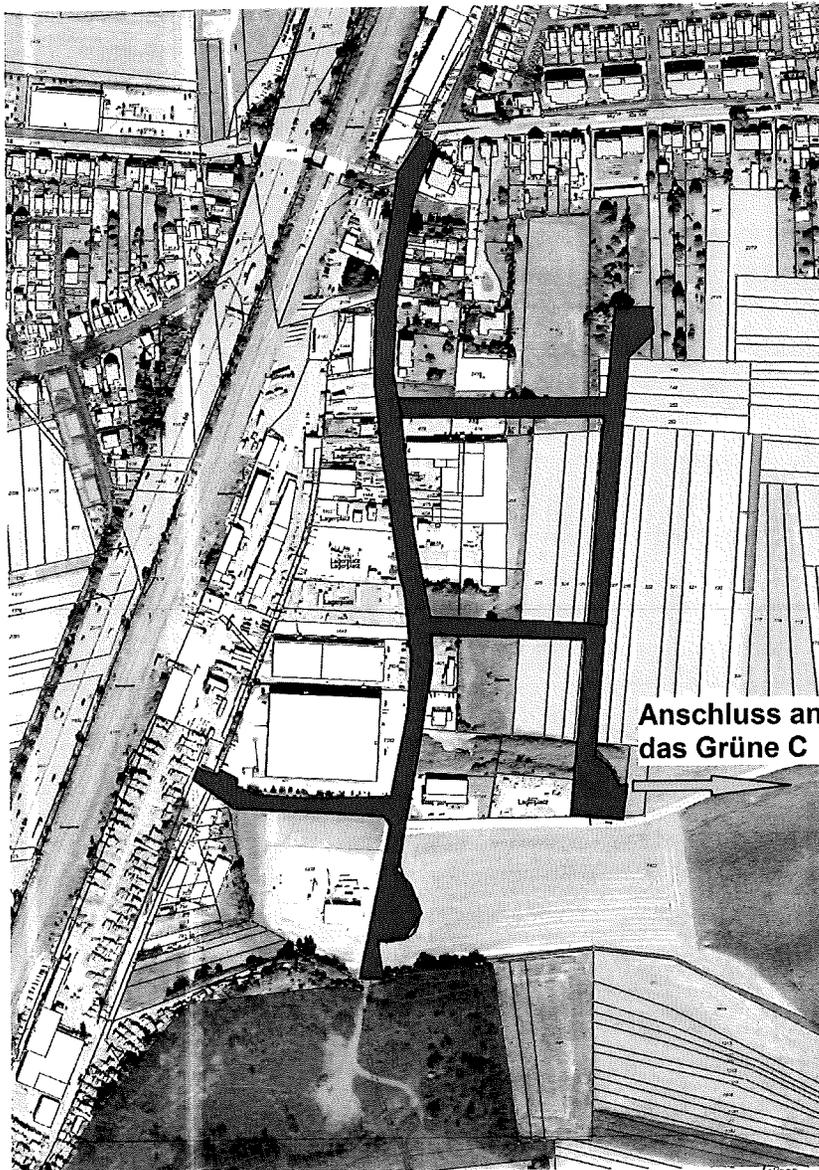
LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN

Variante 1 – Status Quo

*Beibehaltung des Status Quo in Anlehnung an das Radverkehrsnetz Juli 2017 (beschlossen im UPV am 12. Juli 2017) der Stadt Sankt Augustin*

Der Radverkehr wird innerhalb der Straße „Am Bahnhof“ sowie in den angrenzenden Planstraßen im Mischverkehr geführt und darüber hinaus an das überregionale Radwegesystem angeschlossen.

Rot Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (heutige Planung)  
Straßenraumbreite 10,00 - 12,00 m mit Längsparkern, Gehweg zwischen 1,72 m und 3,12 m



Quelle: support GIS, eigene Darstellung

### Variante 2 - Mischsystem

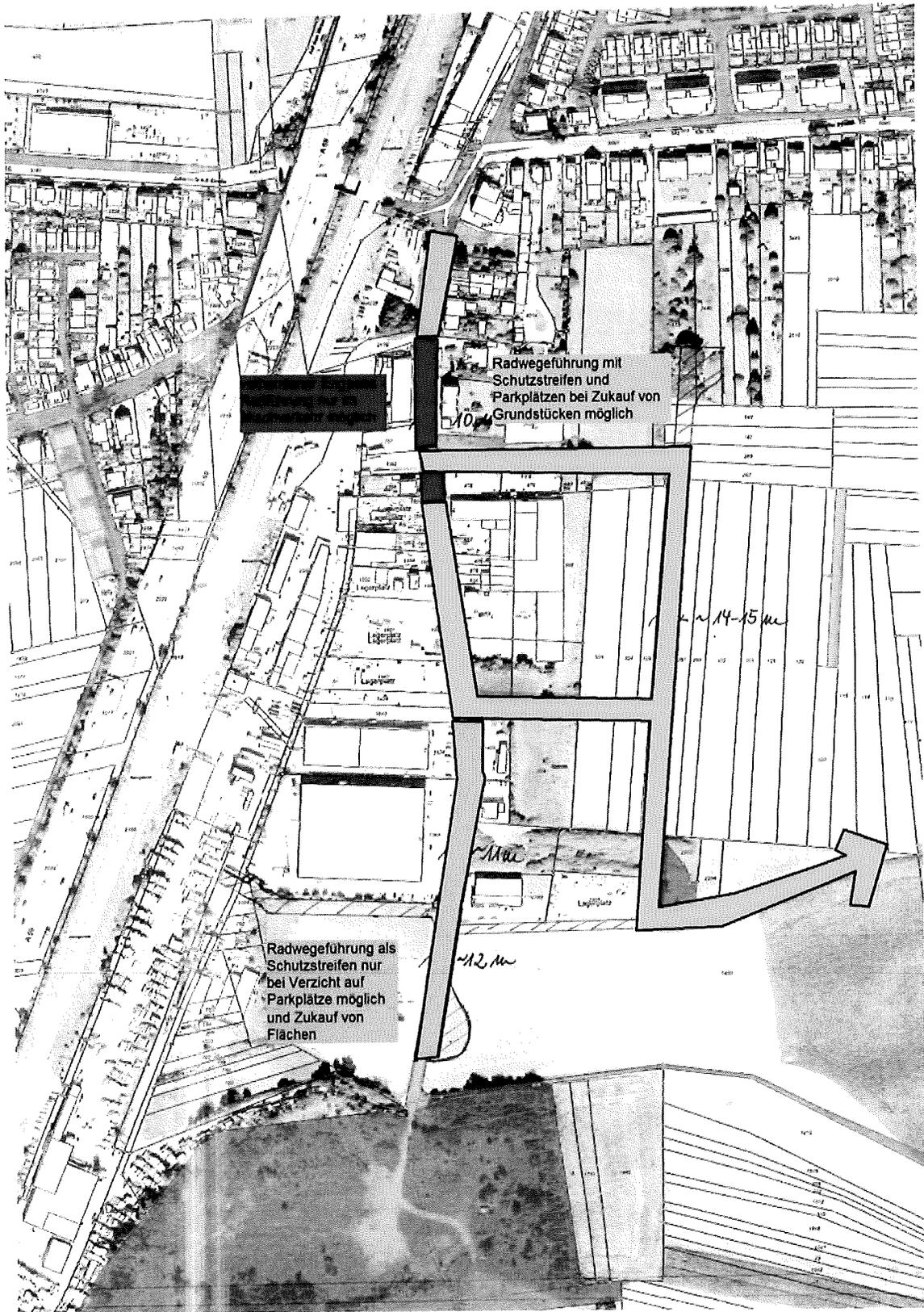
#### *Beibehaltung des Status Quo in der Straße „Am Bahnhof“ und Führung eines Schutzstreifens in den Planstraßen C, D und E*

In der nördlichen Engstelle der Straße „Am Bahnhof“ stehen nur 10,00 m Straßenraum zur Verfügung, hier wäre kein Schutzstreifen ohne Zukäufe zu ermöglichen, der Radverkehr würde im Mischverkehr geführt werden.

In den Planstraßen C, D und E könnten durch weitere Zukäufe von Flächen die Schutzstreifen angelegt werden. In der Planstraße C befinden sich bereits städtische Flächen ausreichender Breite, so dass hier geringere Zukäufe erforderlich wären. Die Führung des Schutzstreifens über die Planstraßen D und E ist vorteilhafter als über die Planstraße A, da erstens hier keine Bebauung besteht und zweitens der Anschluss an den überörtlichen Fahrradweg besser erfolgen kann.

In der südlich gelegenen Engstelle in der Planstraße A stehen hingegen nur ca. 11,00 m Straßenraum zur Verfügung. Sollte hier ein Schutzstreifen angeboten werden, müssten mindestens 0,50 m Straßenbreite dazugekauft werden. Sollen hier auch noch Stellplätze angeboten werden, würde dieses eine Straßenraumbreite von mind. 15,00 m – 15,50 m erfordern. Dies wäre nur durch Zukauf von Flächen möglich, wobei hier aufgrund vorhandener Stützmauern größere Eingriffe in die privaten Grundstücke notwendig wären. Daher empfiehlt sich diese Lösung –auch in Anbetracht der Anbindung der Schutzstreifen an das überörtliche Radwegenetz- nicht.

Grün	Radwegführung als Schutzstreifen mit Parkplätzen unter Zukauf weiterer Grundstücke möglich; Straßenraumbreite 15,00 m – 15,50 m
Orange	Radwegführung als Schutzstreifen ohne Parkplätze; teilweiser Hinzukauf von Flächen erforderlich; Straßenraumbreite 11,50 m – 12,00 m
Rot	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (heutige Planung) Straßenraumbreite 10,00 - 11,00 m, Gehweg zwischen 1,72 m und 3,12 m



Quelle: support GIS, eigene Darstellung

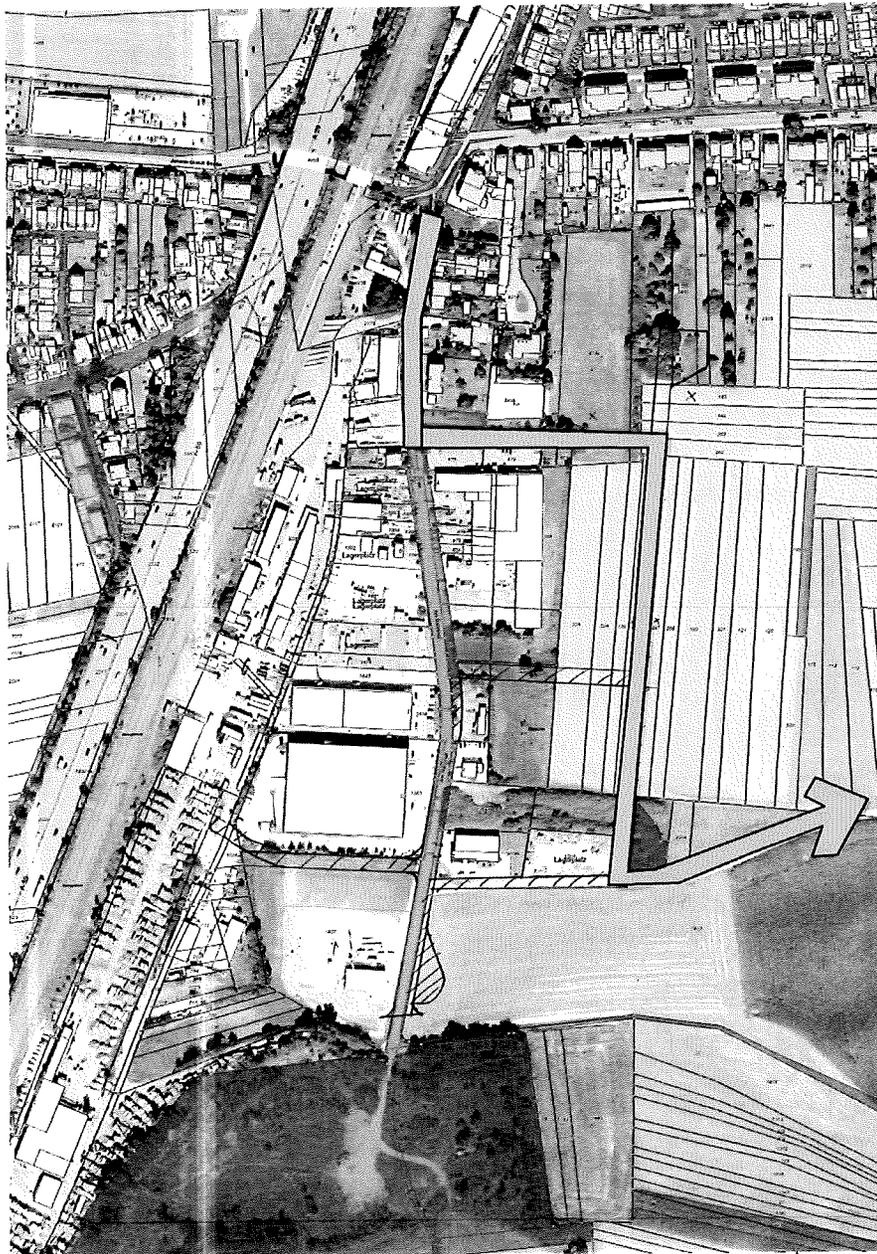
### Variante 3 - Schutzstreifen

*Durchgängiger Schutzstreifen über die Straßen „Am Bahnhof“ und Führung eines Schutzstreifens in den Planstraßen C, D und E*

Der Radverkehr wird in den Straßen A, C, D und E auf einem Schutzstreifen geführt und darüber hinaus an das überörtliche Radwegenetz angeschlossen.

Der Zukauf größerer Flächen in der Planstraße A, C, D und E ist erforderlich.  
In der Straße „Am Bahnhof“ könnte durch den Ankauf/Tausch größerer Flächen von Hausnummer 10 die Anlage eines Schutzstreifens ermöglicht werden. Jedoch sind hier keine Parkplätze möglich.

- Grün Radwegeführung als Schutzstreifen mit Parkplätzen unter Zukauf weiterer Grundstücke möglich; Straßenraumbreite 15,00 m – 15,50 m
- Orange Radwegeführung als Schutzstreifen ohne Parkplätze; teilweiser Hinzukauf von Flächen erforderlich; Straßenraumbreite 11,50 m – 12,00 m



Quelle:  
support GIS, eigene  
Darstellung

## TEIL D

### ZUSAMMENFASSUNG / FAZIT

Nach Überprüfung möglicher Varianten der Radwegeführung in der Planstraße A sowie der angrenzenden Planstraßen ist folgendes festzustellen:

Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist problemlos möglich. Aufgrund der geringen Frequentierung durch PKW / LKW / Radfahrer, die sich auch nach Bebauung des Plangebietes nicht wesentlich ändern wird, ist eine reibungslose Abwicklung des Radwegeverkehrs vom Haltepunkt Menden an das überörtliche Radwegenetz des Grünen C möglich.

Eine Anlegung von Fahrradschutzstreifen erfordert den Zukauf größerer Flächen. Die Straßenraumbreite müsste mindestens 11,50 m betragen, damit ausreichend Raum für Fahrradfahrer und Fußgänger bleibt. Einseitig angeordnete Parkplätze erfordern einen weiteren Raumbedarf von ca. 3,50 m. Parkplätze sollten für die Lieferanten nicht durchgängig wegfallen, um die Attraktivität des Gewerbegebietes nicht zu gefährden. Dies bedeutet teilweise erhebliche Flächenzuzäufe.

Durch die bei den bisherigen Flächenankaufsverhandlungen aufgetretenen großen Schwierigkeiten durch mangelnde Verkaufsbereitschaft oder überhöhte Preisforderungen der Eigentümer sind die Ankaufsverhandlungen für die bestehende Planung bisher noch nicht abgeschlossen. Sollten weitere und größere Eingriffe in das Privateigentum erforderlich werden, empfiehlt sich die Durchführung einer Umlegung im Plangebiet. Dies würde die Dauer der Umsetzung der Bauleitplanung zusätzlich zeitlich beeinflussen.

Eine Veränderung des Radwegesystems von Misch- in Trennsystem innerhalb der Planstraßen empfiehlt sich aus Gründen der Sicherheit und Orientierbarkeit ebenfalls nicht (Lösung 2).

#### Stellungnahme der Verwaltung

Daher kann entweder die Beibehaltung des Status Quo (Lösung 1) oder die durchgängige Anlage von Schutzstreifen (Lösung 3) eine Lösung sein. Mit Lösung 3 gehen allerdings großflächige Flächenankäufe in einer Größenordnung von ca. 2.000 qm und die damit einhergehende Kosten von ca. EUR. 47.000,00 einher. Diese sind zur Zeit nicht im Haushalt vorhanden und müssten über eine überplanmäßige Auszahlung durch den Rat legitimiert werden. Die Umsetzung eines Radfahrstreifens wird auch zu einer zeitlichen Verzögerung bei der Umsetzung der Bauleitplanung führen und ein eventuelles Klagerisiko durch die betroffenen Grundstückseigentümer beinhalten.

Da im UPV vom 21.11.2017 beschlossen wurde, dass ein Radfahrstreifen entlang der Planstraße A geplant werden soll, empfiehlt die Verwaltung die Durchführung der Variante der Radstreifenführung, Lösung 3, so dass eine Anbindung des Bahnhof Menden an das übergeordnete Radverkehrsnetz über einen Schutzstreifen erfolgt.

**Nr.4:**

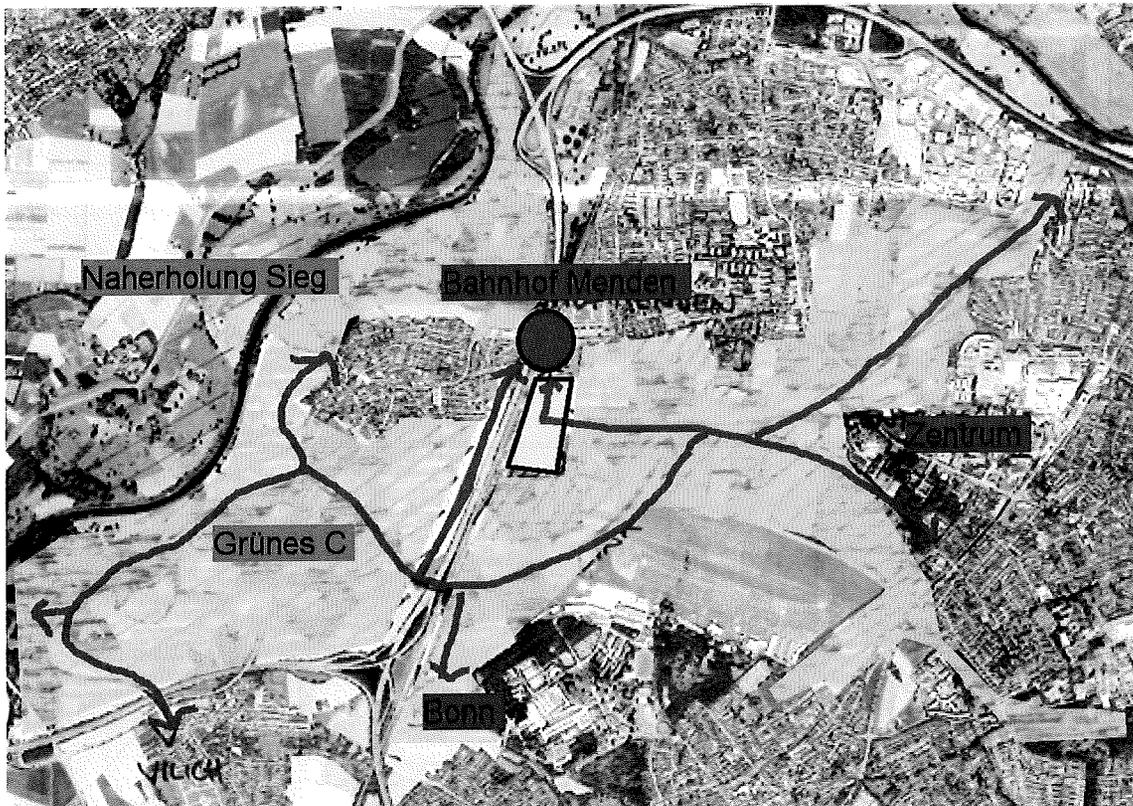
**Zwischen dem südlichen Ende der Planstraße A und den Bahngleisen wird die Anlage eines Fuß- und Radweges geprüft, ggf. sofern es sich um Privatgrund handelt, mit Wegerechten.**

Die Verwaltung prüfte hier wie die Radwegeführung im übergeordneten Radwegesystem der Stadt Sankt Augustin, die Verbindung zum Grünen C und den umgebenden Städten aufgebaut ist (s. Skizze).

Der Anschluß des Plangebietes an den Bahnhof Menden erfolgt über die Planstraße A, sowie die Planstraße B oder C und die Weiterführung Richtung Zentrum über das Fahrradnetz der Stadt Sankt Augustin. Nach Bonn ist das Plangebiet über die Planstraße A, B oder C sowie über den Link des Grünen C's angeschlossen. Eine weitere Verbindung läuft westlich der Autobahn in direkter Verbindung zum Link des Grünen C's.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Aufgrund der bestehenden funktionierenden Anbindung an das übergeordnete Radwegenetz der Stadt Sankt Augustin ist eine weitergehende Anbindung über das Privatgrundstück der Firma. Füssenich nicht erforderlich.



Quelle: supportGIS, Eigene Darstellung, November 2017

**Nr. 5:**

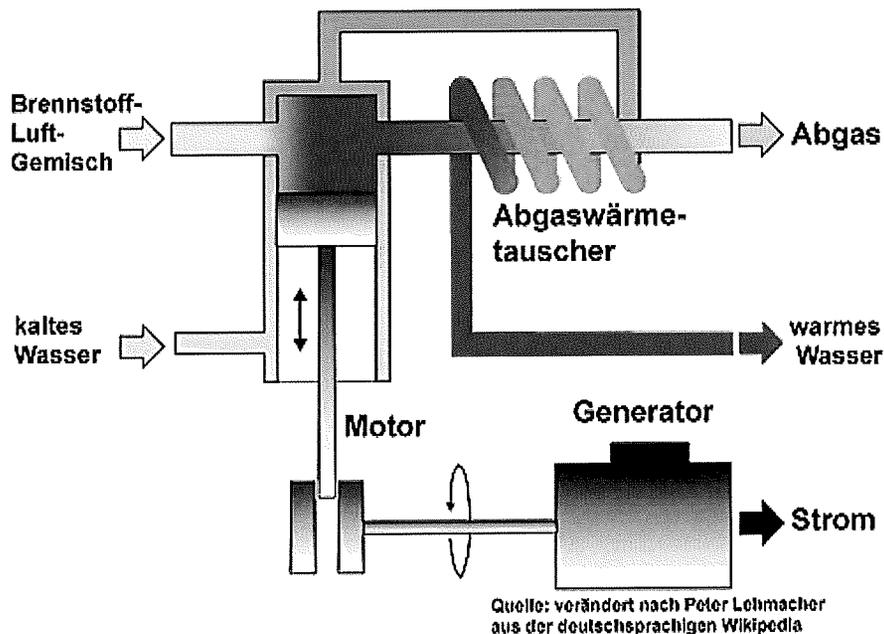
Im Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Einsatz Erneuerbarer Energien sowie zur Energieeffizienz geprüft. Dies betrifft Photovoltaik/Solarthermie sowie die Anlage eines BHKW inkl. Leitungen, ggf. unter Einbeziehung der EVG Sankt Augustin. Prüfergebnisse wie Festlegungen zur Dachgestaltung oder ein Anschluss- 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.

1. BHKW

Was ist ein BHKW?

Ein Blockheizkraftwerk (BHKW) produziert im Gegensatz zur Heizung nicht nur Wärme, sondern auch Strom. Dieser Strom muss nicht mehr in einem fern gelegenen Kraftwerk erzeugt werden. Ein BHKW kann am Ort des Wärmeverbrauchs betrieben werden. Das Prinzip der Erzeugung von Kraft (Strom) und Wärme an einem Ort wird als Kraft-Wärme-Kopplung bezeichnet.

Die folgende Grafik verdeutlicht das Prinzip.



Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) mit Blockheizkraftwerken – Strom und Wärme direkt vor Ort erzeugen

Blockheizkraftwerke mit einer elektrischen Leistung zwischen 10 Kilowatt und bis zu 2 Megawatt versorgen zusammenhängende Wohngebiete, Wohnblocks, große Dienstleistungsgebäude, Industriebetriebe und vereinzelt auch Gewerbeparks mit Strom und Wärme. Solche kompakten Anlagen werden Blockheizkraftwerke – kurz BHKW – genannt.

In Blockheizkraftwerken kommen ganz unterschiedliche Technologien zum Einsatz – vom Verbrennungsmotor bis zur Gasturbine. Als Energieträger findet in der Regel Erdgas Verwendung, wie etwa beim BHKW der EVG im Mendener Wohngebiet „Im Rebhuhnfeld“.

Die in Blockheizkraftwerken erzeugte Wärme wird über ein Nahwärmenetz direkt zum Verbraucher transportiert. Der im BHKW erzeugte Strom kann direkt vor Ort verbraucht, gespeichert oder in das allgemeine Stromnetz eingespeist werden. Die Anbindung an das Stromverteilnetz gewährleistet auch bei erhöhtem Bedarf eine sichere Stromversorgung.

Der Raum- und Flächenbedarf für die Errichtung des BHKW's hängt von der Dimensionierung und dem Energiebedarf ab. Zum Beispiel ist das BHKW zur Versorgung des Wohngebietes „Im Rebhuhnfeld“ in der ungefähren Größe einer etwas größeren, standardisierten Fertigarage untergebracht.

#### Wann ist ein BHKW wirtschaftlich?

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung eines BHKW's orientiert sich im Wesentlichen an folgenden Überlegungen: der Kosten- und Erlösübersicht, sowie der Ermittlung der benötigten Energiemenge (Energiebedarf).

#### Kosten- und Erlösübersicht

Im Gegensatz zu den meisten investiven Baumaßnahmen sind bei einer BHKW Anlage nicht nur die Kosten für die Anlagenrealisierung entscheidend, sondern es spielen in erheblichem Maße die durchschnittlichen Betriebs- und Wartungskosten sowie die durch den Strom- und Wärmeverkauf realisierten bzw. eingesparten Erlöse eine maßgebliche Rolle. Dadurch werden derartige Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sehr komplex.

Die Kosten und Erlöse setzen sich insbesondere wie folgt zusammen:

##### Kapitalgebundene Kosten

- Investitionen
- Zinsen
- Abschreibungen
- Einspeisevergütung gemäß EEG

##### Verbrauchsgebundene Kosten

- Brennstoffkosten
- Hilfsenergiekosten

##### Erzeugungserlöse

- Technologie-Bonus
- NawaRo-Bonus
- KWK-Bonus
- Vermiedene Strombezugskosten
- Vermiedene Wärmebezugskosten
- Rückerstattung Energiesteuer
- Rückerstattung Stromsteuer

##### Betriebsgebundene und sonstige Kosten

- Instandhaltung einschließlich Betriebsstoffe
- Reserveleistungskosten
- Bedienung / Personalkosten
- Maschinenversicherung
- Ausfallversicherung
- Verwaltungskosten-Anteil

Aufgrund dieser verschiedenen Kosten- und Erlösblöcke ist die zu bemessende Größe eines Blockheizkraftwerkes (BHKW's) und der damit abzudeckende Energiebedarf eine entscheidende Größe in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Die erforderliche Größe eines BHKW's hängt im wesentlichen – laut Aussage der EVG- von

- a) einer durchgängig darzustellenden Grundlast
- b) einer Energiemindestabnahmemenge
- c) dem Energiebedarf, sowie den Lastgängen der Energienachfrage ab.

Eine kontinuierliche Grundlast sowie eine Mindestabnahmemenge ist gewährleistet bei speziellen Nutzungsformen, die z.B. den Bedarf einer Kühlung in den Sommermonaten (z.B. Bürogebäude) oder einer ständigen höheren Energiemenge durch Kühlung ihrer Betriebsflächen (z.B. Rechenzentren) nachweisen oder bei Wohnnutzungen. Zum Erstellen einer Energiebedarfsanalyse bedarf es, um eine verlässliche Analyse zu erstellen, genauerer Daten zur Anzahl der Nutzer und zu deren tatsächlichem Energiebedarf, der sich aus der konkreten Nutzung und aus der zu beheizenden Fläche ergibt.

Für den zu untersuchenden, nicht bebauten Planbereich, sind diese Daten nicht – oder nur mit einem sehr hohen wirtschaftlichen Restrisiko für die EVG und die möglichen Kunden seriös zu ermitteln. Die momentane Planung lässt viele Betriebsformen und Nutzer zu. Dabei brauchen erfahrungsgemäß Hallen oder Werkstätten eine andere Raumtemperatur als Büros oder Verkaufsflächen. Diese Strukturierung des Gewerbegebietes war auch von der Politik ausdrücklich gewünscht: eine vielfältiges, kleinteiliges für Handwerker und Dienstleister strukturiertes Gewerbegebiet. Daher ist hier die Prognostizierung von validen Datengrundlagen für eine Energiebedarfsberechnung nach Einschätzung der EVG einerseits nicht seriös abbildbar. Andererseits müsste das wirtschaftliche Risiko in den Grundpreis der Kunden „eingepreist“ werden, die nicht bereit sind, dies zu tragen.

Die Energiebedarfsanalyse im Bestand erweist sich unter mehreren Gesichtspunkten als ebenso schwierig:

- Freiwilligkeit der Eigentümer erforderlich, Ihre Verbrauchsdaten zu Energie sowie Strom offenzulegen; davon ist hier aufgrund der teilweise schon bestehenden Konflikte bezgl. des Verkaufes für die Straßenerschließung erforderlicher Flächen nicht unbedingt auszugehen.
- Falls diese erreicht werden würde, müsste die Energielieferung durch einen Anschluss- und Benutzungszwang an das BHKW gleich teuer oder günstiger sein, damit die jetzigen Eigentümer eine Veranlassung sähen, nicht gegen einen Anschluss- und Benutzungszwang zu klagen. Bei bereits gasversorgten Abnehmern ist die Wettbewerbsfähigkeit laut EVG schlechter darstellbar als bei Umstellern etwa von Heizöl..

Somit ist eine wirtschaftliche Funktionsfähigkeit und eine technische Effizienz eines BHKW's einzelfallbezogen und maßnahmenbezogen zu prüfen. Dies ist in diesem Gebiet aufgrund der bestehenden und geplanten Nutzerstruktur sowie der vielfältigen Eigentümerverhältnisse und der oben beschriebenen Grundlagenerfordernisse nicht seriös und valide möglich. Deshalb ist es aus Sicht der EVG zwingend erforderlich, sehr frühzeitig bei der Entwicklung neuer Gebiete beteiligt zu werden. Hierfür hat die Verwaltung bereits die Voraussetzungen geschaffen.

## 2. Solarthermie/ Photovoltaik

Die Anordnung von Solarthermieanlagen sowie Photovoltaikanlagen wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht verhindert (s. hierzu Punkt 2.1 zu Gebäudehöhen). Sicherlich könnte man hier zur Klärung in der Begründung unter Punkt 3.2.2.3 ebenfalls Solarthermie und

Photovoltaikanlagen explizit aufführen. Dies würde aber in der rechtlichen Wirkung des B-Planes nichts verändern. Weitergehende Festsetzungen zur Dachgestaltung sind nicht zielführend, da auch Photovoltaik- und Solarthermieranlagen einer stetigen technischen Weiterentwicklung unterliegen und mit Festsetzungen zur Dachform hier evtl. günstige, individuelle, effiziente Möglichkeiten verhindert werden würden und mit dem bauordnungsrechtlichen Instrumentarium der Befreiung korrigiert werden müssten. Eine einfache Anordnung der Solaranlagen Richtung Süden ist mit dem heutigen Anspruch, möglichst viel Strom selbst zu verbrauchen, nicht unbedingt effizient. Hier ist der Zeitpunkt der größtmöglichen Abnahme entscheidend, wenn nicht mit der momentan noch kostspieligen Speichertechnologie gearbeitet werden soll.

### 3. Freiwillige Selbstverpflichtung des Gewerbes

Die Stadt Sankt Augustin ist bereits im Gespräch mit externen Fachleuten, um eine Vorgehensweise zur Einbeziehung klima- und energierelevanter Belange beim Betrieb oder Neubau von Gebäuden in Zusammenarbeit mit den Eigentümern zu entwickeln.

Zu diesem Zweck fand im Dezember 2017 ein Termin mit Vertretern des CSR-Kompetenzzentrums statt. Das CSR-Kompetenzzentrum Rheinland (**CSR – Corporate Social Responsibility - „Soziale Verantwortung von Unternehmen“**) ist auf vier 4 Arbeitsfeldern tätig: Markt, Arbeitsplatz, Umwelt- und Gemeinwesen. Auf dieser Grundlage entwickelt das CSR-Kompetenzzentrum Konzepte in Zusammenarbeit mit Unternehmen, die diesen als Grundlage dienen, auf freiwilliger Basis soziale Belange und Umweltbelange in ihre Tätigkeit und in die Wechselbeziehung mit Stakeholdern (Aktionär, Kunde, Mitarbeiter, Lieferant) zu integrieren. Das CSR – Kompetenzzentrum Rheinland wird durch die Europäische Union gefördert.

An diesem Termin wurden Möglichkeiten der Kooperation erörtert. Dabei gelangte insbesondere das zu entwickelnde Gewerbegebiet Menden Süd in den Fokus. Die Stadt stellte dar, dass für dieses Gebiet insbesondere auch von Seiten der Politik hohe Ansprüche an eine nachhaltige und klimafreundliche Entwicklung bestehen. Es aufgrund der Rahmenbedingungen jedoch schwer ist mit "Zwangmaßnahmen" zu agieren und diese Ziele stattdessen eher mit Motivation der Investoren erreicht werden sollen.

Beratung und vor allem das Aufzeigen von "Best-Practice" im Gewerbebereich sind hier ein geeigneter Weg. Hierbei war man sich mit dem CSR einig, wobei das CSR mit der Firma Putzstück bereits auch einen geeigneten Veranstaltungsort inkl. Best-Practice gesehen hat. Es wurde daher vereinbart, dass versucht werden soll eine entsprechende Veranstaltung des CSR in der Mitte des Jahres 2018 durchzuführen, potenzielle Investoren für die Grundstücke sollen dabei besonders angesprochen werden.

Zu diesem Zweck hat die Stadt dem CSR Information zur bisherigen Berichterstattung in den Medien und die Kontaktdaten der Firma Putzstück zukommen lassen. Das CSR arbeitet auch mit der Effizienzagentur zusammen, deren Zielgruppe ebenfalls speziell Unternehmen sind.

Auch die Einbeziehung von Informationen der Energieagentur NRW, die entsprechende Tools für Unternehmen anbietet, wie diese ihren Energieverbrauch kontrollieren und minimieren können, oder, ob sich die Anschaffung eines BHKW's lohnt, sind der Öffentlichkeit zugänglich. Ebenso gibt es für Private viele Förderprogramme der kfw.

Sicherlich ist hier ein intensiver Austausch und die Beratung von ansiedlungswilligen Unternehmen eine Aufgabe der Stadt, die in Zusammenarbeit mit dem BNU, der EVG und der WFG umgesetzt werden könnte.

#### 4. E- Mobilität

In diesem Zusammenhang sind auch Angebote für die E- Mobilität zu denken. Auch hier kann mit Hilfe der EVG ein Angebot entwickelt werden, die derzeit für das Stadtgebiet gemeinsam mit den wesentlichen Akteuren die Erarbeitung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes vorbereitet. Dies ist auf den zentralen Flächen im Park and Ride, sowie Bike and Ride grundsätzlich auch jetzt mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes möglich. Auch mögliche E-Ladeplätze im Straßenraum sind denkbar. Die genaue Ausformulierung bleibt jedoch der Straßenausbauplanung vorbehalten sowie vertraglichen Regelungen mit der EVG als Betreiber.

##### Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, zur stärkeren Beachtung der klimatischen Belange die Begründung um das Kapitel „Klimaaspekte“ zu erweitern und hier die jetzt bereits im Bebauungsplan festgesetzten klimawirksamen Festsetzungen zu beschreiben sowie die aufgrund des Prüfauftrages ermittelten Sachverhalte zu E-Mobilität, freiwilliger Selbstverpflichtung des Gewerbes, etc. darzustellen. Die Festlegung eines Standortes für ein BHKW empfiehlt die Verwaltung nicht. Eine wirtschaftliche Funktionsfähigkeit und eine technische Effizienz eines BHKW's ist in diesem Gebiet aufgrund der bestehenden und geplanten Nutzerstruktur sowie der vielfältigen Eigentümerverhältnisse und der oben beschriebenen Grundlagenerfordernisse nicht seriös und valide möglich.

##### Quellennachweis:

- Gespräch mit Herrn Lübken, EVG, 18.1.2018
- Email von Herrn Bastian, WFG v. 19.2.2018
- Informationen vom BNU, Frau Nellissen v. 16.1.2018
- Lars Stiebritz, „Energiewirtschaftliche Analyse des BHKW - Einsatzes im Universitätsklinikum Jena“, 2010
- Eigene Recherchen, Internet

# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 05.04.2018

Drucksache Nr.: 18/0115

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	08.05.2018	öffentlich / Vorberatung
Rat	16.05.2018	öffentlich / Entscheidung

---

### Betreff

**Bebauungsplan Nr.: 110 "Alte Heerstraße / Großenbuschstraße", Gemarkung Hangelar, Flur 3 südlich der Alte Heerstraße und östlich der Großenbuschstraße; Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB**

### Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt für den Bereich der Gemarkung Hangelar, Flur 3, südlich der Alte Heerstraße und östlich der Großenbuschstraße die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr.: 110 „Alte Heerstraße/Großenbuschstraße“ gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Kindertagesstätte geschaffen.

Da die Voraussetzungen vorliegen, soll das Verfahren gemäß § 13 a BauGB – Bebauungsplan der Innenentwicklung – nach den Vorschriften des § 13 BauGB – vereinfachtes Verfahren – durchgeführt werden.

Die genauen Grenzen des Geltungsbereiches sind dem Geltungsbereichsplan vom April 2018 zu entnehmen.

### Sachverhalt / Begründung:

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 110 „Alte Heerstraße/Großenbuschstraße“ erfolgt, um dem nach wie vor hohen Bedarf an Kindertagesstätten in Sankt Augustin Rechnung zu tragen und die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür auf den Grundstücken

der Steyler Missionare zu schaffen.

Vom Grundsatz haben die Steyler Missionare in verschiedenen Gesprächen mit der Stadt ihr Einverständnis zu den Planungsabsichten signalisiert. Die vertraglichen Regelungen zur Nutzung des Grundstückes werden parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes abgestimmt.

Beabsichtigt ist die Errichtung eines zweigeschossigen Gebäudes, welches bis zu 6 Gruppen (ca. 120 Kinder) aufnehmen kann. Die Erschließung der KITA soll über den südlich des Vorhabengrundstückes verlaufenden Weg erfolgen. Dieser Weg ist Teil des Grünen C. Mit dem Fördergeber ist im Rahmen des Planverfahrens abzuklären, unter welchen Voraussetzungen dieser Weg als Erschließung für die Kindertagesstätte genutzt werden kann.

Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes werden Teilbereiche der alten aus den 70er Jahren stammenden Bebauungspläne 208 „An der Goldwinkelswiese“ und 109 „An der Kaisermaar“ überplant. Auf der im Bebauungsplan 208 festgesetzten Fläche für die Forstwirtschaft wurden in den 90er Jahren Übergangwohnheime errichtet. Es ist beabsichtigt, diese Gebäude aufzugeben und die Bewohner in andere Einrichtungen im Stadtgebiet unterzubringen.

Im Bebauungsplan 109 ist im Geltungsbereich der Planaufstellung ein allgemeines Wohngebiet mit einer überbaubaren Fläche vorgesehen, auf der eine bis zu 6-geschossige Bebauung zulässig wäre. Die in dem Bebauungsplan 109 vorgesehene Siedlungsentwicklung beruht auf einer Planungskonzeption aus den 70er Jahren mit einer insgesamt bis zu 9-geschossigen Bauweise, deren Umsetzung aus heutigen städtebaulichen Gesichtspunkten nicht mehr wünschenswert ist. Auch unter Berücksichtigung von angrenzenden Altlastenverdachtsflächen wurde daher schon bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Sankt Augustin auf eine Darstellung von weiteren Wohnbauflächen zu Gunsten der Darstellung von Grünflächen in diesem Bereich verzichtet.

Im Vorfeld der Planaufstellung wurde eine Erstbewertung des Bodens durch das Ingenieurbüro Spitzley & Jossen vorgenommen. Grundsätzlich kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass ein Altlastenrisiko für die Fläche nicht erkennbar ist. Ein rein vorsorglicher Hinweis bezieht sich auf einen Graben, der in nord-südlicher Richtung innerhalb des Plangebietes verläuft. Hier sind laut Gutachten zur Erkundung des Bodens Querschurfe mit dem Bagger anzulegen. Diese Bereiche sind jedoch für die Gesamtbeurteilung des Grundstückes von untergeordneter Bedeutung.

Sobald der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan gefasst ist, werden die für das Planverfahren erforderlichen Gutachten beauftragt. Die frühzeitigen Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB erfolgen nach Einarbeitung der Ergebnisse aus den Gutachten in den Bebauungsplan.

Das Bebauungsplanverfahren soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt werden. Die Anwendungsvoraussetzungen sind erfüllt, weil

- die im Bebauungsplan festgesetzte Grundfläche deutlich unterhalb der Grenze von 20.000 m<sup>2</sup> liegt,
- keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen,
- keine Anhaltspunkte bestehen, die für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter sprechen,

- keine Anhaltspunkte bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten sind.

Bebauungspläne, die im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, unterliegen keiner Umweltprüfung. Somit ist die Erstellung eines Umweltberichtes nicht erforderlich. Der Flächennutzungsplan wird im Wege der Berichtigung angepasst.

In Vertretung



Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von

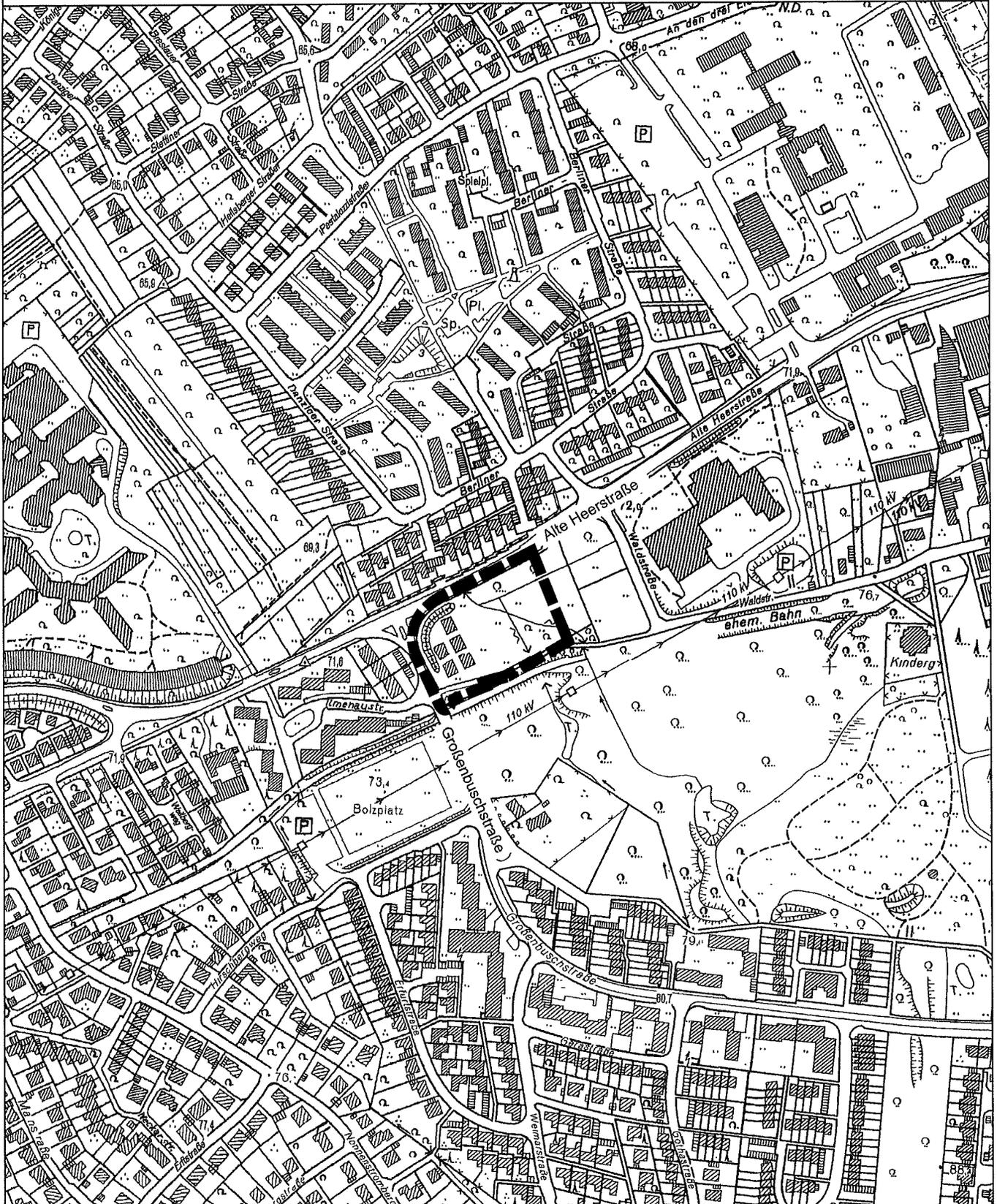
über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.

über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

GELTUNGSBEREICHSP  
BEBAUUNGSPLAN NR. 110  
"ALTE HEERSTRASSE / GROSSENBUSCHSTRASSE"  
SANKT AUGUSTIN



Stadt Sankt Augustin  
Fachbereich 6/10/1  
Maßstab 1:5000



BEBAUUNGSPLAN NR. 110

"Alte Heerstraße / Großenbuschstraße"

Maßstab 1:750

