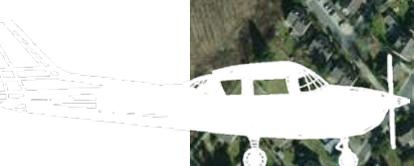


Sankt Augustin  
Verkehrslandeplatz Hangelar

# RAHMENPLAN

STAND: MÄRZ 2019

RAHMENPLAN VERKEHRSLANDEPLATZ HANGELAR



### **Projekt**

Rahmenplan 'Verkehrslandeplatz Hangelar'

Projektnummer 31409

### **Auftraggeber**

Stadt Sankt Augustin

Fachdienst 6/10/1 Planung

Markt 1

53757 Sankt Augustin

Tel.: 02241/243-0

Fax: 02241/243-430

Email: [bmbuero@sankt-augustin.de](mailto:bmbuero@sankt-augustin.de)

### **Auftragnehmer**

BKR Aachen, Noky & Simon

Stadtplaner, Umweltplaner, Landschaftsarchitekt

Kirberichshofer Weg 6

52066 Aachen

Tel.: 0241/47058-0

Fax: 0241/47058-15

Email: [info@bkr-ac.de](mailto:info@bkr-ac.de)

### **Projektleitung**

Dipl.-Ing. Bernd Noky

### **Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Christoph Küpper

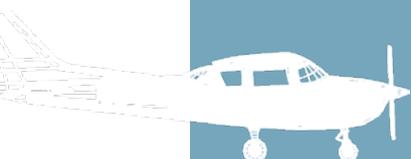
Dipl.-Ing. Jens Müller

Dipl. Biol. Britta Schippers

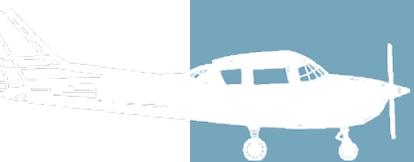
Stand März 2019

# INHALT

1.	Anlass und Aufgabenstellung .....	4
2.	Bestandssituation .....	6
2.1.	Nutzung, Struktur und Erschließung .....	7
2.2.	Natur und Landschaft .....	15
2.3.	Immissionsschutz .....	21
2.4.	Planungsrechtliche Situation .....	23
2.5.	Interessen der Nutzer und Anrainer .....	26
2.6.	Zwischenfazit – Potenziale und Restriktionen .....	27
3.	Rahmenplan .....	28
3.1.	Restriktionen, Potenziale, Leitziele .....	29
3.2.	Nutzungskonzept .....	34
3.3.	Baustruktur und städtebauliche Gestalt .....	35
3.4.	Erschließungskonzept .....	36
3.5.	Grün- und Freiflächenkonzept .....	37
3.6.	Immissionsschutz .....	38
3.7.	Freizeit und Naherholung .....	39
3.8.	Städtebauliches Gesamtkonzept .....	41



# 1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG



Bei dem im Westen des Sankt Augustiner Stadtgebiets gelegenen ‚Flugplatz Bonn-Hangelar‘ handelt es sich um einen teilweise zu Freizeitwecken aber auch zu gewerblichen Zwecken genutzten Verkehrslandeplatz. Neben privatem Flugbetrieb werden u.a. Charterflüge angeboten; überdies erfolgt eine Belegung des Flugplatzes durch Flugschulen. Betreiber des Flugplatzes ist die Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH.

Der Verkehrslandeplatz hat nicht nur für die Stadt Sankt Augustin eine hohe Relevanz: seine regionale Bedeutung manifestiert sich im Landesentwicklungsplan und im Regionalplan durch die Einordnung als Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr. Der Betrieb des Flugplatzes ist mit weiteren Nutzungen verbunden, die in der Summe eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für Hangelar und Sankt Augustin darstellen.

Es handelt sich um einen historisch gewachsenen Standort, der sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts sukzessive bis zu seiner heutigen Form entwickelt hat. Der Start- und Landebahn sowie deren Vorfeldflächen ist ein rund 12 ha großes Gebiet vorgelagert, das unterschiedliche hochbauliche Anlagen umfasst. Es handelt sich im Wesentlichen um Werkstätten, Hochbauten für Vereine, Gewerbebetriebe und flugplatzbezogene Nutzungen sowie Vorfeldflächen und einen Kontrollturm (Tower). Innerhalb des Gebäudebestandes befinden sich vereinzelt auch gastronomische Nutzungen. Der Gebäudebestand ist sukzessive gewachsen und unterlag in den vergangenen Jahren keiner städtebaulichen Steuerung.

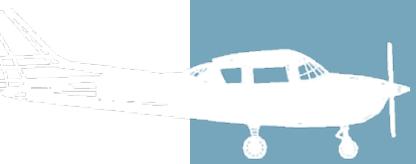
Ziel des vorliegenden Rahmenplans ist es, die sich aus städtebaulichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten ergebenden baulichen Entwicklungsoptionen für das rd. 12 ha große Plangebiet aufzuzeigen. Dabei spielen unterschiedliche und in Wechselbeziehung zueinander stehende Belange wie u.a. Verkehr, Freizeit und Naherholung, Grünordnung, bauliche Entwicklung sowie Immissionsschutz im Blickpunkt. Der

Rahmenplan ist ein sogenanntes informelles Planungsinstrument, das die baulich-räumliche Entwicklung steuert und Vorschläge zur weiteren Umsetzung unterbreitet. Als informelles Planungsinstrument entwickelt es keine verbindlich umzusetzenden Vorgaben, kann jedoch u.a. der Abstimmung mit der Luftfahrtbehörde dienen. Erst ein nachgeschaltetes Bebauungsplanverfahren nach Maßgabe des Baugesetzbuches legt verbindlich Nutzungen und Baustrukturen sowie die Wechselbeziehung zwischen Fachrecht und kommunaler Planungshoheit fest.

Das vorliegende Konzept greift die sich aus einem in 2012 bis 2014 durchgeführten Werkstattverfahren zum Verkehrslandeplatz ergebenden Themen auf und knüpft daran an. Als Grundlage für die Entwicklung von Potenzialen und Restriktionen sowie von Zielen wurden bezogen auf das 12 ha große Plangebiet überdies relevante Fachthemen gutachterlich untersucht (Artenschutz, Biotop, Lärm) und Interviews mit einzelnen Nutzern geführt. Grundlage für den Rahmenplan bildet somit u.a. eine umfassende Analyse ökologischer, städtebaulicher und immissionsschutzfachlicher Rahmenbedingungen.

Im Ergebnis wird die künftig angestrebte städtebauliche Entwicklung des südlichen Flugplatzvorfeldes im Spannungsfeld zwischen Flugbetrieb und Nutzeransprüchen mit den damit verbundenen Geräuscentwicklungen einerseits sowie den Anforderungen an Wohn- und Freizeitvernetzung andererseits aufgezeigt. Damit entsteht ein integriertes Rahmenkonzept, welches als Vorentwurf für ein nachfolgendes Bebauungsplanverfahren dienen kann.

## 2. BESTANDSSITUATION



## 2.1. NUTZUNG, STRUKTUR UND ERSCHLISSUNG

### Abgrenzung und Lage des Plangebiets

Das Plangebiet liegt im westlichen Stadtgebiet Sankt Augustins, Stadtteil Hangelar – rd. 1,7 km vom Stadtkern entfernt. Im näheren und weiteren Umfeld befinden sich umfangreichere Wohnnutzungen innerhalb der Stadtgebiete von Sankt Augustin-Hangelar (rd. 9.000 Einwohner) und Bonn-Villich Müldorf (rd. 3.300 Einwohner). Es umfasst eine Fläche von rd. 12 ha und umschließt einen Bereich beiderseits eines Ost-West verlaufenden Abschnitts der Richthofenstraße. Nördlich der Richthofenstraße werden die dort verlaufenden baulichen Nutzungen sowie die durch die dort ansässigen Betriebe genutzten Vorfeldflächen des



Abbildung 1: Kontrollturm

Verkehrslandeplatzes einbezogen. Im Osten umfasst das Plangebiet überdies vorhandene

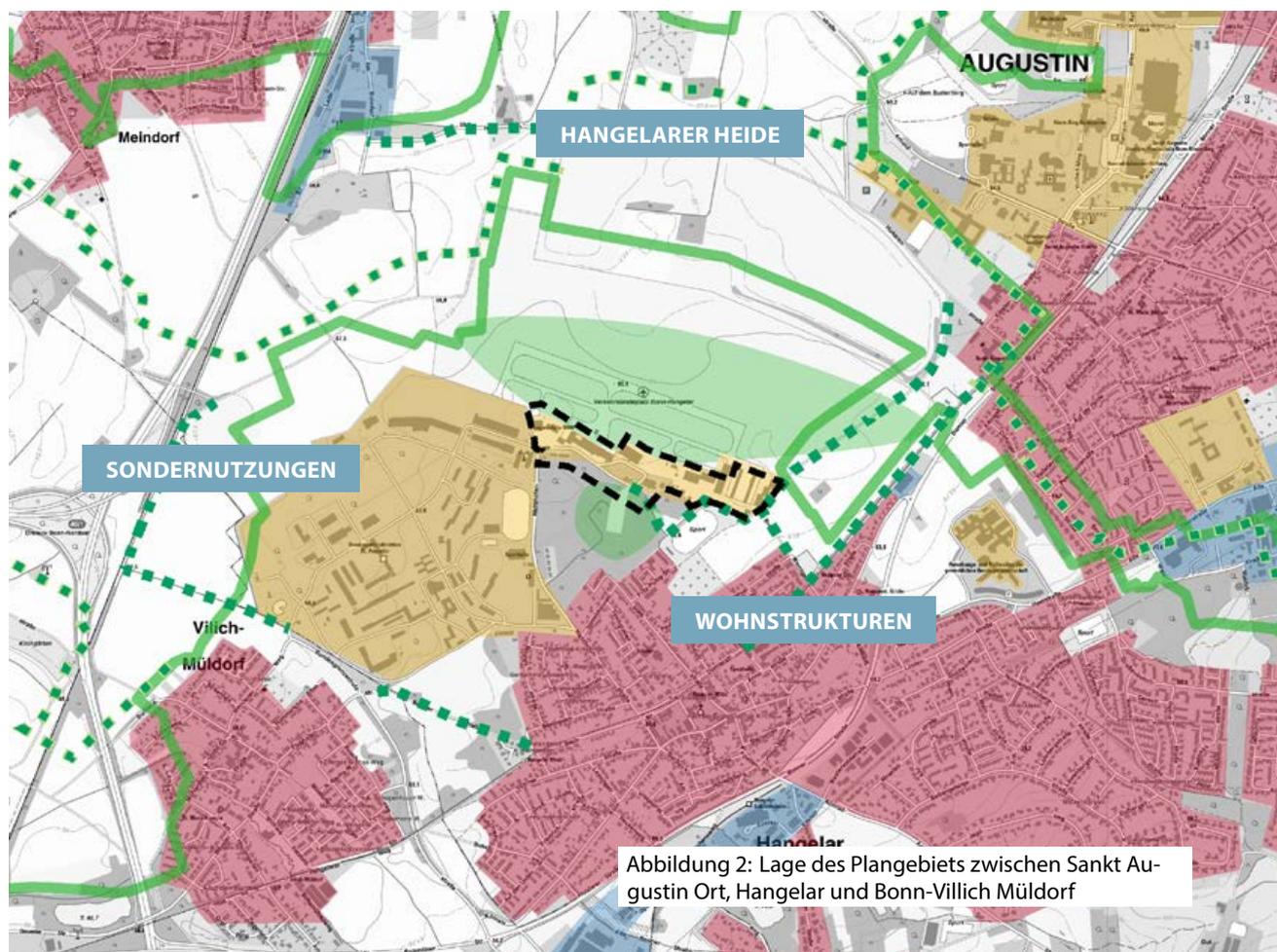


Abbildung 2: Lage des Plangebiets zwischen Sankt Augustin Ort, Hangelar und Bonn-Villich Müldorf

Abstellflächen bzw. Hangars für Kleinflugzeuge. Südlich der Richthofenstraße werden die dort vorhandenen baulichen Anlagen, Freiflächen und Grünstrukturen in den Geltungsbereich einbezogen. Somit umfasst der Geltungsbereich wesentliche betriebsnotwendige Bereiche des Verkehrslandeplatzes. Westlich grenzt das Plangebiet an das nicht öffentlich zugängliche Gelände der Bundespolizei Sankt Augustin.

Unmittelbar nördlich an das Plangebiet angrenzend befinden sich die großflächigen Bereiche der Start- und Landebahn einschl. Vorfeld und Aufstellflächen. Unmittelbar südlich und östlich grenzen Freiraum- und freizeitbezogene Nutzungen an. Das Plangebiet liegt relativ insulär im Stadtgefüge. Dies begründet sich im Wesentlichen darin, dass sowohl das nördlich angrenzende und großräumige Flugfeld als auch das westlich gelegene, rund 70 ha große Sondergebiet der Bundespolizei Sankt Augustin nicht öffentlich zugänglich sind. In östlicher Richtung liegt das Plangebiet in der Nähe von freizeitbezogenen Nutzungen, wie den Sportplatz der VfR Hangelar e.V. 1912 sowie des übergeordneten und das Flugplatzgelände großräumig umspannenden Freiraumsystems des Grünen C. Übergeordnet liegt das Plangebiet zudem unmittelbar an einem übergreifenden Biotopverbundsystem, das u.a. durch Heidelandschaft und untergeordnet durch ehemalige Kiesabbauflächen besetzt ist (vgl. auch Kap. 2.2).

### Nutzungen

Die im Plangebiet angesiedelten Nutzungen haben fast durchgehend einen unmittelbaren oder mittelbaren Bezug zum Luftverkehr. Vorhandene Nutzungen innerhalb des Plangebiets setzen sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

- flugplatzaffine Gewerbebetriebe im Süden und Westen,
- Flugschulen,
- Flugzeug-Hangars i.W. im Osten – unter-

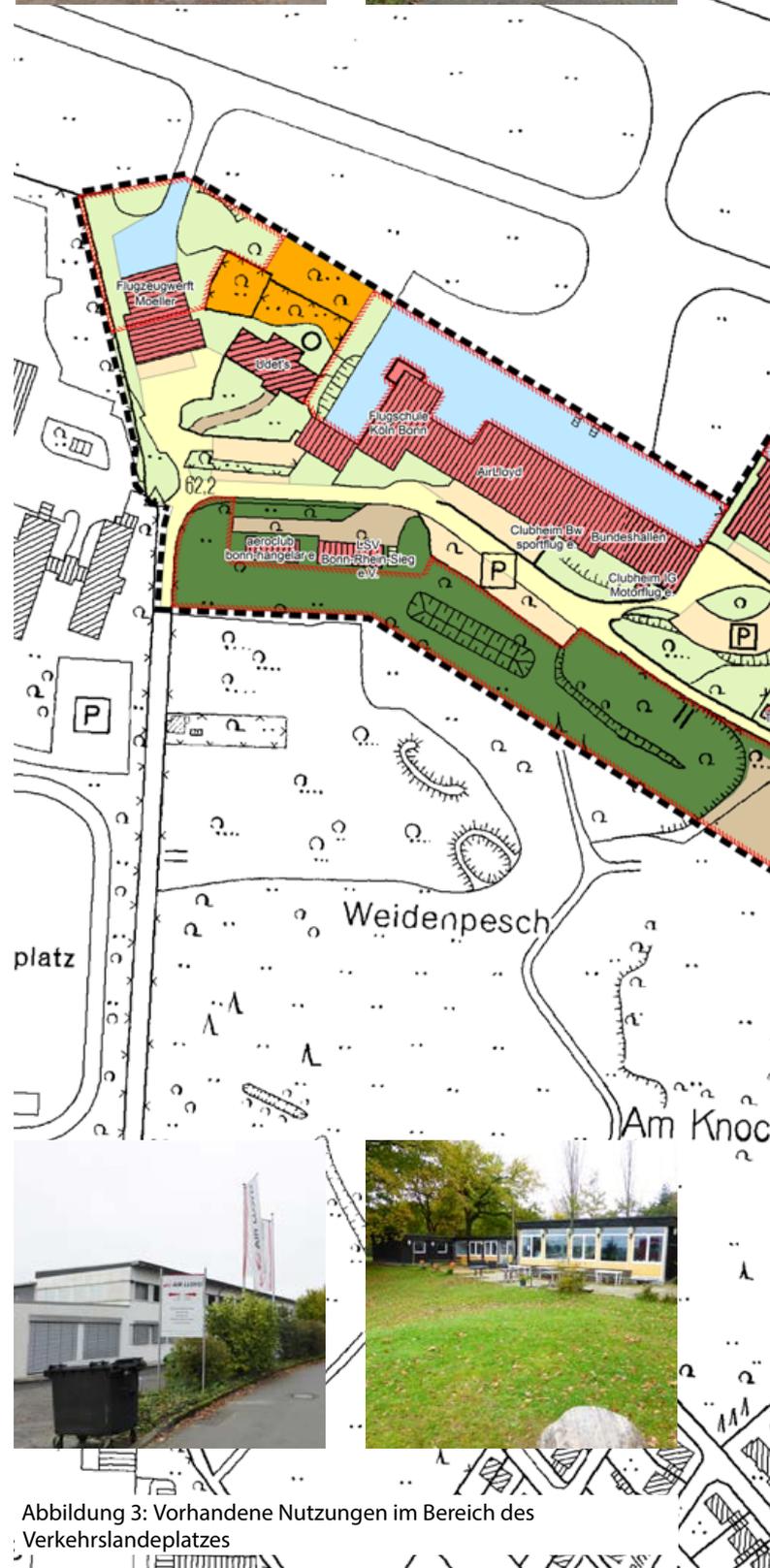


Abbildung 3: Vorhandene Nutzungen im Bereich des Verkehrslandeplatzes



# REALNUTZUNG

16. Dezember 2016

M 1:2.000



## Nutzung

- Gebäude
- Verkehrsfläche
- Stellplätze
- sonstige versiegelte Fläche
- Rollfeld
- Freifläche
- Spielplatz
- Gehölz

## sonstiges

- nicht zugänglicher Bereich
- Abgrenzung\_Rahmenplan



geordnet auch im Westen,

- Kontrollturm (Tower) sowie Vorflächen für das Flugfeld,
- zwei Spielplätze im zentralen Plangebiet sowie im Westen,
- Gastronomie im zentralen und westlichen Plangebiet,
- diverse Freiräume unterschiedlicher Qualität.

Die baulichen Nutzungen dienen i.W. wirtschaftlichen Zwecken sowie Freizeit Zwecken oder stehen in Zusammenhang mit diesen und werden im Wesentlichen zur Tageszeit ausgeübt. Sie sind in der Karte Abbildung 3 auf der vorherigen Seite dargestellt:

### **Bebauungsstruktur**

Das Plangebiet stellt sich entsprechend der unterschiedlichen Nutzungsstrukturen im baulichen Bestand als sehr heterogen dar. Die

historisch gewachsenen Strukturen umfassen sowohl kleinere, zum Teil „fliegende“ Bauten der Vereine, wie auch Hangars, den markanten Tower, die unter Denkmalschutz stehende und privat genutzt Flugzeughalle an der Richthofenstraße bis hin zu neueren gewerblich genutzten Baukörpern (bspw. ADAC Hems und LifeFlight).

Die Fassadengestaltungen und Dachformen variieren im gesamten Plangebiet. Vorherrschend sind im Wesentlichen Flachdächer bzw. flach geneigte Dächer; stellenweise auch Tonnendächer. Die Gebäudehöhen variieren in den östlich gelegenen Hangars i.W. zwischen rund 3 und 6 m Höhe über Gelände. Im zentralen Bereich des Plangebiets sind Gebäudehöhen zwischen rund 6 m (bspw. Tower) und 9 m (bspw. Fa. ALT) vorhanden. Im westlichen Bereich variiert die Höhe der Gebäude zwischen rund 3 m und 6 m.

Die Baustruktur bildet in der westlichen Hälfte des Plangebiets eine zum Flug- und Vorfeld bis



Abbildung 4: vorhandene Gastronomie, Grünstrukturen und Spielplatz im Zentrum des Plangebiets

auf wenige Lücken annähernd geschlossene bauliche Kante aus. In der Mitte sowie in der östlichen Hälfte des Plangebiets stellt sich die Bebauung zum Vorfeld etwas offener mit verschiedenen Lücken dar.

### Zugänglichkeit

Das Plangebiet ist in weiten Teilen für die Öffentlichkeit zugänglich. Ausgenommen davon sind die Hangarbereiche im Osten des Plangebiets sowie alle in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Bereiche einschließlich der Rollfelder.

### Erschließung

Die Erschließung des Verkehrslandeplatzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt vom Ortszentrum Hangelar über die Richthofenstraße. Die Entfernung beträgt etwa 1 km. Die letzten 500 m führt die Richthofenstraße außerhalb des Siedlungsbereichs zwischen dem Gelände der Bundespolizei und der Binnendüne Knochenberg hindurch.

Die überörtliche Anbindung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt vom Ortszentrum Hangelar über die Kölnstraße (Tempo 30-Zone) an die Bundesstraße 56 (St. Augustiner Straße). Diese ist in etwa 1 km westlicher Richtung an die Autobahn A 59 und über die nahegelegenen Autobahndreiecke Bonn-Nordost bzw. Sankt Augustin-West an die Rheinschiene in Richtung Norden und an das Rhein-Main-Gebiet sowie Koblenz Richtung Süden angebunden.

Die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt über die etwa 850 m entfernte und im Osten gelegene Straßenbahnlinie zwischen Bonn und Siegburg, die zu den Hauptnutzungszeiten im 10 Minuten-Takt und am Wochenende im 15 Minuten-Takt angefahren wird. In Bonn und Siegburg bestehen Anschlussmöglichkeiten an den Regional- bzw. Fernverkehr.

Die Verkehrsbelastung der Richthofenstraße



Abbildung 5: Nicht zugängliche und abgezaunte Vorfeldbereiche

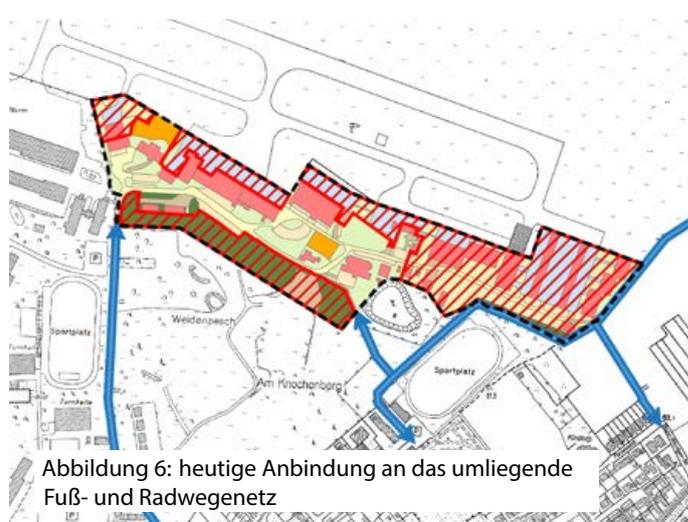


Abbildung 6: heutige Anbindung an das umliegende Fuß- und Radwegenetz

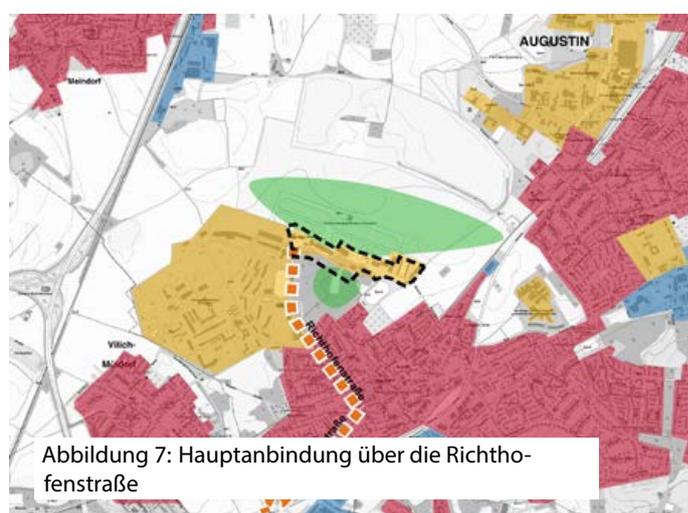


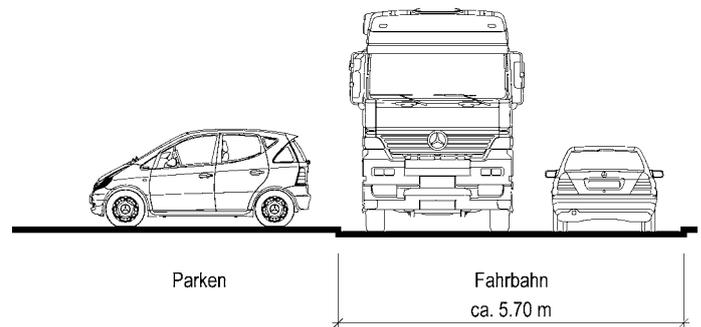
Abbildung 7: Hauptanbindung über die Richthofenstraße

wurde in der Vergangenheit im Rahmen einer Zählung ermittelt. Sie umfasst demnach eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 2.236 Kfz.

Von der Richthofenstraße geht die innere Erschließung des Plangebiets aus. Diese umfasst eine Ost-West verlaufende Erschließungsstraße, die in einer Wendeschleife mit Parkplatzflächen mündet. Eine Vermessung der bestehenden Verkehrsflächen liegt nicht vor. Nach Inaugenscheinnahme vor Ort lassen sich in wesentlichen Abschnitten der Richthofenstraße Begegnungsfälle PKW/LKW bzw. LKW / LKW abwickeln (vgl. nachfolgende Abbildung).

Der ruhende Verkehr stellt sich differenziert nach privaten und öffentlichen Stellplätzen dar. Im Plangebiet befinden sich derzeit rund 188 Stellplätze. Davon sind rund 100 Stellplätze betriebsbezogen, während rund 88 öffentlichen Charakter haben.

Die Erschließung und Vernetzung des Plangebiets für Fußgänger und Radfahrer erfolgt zum einen über die Richthofenstraße entlang des Geländes der Bundespolizei. Über diese Straße wird das Plangebiet mit den vorhandenen Wohngebieten verknüpft. Östlich des



Plangebiets erfolgt eine Anbindung an die Bruno-Werntgen-Straße und somit an die umliegenden Gebiete. Auf diesem Wege wird auch an das Routennetz des Grünen C angebunden. Der „Link“ vom Plangebiet in Richtung Bruno-Werntgen-Straße und somit Richtung





Abbildung 10: (Ur)Alteichen in den Waldflächen des Knochenbergs und innerhalb der Grünflächen

Hangelar erfolgt über den „Umweg“ entlang des Sportplatzes und ist somit von der Richthofenstraße nicht auf einem direkten Wege möglich. Grund hierfür ist eine Abzäunung im Bereich der östlichen Verlängerung der Richthofenstraße. Im Plangebiet sind keine separaten Wege für Radfahrer vorhanden (vgl. Abbildung 6 auf Seite 11).

### Stadt- und Landschaftsbild

Der Freiraum ist im westlichen Bereich durch markante Alleebepflanzungen und straßenbegleitendes Grün geprägt. Somit bildet der westliche Planbereich insbesondere aufgrund des z.T. sehr alten und markanten Baumbestandes (siehe auch unten) einen grünen Charakter aus. Im Osten des Plangebiets befinden sich keine Gehölze in nennenswertem Umfang und annähernd kein Baumbestand. Der Baum- und Biotopbestand ist in Kap. 2.2 näher dargestellt.

Das Stadt- und Landschaftsbild ist überdies geprägt durch vorhandene gewerblich Bebauung und Sondernutzungen mit zugehörigen Stellplätzen und Grünflächen, die Offenflächen des Verkehrslandeplatzes und die Waldflächen auf dem Knochenberg.

Schon die historischen Tranchot Karten und die Neuaufnahme<sup>1</sup> stellen zwischen den Ortslagen Menden und Hangelar eine Waldfläche dar. Die heute im Gebiet auftretenden (Ur)Altbäume sind vermutlich Relikte alter Hutewälder und haben insofern eine kulturhistorische Bedeutung.

<sup>1</sup> vgl. Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015, Tranchot Karten unter [http://www.wms.nrw.de/geobasis/wms\\_nw\\_tranchot](http://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_tranchot), Neuaufnahme unter [http://www.wms.nrw.de/geobasis/wms\\_nw\\_neuaufnahme](http://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_neuaufnahme)

### Freizeit und (Nah-)Erholung

Das Plangebiet ist in weiten Teilen für die Öffentlichkeit zugänglich und dient derzeit u.a. der Freizeitnutzung, insbesondere aufgrund des Flugbetriebs. Dieser dient auf der einen Seite privaten Sport- und Segelfluggipiloten der Freizeitgestaltung – auf der anderen Seite stellt er für Luftfahrt-interessierte Besucher einen Freizeitwert durch die Beobachtung der Start- und Landevorgänge dar. Maßgeblich hierfür ist der zzt. gegebene Blick auf das Flugfeld bzw. die Start- und Landebahn – derzeit ist der Außenbereich des zentral gelegenen Gastronomiebetriebs „Tant-Tinchen“ so ausgelegt, dass von den Tischen ein Blick auf das Flugfeld gegeben ist. Eingerahmt wird dieses Angebot der Freizeitgestaltung durch vorhandene Gastronomie und die vorhandenen, für Familien interessanten Spielplatzflächen.

Fußläufig ist das Plangebiet an das umliegende Wegenetz sowie – wenn auch nicht unmittelbar – über eine Fußwegeverbindung in Richtung Bruno-Werntgen-Straße in das Routennetz des Grünen C angebunden. In Anbetracht der in Fahrrad-Entfernung gelegenen Stadtteile Sankt Augustin Hangelar mit rd. 9.000 Einwohnern und Bonn-Villich-Müldorf mit rd. 3.300 Einwohnern besteht durchaus das Potenzial zur Weiterentwicklung dieses bereits heute von bestimmten Nutzergruppen genutzten Anlaufpunktes im Rahmen der Naherholung.



Abbildung 11: Altbaumbestand im zentralen Bereich des Plangebiets

## Infrastruktur

Eine Analyse der infrastrukturellen Ausstattung des Verkehrslandeplatzes ist nicht Gegenstand der Rahmenplanung. Laut Aussagen der Nutzer ist die Anbindung an das Kanal- und Wasserversorgungsnetz nach Osten hin auf den öffentlich zugänglichen Bereich begrenzt, d.h. die Kanalisation endet mit der Absperrung durch den Sicherheitszaun am Ende der Richthofenstraße.

Laut Aussagen der Nutzer weist der Standort infrastrukturelle Mängel auf, die einer dringenden Lösung bedürfen. So ist der Flugplatz verkehrlich unzureichend angebunden (vgl. Kap. 2.1), die Telekommunikationsanbindung ist unzureichend und Wegeanlagen sollten mit einer Beleuchtung ausgerüstet werden.

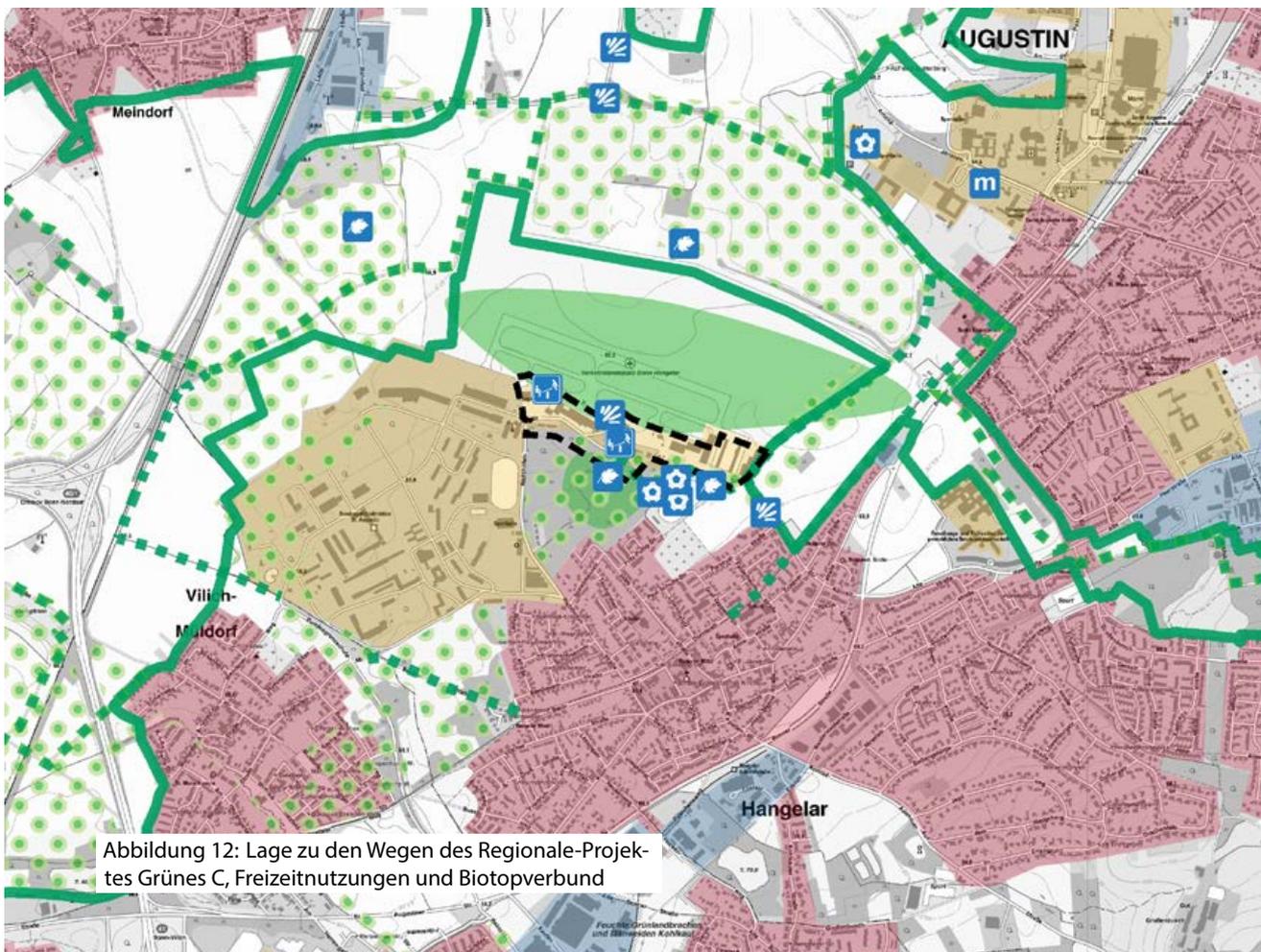


Abbildung 12: Lage zu den Wegen des Regionale-Projektes Grünes C, Freizeitnutzungen und Biotopverbund

## 2.2. NATUR UND LANDSCHAFT

### Biotopverbund

Die innerhalb und südlich des Plangebietes gelegene Binnendüne Knochenberg ist Teil der landesweiten Biotopverbundfläche ‚Kiesgruben und Binnendüne bei Hangelar‘ mit besonderer Bedeutung. Das Gebiet umfasst neben der weitgehend unverbauten Binnendüne des Knochenbergs drei um den Verkehrslandeplatz Hangelar gelegene ehemalige Kiesgruben (Bergmann, Deutag, Missionarsgrube) und die dazwischen liegende landwirtschaftlich genutzte Fläche als große zusammenhängende Freiräume im Siedlungsumfeld von Sankt Augustin. Die westlich angrenzende Kiesgrube ist zudem als geschützter Landschaftsbestandteil im Landschaftsplan Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises festgesetzt. Die Kiesgruben präsentieren sich als strukturreiche Biotopkomplexe aus Kleingewässern, als bedeutende Amphibienlebensräume (besonders für die Kreuzkröte), trockenen und feuchten Grünlandflächen, Sandsteilwänden und Gebüsch.

Die Grünstrukturen innerhalb des Plangebiets und seines unmittelbaren Umfelds wurden in Geländebegehungen im April 2015 untersucht (BKR Aachen 2015). Die ökologische Wertigkeit der Flächen im Plangebiet und dessen unmittelbaren Umfeld ist sehr differenziert zu sehen. Einerseits prägen großflächig versiegelte Vorfeld-Bereiche oder die östlichen Bereiche mit flächenhaft entwickelten Hangars mit Zufahrtbereichen das Bild. Für diese versiegelten Flächen ist eine sehr geringe ökologische Wertigkeit gegeben. Andererseits bestehen insbesondere im westlichen Teil des Plangebiets Biotoptypen mit hoher bis sehr hoher bzw. außergewöhnlich hoher ökologischer Wertigkeit. Bei den Flächen dieser Kategorien handelt es sich i.W. um:

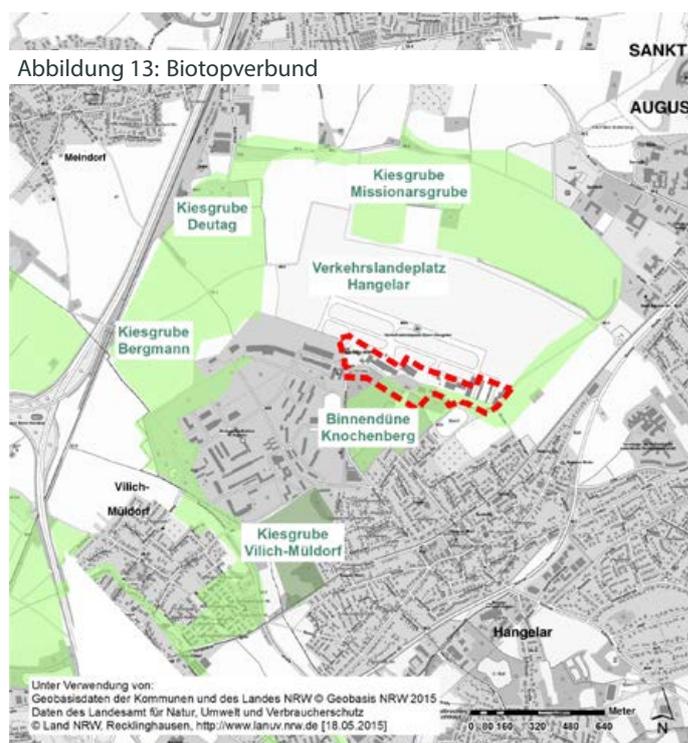
*Einzelbaumbestand mit sehr hoher Bedeutung;  
Kiefernforste mit sehr hoher Bedeutung und*

*Eichen(misch)wälder mit außerordentlich hoher Bedeutung*

In den Grünflächen des Verkehrslandeplatzes und in den Waldflächen auf dem Knochenberg befindet sich demnach ein aufgrund des Alters zum Teil herausragender Altbaumbestand. Bei den im Wesentlichen im westlichen Planbereich vorzufindenden Einzelbäumen, Baumgruppen und Baumhecken handelt es sich überwiegend um Stieleichen, vereinzelt auch Feldahorn und Robinie mit verzweigtem und ausladendem Wuchs und Stammdurchmessern teilweise von mehr als einem Meter. Sie werden den Wuchsklassen ‚starkes Baumholz‘, ‚Altbaum‘ und ‚Uraltbaum‘ zugeordnet<sup>2</sup>. Das Alter einiger Stieleichen wird auf mehr als 100 Jahre geschätzt.

Im Süden des Plangebietes sowie auf den angrenzenden Flächen auf dem Knochenberg

<sup>2</sup> Einteilung gem. LANUV NRW, vgl. LANUV NRW (2010): Biodiversitätsmonitoring NRW – Kartieranleitung unter <http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/methoden/web/babel/media/kartieranleitung2010.pdf> [30.04.2015]



treten auf trockenen Sandböden teils alte und mittelalte Eichen(misch)wälder sowie ein alter Waldkiefernbestand auf. Als begleitende Arten treten neben der Stieleiche, Kirsche, Birke und Sommerlinde hinzu. Auch innerhalb dieser Eichen(misch)wälder befinden sich Uraltbäume mit ausladender Wuchsform. Der Altbaumbestand des Plangebietes ist aufgrund seines hohen naturschutzfachlichen Wertes, seiner kulturhistorischen Bedeutung und seiner Bedeutung für das Orts- und Landschaftsbild zu erhalten. In der nachfolgenden Abbildung sind die besonders prägnanten Einzelbäume sowie mittelalte und alte Waldbereiche (Eichen(misch)



Abbildung 14: Sandmagerrasen auf dem Knochenberg

wälder, Kiefernforst) dargestellt.

*Sandmagerrasen mit sehr hoher Bedeutung*

Auf den Sandböden des Planungsraums haben sich bei entsprechender extensiver Nutzung trockene und lückige Sandmagerrasen (z.T. mit Heidenelke) entwickelt. Im Rahmen der eige-

Abbildung 15: Altbaumbestände und alte bzw. mittelalte Eichen- und Kiefernwälder



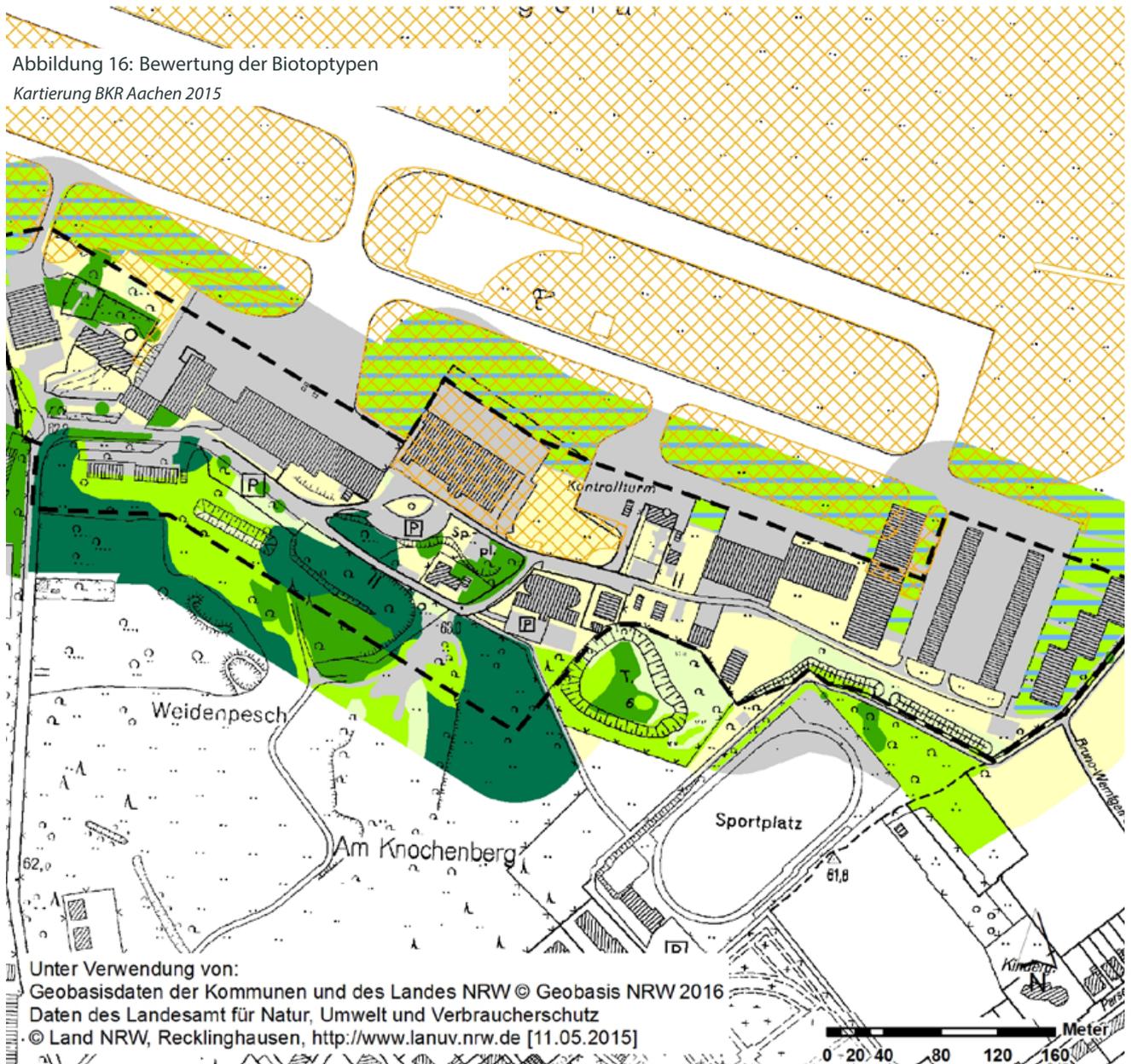
Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015

-  starkes Baumholz (Durchmesser 50 bis 80cm)
-  sehr starkes Baumholz, Altbaum (Durchmesser >80 bis <100cm)
-  Uraltbaum (Durchmesser <100cm)

-  Eichen(misch)wälder, alt, AB1-
-  Eichen(misch)wälder, mittel, AB1-m
-  Baumhecke, alt, BD73
-  Kiefernforst, alt, AK63-a
-  Abgrenzung Rahmenplan



Abbildung 16: Bewertung der Biotoptypen  
Kartierung BKR Aachen 2015



### Biotoptwert (Bewertung gem. Froelich & Sporbeck 1991)

- sehr gering (0 -6 Punkte)
- gering (7 bis 12 Punkte)
- mittel (13 bis 18 Punkte)
- hoch (19 bis 23 Punkte)
- sehr hoch (24 bis 28 Punkte)
- außerordentlich hoch (29-35)

- Die Bewertung der Rasenflächen des Rollfeldes besteht unter Vorbehalt. Eine Begehung war aus Gründen der Flugsicherheit nicht möglich.
- kartiert als geschütztes Biotop gem. § 30 BNatSchG
- Abgrenzung Rahmenplan



Abbildung 18: Sohle der Abgrabungsfläche mit lückigen Sandmagerrasen



ropogen geprägten Grünflächen im Umfeld der Gebäude. Diese sind durch Zierrasen und Rabatten geprägt und weisen entweder keinen oder einen eher jüngeren bzw. nicht heimischen Gehölzbestand auf. In der Regel eine sehr geringe Bedeutung haben die versiegelten Stellplätze, bzw. die versiegelten oder teilversiegelten Wege, Straßen und Plätze. Auch die in das Plangebiet hineinragende Offenflächen hat kein natürliches Bodensubstrat, sondern wurde verdichtet und mit Schotter verfüllt.

Bereiche mit hoher, sehr hoher Bedeutung sowie mit außerordentlich hoher Bedeutung sollten nach Möglichkeit im Sinne des Naturschutzes, auch aber aufgrund der bei baulichen Eingriffen sehr hohen, zu erwartenden Ausgleichserfordernisse und Aufwände, erhalten und somit künftig von baulichen Entwicklungen ausgenommen bzw. im Einzelfall berücksichtigt werden. Bezogen auf die Bebauungsmöglichkeiten im Plangebiet stellen sich somit bauliche Potenzialflächen wie in Abbildung 18 dar:

### Fauna und Artenschutz

Als Grundlage für den Rahmenplan und zur Einschätzung der artenschutzrechtlichen Restriktionen erfolgte im Jahr 2015 eine Erfassung von Vögeln, Fledermäusen, Amphibien und Reptilien durch das Büro raskin<sup>3</sup> (vgl. Anlage 3). Dabei geht der Untersuchungsbereich über das Plangebiet hinaus, um mögliche Wechselwirkungen mit dem Umfeld betrachten zu können. Abbildung 19 illustriert die Fundpunkte planungsrelevanter Arten in und im Umfeld des

<sup>3</sup> Raskin - Umweltplanung und Umweltberatung GbR (2015): Rahmenplan „Verkehrslandeplatz Hangelar“ Faunistische Untersuchungen im Jahr 2015, Stand: 17. September 2015

Rahmenplan-Gebiets.

Die wesentlichen Ergebnisse werden wie folgt zusammengefasst.

### Vögel

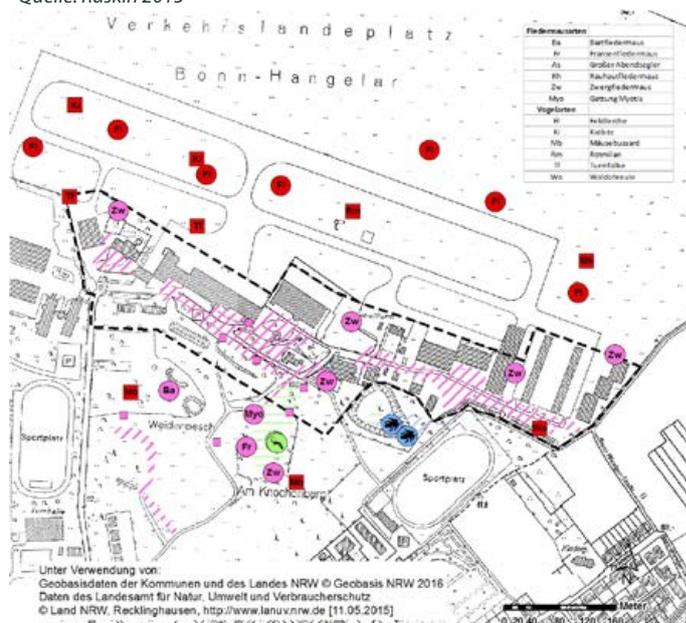
Im Rahmen der Begehungen wurden im Plangebiet und dessen Umgebung insgesamt 46 Vogelarten nachgewiesen. Von diesen zählen 6 zu den planungsrelevanten Arten, welche nach der BArtSchV streng geschützt und/oder landesweit gefährdet sind. Von diesen hat keine Art einen Brutvogelstatus im Plangebiet. Die Feldlerche als Brutvogel (vermutlich 7 Reviere) und der Kiebitz als vereinzelter Nahrungsgast wurden auf den nördlich an das Plangebiet grenzenden kurzrasigen Flächen zwischen den Lande-/Startbahnen verzeichnet.

### Fledermäuse

Im Plangebiet und dessen Umfeld wurden insgesamt fünf (bzw. sechs, s. Fußnote) Fle-

Abbildung 19: Fundpunkte planungsrelevanter Tierarten

Quelle: Raskin 2015



dermausarten erfasst: Dabei wurden bei den Detektorbegehungen Zwergfledermaus, Franzenfledermaus und Bartfledermaus<sup>4</sup> (Große B. und/oder Kleine B.) nachgewiesen, der parallele Einsatz der stationären Batcorder brachte neben den aufgeführten Arten noch einzelne Nachweise von Großem Abendsegler und der Flughautfledermaus. Ansonsten wurden bei den stationären Erfassungen auch ganz überwiegend Zwergfledermäuse verzeichnet. Von diesen Arten wurde lediglich die Zwergfledermaus sehr regelmäßig jagend verzeichnet, insbesondere im Bereich der Bebauung. Die stationären Batcorder verzeichneten sehr geringe Aufnahmezahlen, auch diese ganz überwiegend von Zwergfledermäusen. Damit wurde nur eine *verhältnismäßig geringe Fledermausaktivität im Plangebiet* festgestellt. Im Rahmen der Begehungen im Bereich der Flugplatzgebäude konnten keine Quartiere von Zwergfledermäusen festgestellt werden; diese sind jedoch insbesondere im westlichen Bereich der Bebauung nicht auszuschließen.

### Reptilien

Im Rahmen von 6 Begehungen wurden ledig-

<sup>4</sup> Die Artunterscheidung der Großen und Kleinen Bartfledermaus ist akustisch nicht möglich, daher wird sie als Artenpaar „Bartfledermaus“ aufgeführt.

lich an einem Termin 2 junge Zauneidechsen außerhalb des Plangebiets, im Bereich der „Binnendüne“ erfasst. Da die „Binnendüne“ nur wenig vegetationsfreie/-arme und damit gut einsichtige und für die Art grabbare, kleine Flächen aufweist, ist eine Abschätzung der Populationsgröße problematisch. Es ist jedoch von einer eher kleinen bzw. sehr kleinen (Teil-) Population auszugehen, welche sich voraussichtlich auf den Bereich der Binnendüne und die vegetationsarmen angrenzenden Flächen beschränkt. In der Grube Knochenberg konnten keine Tiere nachgewiesen werden. Es wurden keine weiteren Reptilienarten nachgewiesen.

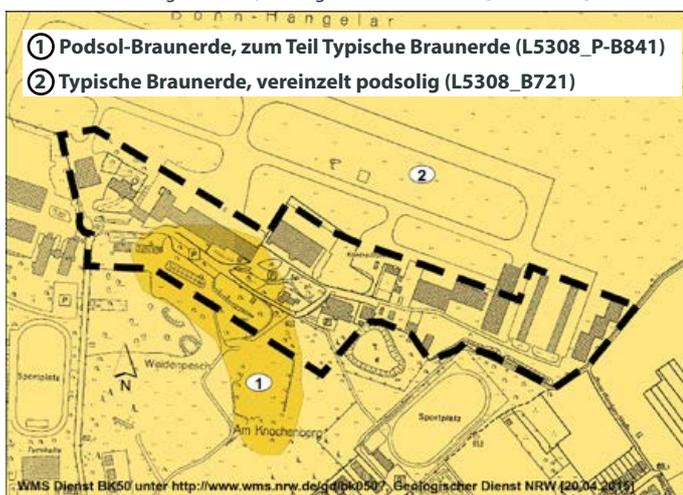
### Boden

Im Plangebiet treten großflächig typische Braunerden aus lehmigem Sand, kleinflächig im Südwesten sandige Podsol-Braunerden (Binnendüne) auf. Die sandigen Podsol-Braunerden werden von Geologischen Dienst aufgrund ihres Biotopentwicklungspotenzials für Extremstandorte (extrem trocken und nährstoffarm) als schutzwürdig eingestuft.

Die schutzwürdigen Böden (vgl. nachfolgende Abbildung) sind, soweit sie in naturnahem Zustand vorliegen, zu erhalten und möglichst von Bebauung freizuhalten. Eingriffe sind ggf. im Randbereich bzw. in Bereichen, wo die natürlichen Bodenfunktionen bereits strukturell verändert wurden, möglich. Soweit natürliche oder schutzwürdige Böden in Anspruch genommen werden, sollte deren Kompensation im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt werden.

Abbildung 20: Bodentypen im Bereich des Plangebietes

WMS Dienst BK50 (digitale Bodenkarte NRW, Maßstab 1:50.000), unter <http://www.wms.nrw.de/gd/bk050/>, Geologischer Dienst NRW [20.04.2015]



## 2.3. IMMISSIONSSCHUTZ

Die vom 12 ha großen Plangebiet sowie von der Zufahrt „Richthofenstraße“ ausgehenden Geräusche wurden im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens untersucht. Dabei wurde zwischen Flug-, Boden-, Gewerbe- und Verkehrslärm unterschieden. *Bodenlärm* umfasst z.B. Bodenstandläufe zu Wartungszwecken, Schwebeflüge zu Wartungszwecken oder Rollvorgänge außerhalb des Flugbetriebes (z.B. zur Tankstelle). Eine Differenzierung zwischen Boden- und Fluglärm auf der Ebene des Immissionsschutzes ist zzt. aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht eindeutig möglich. Die von Gewerbebetrieben ausgehenden Emissionen, wie z.B. Parkvorgänge, Anlieferungen, Schallabstrahlungen von Gebäudefassaden etc. sind dem *Gewerbelärm* zuzuordnen. Die direkte Einflussnahme der Stadt Sankt Augustin beschränkt sich insofern auf den Verkehrs- und Gewerbelärm. Die weitere Klärung des Umgangs mit den differenzierten Lärmarten wird in Gesprächen mit der Bezirksregierung Düsseldorf als Luftfahrtbehörde bzw. im Zuge eines förmlichen Bebauungsplanverfahrens erfolgen. Darüber hinaus sind folgende Ergebnisse für die einzelnen Lärmarten festzuhalten:

### Verkehrslärm

Der Verkehrslärm betrachtet die aus der Erschließung des Plangebiets resultierenden Verkehrsgeräusche entlang der äußeren und inneren Erschließung. Maßgeblich für die Umgebung sind dabei die Verkehre, die südlich außerhalb des Plangebiets über die Richthofenstraße geführt werden. Grundlage für die Ermittlung der Verkehrsgeräusche sind die durch Zählung ermittelten DTV-Belegungszahlen. Diese berücksichtigen den heutigen, nicht weiterentwickelten Betrieb im Plangebiet und gehen von einem LKW-Anteil von 10% aus. Im Ergebnis wird seitens des Schallgutachters festgestellt, dass an den am stärksten betroffenen Bereichen der Gebäude Richthofenstraße 27

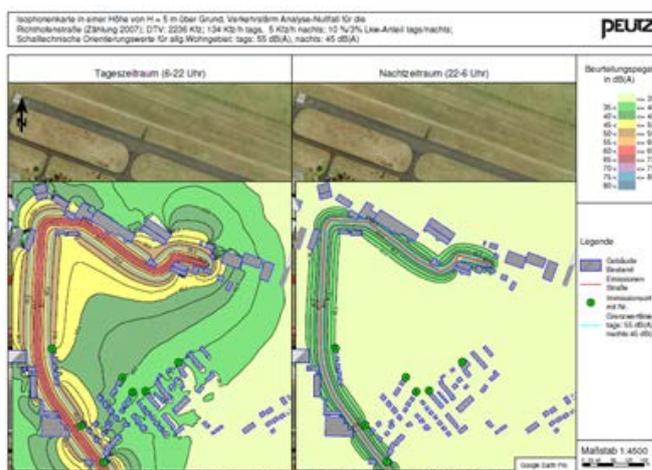


Abbildung 21: Verkehrslärm (links Tageszeitraum 6-22 Uhr, rechts Nachtzeitraum 22-6 Uhr)

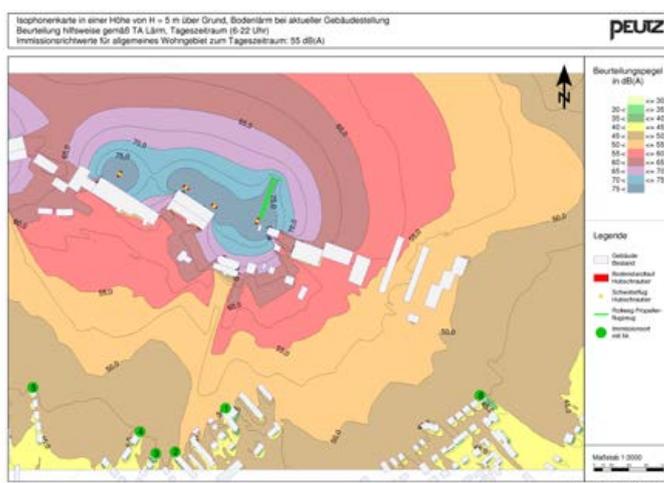


Abbildung 22: Gewerbelärm (Tageszeitraum 6-22 Uhr)

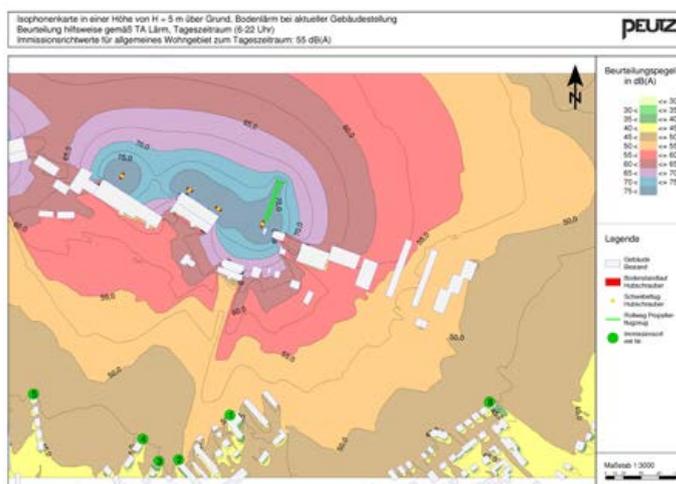


Abbildung 23: Bodenlärm (Tageszeitraum 6-22 Uhr)

und 33 im Analysefall eine Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB tags um bis zu 5 dB erfolgt. In der Nacht wurden keine Überschreitungen der Orientierungswerte ermittelt.

#### *Gewerbelärm*

Da die innerhalb des Plangebiets entstehenden und auf die Umgebung einwirkenden Geräusche nicht messtechnisch erfasst werden können, wurden diese auf Basis der Nutzungsangaben der Gewerbetreibenden computertechnisch modelliert. Die Nutzungsansätze umfassen neben den Betriebsgeräuschen auch die Fahrtbewegungen der Beschäftigten und des Lieferverkehrs. Nutzungen im Nachtzeitraum (zw. 22 und 6 Uhr) beschränken sich auf Fahrtbewegungen durch Beschäftigte bzw. Schulungsteilnehmer.

Die zulässigen Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete werden sowohl im Tageszeitraum als auch in der lautesten Nachtstunde an allen nächstgelegenen schützenswerten Nutzungen deutlich unterschritten. Kurzzeitig zulässige Geräuschspitzen werden ebenfalls im Tages- und Nachtzeitraum jeweils deutlich eingehalten. Insgesamt spielt der vom Plangebiet ausgehende und auf umliegende Wohnnutzungen einwirkende Gewerbelärm eine untergeordnete Rolle.

#### *Bodenlärm*

Die Ermittlung des Bodenlärms erfolgt – analog zum Gewerbelärm – auf Basis der Angaben der vorhandenen Betriebe und unter Abschätzung des westlich des Verkehrslandeplatzes gelegenen Flugdienstes der Bundespolizei. Alle Nutzungen zeichnen sich durch Wartungsarbeiten an Hubschraubern aus. Im Bereich des Verkehrslandeplatzes erfolgen keine Nutzungen im Nachtzeitraum. Die in allgemeinen Wohngebieten zulässigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden im Bereich empfindlicher Nutzungen in allen Geschossen eingehalten.

#### *Fluglärm*

Der nördliche Teil des Plangebiets ist Teil der im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen für den Luftverkehr mit den Zweckbestimmungen Landeplatz bzw. Segelflugplatz. Der nördliche Teil des Plangebiets liegt innerhalb der Lärmschutzzone B. In dieser Lärmschutzzone liegt ein äquivalenter Dauerschallpegel von 67 dB(A) vor. Der südliche Bereich des Plangebiets liegt innerhalb der Lärmschutzzone C. In dieser Lärmschutzzone liegt ein äquivalenter Dauerschallpegel von 62 dB(A) vor.

Das schalltechnische Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Fluglärmimmissionen in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes für die Gesamtbelastung ausschlaggebend sind.

## 2.4. PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION

### Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Sieg stellt im Rahmenplangebiet einen Flugplatz für den zivilen Luftverkehr dar. Südlich des Verkehrslandeplatzes ist das Gelände der Bundespolizei einschließlich des Knochenbergs als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) für zweckgebundene Nutzungen dargestellt.

Gemäß des zwischenzeitlich aufgehobenen Landesentwicklungsplans Schutz vor Fluglärm sind die Lärmschutzzonen B und C dargestellt. Die Lärmschutzzonen überlagern neben dem Verkehrslandeplatz und angrenzenden nicht besiedelten Flächen den nördlichen Siedlungsbereich von Hangelar sowie Teile von Sankt Augustin, Niederberg sowie Meindorf (vgl. Abbildung 24). Als Ziel wird in der textlichen Darstellung formuliert, dass *„die vom Flugbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar ausgehenden Emissionen [...] unter der Wahrung seiner Funktion als Schwerpunktländeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr weiter zu minimieren [sind], soweit dies technisch und flugbetrieblich möglich ist. Die Raumnutzungskonflikte in der Umgebung des Platzes sind zu vermindern.“*

Die an den Verkehrslandeplatz angrenzenden Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereiche sind durch die Darstellung der Freiraumfunktion ‚Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung‘ überlagert.

### Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin im Bereich *nördlich der Richthofenstraße* im Sinne einer nachrichtlichen Übernahme als Fläche für den überörtlichen Verkehr – hier als Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr mit den Zweckbestimmungen Landeplatz bzw. Segelflugplatz – dargestellt. Die nachrichtliche Übernahme der Fläche für

den Luftverkehr wird durch die Übernahmen der Platzrunde, des beschränkten Bauschutzbereichs (1.500 m um den Flughafenbezugspunkt) und der Lärmschutzzone ergänzt. Innerhalb des Bauschutzbereichs bedarf die Errichtung von Bauwerken der Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde.

Für den Bereich *südlich der Richthofenstraße* schließt eine etwa 50 bis 60 m breite Darstellung eines Sondergebietes mit der Zweckbestimmung flugplatzaffines Gewerbe an.

Südlich und östlich des Plangebietes sind Grünflächen sowie ein Sportplatz dargestellt. Östlich sind Flächen für die Landwirtschaft ausgewiesen. Westlich grenzt das Sondergebiet SO-Bundespolizei an.

Für den Bereich des Plangebiets existieren keine rechtskräftigen Bebauungspläne.

### Planfeststellung gem. Luftverkehrsrecht

Der Verkehrslandeplatz Bonn / Hangelar ist als Landeplatz des allgemeinen Verkehrs und als Segelfluggelände mit beschränktem Bauschutzbereich zugelassen. Gemäß § 8 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) bedarf die Anlage eines Landeplatzes der Planfeststellung. Eine genaue Abgrenzung der Flächen, die der Planfest-

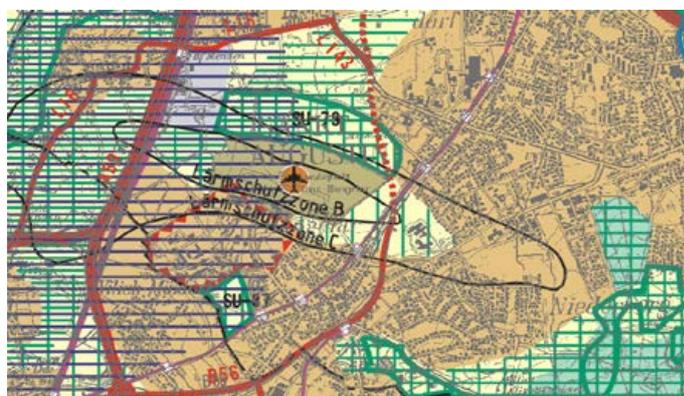


Abbildung 24: Darstellungen des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Sieg Bezirksregierung Köln, 2004

stellung unterliegen, geht aus den Genehmigungsunterlagen nicht hervor. Gemäß § 38 Baugesetzbuch (BauGB) sind die Regelungen des BauGB zur Zulässigkeit von Vorhaben nicht anzuwenden. Dies bedeutet, dass die planerischen Festsetzungen der Luftverkehrsbehörde hier Vorrang gegenüber der Bauleitplanung der Stadt Sankt Augustin haben. Gleichwohl kann die Stadt Sankt Augustin Flächen, die der Planfeststellung unterliegen, in den Geltungsbereich eines Bebauungsplans einbeziehen. Die damit einhergehenden Festsetzungen gelten nicht unmittelbar, stellen aber eine in der Luft-

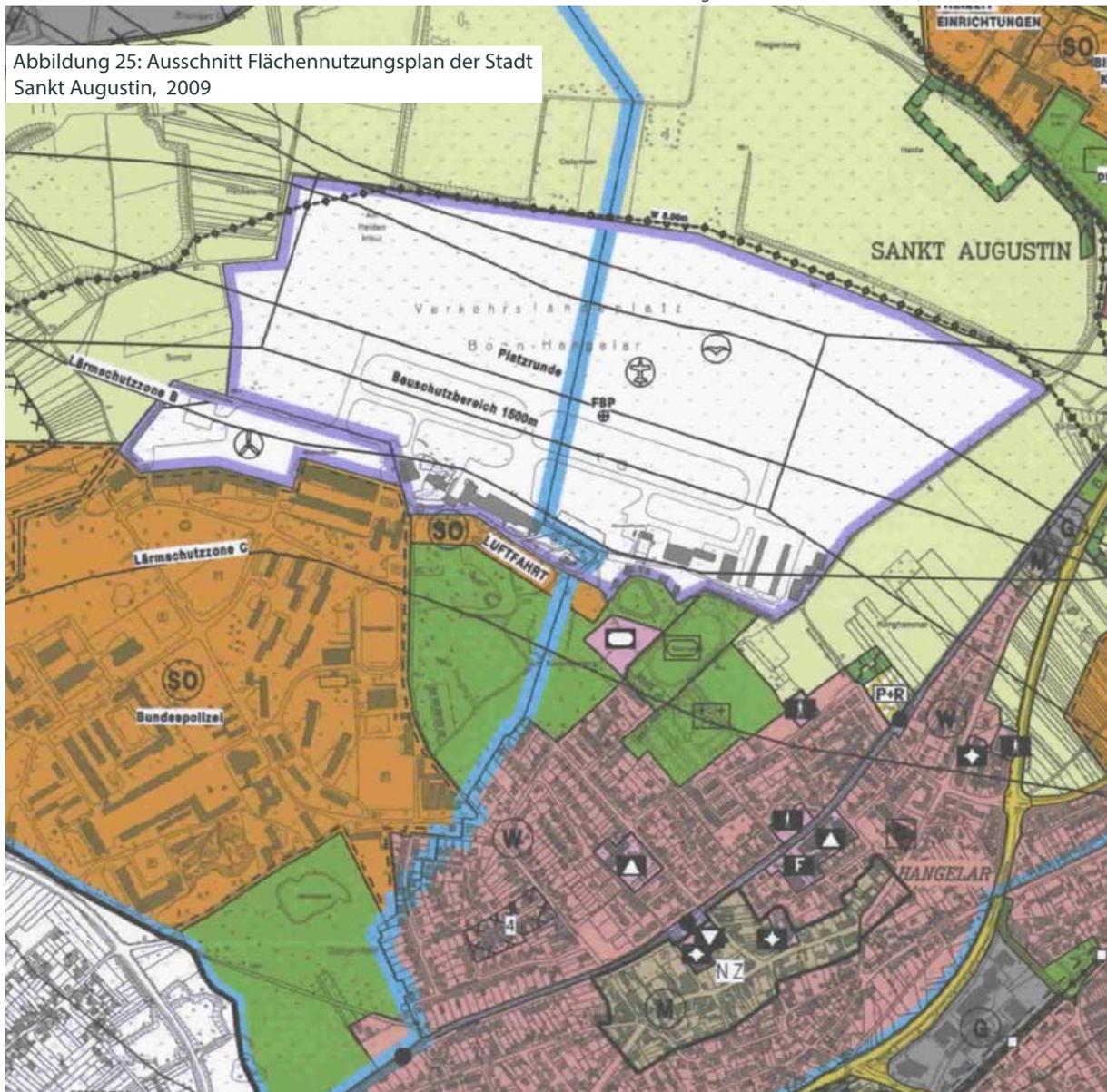
verkehrsplanung zu berücksichtigende Orientierungshilfe dar.<sup>5</sup>

### Landschaftsplan / Schutzgebiete

Das Plangebiet liegt mit Ausnahme einer kleinen Fläche im Südosten überwiegend au-

<sup>5</sup> Vgl. Vortrag „Abgrenzung baulicher Nutzungen nach dem Luftverkehrsrecht und dem Bauplanungsrecht für den Verkehrslandeplatz Hangelar“ und zugehörige Erläuterungen in der Dokumentation des 2. Themenabends zum Werkstattverfahren „Rahmenplan südlich des VLP Hangelar“ (Rechtsanwalt Bernhard Schmitz, Frankfurt a.M.; abgerufen am 25.09.2014, [http://www.sankt-augustin.de/cms123/bauen\\_stadtentwicklung\\_umwelt\\_verkehr/stadtentwicklung/artikel/26453/index.shtml](http://www.sankt-augustin.de/cms123/bauen_stadtentwicklung_umwelt_verkehr/stadtentwicklung/artikel/26453/index.shtml))

Abbildung 25: Ausschnitt Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin, 2009



ßerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans . Für die innerhalb des Landschaftsplans liegende Fläche trifft der Landschaftsplan keine Festsetzungen. Sie liegt im Bereich des Entwicklungsziels 1 *„Erhaltung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft“*.

Südlich des Plangebietes setzt der Landschaftsplan die Anpflanzung eines Feldgehölzes fest.

### **Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG resp. § 62 LG NW / Biotopkataster**

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Flächen, die 2004 als gesetzlich geschütztes Biotop kartiert wurden. Es handelt sich um Zwergstrauch-, Ginster-, Wacholderheiden, artenreiche Magerwiesen und -weiden und Trockenrasen. Gemeinsam mit den außerhalb des Plangebietes nördlich angrenzenden Flächen haben die großflächigen Sandmagerrasen mit seltenen und gefährdeten Pflanzenarten eine überregionale Bedeutung.

Die geschützten Biotope sowie darüber hinausgehende Flächen sind zudem im landesweiten Biotopkataster des LANUV enthalten. Die Biotopkatasterflächen und geschützten Biotope sind in Kapitel 2.2 dargestellt<sup>6</sup>.

### **Wasserschutzgebiete**

Das Plangebiet ist Teil des gem. WHG festgesetzten Wasserschutzgebietes für das Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Meindorf. Der westliche Teil des Plangebietes befindet sich in der Wasserschutzzone III A, der östliche Teil in der Wasserschutzzone III B.

<sup>6</sup> Quelle: Daten des Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz © Land NRW, Recklinghausen, <http://www.lanuv.nrw.de>, Sach- und Grafikdaten der Flächen GB-5208-109, BK-5208-185 [11.05.2015]

## 2.5. INTERESSEN DER NUTZER UND ANRAINER

Bereits im Rahmen des in 2012 bis 2014 durchgeführten Werkstattverfahrens zum Verkehrslandeplatz wurden Nutzerinteressen erfasst. Diese sind im Wesentlichen auf der Homepage der Stadt Sankt Augustin dokumentiert.<sup>7</sup> In 2015 fanden anknüpfend an das Werkstattverfahren ergänzende Interviews mit

<sup>7</sup> Homepage [http://www.sankt-augustin.de/cms123/bauen\\_stadtentwicklung\\_umwelt\\_verkehr/stadtentwicklung/artikel/26453/index.shtml](http://www.sankt-augustin.de/cms123/bauen_stadtentwicklung_umwelt_verkehr/stadtentwicklung/artikel/26453/index.shtml)

ortsansässigen Vereinen und Gewerbebetrieben statt (vgl. Anlage 4). Die im Rahmen des Werkstattverfahrens und der Interviews in 2015 geäußerten Nutzerinteressen betrafen i.W. die Verbesserung der Infrastruktur, beabsichtigte Nutzungserweiterungen sowie wünschenswerte komplementäre Nutzungen im Plangebiet wie z.B. ein Hotel. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

### INTERESSEN EINZELGRUPPEN

#### Fliegergemeinschaft / Vereine

- Sicherung bestehender Hallen
- Interesse an Aufwertung / Verlagerung
- Unterrichtsgebäude, Jugendbegegnungsstätte
- Ansiedlung von luftfahrt-affinem Gewerbe
- Verbesserung der Infrastruktur (Anbindung B 56, Telekommunikation, Infrastruktur)

#### Gewerbebetriebe

- Erweiterungsmöglichkeiten
- Verbesserung der Erschließung

#### ALT / HEMS

- Weiterentwicklung Infrastruktur
- Verbesserung Anbindung
- Ansiedlung Gastronomie / Hotel
- Erweiterung Hallenflächen
- Angemessene Betriebszeiten

#### Anwohner

- Reduzierung der Lärmbelastung
- Freiraumangebot

### ZUSAMMENFASSUNG

#### Bauliche Maßnahmen

- Ansiedlung nicht lärmverursachenden luftfahrt-affinem Gewerbes (wird nicht von allen begrüßt)
- Ansiedlung Gastronomie / Hotel
- Erweiterungsmöglichkeiten vorhandener Betriebe
- Gebäudebestand: Sanierung / Umbau statt Neubau

#### Immissionsschutz

- Lärmreduzierung
- Abschirmung von Lärmquellen

#### Infrastruktur

- Verbesserung Infrastruktur Luftsportvereine
- Verbesserung Parkplatzangebot
- Verbesserung Erschließung

#### Naturschutz

- Knochenberg von Bebauung freihalten
- Erhalt von Freiflächen

#### Naherholung

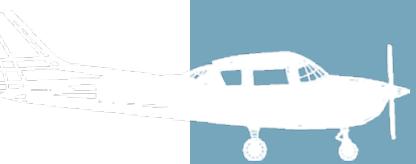
- Berücksichtigung der Naherholungsfunktion (z.B. Aussichtsplattform, Spielplätze)
- Entwicklung einer Fläche zur Eventfläche (Einzelidee, z.B. für ein Biker-Fest)

## 2.6. ZWISCHENFAZIT – POTENZIALE UND RESTRIKTIONEN

Die Analyse des Bestandes lässt sich bezogen auf einzelne Themenfelder des Rahmenplans schlagwortartig zusammenfassen.

<p><b>Lage des Plangebiets</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nicht gut integriert</li> <li>• Wohnnutzungen im Umfeld</li> </ul>	<p><b>Nutzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flughafenaffin</li> <li>• Bauliche Entwicklung begrenzt</li> </ul>	<p><b>Stadt- / Landschaftsbild</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inhomogen</li> <li>• Grün als prägendes Element</li> </ul>
<p><b>Freizeit / (Nah-) Erholung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenzial vorhanden</li> <li>• Blick auf Flugfeld wichtig</li> </ul>	<p><b>Erschließung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Spielräume</li> <li>• Ungeordnete Parksituation</li> </ul>	<p><b>Grün / Biotopverbund</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt hochwertiger Grünflächen</li> <li>• Sicherung Biotopverbund</li> </ul>
<p><b>Fauna und Artenschutz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plangebiet kaum berührt</li> <li>• Artenvielfalt in der Umgebung</li> </ul>	<p><b>Nutzerinteressen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Infrastruktur</li> <li>• Erweiterung (z.B. ALT)</li> </ul>	<p><b>Anwohnerinteressen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmschutz</li> </ul>

### 3. RAHMENPLAN



### 3.1. RESTRIKTIONEN, POTENZIALE, LEITZIELE

Der Rahmenplan entwickelt abgeleitet aus den Analysen und Rahmenbedingungen zunächst übergeordnete Leitlinien und Ziele, die als Grundlage für die räumliche Konkretisierung des Konzeptes dienen. Darauf aufbauend werden für die einzelnen Handlungsfelder konzeptionelle Lösungsansätze aufgezeigt, die abschließend in einem integrierten Gesamtplan

als Rahmenkonzept vereint und räumlich konkretisiert werden.

Wesentliche Restriktionen, Potenziale und Ziele können aus den Bestandsaufnahmen und Analysen für die Erstellung eines informellen Rahmenplans für das rd. 12 ha große Plangebiet ableiten werden:

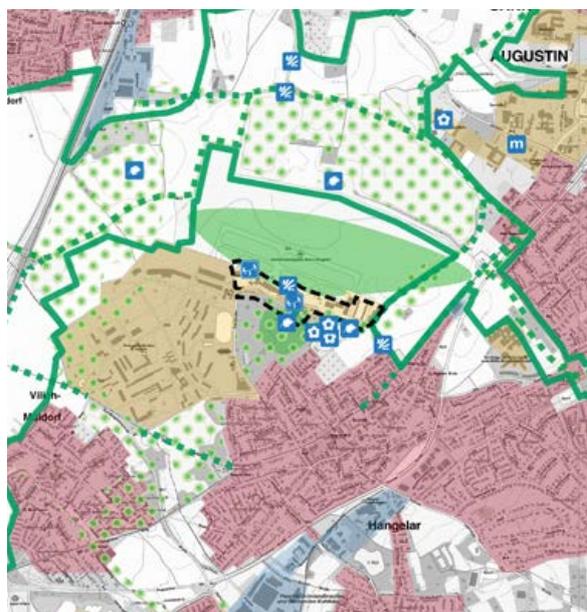
#### Lage des Plangebiets

##### POTENZIALE / ZIELE

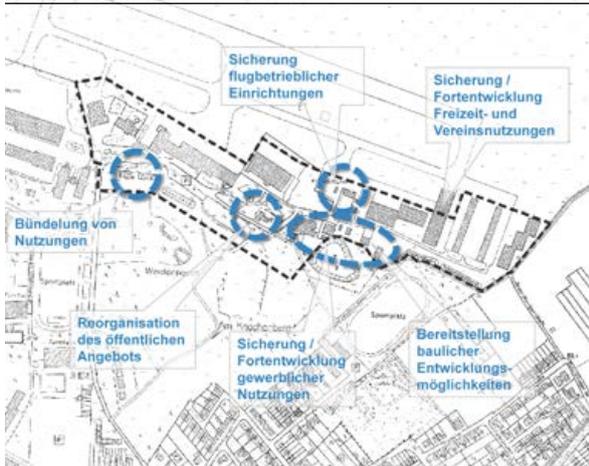
- Verbesserte Einbindung des Plangebiets in seine bauliche und landschaftliche Umgebung – verbesserte Vernetzung mit dem umliegenden Wegesystem
- Integration der Planung und seines Umfelds in den übergeordneten Biotopverbund
- Sichtbare Verknüpfung mit dem übergeordneten Freiraumsystem des Grünen C

##### RESTRIKTIONEN

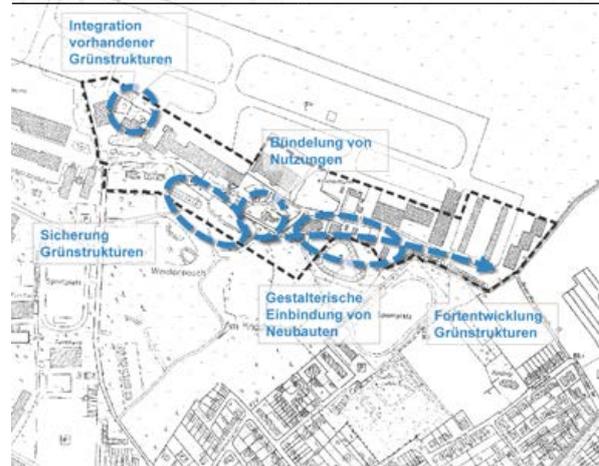
- Artenschutzrechtliche Anforderungen sind bei Erweiterungen des Wegenetzes zu beachten (insbesondere Knochenberg)
- Keine maßgebliche Erhöhung „störender“ Verbindungen (MIV)
- Keine (öffentliche) Zugänglichkeiten nach Westen (Bundespolizei) und Norden (Flugfeld)
- Zugänglichkeit von Osten durch die Ausdehnung von Sicherheitsbereichen beschränkt



## Nutzung



## Baustruktur und städtebauliche Gestalt



### POTENZIALE / ZIELE

- Sicherung des Standortes für den Luftverkehr – Sicherung flugbetriebsrelevanter Einrichtungen
- Sicherung / moderate Fortentwicklung gewerblicher / flugplatz-affiner Nutzungen
- Sicherung und gesteuerte Fortentwicklung der Freizeit- und Vereinsnutzungen
- Möglichst keine durch Nutzungserweiterungen bedingte und maßgebliche Erhöhung der Flugbewegungen
- Umorganisation einzelner Nutzungen (bspw. Gastronomie) in Verbindung mit Neubauten – Attraktivierung der Spielplatzflächen
- Bündelung von Nutzungen / Vereinsräumlichkeiten – Vermeidung von Mindernutzungen

### RESTRIKTIONEN

- Naturschutzrechtliche Anforderungen an Flächenerweiterungen / bauliche Entwicklungsmöglichkeiten sind begrenzt
- Grenzen der Nutzungsintensität durch Vermeidung von relevanten Geräuschzunahmen neuer Nutzungen
- Bauliche Berücksichtigung der Lage in der Wasserschutzzone
- Vermeidung erheblicher Zusatzverkehre im motorisierten Individualverkehr

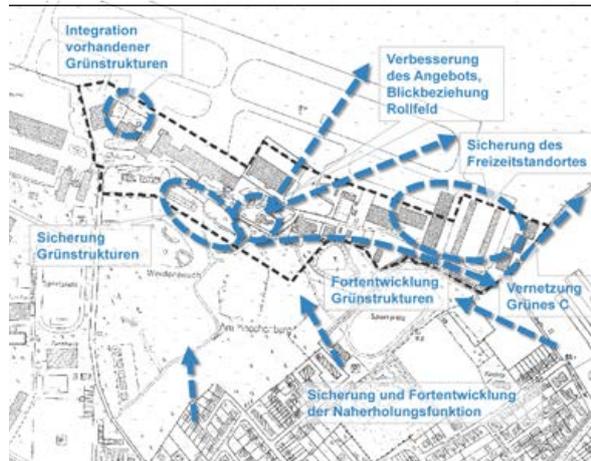
### POTENZIALE / ZIELE

- Gestalterische Einbindung von Neubauten in das bauliche Umfeld (Gebäudehöhen, Dachform, Kubatur)
- Räumliche Gliederung künftiger Baukörper
- Bereitstellung von baulichen Entwicklungsflächen unter Berücksichtigung des Biotopschutzes
- Sicherung des ortsbildprägenden Baum- und Gehölzbestandes / Fortentwicklung von Grünstrukturen
- Ggf. Modernisierung „fliegender“ Bauten bei baulichen Veränderungen
- Schaffung von Identifikationspunkten (bspw. Aufenthaltsbereiche, Infopunkte, Stationen)
- Bewegungsflächen für Sportflugzeuge von/zu den Hangars sichern / entwickeln

### RESTRIKTIONEN

- Finanzielle Situation bei den Vereinen – nur begrenzte Möglichkeiten für Investitionen
- Aufgrund unklarer Verhältnisse zur BlMA eingeschränkte Investitionsbereitschaft

## Freizeit- und (Nah)-Erholung



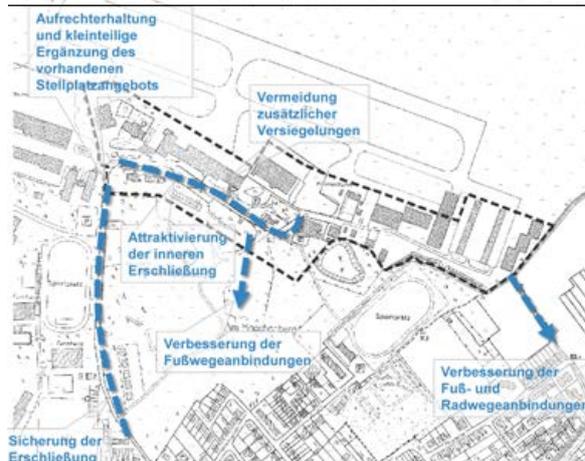
### POTENZIALE / ZIELE

- Sicherung / moderate Verbesserung des Freizeit- und (Nah-) Erholungswerts für Sankt Augustin / Bonn Villich Müldorf
- Sicherung des Freizeitstandortes – Hobbyflieger
- Sicherung und gesteuerte Fortentwicklung der Freizeit- und Vereinsnutzungen
- Verbesserte fußläufige und radseitige Anbindung an das Umfeld – Vernetzung mit dem Grünen C
- Sicherung des Grünen Charakters als (Nah-) Erholungsraum
- Verbesserung gastronomisches Angebot und Spielplätze
- **Sicherung / Verbesserung des Blicks auf das Flugfeld** für Flugsport-Interessierte – ggf. Gastronomie mit Neubauten verknüpfen

### RESTRIKTIONEN

- Vermeidung erheblicher Verkehrszunahmen im MIV
- Berücksichtigung von Flora und Fauna im Plangebiet bzw. dessen Umgebung
- Vermeidung von Geräuschzunahmen durch neue Nutzer
- Bauliche Vorhaben versperren möglicherweise den Blick auf das Flugfeld

## Erschließung



### POTENZIALE / ZIELE

- Attraktivierung der inneren Erschließung für Fußgänger und Radfahrer – Verbessertes Leitsystem für Besucher
- Bessere Trennung motorisierter und nicht-motorisierter Verkehr
- Verbesserung und Ergänzung der Fußwegeverbindungen Richtung Bruno-Werntgen-Straße sowie Knochenberg
- Vermeidung von zusätzlichen Flächenversiegelungen durch öffentliche Verkehrs- und Stellplatzflächen
- Ordnung des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung des Bestands

### RESTRIKTIONEN

- Vermeidung erheblicher Geräuschentwicklung durch MIV
- Begrenzte Flächenverfügbarkeit für maßgebliche Umstrukturierungen durch Flächenknappheit und Berücksichtigung von Flora und Fauna im Plangebiet
- Flächenknappheit für den ruhenden Verkehr im MIV

## Grünstrukturen / Flora



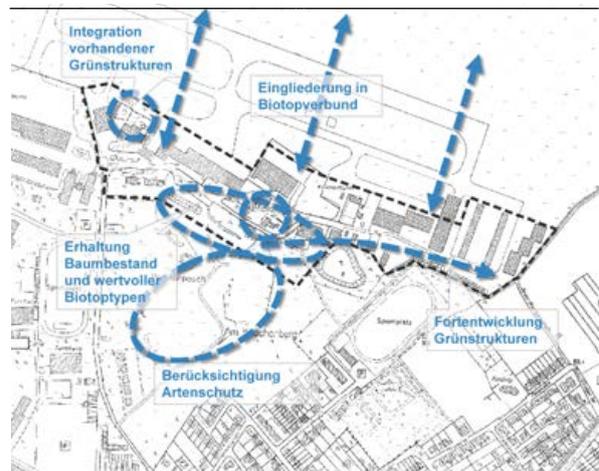
### POTENZIALE / ZIELE

- Erhaltung des markanten und geschützten Baumbestandes – Erhaltung des „grünen Charakters“, dort wo vorhanden
- Erhaltung von Biotop-typen mit hoher, sehr hoher bzw. außerordentlicher Wertigkeit
- Fortentwicklung von Grünstrukturen auch im östlichen Bereich des Plangebiets
- Integration vorhandener Grünstrukturen in künftige Bebauungsoptionen bzw. Spielplatz- und Freiräume
- Eingliederung in den übergeordneten Biotopverbund bzw. Vermeidung negativer Auswirkungen auf den Biotopverbund

### RESTRIKTIONEN

- Flächenknappheit insbesondere im östlichen Plangebiet für neue Grünflächen
- Nutzungskonflikt durch den Bedarf an Abstell- und Stellplatzflächen – notwendige Bewegungsflächen für Leichtflugzeuge von / zu den Hangars sind zu berücksichtigen

## Fauna und Artenschutz



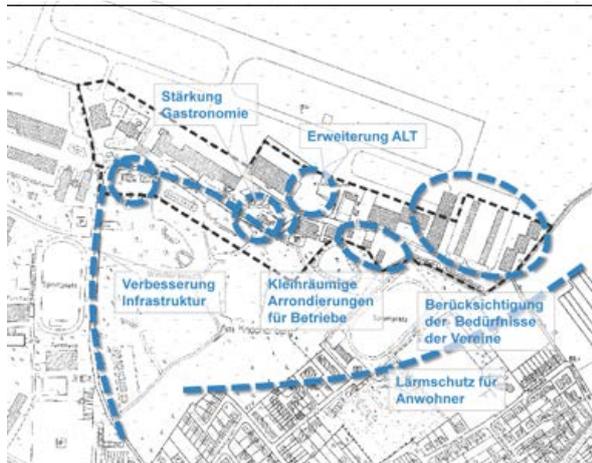
### POTENZIALE / ZIELE

- Sicherung der planungsrelevanten Arten im und im Umfeld des Plangebiets – bei Bedarf Schaffung von Ausgleichsräumen
- Rücksichtnahme bei der Entwicklung von Neubauoptionen oder neuer Wegevernetzungen auf die Belange des Artenschutzes

### RESTRIKTIONEN

- Bedarf an Abstell- und Stellplatzflächen – Flächenknappheit bei baulichen Entwicklungen

## Emissionen



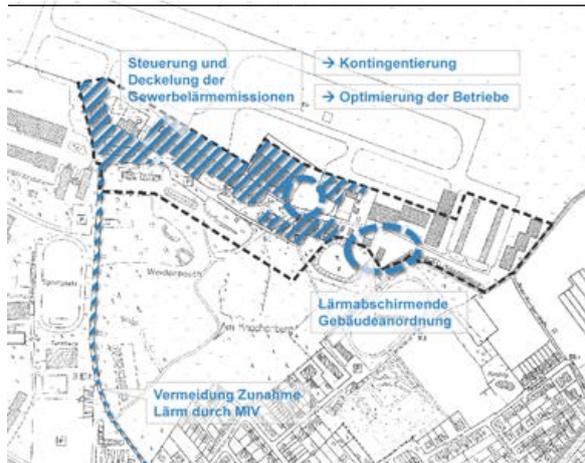
### POTENZIALE / ZIELE

- Steuerung der vom Plangebiet ausgehenden Gewerbelärmemissionen
- Vermeidung erheblicher Verkehrszunahmen zum/vom Plangebiet
- Lärmabschirmende Gebäudeanordnung bei Bebauung von Potenzialflächen (baulichen Schallschutz berücksichtigen)
- „Freiwillige“ Verbesserungen in den Betriebsabläufen im fortlaufenden Dialog mit Gewerbetreibenden / Vereinen / Anwohnern

### RESTRIKTIONEN

- Bestehende und planungsrechtlich beachtliche Rechte durch rechtskräftige Betriebsgenehmigungen – fragliche Umsetzbarkeit der Kontingentierung durch nachfolgende Bauleitplanung
- Rechtliche Rahmenbedingungen durch luftfahrtrechtliche Belange der Bezirksregierung – zzt. planungsrechtliche Umsetzbarkeit der Geräuschkontingentierung in Bebauungsplanverfahren ungeklärt
- Berücksichtigung von Erweiterungsbedarfen einzelner Vereine / Betriebe im Rahmen der Flugplatzentwicklung

## Nutzerinteressen



### POTENZIALE / ZIELE

- Kleinhäufige Arrondierungen
- Erweiterung ALT
- Verbesserung der Infrastruktur
- Schaffung zusätzlicher Räumlichkeiten und Hangars

### RESTRIKTIONEN

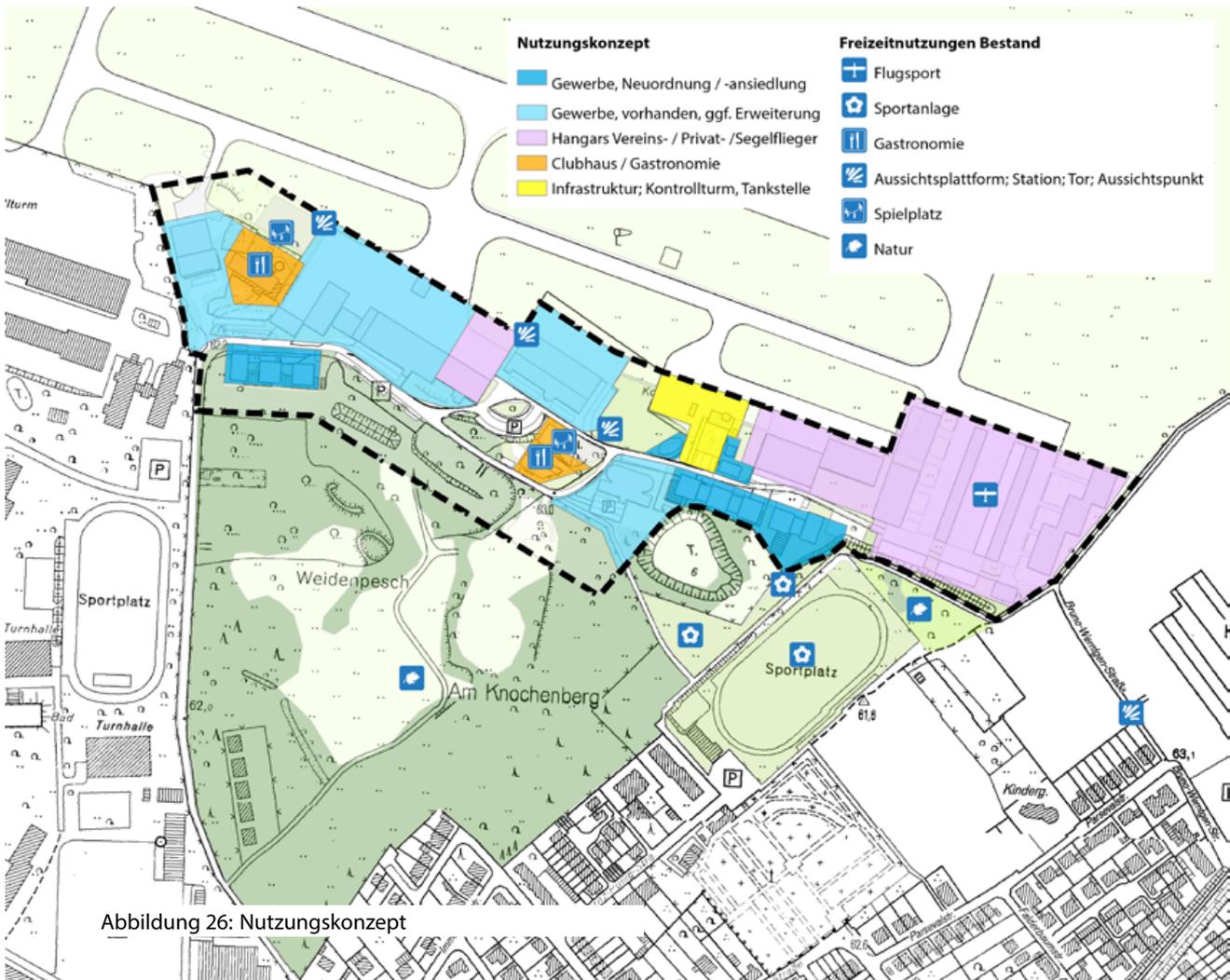
- Bestehende und planungsrechtlich beachtliche Rechte durch rechtskräftige Betriebsgenehmigungen – fragliche Umsetzbarkeit der Kontingentierung durch nachfolgende Bauleitplanung (Planungsschaden?)
- Rechtliche Rahmenbedingungen durch luftfahrtrechtliche Belange der Bezirksregierung – zzt. planungsrechtliche Umsetzbarkeit der Geräuschkontingentierung in Bebauungsplanverfahren ungeklärt
- Flächenknappheit

### 3.2. NUTZUNGSKONZEPT

Das Nutzungskonzept sieht im Plangebiet die Sicherung des Verkehrslandeplatzes und seiner notwendigen baulichen Einrichtungen vor. Überdies wird die Fortentwicklung gewerblicher Nutzungen in die Überlegungen einbezogen. Der Rahmenplan sieht unter Berücksichtigung der künftig zur Verfügung stehenden Bauflächen vor, Nutzungen stärker zu gliedern und zu bündeln. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, neue zu entwickelnde gewerblich ausgerichtete Nutzungen südlich der in Ost-West-Richtung verlaufenden Richthofenstraße anzuordnen.

Durch den Bau eines für alle ansässigen Flugsportvereine nutzbaren Clubheims, ggf. im Verbund mit einem Neubau der gastronomischen Einrichtung im Zentrum des Plangebiets, lassen sich einerseits Flächen auf dem Flugplatzgelände einsparen, andererseits kann notwendige Infrastruktur (Internet, Sanitäreinrichtungen, Schulungsräume, Gemeinschaftsräume) von allen Vereinen genutzt werden. Dabei besteht die Möglichkeit für jeden Verein eigene Räume (nach Bedarf) vorzusehen.

Die unmittelbar flugplatzbezogenen und betriebsnotwendigen Einrichtungen werden



nördlich der Richthofenstraße erhalten bzw. gesichert. Dabei handelt es sich um die vorhandenen Infrastrukturen wie Kontrollturm, Hangars, Werkstätten mit Vorfeld etc. Hier sollen bestandsorientierte Entwicklungen und Erweiterungen ermöglicht werden.

Das Nutzungskonzept sieht zudem die Nutzung des Plangebiets als Naherholungsstandort vor.

Hierzu werden die vorhandenen, ortsbildprägende Grünstrukturen erhalten und die Integration des Plangebiets in sein städtebauliches Umfeld verbessert. Kernelement der Naherholungs- und Freizeitnutzung ist ein für Radfahrer / E-Bikes gut zu erreichender zentraler Treffpunkt mit Gastronomie.

### 3.3. BAUSTRUKTUR UND STÄDTEBAULICHE GESTALT

Die städtebauliche Struktur nördlich der Richthofenstraße wird in seiner derzeitigen Form weitgehend beibehalten. Somit wird die klare und teilweise geschlossene räumliche Kante im Westen des Plangebiets erhalten. Dies berücksichtigt auch die Belange des vorhandenen, denkmalgeschützten Gebäudes (Bundeshalle). Ab der Mitte des Gebiets wird nördlich der Richthofenstraße eine Auflockerung der Baustruktur – ausgenommen von punktuellen Ergänzungen – in der heutigen Form weiterverfolgt.

Im zentralen Bereich soll die vorhandene Baulücke östlich des von ALT genutzten Gebäudes an der Richthofenstraße weitgehend erhalten bleiben. Hier stehen die Belange einer Bebauung dieser Lücke im Rahmen von Betriebsweiterungen den Belangen der Naherholung (Sicherung der Blickachse auf das Flugfeld) gegenüber. In Anbetracht des durchaus gegebenen Potenzials, das Plangebiet besser in das Stadtgefüge zu integrieren und Aufenthalts- und Naherholungsräume für die Bürgerinnen und Bürger Sankt Augustins anzubieten, wird vorgeschlagen, die vorhandene Blickachse vom heutigen ‚Tant Tinchen‘ zum Flugfeld zu sichern. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Rahmenplan bauliche Entwicklungsmöglichkeiten für gewerbliche Nutzungen an anderer Stelle im Plangebiet vorsieht.

Die für flugbetriebs-interessierte Besucher

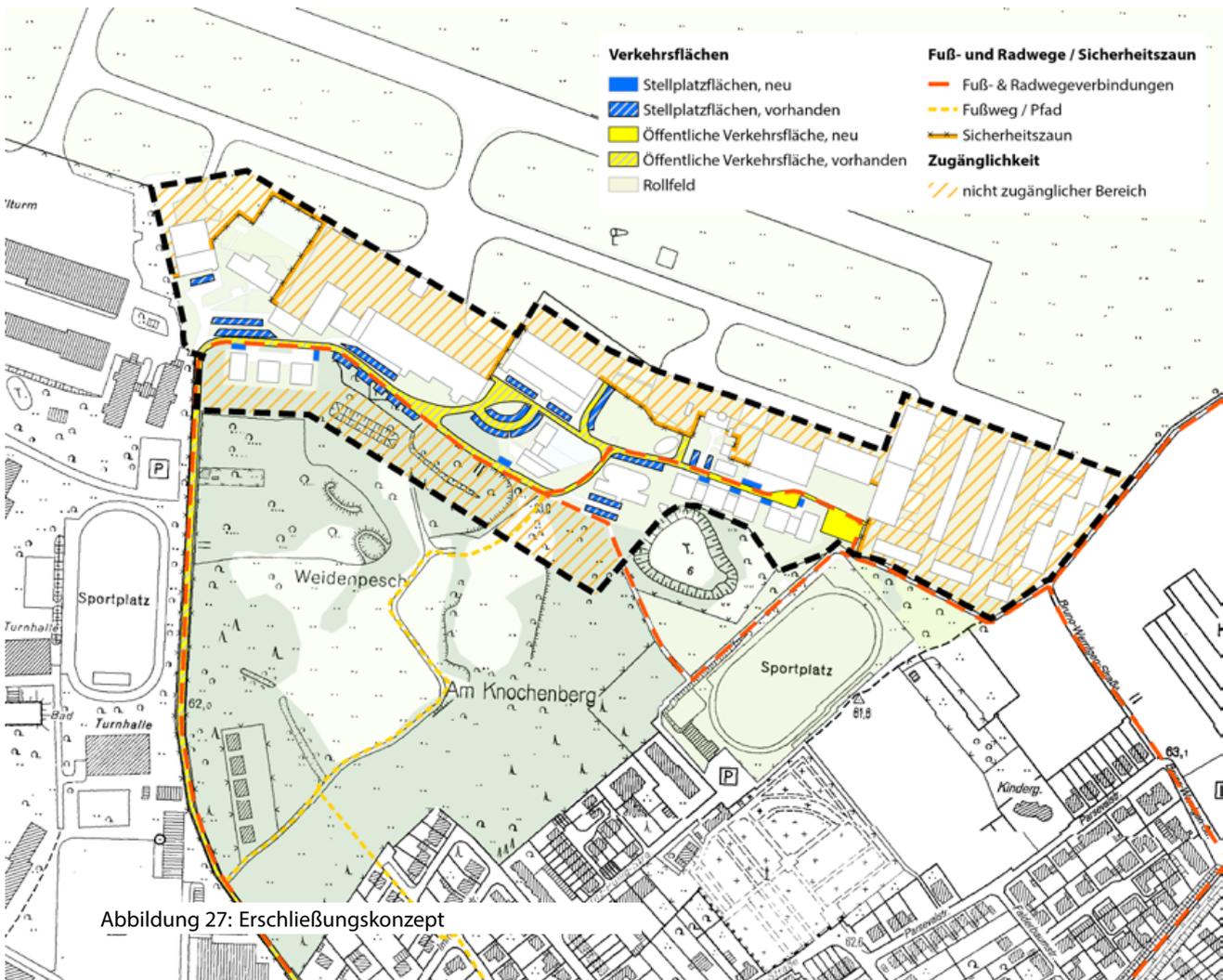
attraktive zentrale Freifläche mit Blick auf das Flugfeld soll durch einen Neubau für Gastronomie (gebündelt mit Clubhaus für Flugsportvereine) in Verbindung mit der Anlage einer Aussichtsterrasse mit angrenzendem Spielplatz und Fahrradabstellanlage, aufgewertet werden. Südlich der Richthofenstraße wird der bauliche Bestand durch weitere Baustrukturen ergänzt. Diese sollen sich im Osten des Plangebiets in einer Bauflucht entwickeln und könnten bedarfsgerecht und abschnittsweise umgesetzt werden. Ziel ist es, durch die Entwicklung großformatiger, zusammenhängender Baukörper einen zusätzlichen Schutz der angrenzenden Bebauung vor den flugbetriebsbedingten Immissionen zu ermöglichen (vgl. Kap. 3.6). In einem späteren Bebauungsplan sollten Mindestbauhöhen (bspw. 6 m über Gelände) aus Lärmschutzgründen festgeschrieben werden.

Da sich die Gestaltung der Bebauung derzeit heterogen darstellt, wären gestalterische Vorgaben bspw. durch die Festlegung von Fassadengestaltungen oder Dachformen wünschenswert. Dem stehen jedoch die finanziell begrenzten Möglichkeiten einzelner Nutzer (insbesondere Vereine) entgegen, so dass zwingende gestalterische Regelungen auch als Kostenfaktor kritisch zu hinterfragen sind. Denkbar wären informelle und Qualität sichernde Vorgehensweisen wie bspw. Bauberatung, Dialogprozesse o.ä.

### 3.4. ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

Das Erschließungskonzept baut im Wesentlichen auf dem Vorhandenen Straßen- und Wegenetz auf und ergänzt dies bedarfsgerecht. Die äußere Erschließung erfolgt über die Richtigofenstraße. Bezogen auf die mit dem Nutzungskonzept einhergehenden Mehrverkehre wird dort eine Verkehrssteigerung von 10 % berücksichtigt. Das innere Erschließungsnetz wird gleichfalls beibehalten und im Osten Richtung der bestehenden Hangars ergänzt, um weitere baulichen Angebote entwickeln zu können und Angebote für Betriebserweiterungen oder Neubauten zu realisieren. Damit einher geht eine

Zurücknahme des nicht zugänglichen Bereichs des Verkehrslandeplatzes durch eine Verlagerung des Sicherheitszauns in den Bereich der östlich gelegenen Hangars. Im Zuge dessen kann die fußläufige bzw.- Fahrrad/E-Bike-Anbindung des Plangebiets nach Osten durch einen kurzen „Link“ Richtung Bruno-Werntgen-Straße verbessert werden. Ergänzend wird zudem eine zusätzliche fußläufige Verbindung via Knochenberg angeboten. Diese ist als nicht ausgebauter „Pfad“ angedacht und sollte insofern nicht dem Radverkehr dienen. Dieser soll in westlicher Richtung den ökologisch wertvollen Bereich



des Knochenbergs umfahren und dort die Richthofenstraße nutzen.

Langfristig sollte die direkte Anbindung der Richthofenstraße an die Bundesgrenzschutzstraße weiterverfolgt werden, da dies eine Verkehrsentslastung für Hangelar mit sich bringen würde. Diese Erschließungsoption ist jedoch nicht Gegenstand dieses Rahmenplans. Der

ruhende Verkehr für Fahrräder und E-Bikes wird im zentralen Bereich des Plangebiets vorgesehen. U.a. hierdurch soll die Attraktivität des Flugplatzes für Radfahrer verbessert werden. Der ruhende Verkehr für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird neu gegliedert und um ca. 30 Stellplätze im räumlichen Zusammenhang mit den Gewerbeneubauten ergänzt.

### 3.5. GRÜN- UND FREIFLÄCHENKONZEPT

Das Grün- und Freiflächenkonzept sieht vor, dass die vorhandenen ortsbildprägenden Grünstrukturen sowie Biotope mit hoher Wertigkeit

im Plangebiet erhalten werden. Insbesondere die markanten Einzelbäume im westlichen und zentralen Bereich des Plangebiets sollen als



Abbildung 28: Grün- und Freiflächenkonzept

ortstypische Struktur in das Konzept integriert und möglichst erhalten werden.

Es ist vorgesehen, die Grünstrukturen künftig auch verstärkt in östliche Richtung fortzusetzen. Hier ist bislang aufgrund der großflächigen Hangar- und Abstellplätze kein markanter Grünbestand vorhanden. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und der Notwendigkeit, Abstell- und Bewegungsflächen für Kleinflugzeuge zu sichern, kann dies nicht in gleicher Dichte und Umfang wie im Westen des

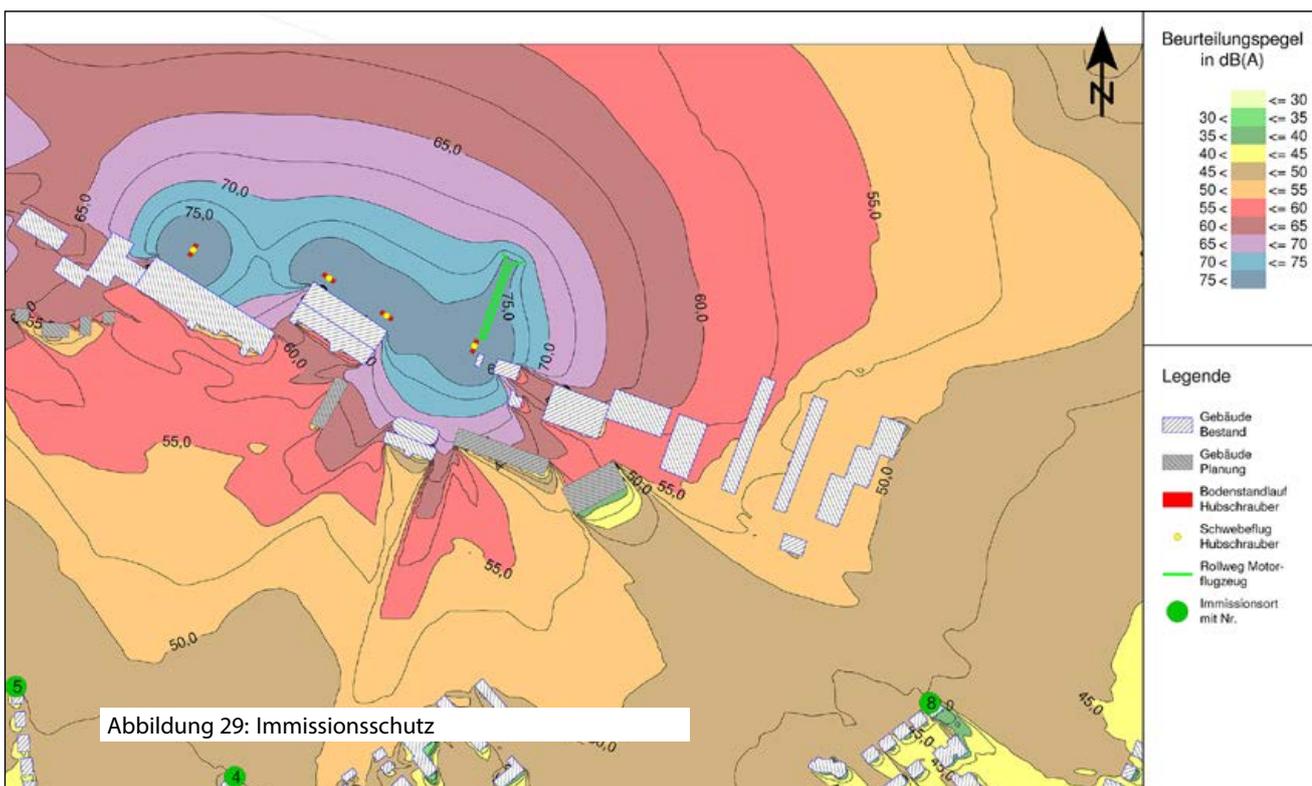
Plangebiets erfolgen; es wird daher vorgeschlagen, punktuell kleinere Anpflanzungen vorzunehmen, die sich eher am südlichen Rand des Plangebiets einordnen. Weitere Maßnahmen zur Schaffung eines grünen „Links“ Richtung Osten könnten Dach- sowie Fassadenbegrünungen sein. Hinsichtlich des Freiraums wird vorgeschlagen, eine Abfolge kleinerer Plätze zu entwickeln und diese grünordnerisch einzubinden.

### 3.6. IMMISSIONSSCHUTZ

In der schalltechnischen Untersuchung wird festgestellt, dass die Lärmbelastung durch den Verkehrslandeplatz primär durch die Fluglärmimmissionen beeinflusst wird.

Der vom 12 ha großen Plangebiet ausgehende und auf umliegende Wohnnutzungen einwirkende Gewerbelärm unterschreitet die Immis-

sionsrichtwerte für umliegende Wohngebiete erheblich und ist dem Fluglärm somit deutlich untergeordnet. Der vom 12 ha großen Plangebiet ausgehende Bodenlärm hält derzeit die geltenden Immissionsrichtwerte an umliegenden Wohnnutzungen ein. Bodenlärm ist den Fluglärmimmissionen zuzuordnen.



Analog zum Ratsbeschluss der Stadt Sankt Augustin vom 13.03.2011 sollen die quantitativen und qualitativen Lärmemissionen am Flugplatz Hangelar insgesamt nicht zunehmen.

Bezogen auf den mit 12 ha im Vergleich zum gesamten Flugplatz-Gelände kleinen Rahmenplanbereich sind zum aktuellen Zeitpunkt die Möglichkeiten der direkten Einflussnahme auf die vom Plangebiet ausgehende Lärmbelastung auf umgebende Wohnbebauung durch die Stadt Sankt Augustin begrenzt. Grundsätzlich können Gewerbelärmmissionen zukünftiger Betriebe mit Mitteln des Planungsrechts zwar gesteuert und beschränkt werden. Allerdings ist dabei beachtlich, dass die bestehenden Betriebe die Immissionsrichtwerte der TA Lärm zzt. nicht ausschöpfen. Eine nachträgliche Beschränkung dieser Betriebe ist nicht zulässig. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte verfolgt der Rahmenplan das Ziel, durch die Entwicklung weiterer baulich genutzter Flächen im Bereich des Verkehrslandeplatzes eine zu den Wohngebieten abschirmende Wirkung zu erzielen. Im schalltechnischen Gutachten wird dies anhand eines Grobkonzeptes überprüft und die abschirmende Wirkung bestätigt.

Ein mögliches Instrument zur Steuerung von Gewerbelärm kann überdies eine Geräuschkontingentierung sein. Diese steuert (meist bei Neuplanung von gewerblichen Nutzungen) die künftig zulässige Geräuschabstrahlung von gewerblichen Betriebsgrundstücken. Bei

Bestandsgebieten sind i.d.R. die jeweils bestehenden Betriebsgenehmigungen zu berücksichtigen. Das Lärmgutachten unterbreitet im Plangebiet einen Kontingentierungsvorschlag für Gewerbelärm. Dieser kann auf der informellen Ebene des Rahmenplans zunächst der Abstimmung mit Behörden oder Betrieben dienen. Denkbar ist, daraus abgeleitet für neue gewerbliche Nutzungen innerhalb des Plangebiets das „Irrelevanzkriterium“ anzuwenden, so dass von neuen Baukörpern keine zusätzlichen Belastungen auf die Umgebung ausgehen. Verbindlich ist dies im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens festzusetzen.

Hinsichtlich *Verkehrslärm* wurde der zu erwartende Mehrverkehr auf der Richthofenstraße mit pauschal plus 10 % berücksichtigt. Hierdurch erfolgt am meist betroffenen Punkt eine Zunahme der Verkehrsbelastung um maximal 0,5 dB(A) tags und 0,8 dB(A) nachts. Die Verkehrslärmwerte liegen damit deutlich unter den Werten der Gesundheitsgefährdung und sind als verträglich einzustufen.

Die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten des Plangebiets sind auf Grund der begrenzten Flächenpotenziale beschränkt. Durch die bauliche Fortentwicklung des Plangebiets in beschriebenem Umfang ist von keinem unmittelbaren Zusammenhang zwischen Rahmenplan und erheblichen Schwankungen der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz auszugehen.

### 3.7. FREIZEIT UND NAHERHOLUNG

Die Freizeit- und Naherholungsfunktion soll moderat fortentwickelt werden. Zum einen werden der bestehende freizeitbezogene Flugbetrieb und die notwendigen Einrichtungen ge-

sichert bzw. Raum für verbesserte Rahmenbedingungen angeboten. Darüber hinaus soll die Anbindung zu Fuß bzw. per Rad/E-Bike verbessert werden. Komplementär dazu wird Raum

gegeben, um das gastronomische Angebot und das Verweilen im Plangebiet attraktiver zu gestalten. Auch die beiden vorhandenen Spielplätze sollten in Verbindung mit der Gastronomie aufgewertet werden. Ein Vorschlag umfasst Gebäude mit Aussichtsterrasse und Spiel- und Erholungsangeboten für die ganze Familie. Damit kann dieses vorhandene Potenzial für unterschiedliche Zielgruppen weiter ausgebaut und der Standort bspw. an den Wochenenden zu einem für die Naherholung attraktiven Anlaufpunkt ausgebaut werden. Im Ganzen sieht der Rahmenplan folgende Maßnahmen vor:

- Ausbau der Fuß- und Radwegeanbindung an das örtliche Fußwegenetz und das überörtliche Netz des Grünen

C – Plangebiet als ein Baustein/Ziel im Naherholungsnetz,

- Ausbau des Beschilderungssystems, insbesondere an den Zugängen und -fahrten,
- Schaffung einer Folge von „Anlauf- und Aussichtspunkten“ (bspw. Stationen oder Plätze),
- Informationstafeln für Besucher (bspw. zur Geschichte des Flugplatzes, Flugzeugtypen, Angeboten der Gewerbebetriebe und Vereine wie (Segel-)Flugschule, Chartermöglichkeiten, Rundflüge, besondere Events etc.),



- Gastronomie mit attraktiver Aussichtsterrasse, mit Blick auf Flugbetrieb, E-Bike-Station, Tower mit anschließendem Spielplatz und mehrfach nutzbarer Wiese,
- Einrichtung eines Fahrradstellplatzes
- mit E-Bike-Ladestation in unmittelbarer Nähe zur Aussichtsterrasse,
- Attraktivierungen könnten bspw. Schulen ansprechen (ein historischer Baustein Sankt Augustins).

### 3.8. STÄDTEBAULICHES GESAMTKONZEPT

Das integrierte Gesamtkonzept (vgl. Abbildung 31 auf der Folgeseite) vereint die beschriebenen Teilkonzepte in einem zusammenfassenden Plan. Darin werden die räumlichen Auswirkungen konkretisiert.

Der Rahmenplan konzentriert sich insgesamt auf die Sicherung des Standorts als Verkehrslandeplatz und als Gewerbestandort für flugplatz-affines Gewerbe. Bauliche Entwicklungsmöglichkeiten bestehen aufgrund der Einschränkungen der unter Kap. 2.6 genannten Restriktionen insbesondere in der Sanierung des Gebäudebestands und in kleineren Eingriffen zur Neuordnung von Nutzungen und flächenhaften Optimierung potentieller Bauflächen. Durch eine Ausweitung des öffentlich zugänglichen Bereichs und einen Ausbau

der Richthofenstraße nach Osten hin können weitere kleinere Gewerbeflächen erschlossen werden. Überdies umfasst der Rahmenplan unterschiedliche Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung des Baum- und Gehölzbestandes sowie der Entwicklung der Qualität für die Naherholung. Eine moderate Entwicklung des Freizeit- und Naherholungswerts soll zur Standortsicherung, insbesondere der synergetisch von Gewerbebetrieben und Vereinen genutzten Gastronomie in der Mitte des Standorts, erzielt werden.

Gleichzeitig werden Maßnahmen zur Abschirmung der vom Plangebiet ausgehenden Geräusche in Richtung Wohnbebauung vorgeschlagen.





### LEGENDE

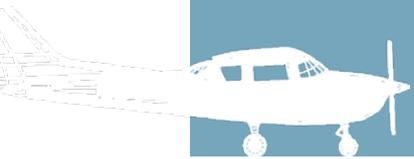
-  vorhandene Gebäude
-  gepl. Gewerbegebäude mit Dachbegrünung / Hangars
-  Fahrbahn / Wege
-  Parkplätze
-  Zufahrten, Rollfeld und sonstige versiegelte Flächen
-  unversiegelte Flächen
-  Fahrradstellplätze / E-Bike-Station
-  Grünland / Magerrasen
-  Grünflächen
-  Strauchflächen / Hecken
-  Wald- und Gehölzflächen
-  Spielplatzflächen
-  vorhandener Baum
-  geplanter Baum
-  Aussichtspunkt
-  denkmalgeschütztes Gebäude
-  Information
-  Radweg
-  Fußweg / Pfad
-  zugangsbeschränkter Bereich / Luftseite
-  Plangebiet



Abbildung 31: Städtebauliches Gesamtkonzept



# ANLAGE



## **PLAN UND ANLAGENVERZEICHNIS**

### **Pläne:**

- Plan 1: Bestandsplan, Realnutzung  
Stand 16.12.2016
- Plan 2: Städtebauliches Konzept,  
Vorabzug, Stand 16.12.2016

### **Anlagen:**

- Anlage 1: Lärmgutachten,  
Peutz Consult GmbH, 6.5.2016
- Anlage 2: Erfassung und Bewertung des Naturhaushalts,  
BKR Aachen, 8.12.2016
- Anlage 3: Faunistische Untersuchungen,  
raskin, 17.9.2015
- Anlage 4: Dokumentation Befragung Betriebe und Vereine  
BKR Aachen, 2015

## **PLÄNE**

### **Plan 1**

**Bestandsplan, Realnutzung  
Stand 16.12.2016**

## **PLÄNE**

### **Plan 2**

**Städtebauliches Konzept  
Stand ##.##.2017**

## **ANLAGEN**

### **Anlage 1**

**Lärmgutachten,  
Peutz Consult GmbH  
Stand 6.5.2016**

## **ANLAGEN**

### **Anlage 2**

**Erfassung und Bewertung des Naturhaushalts,  
BKR Aachen,  
Stand 8.12.2016**

## **ANLAGEN**

### **Anlage 3**

**Faunistische Untersuchungen,  
raskin,  
17.9.2015**

## **ANLAGEN**

### **Anlage 4**

**Dokumentation Befragung Betriebe und Vereine,  
BKR Aachen, 2015**