

Ihr/e Gesprächspartner/in: Marc Knülle, Gudrun Burk, Dr. Charlotte Echterhoff, Uwe Karsten Staeck

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 6, FB 7, BNU, FB 5, IuS

Federführung: FB 6

Termin f. Stellungnahme:

erledigt am: 09.06.2020

Antrag

Datum: 09.06.2020

Drucksachen-Nr.: 20/0233

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	09.06.2020	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Antrag zum TOP 2: Bebauungsplan Nr. 421 „Marktstraße,,

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Planungsentwurf so zu ändern und die Regelungen des städtebaulichen Vertrags mit dem Vorhabenträger so zu fassen, dass die folgenden Punkte Berücksichtigung finden:

1. Die Einrichtung einer Durchfahrtsperre auf der Marktstraße wird nicht vereinbart. Die Marktstraße soll auch zukünftig offen bleiben für alle Verkehrsströme.
2. Die Planung der Wohneinheiten ist so umzustellen, dass die Durchmischung der Wohnlage von gefördertem Wohnungsbau und Eigentumswohnungen auch innerhalb von einzelnen Gebäuden unter Beachtung des Fördergesetzes des Landes NRW umgesetzt wird. Eine Konzentrierung aller geförderten Wohnungen auf drei separierte Häuser wird abgelehnt.
3. Die entstehenden Wohnungen, Wegeverbindungen und Zugänge sollen alle barrierefrei gestaltet werden, damit ein seniorenrechtliches und familienfreundliches Leben in der Wohnsiedlung möglich ist. Dies umfasst abgesenkte Bordsteine an allen Querungen.
4. Ein Angebot eines seniorenrechtlichen Wohnens und betreuten Wohnens sollte in der Wohnsiedlung vorgesehen werden, um dem hohen Bedarf im Stadtteil Menden gerecht zu werden.

5. Die Anzahl der rollstuhlgerechten Wohnungen ist auf mindestens vier zu erhöhen, um dem durchschnittlichen Bedarf gerecht zu werden und Inklusion konkret umzusetzen.
6. Für den durch die Kita verursachten täglichen Verkehr von ca. 166 PKWs wird ein entsprechendes Kita-Konzept für den Zufahrtsverkehr entwickelt. Dabei ist das Pilotprojekt „Rollend und laufend zur Villa lu, Mobilitätsmanagement im Kindergarten (-umfeld) in Sankt Augustin-Buisdorf“, ein Kooperationsprojekt zwischen der Stadt Sankt Augustin, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem Deutschen Kinderschutzbund, OV Sankt Augustin, als Grundlage zu nehmen, um Verkehre zukünftig zu reduzieren.
7. Es sollen möglichst viele Dächer mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden (ggf. auch zur Verpachtung an Mieter oder Dritte), zum einen für den eigenen Stromverbrauch, darüber hinaus aber auch um die zusätzlich zu schaffenden Stellplätze für E-Mobilität mit nachhaltig vor Ort gewonnenem Strom versorgen zu können.
8. Zur Unterstützung der E-Mobilität sollen Vorkehrungen getroffen werden, dass alle Tiefgaragenstellplätze mit einer entsprechenden Ladeeinheit ausgestattet werden können. Dies sollte auch für einen größtmöglichen Teil der oberirdischen Parkplätze realisiert werden, so dass mit der Fortentwicklung der E-Mobilität weit mehr Parkplätze mit Ladestationen kostengünstig nachgerüstet werden können.
9. Die Anzahl der oberirdischen Stellplätze für Elektrofahrzeuge muss erhöht werden, so sollten zu Beginn bereits 1/4 aller Plätze für E-Mobilität eingerichtet werden. Darüber hinaus werden mehr Stellplätze für Liefer- und Serviceverkehre benötigt sowie für Kurzzeit-Parken in der Nähe zu den Wohneinheiten. Auch ist die Anzahl der „Behinderten-Parkplätze“ zu erhöhen..
10. Zusätzlicher Parkraum sollte für alle ruhenden Verkehre bereitgestellt werden, damit alle Mobilitätsansprüche adäquat Fläche finden. Es ist den Trends Rechnung zu tragen, dass auch für Freizeitmobile wie Wohnmobile, Wohnanhänger, Lastenanhänger, Motorräder/Roller usw. sowie für Carsharing-Angebote Abstellflächen einzurichten sind. Dabei ist die Zuweisung von Parkplätzen zu neuen Mobilitätstechnologien zu prüfen.
11. Die Einrichtung eines Standorts für eine Unterflurglascontaineranlage ist in der Planung vorzusehen. In dem Zusammenhang ist der Abbau einer anderen oberirdigen Anlage im Stadtteil Menden zu prüfen.

Begründung:

Zu 1.) Es muss sichergestellt werden, dass es zu einer Entlastung der Burgstraße durch die Marktstraße kommt. Auch dürfen nicht durch eine Durchfahrtsperre Verkehre in „Alt Menden“ hinein verlagert werden. Eine Durchfahrtsperre sollte zukünftig nicht möglich sein.

Zu 2.) Eine Konzentration des gesamten geförderten Wohnungsbaus in drei separierten Gebäuden entlang der Marktstraße widerspricht jeder vernünftigen Sozialplanung sowie wissenschaftlichen Erkenntnissen zum Thema Integration und ist nicht zeitgemäß.

Zu 3.) Die Wohnungen sollen laut der Planungen barrierefrei sein. Um es deutlich zu machen, sollte auch klar festgesetzt sein, dass alle Bereiche der Wohnanlage barrierefrei sind, um insbesondere ein seniorengerechtes Leben zu ermöglichen. Dazu gehören aber auch die Querungen zu den umliegenden Wohngebieten, die ohne Bordsteinhürden erreichbar sein sollten, auch mit Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren.

Zu 4.) Betreutes Wohnen und seniorengerechte Wohnungen sind unzureichend berücksichtigt. Der Bedarf an solchen Wohnungen und Angeboten ist hoch und gerade auch in Menden stark nachge-

fragt. Damit kann sichergestellt werden, dass ein Teil an Senioren*innen in ihrem Stadtteil weiter leben bleiben können.

Zu 5.) Ca. 2 % der Bevölkerung sind auf einen Rollstuhl angewiesen, mit steigenden Zahlen. Daher ist es für eine zukunftsweisende Wohnsiedlung sinnvoll, eine dem Bedarf angemessene Anzahl an rollstuhlgerechten Wohnungen vorzuhalten.

Zu 6.) Die Kita in Buisdorf an der Deichstraße ist Gegenstand eines innovativen Konzepts für den Zufahrtsverkehr. Dies hat zum Ziel in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten die Verkehre nach und nach zu reduzieren und Kinder frühzeitig an nachhaltige Mobilität zu gewöhnen.

Zu 7.) E-Mobilität ist dann besonders effektiv, wenn der benötigte Strom ebenfalls ökologisch hergestellt wird. Zudem ist die Erweiterung der Photovoltaikanlagen auf den Dächern ein geeigneter Beitrag zum Klimawandel, wenn der Strom direkt vor Ort verbraucht wird. Bei geeigneten Dachneigungen ist es attraktiv für Eigentümer, Vermieter aber auch Mieter, Photovoltaikanlagen zu bauen. Dies sollte in den Planungen bestmöglich vorbereitet sein, auch durch entsprechende Trassen für die Leitungen in den Häusern. Dabei sollte die Abwägung mit dem Nutzen der bepflanzten Flächen ökologisch erfolgen.

Zu 8.) Der Trend wird sich weiter zum elektrischen Zweitwagen und E-Bike hin bewegen. So muss sichergestellt werden, dass von Anfang an die entsprechenden Ausstattungen in der Tiefgarage vorhanden sind, um Ladeeinheiten zu installieren, aber auch bei den oberirdischen Stellplätzen entsprechende Leitungen und Möglichkeiten zur Aufrüstung weiterer Ladestationen vorbereitet sind.

Zu 9.) Die Entwicklung zu deutlich mehr Liefer- und Serviceverkehren bedarf deutlich mehr Kurzzeit-Parkplätzen auf den oberirdischen Flächen. Eine größere Anzahl an „Behinderten-Parkplätzen“ ist notwendig.

Zu 10.) Es bleibt das vorrangige Ziel, den Umweltverbund aus ÖPNV und Fahrrad zu fördern und auszubauen. Trotzdem müssen wir derzeit mit einem hohen Bedarf an Stellflächen rechnen. Frühere Fehlplanungen mit zu wenig Verkehrsraum sind in Sankt Augustin und anderswo sichtbar. Solange die Bundespolitik und die Wirtschaft das Auto weiter so attraktiv halten wie bisher, muss dem Rechnung getragen werden. Die Verkehrsflächen können zu späteren Zeiten, wenn eine durchgreifende Verkehrswende Wirkung entfaltet hat, für andere Zwecke (Begegnungsräume, Grünflächen) umgenutzt werden. Parkplätze für bestimmte zukunftsweisende Mobilitätstechnologien können Anreize schaffen.

Zu 11.) Zu einer neuen modernen Wohnsiedlung gehört auch eine den heutigen technischen Standards entsprechende Entsorgungsmöglichkeit für Glas. Diese kann als Ersatz für eine andere sich noch oberirdig befindlichen Anlage dienen.

gez. Marc Knülle
gez. Gudrun Burk
gez. Dr. Charlotte Echterhoff
gez. Uwe Karsten Staack