



Hangelar 2035 + Integriertes Ortsteilentwicklungskonzept

Hangelar 2035 +
Integriertes Ortsteilentwicklungskonzept

Integriertes Ortsteilentwicklungskonzept Hangelar 2035 +
im Auftrag der Stadt Sankt Augustin

Auftraggeber:
Stadt Sankt Augustin
Fachdienst Planung und Liegenschaften
Technisches Rathaus
An der Post 19
53757 Sankt Augustin
www.sankt-augustin.de

Auftragnehmer:
Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund
www.pesch-partner.de

Sankt Augustin/Dortmund, 22. Mai 2023

Inhalt

Vorwort

Teil A – Einleitung

Anlass und Aufgabenstellung

Funktion des Ortsteilentwicklungskonzepts

Zukunftsaufgabe „Klimawandel und Klimaanpassung“

Aufbau und Ablauf

Teil B – Rahmenbedingungen

Historische Entwicklung

Gesamträumliche Einordnung

Vorhandene Gutachten und Instrumente

Teil C – Beteiligungsformate

Teil D – Ortsteil Hangelar

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Nutzungsstruktur

Stadt- und Freiraum

Exkurs: Stadtgestalt

Gebäudestruktur

Mobilität und Verkehr

Exkurs: Mobilität

Stärken-Schwächen-Profil

Teil E – Ortsteilentwicklungskonzept

Leitbild und -ziele

Handlungsfelder und Entwicklungsmaßnahmen

Maßnahmenübersicht und -priorisierung

Teil F – Umsetzungsempfehlungen

Schlüsselmaßnahmen und Durchführungsempfehlungen

Baulich-räumliche Qualifizierung

Nachhaltigkeitsgedanken

Evaluation und Erfolgskontrolle

Partizipation und Kommunikation

Schlussbetrachtung

Quellen- und Abbildungsverzeichnis

Teil A – Einleitung

Anlass und Aufgabenstellung

Der demografische Wandel, veränderte ökonomische und soziale Rahmenbedingungen, der Klimawandel oder die fortschreitende Digitalisierung stellen Städte und Gemeinden vor immer neue Herausforderungen. Allein mit einem charakteristischen Stadtprofil und der Gestaltung als urbaner Wohn- und Wirtschaftsstandort wird die Zukunft nicht zu meistern sein. Insbesondere in den zentralen Ortslagen deutet sich städtebaulicher Handlungsbedarf an, der die öffentliche Hand dazu veranlasst, aktiv gegenzusteuern.

Die Stadt Sankt Augustin ist von diesen Tendenzen und Herausforderungen nicht ausgenommen. Vielfältige städtebauliche, soziale sowie ökologische und ökonomische Frage- und Problemstellungen zeigen, dass sowohl der Zentralort als auch die sieben Ortsteile einem ständigen Wandel ausgesetzt sind. Vor diesem Hintergrund setzt sich die Stadt Sankt Augustin aktiv und vorausschauend mit den örtlichen Prozessen auseinander.

Mit dem Stadtentwicklungskonzept, dem Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept, dem Verkehrsentwicklungsplan sowie weiteren Gutachten und Detailplanungen liegen bereits zahlreiche Konzepte vor, die die Entwicklung in Sankt Augustin und seinen Ortsteilen beschreiben. Diese Planwerke können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Herausforderungen auch zukünftig bestehen werden und weiterhin Handlungsbedarf sowohl im städtebaulichen und freiräumlichen als auch im sozialen und infrastrukturellen Bereich auslösen.

Auch der Ortsteil Hangelar, mit ca. 9.500 Einwohner*innen der viertgrößte der Stadt, ist von diesen Herausforderungen betroffen. Im gewachsenen Ortskern sind eine Reihe öffentlicher Einrichtungen sowie Handels- und Dienstleistungsnutzungen konzentriert. Durch in den vergangenen Jahren genehmigte einzelne Bauvorhaben hat sich eine Situation ergeben, die die heutige städtebauliche Struktur und die gestalterische Qualität bestehender schützenswerter Bausubstanz jedoch nachhaltig beeinträchtigen. Aus diesem Grund soll ein integriertes Konzept erarbeitet werden, das Handlungsstrategien für die Weiterentwicklung des Ortsteils aufzeigt und konkrete Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Umsetzung beschreibt. Die Ergebnisse der früheren Konzepte, Leitbilder und Visionen bilden dabei die Grundlage der Ausarbeitung und werden mit dem Ortsteilentwicklungskonzept für Hangelar konkretisiert, weiterentwickelt und zu einer Zukunftsvision verdichtet.

Ziel des Ortsteilentwicklungskonzepts ist es daher, den Ortsteil als wichtigen Wohnstandort mit direktem Bezug zu den vorhandenen Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen zu stärken und attraktiveren. Dazu gehört es, Möglichkeiten aufzuzeigen, wie die städtebauliche Entwicklung Hangelars im Einklang mit dem Erhalt der prägenden historischen Struktur und der vorhandenen gestalterischen Qualität gelingen kann. Das Konzept beschreibt somit die prägenden städtebaulichen und freiräumlichen Merkmale des Ortsteils und zeigt daran abgeleitete Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne einer Gesamtperspektive für Hangelar auf.

Für die zukünftige Entwicklung bildet das Ortsteilentwicklungskonzept damit die Grundlage, Projekte voranzutreiben, ohne die aufeinander abgestimmte Entwicklung der Gesamtstadt aus den Augen zu verlieren. Es führt den eingeschlagenen Weg der behutsamen Stadtentwicklung fort und zeigt daran abgeleitete Entwicklungsmöglichkeiten auf, die im Sinne einer Gesamtperspektive das Wachstum und die nachhaltige Erneuerung in Hangelar befördern.

Funktion des Integrierten Ortsteilentwicklungskonzepts

Das Ortsteilentwicklungskonzept für Hangelar gibt als langfristig angelegtes Planungsinstrument Leitziele für die räumliche, wirtschaftliche, infrastrukturelle und soziale Entwicklung des Ortsteils vor. Ähnlich der Rahmenplanung für den Ortsteil Hangelar aus dem Jahr 1991 befindet sich das Ortsteilentwicklungskonzept als Instrument der kommunalen Planung in der Hierarchie der Planungsebenen zwischen den auf die Gesamtstadt bezogenen Planungen (Stadtentwicklungskonzept und Flächennutzungsplan) und der verbindlichen Bauleitplanung mit konkreten Flächenentwicklungen.

Grundlegendes Merkmal des Konzeptes ist dabei die Einbeziehung aller relevanten Fachplanungen sowie die Ausarbeitung konkreter Entwicklungsmöglichkeiten. Dies bedeutet, dass das Ortsteilentwicklungskonzept alle Themen mit Belang für die Entwicklung des Ortsteils einbindet. Wesentliche Eigenschaft des Konzeptes ist es daher soziale, ökonomische, ökologische, verkehrliche, demografische, kulturelle, städtebauliche und viele weitere Themen der Stadtentwicklung zu bündeln und miteinander zu kombinieren. Der Ortsteil wird als Ganzes betrachtet und dabei auch die Einbettung in die Gesamtstadt und die Region berücksichtigt.

Dabei setzt die Stadt Sankt Augustin auf den Dialog mit wichtigen Ortsteilakteur*innen und Bewohner*innen Hangelars, um durch gemeinsame und abgestimmte Strategien die Funktionsfähigkeit und Gestaltqualität des Ortsteils auf Dauer erhalten und stärken zu können. Gleichberechtigt werden alle relevanten kommunalen Handlungsfelder und Akteur*innen (Bürger*innen, Expert*innen, Politik und Verwaltung, Vereine, Verbände u.a.) in die Planung einbezogen, um damit die jeweiligen Interessen und Bedürfnisse zu berücksichtigen. Auf diese Weise kann den vielfältigen Herausforderungen auf lokaler Ebene mit einem zwischen internen und externen Sichtweisen abgestimmten Handeln begegnet werden.

Wie alle städtebaulichen Rahmenplanungen stellt das Ortsteilentwicklungskonzept ein informelles, also ein nicht direkt rechtswirksames Planungsinstrument dar. Es bildet allerdings die Grundlage für weitere städtebauliche Planungen, wie beispielsweise Bebauungspläne, Ortssatzungen oder auch Objektplanungen für Gebäude, Frei- oder Verkehrsanlagen und gibt einen verlässlichen Rahmen für private Investitionen.

Zukunftsaufgabe „Klimawandel und Klimaanpassung“

Neben den bereits genannten Herausforderungen stellt insbesondere der Klimawandel eine zentrale Aufgabe für die Stadtentwicklung der Zukunft dar und soll daher ein wesentlicher Baustein des Konzeptes sein. Dies umfasst in erster Linie Maßnahmen zum Klimaschutz, also zur Reduzierung von klimaschädlichen Treibhausgasen. Darüber hinaus sind bei der Anpassung an den Klimawandel Strategien erforderlich, um die Folgen besonderer Ereignisse – wie Hitzeperioden, Starkregenereignissen, aber auch Pandemien – zu begrenzen und erträglich zu gestalten.

Wo Kommunen allein die Aufgaben nicht bewältigen können, ist die (auch finanzielle) Unterstützung von Bund und Ländern erforderlich. Der Städtebauförderung kommt daher bei der Entwicklung von Städten und Gemeinden hin zu nachhaltigen und resilienten Orten eine enorme Bedeutung zu. Die Wichtigkeit von Klima- und Grünmaßnahmen wird auch in den Fördervoraussetzungen deutlich:

„Um im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit die Stadtstrukturen klimagerecht zu gestalten, sind seit der Weitentwicklung 2020 Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel insbesondere durch Verbesserungen der grünen Infrastruktur (beispielsweise des Stadtgrüns) Fördervoraussetzung und als Querschnittsaufgabe in allen drei Programmen förderfähig.“ (BMI: „Städtebauförderung 2021 – Informationen zu den Förderprogrammen“)

Städtebauliche Maßnahmen können wegen der veränderten und sich verändernden klimatischen Bedingungen nicht mehr ohne Klima- und Grünmaßnahmen auskommen. Einzelmaßnahmen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel sind daher Voraussetzung für eine nachhaltige Stadt- und Ortsentwicklung.

Zu den Maßnahmen des Klimaschutzes, zur Anpassung an den Klimawandel und zur Verbesserung der grünen Infrastruktur gehören laut Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2021 beispielsweise:

- energetische Gebäudesanierungen,
- Bodenentsiegelungen,
- Flächenrecycling,
- eine klimafreundliche Mobilität,
- das Nutzen klimaschonender Baustoffe,
- das Schaffen, der Erhalt oder die Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen,
- die Vernetzung von Grün- und Freiflächen,
- die Begrünung von Bauwerksflächen oder
- die Erhöhung der Biodiversität.

Die Maßnahmen im Rahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung lassen sich im Wesentlichen in zwei Bereiche einteilen. Auf der einen Seite stehen technisch-bauliche Maßnahmen, die direkt darauf abzielen, die Entstehung städtischer Hitzeinseln zu vermeiden und die negativen Folgen von Starkregenereignissen und Überflutungen zu verringern. Auf der anderen Seite gilt es, die Kommunikation zwischen Stadt-, Grün-, Verkehrs- und Wasserwirtschaftsplaner*innen sowie der Stadtgesellschaft auszubauen. Das Ortsteilentwicklungskonzept für Hangelar greift diese Herausforderungen auf und konzentriert sich nicht nur auf die beispielhaft genannten Einzelmaßnahmen, sondern sieht den Klimaschutz als ganzheitliche Aufgabe. Die im Konzept vorgeschlagenen Entwicklungen zum Freiraum, zur Mobilität und zur baulich-funktionalen Gestaltung sind damit wichtige Beiträge zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Aufbau

Der inhaltliche Aufbau des Konzeptes orientiert sich an dem Leitfaden „Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung“ (MWEBWV NRW 2012) und der „Arbeitshilfe zur Erstellung von integrierten Handlungskonzepten“ des Landes NRW (MBWSV NRW 2016). Demnach bauen die verschiedenen Phasen aufeinander auf und vertiefen die Inhalte des Konzeptes stetig. Die sukzessive Planung und die ständige Überprüfung und Anpassung der Ergebnisse steht somit im Vordergrund der Ausarbeitung. Insgesamt gliedert sich das Ortsteilentwicklungskonzept in fünf Abschnitte:

- Die Darstellung der Planungs- und Entwicklungsgeschichte, der gesamträumlichen Einordnung der Stadt Sankt Augustin sowie die Betrachtung vorhandener planerischer Gutachten und Instrumente bilden die Rahmenbedingungen des Ortsteilentwicklungskonzeptes (Teil B).
- Mit der Beschreibung der durchgeführten Beteiligungsformate wird die Grundlage des Entwicklungskonzeptes beschrieben. Die verschiedenen Aktionen nehmen eine Schlüsselfunktion innerhalb des Prozesses ein, da ihre Ergebnisse in die Formulierung der Ziele und konkreten Handlungsvorschläge eingegangen sind (Teil C).
- Mit der Beschreibung des Untersuchungsgebietes wird die Grundlage des Entwicklungskonzeptes beschrieben. Sie umfasst neben einer Analyse der demografischen Entwicklung und der Siedlungs- und Nutzungsstruktur die detaillierte Betrachtung der Themen Mobilität sowie Grün- und Freiräume. Die Analyse beruht sowohl auf eigenen Untersuchungen als auch auf bereits vorliegenden Konzepten. Anschließend werden die Stärken und Schwächen anhand der analysierten Themen bewertet und als Grundlage für die weitere Ausarbeitung aufbereitet (Teil D).
- Aufbauend auf den Ergebnissen der Beteiligungsangebote und der Bestandsaufnahme werden Leitziele, Grundsätze und Kriterien der Entwicklung ausgearbeitet. Die Ziele sind verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet, die Grundsätze geben einen Ausblick, wie sich Hangelar zukünftig weiterentwickeln soll. Zudem

werden konkrete Entwicklungsziele und Maßnahmen abgeleitet. Die einzelnen Maßnahmen werden sowohl textlich als auch in Form eines Rahmenplans dargestellt (Teil E).

- Abschließend werden Umsetzungsgrundsätze und -empfehlungen beschrieben. So zeigt das Ortsteilentwicklungskonzept auf, wie die zukünftige Entwicklung Hangelars personell und inhaltlich organisiert werden kann (Teil F).

Das Ortsteilentwicklungskonzept für Hangelar soll als übergeordnetes Konzept das planerische Handeln für die nächsten Jahre leiten. Es dient als Diskussions- und Anschauungsmaterial und soll sowohl die Entscheidungsträger*innen aus Politik und Verwaltung als auch die breite Öffentlichkeit anregen, sich mit der örtlichen Entwicklung und ihren bestimmenden Einflussfaktoren auseinanderzusetzen.



Ablaufdiagramm Ortsteilentwicklungskonzept Hangelar

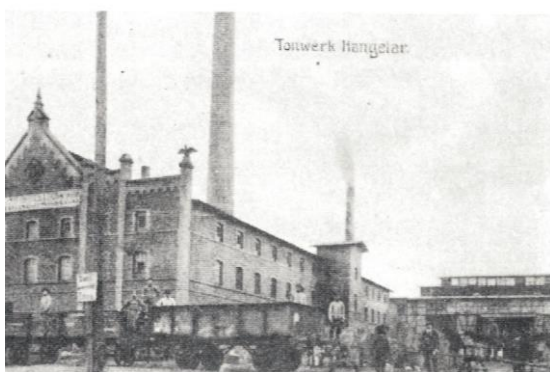
Teil B – Rahmenbedingungen

Historische Entwicklung

Hangelar blickt auf eine mehr als 700-jährige Geschichte zurück. Der Ausgangspunkt der Entwicklung war in der Lage zwischen Bonn und Siegburg begründet. So wurde die Anbindung an die umliegenden Ortschaften über eine von Südwest nach Nordost geführten Landstraße gewährleistet, die Hangelar durchquerte. An dieser im Jahr 1327 schon erwähnten Reichstraße (heutige Kölnstraße), siedelten sich die Häuser bzw. Höfe straßendorfartig und unregelmäßig aneinander.

Rund 500 Jahre später begann 1791 für Hangelar der erste Schritt zur Selbständigkeit mit der Einsegnung einer eigenen Kapelle. Nachdem der preußische König 1820 den Siegburgkreis bildete, bestand die Bürgermeisterei Menden aus acht Gemeinden, zu denen auch die Gemeinde Hangelar gehörte. Nachdem 1844 die Landstraße von Bonn nach Siegburg zu einer befestigten Chaussee ausgebaut wurde, siedelten sich erste Handwerksunternehmen und Betriebe an. Zu dieser Zeit wurden einige dorfbauliche Arrondierungen vorgenommen. So wurde z.B. entlang der Kölnstraße bis auf Höhe Eckenerstraße neues Bauland ausgewiesen. Ebenso ist eine dorfbauliche Verdichtung zwischen Kölnstraße und Sternengasse/Burbankstraße bzw. Pützchensweg vorgenommen worden.

Ende des 19. Jahrhunderts erfuhr Hangelar wirtschaftlichen Aufschwung. Neben der Landwirtschaft, welche vom Roggenanbau dominiert wurde, kamen nun auch industrielle Unternehmen hinzu. Im Jahr 1891 wurde Hangelar durch die Bröltalbahn an das überregionale Eisenbahnnetz angebunden. Die Bahnverbindung zwischen Bonn und Siegburg wurde 1911 durch die Straßenbahn Bonn-Siegburg nochmals verbessert, wodurch das Wachstum Hangelars weiter angestoßen wurde. Erwähnenswert ist die Gießerei von Winkler und Dünnebier, die in Hangelar Gussteile herstellte und eine Ziegel- und Tonwarenfabrik, deren repräsentatives Hauptgebäude in den 1970er-Jahren zugunsten eines Parks abgerissen wurde. Die verkehrsgünstige Lage und die Nähe zur Stadt Bonn begünstigte das schnelle Wachstum des Ortes.



Tonwerk Hangelar



Hangelarer Hauptstraße (heute Kölnstraße) um 1910

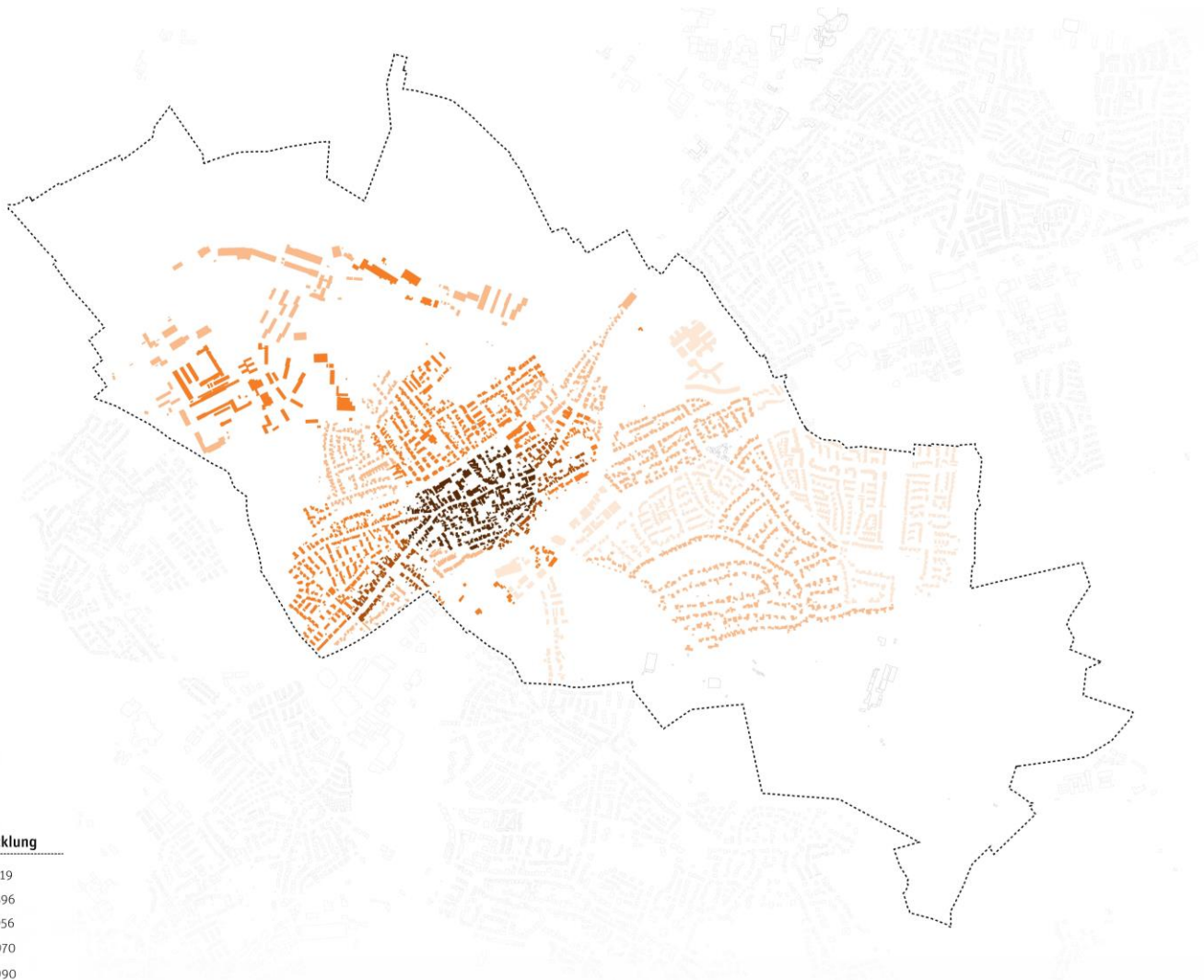
In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg bis nach dem Zweiten Weltkrieg hat eine dorfbauliche Erweiterung vor allem in Richtung Norden stattgefunden. Die Aufsiedelung erfolgte entlang der Richthofenstraße, der Udetstraße und der Graf-Zeppelin-Straße. Auch entlang der Kölnstraße wurden neue Bauflächen erschlossen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Siedlungsentwicklung durch die Nähe zur Bundeshauptstadt Bonn begünstigt und es entstanden zahlreiche neue Siedlungen. Beispielsweise wurde die Siedlung Anton-Groß-

Straße/Humperdinckstraße in den Jahren 1953 bis 1959 für Bedienstete des Bundesgrenzschutzes erbaut. Zusätzlich wurden in den 1970er-Jahren Neubauflächen vor allem nach Südosten ergänzt, die sich durch ihre zeittypischen Reihenhäuser auszeichneten. Die prächtige, neugotische Pfarrkirche St. Anna wurde nach 1974 abgerissen und durch einen größeren Neubau zwischen der alten Kirche und der Kölnstraße ersetzt.

Überregionale Bedeutung bekam Hangelar aufgrund der Errichtung eines Exerzierplatzes in der Hangelarer Heide, der Paraden und militärischen Übungen der preußischen Truppen diente. Im Jahr 1909 fanden dort erste Flugversuche statt. Im gleichen Jahr wurde der erste deutsche Flugplatz zusammen mit einer kleinen Flugschule gegründet. Als bedeutendes Ereignis in der Geschichte des Flugplatzes ist die Landung des berühmten Luftschiffes Graf Zeppelin im Jahr 1930 zu nennen, welche 120.000 Zuschauer*innen anlockte. Während des Ersten Weltkriegs diente der Flugplatz allein militärischen Zwecken. 1935 wurde der Flugplatz von dem Nationalsozialistischen Fliegerkorps beschlagnahmt und im Zweiten Weltkrieg abermals für militärische Zwecke verwendet. Nach schweren Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg baute der Aero-Club Siegburg den Flugplatz wieder auf, wodurch die Luftfahrerschule und Flugplatzgesellschaft Hangelar entstehen konnten. Der Hangelarer Flugplatz zählt zu den ältesten Flugplätzen weltweit.

Seit 1951 beheimatet Hangelar zudem den Bundesgrenzschutz, heute Bundespolizei, auf einer Fläche von ca. 70 ha, auf der knapp 2.500 Bedienstete arbeiten. Dadurch ist Hangelar heute der größte Standort der Bundespolizei in Deutschland. Im Zuge der kommunalen Neuordnung in Nordrhein-Westfalen wurde Hangelar im Jahr 1969 als Teil der neugegründeten Gemeinde und heutigen Stadt Sankt Augustin aufgenommen.



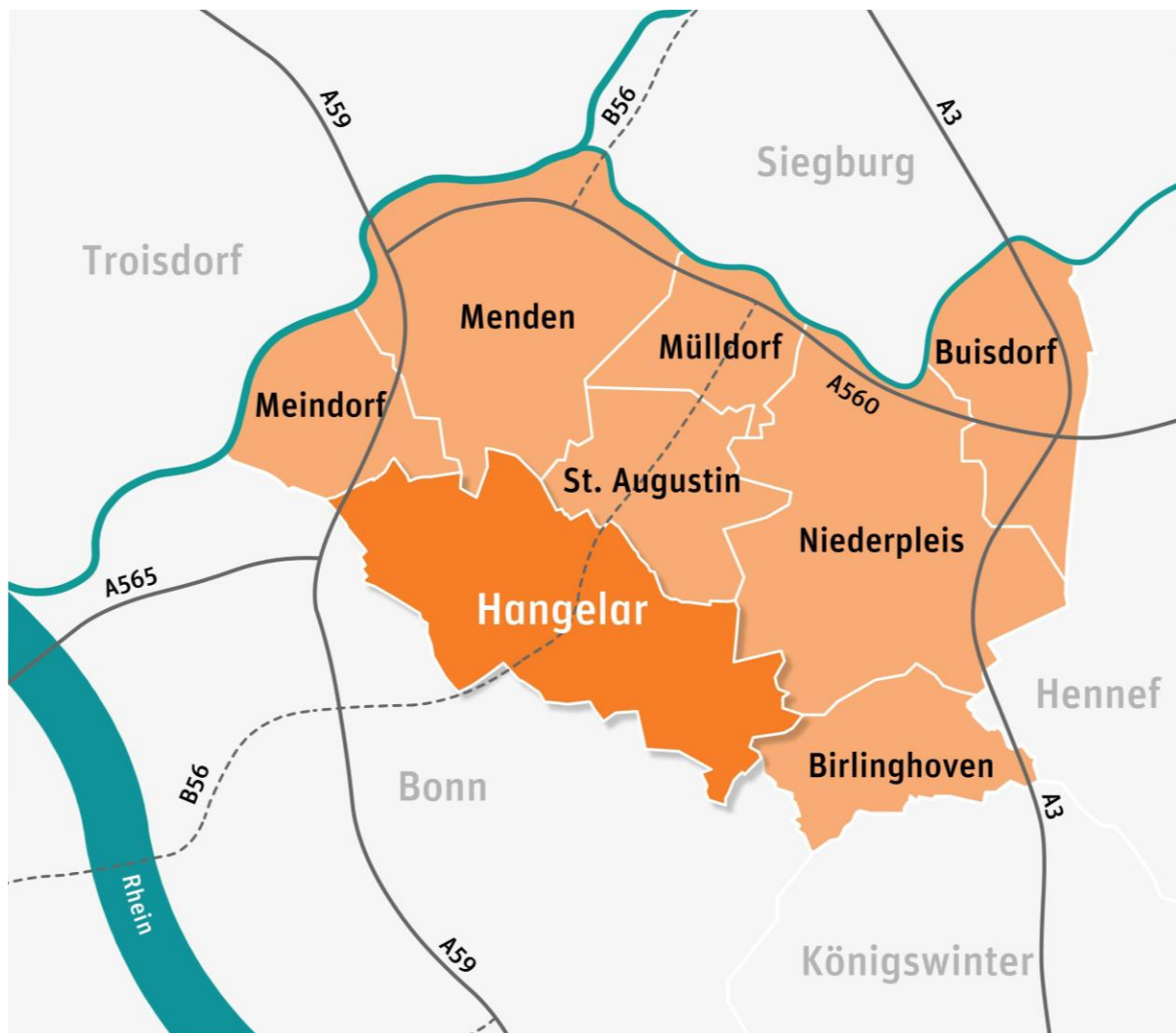
Historische Entwicklung Hangelar

Gesamträumliche Einordnung

Hangelar ist ein Ortsteil der Stadt Sankt Augustin im nordrhein-westfälischen Rhein-Sieg-Kreis, eingebettet zwischen dem Zentrum Sankt Augustins und dem Bonner Stadtteil Beuel. An den Ortsteil grenzen zusätzlich die Ortsteile Meindorf, Niederpleis und Birlinghoven, die ebenfalls zur Stadt Sankt Augustin gehören.

Hangelar liegt im Südosten der Kölner Bucht und ist durch die B56/Bonner Straße, diverse Buslinien sowie eine Stadtbahnstrecke erschlossen. Die A59 tangiert den Ortsteil im Westen als Nord-Süd-Verbindung, während die B56 von Hangelar direkt ins westlich gelegene Zentrum der kreisfreien Großstadt Bonn sowie östlich in Richtung Siegburg führt. Durch die Lage an den Autobahnen und Bundesstraßen ist Hangelar sehr gut an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen. Der räumlich nahe gelegene internationale Flughafen Köln/Bonn ist schnell erreichbar. Insbesondere die Lage und Ausgestaltung der B56 zerschneidet den Ortsteil und unterteilt ihn so in Hangelar und Niederberg.

Bekannt ist Hangelar vor allem aufgrund des historischen Flugplatzes. Dieser wurde in den Weltkriegen als Militärflugplatz genutzt und dient heute hauptsächlich als Verkehrslandeplatz für den ADAC, die Bundespolizei und Privatflieger.



Räumliche Einordnung Ortsteil Hangelar

Das Stadtbild wird durch einen kompakten Siedlungsraum gekennzeichnet, der in den Randbereichen durch landwirtschaftliche Flächen geprägt ist. Der Ortskern weist neben abwechslungsreicher Wohnbebauung auch vereinzelte Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebote auf. Zusätzlich befindet sich im Bereich der B56/Bonner Straße ein Gewerbegebiet mit verschiedenen Flächenangeboten sowie einer von zwei deutschen Verwaltungsstandorten der DGUV – Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. Die Kölnstraße fungiert als Hauptstraße des Ortsteils und führt parallel zur B56/Bonner Straße durch den Ortskern.

Vorhandene Gutachten und Instrumente

Das Ortsteilentwicklungskonzept Hangelar baut auf vorhandenen Gutachten und bereits erarbeiteten Projekten auf. Sie werden in das Entwicklungskonzept einbezogen und vor dem Hintergrund aktueller Anforderungen um weitere Aspekte ergänzt. Insbesondere die Rahmenplanung für den Ortsteil Hangelar aus dem Jahr 1991 dient als umfängliche Grundlage des Erarbeitungsprozesses. Die Grundlagen sind nachfolgend dargestellt:

- Rahmenplanung für den Ortsteil Hangelar (1991)
- Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Stadt Sankt Augustin (2008)
- Rahmenplan Verkehrslandeplatz Hangelar (2019)
- Stadtentwicklungskonzept Sankt Augustin 2025 (2006)
- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Sankt Augustin (2008)
- Denkmalpflegeplan für die Stadt Sankt Augustin (2016)
- Radverkehrskonzept für Sankt Augustin (2017)
- bestehende planungsrechtliche Instrumente und Beschlüsse (Bebauungspläne, Flächennutzungsplan etc.)
- weitere Konzepte mit Schwerpunkten auf der gesamtstädtischen Betrachtung

Die Ergebnisse der vorhandenen Gutachten, Studien und Konzepte werden bei der Erarbeitung des Ortsteilentwicklungskonzepts grundsätzlich beachtet. Um den sich wandelnden Rahmenbedingungen und Erfordernissen jedoch gerecht zu werden, gilt es, die dort formulierten Ziele und Maßnahmen auf den Prüfstand zu stellen und den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen anzupassen. Das Ortsteilentwicklungskonzept soll somit die angestoßene Entwicklung in Hangelar auch in den nächsten Jahren fortführen. Die genaue Betrachtung und Bewertung der mit den vorhandenen Konzepten skizzierten Maßnahmen ist dabei nötig, um Methoden und Inhalte zukünftiger Planungen vor dem Hintergrund der Erfahrungen der zurückliegenden Jahre neu zu justieren und gegebenenfalls anzupassen.

Teil C – Beteiligungsformate

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie verschiedener Entscheidungsträger*innen an Planungsprozessen ist wesentliche Voraussetzung für eine zielgerichtete und transparente Stadtentwicklung. So können Planungsprozesse durch die frühzeitige Einbeziehung von Bürger*innen, Expert*innen, der Verwaltung und politischer Gremien besser auf die Bedürfnisse der Betroffenen ausgerichtet werden. Auf diese Weise lassen sich nicht nur Konflikte bei der späteren Umsetzung vermeiden, sondern auch die Akzeptanz und die Mitwirkungsbereitschaft langfristig fördern.

Die umfassende Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit bildete somit die zentrale Basis für die Erstellung des Ortsteilentwicklungskonzeptes. Nur so war gewährleistet, dass alle relevanten Themen und Ideen in allen Phasen des Prozesses Eingang in die Planung finden konnten. Der Beteiligungsprozess umfasste mehrere Bausteine:

- Zu verschiedenen Zeitpunkten des Prozesses wurden Abstimmungstermine bezüglich der Organisation, des Vorgehens und der Umsetzung mit der Verwaltung durchgeführt.
- Im Juni 2022 fand das erste öffentliche Bürgerforum in Hangelar statt, um die Rahmenbedingungen des Prozesses sowie Handlungsbedarfe und Lösungsvorschläge zu thematisieren (ca. 80 Teilnehmende).
- Expertengespräche im Oktober 2022 dienten der vertieften Auseinandersetzung mit den übergeordneten Themenfeldern der Hangelarer Ortsteilentwicklung. Akteur*innen aus den Bereichen Gestaltung, Mobilität, Versorgung, Soziales, Freizeit und Tourismus waren eingeladen ihr Wissen in den Prozess einzubringen.
- Im April 2023 endete mit dem zweiten Bürgerforum die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit. Mit der Veranstaltung wurden die gesammelten Ergebnisse des Prozesses vorgestellt und diskutiert. Letzte Anregungen der Bürger*innen flossen in die Bearbeitung ein.
- Als Abschluss des Prozesses wurde die Politik über das finale Konzept informiert.

Die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsformate lieferten weitgehende Informationen und waren wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes. So flossen die vielen Anregungen und Ideen der verschiedenen Akteur*innen in den Bearbeitungsprozess mit ein und dienten zusammen mit den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Stärken-Schwächen-Analyse als Grundlage für die Erstellung der Leitziele, Handlungsfelder und konkreten Entwicklungsmaßnahmen. Insgesamt konnte somit sichergestellt werden, dass der Erarbeitungsprozess durch die Öffentlichkeit und Entscheidungsträger*innen mitgetragen wurde, wodurch sowohl das Bewusstsein für die Entwicklung als auch die Identifikation mit der Innenstadt gestärkt werden konnten.

Die folgenden Abschnitte geben einen kurzen Überblick über die Ergebnisse aus den einzelnen Beteiligungsformaten. Aufgrund des umfangreichen Beteiligungsangebots können hier nicht alle einzelnen genannten Punkte aufgeführt werden. Im Anhang zum Konzept befinden sich daher detaillierte Protokolle, in denen alle einzelnen Anmerkungen der Teilnehmenden zu finden sind.

Bürger*innenbeteiligung

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte in Form von zwei Bürgerforen, die zu Beginn und kurz vor Abschluss des Prozesses durchgeführt wurden. Ziel der Veranstaltungen war es, interessierte Bürger*innen über den anstehenden Erarbeitungsprozess zu informieren sowie sich über Handlungsbedarfe, Ideen und Ergebnisse auszutauschen.

Das erste Bürgerforum am 22. Juni 2022 bildete den öffentlich wirksamen Einstieg in den Planungsprozess des Ortsteilentwicklungskonzeptes. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Absicht, einen kurzen Überblick über die Rahmenbedingungen des Konzeptes zu geben sowie erste Ideen und Anregungen für die Weiterentwicklung des Ortsteils zu sammeln. So hatten die Bürger*innen die Möglichkeit, Hinweise im Plenum sowie in moderierten Kleingruppen zu äußern, um somit Stärken und Schwäche aber auch Entwicklungsvorschläge für Hangelar zu diskutieren.

Die beim Bürgerforum eingebrachten Ideen waren dabei sehr vielfältig. Bezüglich des Ortsbildes wurde die starke Fragmentierung des Siedlungskörpers hervorgehoben, die dazu führe, dass separierte Quartiere mit eigenständigen Charakteren und Klientelen entstehen würden. Der Ortskern rund um die Kölnstraße wird als Zentrum verstanden, wo sich die Anwohner*innen der unterschiedlichen Quartiere treffen und austauschen können. Insbesondere innerhalb des Ortskerns wurde bemängelt, dass das (historische) Ortsbild durch Neuentwicklungen gestört werde. Diese Entwicklungen stünden der prägenden Architektur oftmals entgegen. Zukünftige bauliche Entwicklungen sollen durch geeignete Konzepte und die Schaffung von Planungs-/Gestaltungsvorgaben gezielt gesteuert werden.

Insgesamt müssen sowohl bei städtebaulichen als auch freiräumlichen Entwicklungen darauf geachtet werden den Folgen des Klimawandels nachhaltig zu begegnen und entsprechende Strategien auszuarbeiten. In diesem Sinne können Grün- und Freiräume sowie Straßen und Plätze Nutzungsgemischter bzw. natürlicher und grüner gestaltet werden. Zudem wurde bemängelt, dass es an Aufenthaltsräumen und Freizeitangeboten, insbesondere für Kinder und Jugendliche fehle. In diesem Zusammenhang müsse vor allem der Franz-Josef-Halm-Platz als zentraler Platz in Hangelar an Aufenthaltsqualität gewinnen. Dabei dürfen jedoch die aktuellen Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.

Bezüglich der Nutzungsvielfalt wurde auf die Bedeutung der Kölnstraße als Versorgungsbereich hingewiesen. Die dortigen Angebote gelte es zu stärken und punktuell auszubauen, um die Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit auch zukünftig zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wurde die Notwendigkeit beschrieben, niedrighwellige und unabhängige Treffpunkte zu ermöglichen, um die Gemeinschaft zu fördern und fehlende Angebote zu ergänzen. Zusätzlich wird die große Bedeutung der Wohnfunktion und des Wohnungsmixes hervorgehoben. Es fehle an kleineren und barrierearmen Wohnungen, zudem gelte es innovative Lösungsansätze zu entwickeln, um den Generationswechsel zu meistern und Leerstände zu vermeiden.

Eine Vielzahl an unterschiedlichen Meinungsäußerungen gab es im Bereich der Mobilität. So wurden beispielsweise über die Ausgestaltung der Straßen, die Regelungen für einen optimalen Verkehrsfluss oder das Thema der Barrierefreiheit ausgiebig diskutiert. Hierbei wurde die Bedeutung nachhaltiger Mobilitätsformen für Hangelar deutlich. Insbesondere der ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehr sollen gestärkt werden, ohne jedoch den MIV zu stark einzuschränken. Insgesamt gehe es um eine Mobilität, die alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichwertig beachte. Die sichere Gestaltung der Straßenräume, vor allem der Kölnstraße und der B56/Bonner Straße, die aktuell eine räumliche Barriere und verkehrliche Gefahrenstellen darstellen, nehme dabei eine besondere Rolle ein.

In Gänze wurden die eingebrachten Ideen festgehalten und der Ausarbeitung des Konzeptes zugrunde gelegt. Sie bildeten die Basis, auf der die Analyse und das Stärken-Schwächen-Profil ergänzt und damit die Grundlage für die Ausarbeitung von Zielvorstellungen und Entwicklungsmöglichkeiten begründet wurden. Aufgrund der positiven Resonanz, der umfangreichen inhaltlichen Arbeit und der großen Anzahl der gewonnenen Anregungen bildete das Bürgerforum das Fundament der Erarbeitung des Ortsteilentwicklungskonzeptes.

Das zweite Bürgerforum am 18. April 2023 gab allen interessierten Bürger*innen die Möglichkeit, sich über die zentralen Ergebnisse des Konzeptes zu informieren und diese gemeinsam zu diskutieren. Aufbauend auf der ersten Veranstaltung wurden die Ergebnisse der durchgeführten Analysen mit der daraus abgeleiteten Stärken-

Schwächen-Analyse sowie die konkreten Maßnahmen- und Entwicklungsvorschläge vorgestellt. An thematischen Stellwänden haben die Teilnehmenden Anregungen zur zukünftigen Entwicklung sowie Vorschläge für weitere oder die Konkretisierung von Maßnahmen geäußert und diskutiert. Zusätzlich bestand die Möglichkeit Anregungen zu einzelnen Planungsszenarien abzugeben. In Form von Klebepunkten wurden die Maßnahmen und Szenarien durch die Teilnehmenden priorisiert, um die Gewichtung der Maßnahmen zu verdeutlichen. Die eingebrachten Ideen und Hinweise wurden festgehalten und dienten der Nachschärfung der einzelnen Maßnahmen und der Finalisierung des Konzeptes.

Expert*innengespräche

Um auch das Wissen der Expert*innen vor Ort für das Ortsentwicklungskonzept nutzen zu können, wurden drei Expertengespräche mit zentralen Akteur*innen zu den Themen Ortsbild und Infrastruktur, Freizeit und Gemeinschaft sowie Kinder und Jugend abgehalten. Eingeladen waren Vertreter*innen verschiedener Vereine, Organisationen, Interessenverbände, Dienstleister*innen, Unternehmen sowie Vertreter*innen relevanter Verwaltungsdienststellen. In diesem Rahmen wurden die erarbeiteten Ergebnisse des Prozesses vorgestellt sowie die bis zu diesem Zeitpunkt aufgestellten Maßnahmen zur Diskussion gestellt.

Die einzelnen Maßnahmen und Handlungsfelder wurden intensiv diskutiert und auf ihre Notwendigkeit und Ausrichtung geprüft. Zusätzlich wurden weitere Maßnahmenvorschläge thematisiert. Insgesamt wurden die vorgestellten Maßnahmen in allen Expert*innengesprächen von den Teilnehmenden als sinnvoll erachtet und stießen auf Zustimmung. Lediglich vereinzelte Ergänzungen wurden benannt. Die Ergebnisse und Erkenntnisse dieser Gespräche bildeten einen wichtigen Bestandteil der Stärken- und Schwächen-Analyse sowie der Konkretisierung der Handlungsfelder und Maßnahmen und somit einen wesentlichen Baustein bei der Erarbeitung und Ausrichtung des Ortsentwicklungskonzeptes.

Verwaltungs- und Akteur*innengespräche, Einbindung Politik

Zusätzlich zur Bürgerbeteiligung wurden Abstimmungstermine bezüglich des Vorgehens und wichtiger Themenfelder mit Vertreter*innen der Verwaltung durchgeführt. Hierbei wurden zentrale Themen der Bearbeitung diskutiert sowie die Beteiligungs- und Erarbeitungsschritte inhaltlich vorbereitet.

Das Ziel der Verwaltungs- und Akteur*innengespräche lag darin, den Prozess inhaltlich und organisatorisch zu begleiten und weiterzuentwickeln. Sie dienten als Schnittstelle bei der Kommunikation zwischen Bürger*innen, Politik und Verwaltung und nahmen eine wichtige Rolle bei der Steuerung des Prozesses ein. Darüber hinaus wurde die Politik in den Prozess integriert. Auf dieser Basis wurden sowohl allgemeine Stärken und Schwächen angesprochen als auch konkrete Handlungsfelder und Entwicklungsziele vorab und prozessbegleitend diskutiert. Die Ergebnisse und Einschätzungen aller Akteur*innen bildeten einen bedeutenden Bestandteil der Entwicklung des Konzeptes und der durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen.

Die durch die Verwaltung und die Politik eingebrachten Inhalte und Anregungen waren dabei sehr vielfältig und bezogen sich auf verschiedene Themen. So wurden Ideen und Anregungen zu den Bereichen Verkehr und nachhaltiger Mobilität, Allgemeinwohl, insbesondere unter Beachtung von Wohnumfeldverbesserungen, Gestaltung des öffentlichen Raums sowie soziales Miteinander und Gemeinschaft in die Bearbeitung eingebracht. Wesentliche Inhalte wurden zudem zu den Themen Umwelt- und Klimaschutz (u.a. Artensterben, Flächenversiegelung, Hochwasserschutz oder auch Nutzung regenerativer Energien) geäußert. Die Querschnittsthemen Chancengleichheit, demografischer Wandel sowie Nachhaltigkeit wurden im Rahmen aller Themen betrachtet und mitdiskutiert.

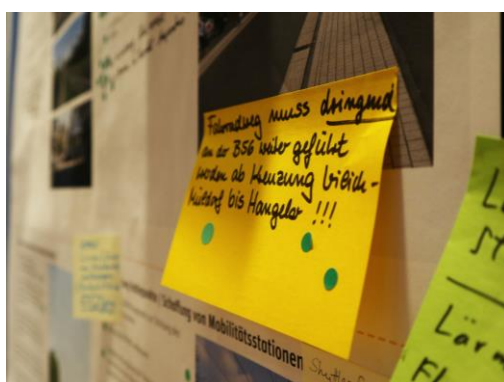
Zusätzlich wurde die Politik zum Abschluss der Erarbeitung erneut in den Prozess eingebunden. Dies soll sicherstellen, dass die Inhalte des Konzeptes die Basis zukünftiger Entscheidungen und Entwicklungen bilden und somit zu einer zielgerichteten Weiterentwicklung Hangelars beitragen.



Eindrücke 1. Bürgerforum Hangelar



Eindrücke 2. Bürgerforum Hangelar

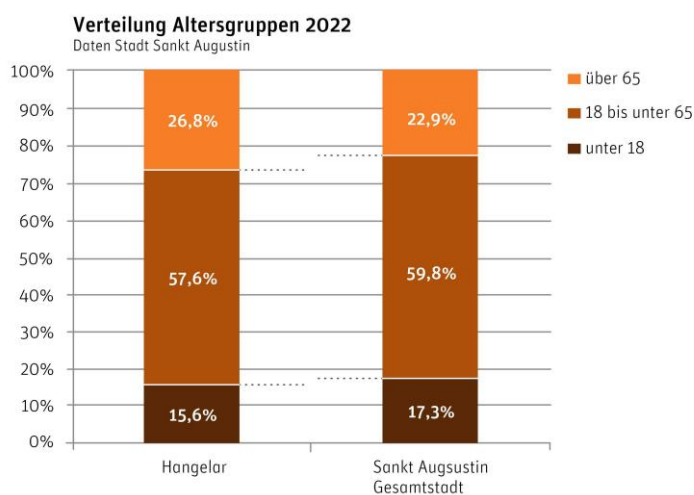


Teil D – Ortsteil Hangelar

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Die Bevölkerungsentwicklung in Hangelar war durch ein stetiges Wachstum gekennzeichnet. So nahm die Einwohnerzahl in Hangelar von 1816 (276 Einwohner*innen), über 1905 (1.049 Einwohner*innen) und 1961 (5.567 Einwohner*innen) auf 9.195 Einwohner*innen Ende des Jahres 2021 zu. Vergleichend mit der Gesamteinwohnerzahl von rund 61.000 Einwohner*innen in Sankt Augustin, entspricht dies etwa 15 % der Gesamtbevölkerung der Stadt. Hangelar ist damit der viertgrößte Ortsteil Sankt Augustins. Die Bevölkerung Hangelars teilt sich auf in Hangelar Ost mit rund 57 % der Bevölkerung, Niederberg Alt mit rund 20 % und Niederberg Neu mit rund 23 %.

Die Altersstruktur weicht von Vergleichswerten der Gesamtstadt Sankt Augustins ab. Besonders auffällig sind die Altersgruppen unter 18 Jahren sowie über 65 Jahren. Die Gruppe der unter 18-Jährigen und 18- bis 65-Jährigen sind deutlich schwächer vertreten im Vergleich zur Gesamtstadt. Höher fällt hingegen der Anteil der Altersgruppen über 65 Jahren aus. Die Verschiebung der Altersgruppen kann in Zusammenhang mit der Entstehungszeit einzelner Siedlungsbereiche sowie mit der Strukturierung des Ortsteils gebracht werden. Generationswechsel in einzelnen Immobilien könnten in den nächsten 10 bis 15 Jahren stattfinden und so einen Einfluss auf die demographische Zusammensetzung Hangelars entfalten.



Verteilung Altersgruppen 2022

Bevölkerungsprognosen gehen von einem Wachstum der Gesamtstadt aus. Die wahrscheinliche Bevölkerungsentwicklung ohne Ausweisung weiterer Baugebiete prognostiziert eine Zunahme bis 2040 von rund 0,2 %. Unter Berücksichtigung von Wohnbauflächenreserven, deren Baubeginn bis 2038 bzw. 2040 prinzipiell möglich ist, gehen die Prognosen von einer Bevölkerungszunahme zwischen 6 und 15 % aus. Durch die günstige Lage im Ballungsraum Bonn kann demnach insgesamt von einer wachsenden Bevölkerung auch in Hangelar ausgegangen werden.

Nutzungsstruktur

Hangelar stellt sich in seiner Nutzungsstruktur sehr homogen dar. Die vorherrschende Nutzung des Ortsteils bildet die Wohnnutzung. Weite Teile sind reine Wohngebiete. Die Bebauung ist in diesen Bereichen überwiegend durch klassische Einfamilienhausgebiete in Kombination mit einzelnen Mehrfamilienhäusern geprägt.

Haupteinkaufsbereich des Ortsteils bildet die Kölnstraße. Das historisch gewachsene Zentrum entlang der Straße ist als zentraler Versorgungsbereich und als eins von fünf Stadtteilzentren in Sankt Augustin eingestuft. Laut

Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2008 ist eine ausgeprägte Versorgungsstruktur und umfangreicher, kleinteiliger Geschäftsbesatz vorhanden. Bis heute befinden sich umfangreiche Einzelhandelsbetriebe, Dienstleistungsangebote sowie zahlreiche gastronomische Betriebe entlang der Kölnstraße. Die Nahversorgung wird durch einen Vollsortimenter an der Kölnstraße abgedeckt. Eine Erweiterung der Verkaufsfläche, wie im Einzelhandelskonzept vorgeschlagen, wurde nicht realisiert. Weitere Versorgungsmöglichkeiten bestehen an der Alte Heerstraße in Niederpleis sowie an der B56/Bonner Straße in Sankt Augustin.

Ergänzt wird das Versorgungsangebot um soziale und kulturelle Einrichtungen. So befinden sich die katholische Pfarrkirche St. Anna sowie die Evangelische Kirchengemeinde Hangelar im Ortskern. Zusätzlich ergänzen zwei Grundschulen, eine Freie Waldorfschule und zahlreiche Kindertagesstätten die soziale Infrastruktur. Weiterführende Schulen sind in den angrenzenden Ortsteilen in ausreichender Anzahl vorhanden. Weitere Angebote umfassen das Haus der Nachbarschaft, das Jugendcafé Angelpoint sowie eine Vielzahl an Spiel- und Bolzplätzen, zwei Büchereien sowie Reit- und Sportplätze und einen Golfplatz.

Gewerbliche Nutzungen finden sich schwerpunktmäßig im Übergang zwischen Hangelar Ost und Niederberg entlang der B56/Bonner Straße. Die unterschiedlichen Siedlungskörper werden durch das Gewerbegebiet zusätzlich separiert. Der nördliche Ortsteil wird bestimmt durch den Flugplatz Hangelar sowie das Gelände der Bundespolizei. Der Standort ist einer von bundesweit neun Bundespolizeiunterbehörden mit rund 4.000 Beschäftigten. Das Gelände ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und daher separiert vom sonstigen Ortsteil zu betrachten.



Stadt- und Freiraum

Grün- und Freiraum. Der Ortsteil Hangelar liegt am unteren Lauf der Sieg im Übergangsbereich von der nieder-rheinischen Bucht zum Mittelrheingebirge. Dabei ist der Großteil Hangelars Teil der nördlichen Ausläufer des Siebengebirges. Die Siedlungsbereiche werden von großflächigen Wiesen- und Ackerflächen umgeben, die dem Ortsteil einen ländlichen Charakter verleihen. Südöstlich der Siedlungen Niederberg schließt sich zudem ein Naturschutzgebiet an.

Nördlich wird der Ortsteil Hangelar vom Landschaftsraum „Grünes C“ gesäumt. Das Grüne C ist als Zusammenschluss mehrerer Städte und Gemeinden entstanden. Ziel war die Kombination der Naherholung, des Naturschutzes und der Sicherung landwirtschaftlicher Flächen durch Schaffung durchgehender und verknüpfter Freiräume. Zahlreiche Wege und Ausflugsziele wurden auf einer Fläche von rund 37 km² geschaffen. Das Grüne C verbindet die Naturparke Rheinland im Westen, das Siebengebirge im Südosten und das Naturschutzgebiet Siegaue in der Mitte und umfasst alte Kulturlandschaften, Naturschutzgebiete, Flüsse, Acker-, Obst- und Gartenbauflächen. Der Ortsteil Hangelar ist durch eines von insgesamt 35 Toren direkt an den Freiraum angebunden. Die Tore wurden in Form von Baumtoren in Kombination mit Hinweistafeln geschaffen, um die Übergänge zwischen Siedlungsraum und Freiraum zu markieren. In Hangelar befindet sich dieses Tor östlich des Kernbereichs an der Bruno-Werntgen-Straße.

Ergänzend zum Grünen C befindet sich im nördlichen Bereich Hangelars die Binnendüne Knochenberg, gelegen zwischen dem historisch gewachsenen Hangelar und dem Flugplatz. Diese ist Teil der landesweiten Biotopverbundfläche ‚Kiesgruben und Binnendüne bei Hangelar‘. Das Gebiet umfasst neben der weitgehend unverbauten Binnendüne des Knochenbergs drei weitere um den Flugplatz gelegene ehemalige Kiesgruben (Bergmann, Deutag, Missionarsgrube). Die westlich des Flugplatzes angrenzende Kiesgrube ist zudem als geschützter Landschaftsbestandteil im Landschaftsplan Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises festgesetzt. Die Kiesgruben stellen sich heute als strukturreiche Biotopkomplexe aus Kleingewässern, als bedeutende, trockene und feuchte Grünlandflächen, Sandsteilwänden und Gebüsch dar.

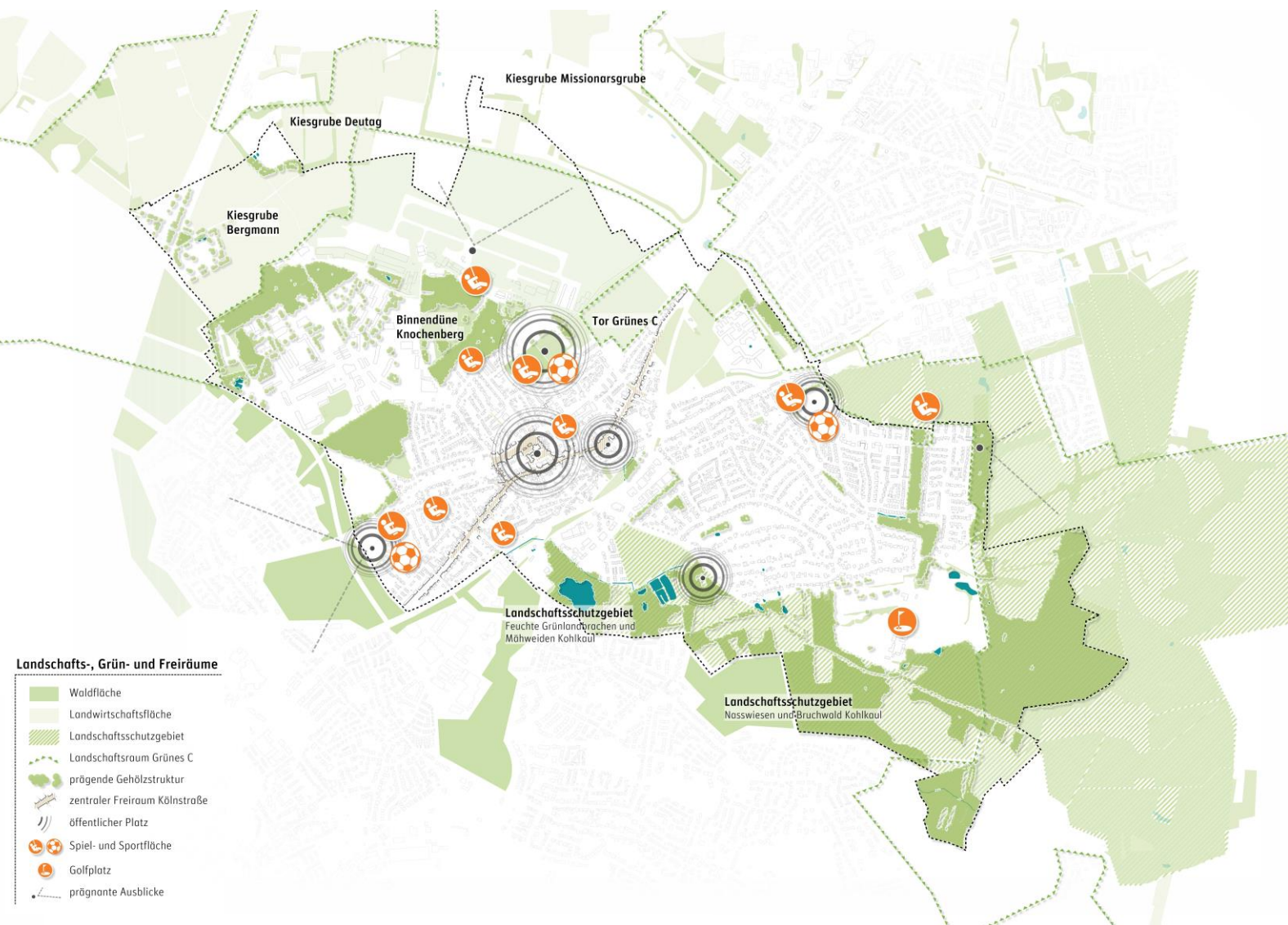
Die öffentlichen Stadträume mit der Gestaltung der Straßenräume fügt sich weitestgehend harmonisch in das Stadtbild ein. Die Entstehungszeit der einzelnen Gebiete spiegelt sich in der Straßenraumgestaltung wider, sodass unterschiedliche Querschnitte und Stilmittel wiederzufinden sind. Die Verkehre werden vorwiegend im Trennprinzip geführt. Lediglich untergeordnete sowie abschnittsweise historische Straßenzüge, mit in Teilen geringeren Querschnitten, sind als Mischverkehrsflächen hergestellt. Insbesondere die südlich der Kölnstraße gelegenen historischen Straßenzüge weisen geringere Querschnitte auf, werden in ihrer Gestaltung jedoch der historischen Bedeutung nicht gerecht. Die Kölnstraße, als historisch bedeutende Verbindung und Kernbereich des Ortsteils, ist im Trennprinzip ausgebaut. Der Straßenraum ist durchgehend gepflastert und niveaugleich ausgeführt, wodurch eine Betonung des Versorgungszentrums erreicht wird. Die Randbereiche gehen im Bereich der Fahrbahn in Asphaltflächen über.



Historische Aufnahme Platz Op dr Dränk

Öffentliche Plätze finden sich vorwiegend im Kernbereich. Der östliche Eingangsbereich wird direkt angrenzend an die Kölnstraße von der öffentlichen Grünfläche Op dr Dränk gesäumt. Neben vereinzelten Sitzgelegenheiten bildet eine ehemalige Brunnenanlage den Mittelpunkt der Fläche. Die Fläche schafft aufgrund der Lage große Öffentlichkeitswirksamkeit. Die räumliche Begrenzung und Fassung des Platzes mit kleinkronigen Bäumen wird laut Denkmalpflegeplan kritisch gesehen. Im Verlauf der Kölnstraße findet sich ergänzend im Bereich der St. Anna Kirche ein Vorplatz, welcher durch Hochbeete begrenzt wird. Die Anordnung der Beete in Kombination mit einem Höhenversprung separieren diese Fläche vom übrigen öffentlichen Raum.

Im rückwärtigen Bereich zwischen Kölnstraße und Udetstraße, erreichbar unter anderem durch die Udet-Passage, spannt sich der großflächige Franz-Josef-Halm-Platz auf. Die größtenteils als Parkplatz genutzte Fläche liegt im Zentrum des Ortes, wirkt aber aufgrund der umgebenden Stadtbausteine und der Dominanz des ruhenden Verkehrs in Einzelbereiche zerschnitten und nicht zugänglich. Die prominente Lage zwischen Kölnstraße und dem Bahnhofsteil ist nicht wahrnehmbar.



Analyse Landschafts-, Grün- und Freiräume

Siedlungsstruktur und Stadtbild. Die heutige Siedlungsstruktur lässt sich bis auf erste dauerhafte Besiedelungen im 6. Jahrhundert zurückführen. Wenige, kleinere Höfe spannten sich entlang einer von Südwest nach Nordost verlaufenden Landstraße auf. An der Stelle dieser Verbindungsachse entstand im Laufe der Zeit die heutige Kölnstraße, wodurch die ursprünglichen Entwicklungsstrukturen bis heute im Stadtgrundriss erhalten wurden und ablesbar sind.

Entlang dieser zentralen Erschließung siedelten sich nach und nach straßendorfähnliche Höfe aneinander. Bis ins 19. Jahrhundert waren die Entwicklungen lediglich von einzelnen dorfbaulichen Arrondierungen entlang der Kölnstraße geprägt. Vor dem Ersten und bis nach dem Zweiten Weltkrieg setzen sich die dorfbaulichen Erweiterungen vor allem in Richtung Norden entlang der heutigen Richthofenstraße, Udetstraße und der Graf-Zeppelin-Straße sowie weiterhin entlang der Kölnstraße fort.

Die Nachkriegszeit mit der Ernennung Bonns 1949 als Bundeshauptstadt brachte Hangelar einen grundlegenden Entwicklungsschub. Von 1959 bis 1969 wuchs die Bevölkerung von rund 2.800 auf knapp 8.000 Einwohner*innen an. Großflächige Neubautätigkeiten wurden umgesetzt, um dem neuen Bedarf zu begegnen. Die Vergrößerungs- und Verdichtungsprozesse führten zu neuen Flächenausweisungen, sodass ab 1965 der Siedlungsbereich Niederberg entstand und sich weitere städtebauliche Entwicklungen in Richtung Südosten ausdehnten. Die schnelle Flächenausdehnung erlaubte kein homogenes Wachstum, sodass die von Wachstumsschüben geprägte Siedlungsentwicklung in Teilen zu einem fragmentierten Charakter der einzelnen Siedlungsbereiche führte, der bis heute besteht. Die Ansiedlung größerer Gewerbetriebe entlang der B56/Bonner Straße fand in den 1980/90er-Jahren statt. Der Standort verbindet räumlich den Kernbereich Hangelars mit den Siedlungsentwicklungen Niederberg.

Der Kernbereich Hangelars rund um die Kölnstraße bildet bis heute als Keimzelle des Ortsteils den am stärksten verdichteten Bereich. Fast geschlossene, bis zu dreigeschossige Bebauung säumen den Straßenraum, welcher sich überwiegend an der historischen Straßenführung orientiert. Nördlich der heutigen Bahnstrecke lockert die Siedlungsstruktur mit überwiegender Wohnbebauung auf.

Die Gestaltung Hangelars und Niederbergs unterscheiden sich grundlegend. Aufgrund der Topographie und des kurzen Realisierungszeitraums weist Niederberg ein anderes Stadtbild auf. Ein geschwungenes Erschließungssystem mit offener, stark durchgrünter ein- bis zweigeschossiger und an die landschaftliche Situation angepasste Bebauung prägen die Siedlungsbereiche. Der nordöstliche Teilbereich spiegelt eine größere Varianz in der Bebauung wider, wodurch dieser Teilbereich eine höhere Dichte aufweist.

Baulücken sind weitestgehend nicht vorhanden. Lediglich nördlich der B56/Bonner Straße besteht eine größere, zusammenhängende, unbebaute Fläche. Gegenwärtig bestehen bereits Planungen für diesen Bereich, die sieben neue Mehrfamilienhäuser mit rund hundert zusätzlichen Wohneinheiten vorsieht.

Gebäudestruktur

Gebäudetypologien und Gestaltungsmerkmale. Das Ortsbild Hangelars setzt sich aus Gebäuden unterschiedlicher Epochen zusammen, die in ihrer Gestaltung unterschiedlich auf das Erscheinungsbild des Ortes einwirken. So sind reizvolle Ensembles entstanden, die von der bauhistorischen Entwicklung des Ortes zeugen und trotz unterschiedlicher Epochen und Baustile ein harmonisches Gesamtbild ergeben.

Die Gebäude unterschiedlicher Bauepochen weisen jeweils eigene gestalterische Merkmale auf, die die baukulturelle Haltung der jeweiligen Zeit widerspiegeln. Dies können die Materialien, die Dachform oder eine spezielle Ornamentik sein. Solche Merkmale eines Gebäudes liefern Maßstab und Grundlage für zukünftige Bau- und

Umbaumaßnahmen. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, sich der prägenden Elemente der einzelnen Gebäudetypen im Ortskern zu vergegenwärtigen, um bauliche Veränderungen auf diese abzustimmen.

Baudenkmäler und erhaltenswerte Bausubstanz. Der historische Ortskern von Hangelar, wie er seit Beginn des 19. Jahrhunderts in seinen Grundstrukturen entstanden ist, ist bis heute an vielen Stellen sichtbar. Zahlreiche Baudenkmäler sowie erhaltenswerte Bausubstanz finden sich in Hangelar. Die denkmalgeschützten Gebäude umfassen überwiegend ortsteilprägende Hofanlagen im Bereich der Kölnstraße, die die bauliche Entwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts widerspiegelt. Darüber hinaus sind einige Gebäude jüngerer Entstehungsgeschichte als denkmalverdächtig eingestuft, wie beispielsweise die katholische Sankt Anna Kirche aus den 1970er-Jahren.

Städtebaulich und ortsgeschichtlich besonders wichtige Gebäude der Jahrhundertwende umfassen das historische Bahnhofsgebäude, das ehem. Kloster Marienau (Graf Zeppelin Straße 14) sowie die ehem. Fabrikantenvilla der Hangelarer Tonwerke AG (Pützchensweg 17). Insgesamt findet sich eine große Anzahl gründerzeitlicher Gebäude in Hangelar, die die Bedeutung des Standorts für Gewerbe- und Industriebetriebe verdeutlicht. Zudem ist die denkmalgeschützte Flugzeughalle als Besonderheit hervorzuheben.

Die aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg erhaltenswerten Siedlungen umfassen den Bereich Anton-Groß-Straße/Humperdinckstraße aus den 1950/60er-Jahren, Kohlkauler Straße aus den 1970er-Jahren sowie das Bürogebäude des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung aus den 1980er-Jahren. Die Strukturen der jüngeren Vergangenheit gelten als Zeugnisse der baulichen Entwicklung Sankt Augustins und sind daher als schützenswert durch den Denkmalpflegeplan eingestuft.



Schwarzplan Urkataster



Schwarzplan 1936 bis 1945



Schwarzplan heute

Exkurs: Bedeutung und Steuerung der Stadtgestalt

Große Umbrüche und Herausforderungen bilden Chancen für die Entwicklung und Beeinflussung der Stadtgestalt. Die aktuellen soziodemographischen Veränderungen bietet das Potential, neu über Nachhaltigkeit, Nutzungsmischung und Raumstrukturen nachzudenken. Durch aktive Stadtgestaltung können die kulturellen, ökonomischen und gesellschaftlichen Verhältnisse, die sich im Stadtbild ausdrücken, dynamisch beeinflusst, und eine positive Entwicklung forciert werden. Hierzu dienen unterschiedliche städtebauliche und architektonische Mittel sowie verschiedene Instrumente und Verfahren der Qualitätssicherung.¹

Einfluss auf die Lebensqualität

Durch ihren starken Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen in der Stadt, wird Stadtgestaltung zu einer künstlerischen, aber auch planerisch und gesellschaftlich bedeutenden Aufgabe. Ökonomische, ökologische und soziale Raumansprüche müssen abgeglichen und abgewogen werden, aber auch die Bedürfnisse nach Identität, Erlebnisvielfalt, Geborgenheit und Harmonie gilt es zu erfüllen. Defizite können durch vorausschauendes und verantwortungsvolles planerisches Handeln beseitigt, oder positiv beeinflusst werden. Der öffentliche Raum und die Gesellschaft stehen in einer wechselseitigen Beziehung zueinander. So spiegeln sich gesellschaftspolitische Wertvorstellungen in der Stadtgestalt und werden wiederum durch diese beeinflusst. Bei der gestalterischen Herausforderung, den komplexen Erwartungen an den öffentlichen Raum zu begegnen, hat sich eine integrierte Handlungsweise bewährt.

Die Stadtgestalt umfasst die objektive Erscheinung der Stadt in ihrer physischen Bauform und die subjektive Wahrnehmung der städtischen Umgebung. Bauliche Eigenschaften und Gestaltungsmerkmale, von der Stadtstruktur, über räumliche Ausdehnung und Höhenentwicklung bis hin zur äußeren Gebäudeausgestaltung, beeinflussen in ihrem Zusammenwirken die Wahrnehmung der Stadt durch die Menschen. Dieses Zusammenspiel kann Wohlbefinden aber auch Unbehagen auslösen, eine negative oder positive Stadtwahrnehmung entsteht. Mit der Aufgabe der Stadtgestaltung geht somit die Verantwortung für die positive oder negative Stadtwahrnehmung einher, die wesentlichen Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen hat.

Bürgerinnen und Bürger beeinflussen auf vielfältige Weise die Gestaltung und Entwicklung der Stadt mit. Durch beispielsweise ihr Mobilitätsverhalten und ihre Konsumentscheidungen ergeben sich Konsequenzen für die städtebauliche Umweltsituation und Standortentscheidungen von Einzelhändler*innen. Durch eine aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger kann Planung unmittelbar auf die Bedürfnisse vor Ort reagieren und der Prozess der Stadtgestaltung wird transparenter.²

Auch aus der wirtschaftlichen Perspektive gewinnt die Stadtgestalt an Bedeutung und wird anders als in der Vergangenheit immer stärker als weicher Standortfaktor erkannt. Er bietet hochqualifizierten Arbeitskräften im Dienstleistungssektor einen attraktiven Wohnort in Arbeitsnähe. Insbesondere markante und unverwechselbare Stadtmerkmale dienen als Aushängeschild und Imageträger, die Investitionsentscheidungen begünstigen können und Besucher*innen und Bewohner*innen in die Stadt ziehen.³ Neue Bauprojekte bedürfen wiederum der planerischen Steuerung durch Vorgaben zur städtebaulichen Gestaltung und Ausgewogenheit zwischen privaten und öffentlichen Anliegen.⁴

¹ vgl. Reicher 2018: 1

² vgl. Reicher 2018: 10-33

³ vgl. BMVBW 2005: 77

⁴ vgl. Reicher 2018: 10

Instrumente und Verfahren

Die Gestalt der Stadt ist das baulich-materielle Ergebnis politisch-planerischer Prozesse und Entscheidungen. Diese Entscheidungen können durch formelle und informelle Instrumente und Verfahren umgesetzt und beeinflusst werden⁵:

Im Rahmen der Bauleitplanung werden Grundprinzipien der Gestaltung anhand von rechtskräftigen Plänen (z.B. auf kommunaler Ebene Bebauungsplänen und Flächennutzungspläne) zu gestalterischen und inhaltlichen Vorgaben für Bauvorhaben. Es werden für das gesamte Stadtgebiet oder Teilbereiche Vorgaben zu Siedlungstypen, Art und Maß der baulichen Nutzung und zur konkreten Ausgestaltung der Bebauung gemacht.

In städtebaulichen Entwürfen wird die Stadtgestalt konkret dargestellt und ausformuliert. Diese Gestaltungsprinzipien können in Form von Gestaltungshandbüchern oder Gestaltungsfibeln als Vorgaben und Leitlinien in den Planungsprozess eingebracht werden. Ein Stadtbildplan kann als Grundlage der Gestaltungskriterien für den Umgang mit bestehenden Gebäuden und bei Neuplanung im zusammenhängenden Stadtgebiet dienen (z.B. in charakteristischen Altstadtbereichen). Ergänzende verbindliche Rechtsvorschriften wie Gestaltungssatzungen werden zum Erhalt und Umbau sowohl von historischem Bestand als auch für Neubauten eingesetzt. Qualifizierungsverfahren (z.B. Wettbewerbe, Gutachterverfahren) und Beiräte (z.B. Gestaltungsbeirat, Städtebaubeirat) tragen zur Entwicklung qualitätvoller Konzepte und zur Sicherung der Gestaltqualität bei.⁶

Formelle und informelle Instrumente zur Qualitätssicherung der Stadtgestalt können sein:

- Bereichssatzungen im Sinne der Denkmalsgesetze
- Satzungen im Ortsbereich (z.B. Gestaltungssatzung)
- Übergeordnete Planungsstrategien zur Sicherung der Gestaltungsqualität (z.B. städtebauliche Rahmen- und Masterpläne)
- Stadtbildpläne
- Gestaltungshandbücher und -fibeln
- Höhenkonzepte (z.B. Hochhausrahmenplan)
- Gestaltungsbeiräte
- Konkurrierende Qualifizierungsverfahren (z.B. Wettbewerbe, Gutachterverfahren, Mehrfachbeauftragungen)
- Quartiersarchitekten und aufsuchende Beratung
- Bauberatungen bei Kommunen/Institutionen⁷

Für gute Ergebnisse ist die frühzeitige Verständigung über die Ziele der Planungs- und Bauprozesse und die bedarfsgerechte Auswahl der Instrumente zur Gestaltsicherung notwendig. Die verschiedenen Instrumente und Verfahren sollen die Qualität der Stadtgestalt sichern, vor negativen Entwicklungen schützen und die positive städtebauliche Entwicklung unterstützen.

⁵ vgl. Hackenberg 2014: 22

⁶ vgl. Reicher 2018: 27-29

⁷ vgl. Leyser-Droste et al. 2016

Steckbriefe Gebäudestrukturen

Quartier Hangelar Süd (südlich der Bahngleise)



Quartiersstruktur:

- Quartier mit höchster baulicher Dichte
- Keimzelle des Ortsteils
- Entlang der Kölnstraße überwiegend Einhaltung der Baufluchten und höchste Dichte
- Aufgelockerte Siedlungsstruktur mit geringerer Dichte in Randbereichen

Gebäudetypologien:

- Kombination verschiedener Baualtersklassen und Baustile
- Großer Anteil vorindustrieller sowie gründerzeitlicher Gebäude
- Überwiegend zwei- bis dreigeschossige Bebauung

Öffentlicher Raum:

- Gradliniges Erschließungssystem
- Vereinzelte Platzflächen
- Kombination aus Straßen im Trennprinzip und Mischverkehrsflächen
- Durchgehende Pflasterung des Kernbereichs der Kölnstraße
- Straßenbegrünung entlang der Kölnstraße
- Straßenbegleitende und Sammelparkplätze

Nutzungsstruktur:

- Versorgungsbereich
- Soziale und kirchliche Einrichtungen
- Ergänzende Wohnnutzung

Bezug zu angrenzenden Quartieren/Freiräumen:

- Separierung durch nördliche Bahnlinie und südlich verlaufende Bundesstraße

Quartier Hangelar Nord (nördlich der Bahngleise)



Quartiersstruktur:

- aufgelockerte Siedlungsstruktur
- teilweise freie Gebäudestellung
- Ablesbarkeit einzelner durch Homogenität geprägte Straßenzüge

Gebäudetypologien:

- Einfamilien-, Doppel-, Reihenhäuser und vereinzelt Mehrfamilienhäuser ab den 1950er Jahren
- größtenteils traufständige Bebauung
- überwiegend zweigeschossige Bebauung mit Dachgeschoss

Öffentlicher Raum:

- gradliniges Erschließungssystem mit vereinzelt Sackgassen
- Kombination aus Straßen im Trennprinzip und Mischverkehrsflächen
- straßenbegleitende Parkplätze
- Direkter Anschluss zum Grünen C (Bruno-Werntgen-Straße)

Nutzungsstruktur:

- Überwiegende Wohnnutzungen
- Soziale Infrastruktur
- Friedhof
- Sportplatz

Bezug zu angrenzenden Quartieren/Freiräumen:

- Separierung durch südliche Bahnlinie und nördlich gelegene Bundespolizei und des Fluggeländes

Quartier Niederberg Alt



Quartiersstruktur:

- aufgelockerte Siedlungsstruktur mit geringer Dichte
- sehr große Grundstücksflächen
- freie Gebäudestellungen, angepasst an Topografie

Gebäudetypologien:

- überwiegend Einfamilienhäuser ab den 1950er Jahren
- vorwiegend traufständige Bebauung
- größtenteils eingeschossige Bebauung mit Dachgeschoss oder aufgesetztem Nicht-Vollgeschoss

Öffentlicher Raum:

- in sich geschlossenes, geschwungenes Erschließungssystem
- zahlreiche Sackgassen
- Fußgängerdurchlässe ermöglichen Durchquerbarkeit
- Straßen im Trennprinzip

Nutzungsstruktur:

- reine Wohnnutzung

Bezug zu angrenzenden Quartieren/Freiräumen:

- direkter Übergang zur freien Landschaft im Süden
- Abgrenzung zu Niederberg Neu durch Grünstruktur
- Übergang zum Kernbereich Hangelar durch Gewerbegebiet und Bundesstraße

Quartier Niederberg Neu



Quartiersstruktur:

- aufgelockerte Siedlungsstruktur mit großer Heterogenität
- Nebeneinander freier Gebäudestellungen und einheitlicher Baufluchten
- Ablesbarkeit einzelner durch Homogenität geprägte Straßenzüge

Gebäudetypologien:

- Einfamilien-, Doppel-, Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser ab den 1970er Jahre
- Kombination unterschiedlicher Bauformen
- keine klar ablesbare Gebäudeausrichtung
- ein- bis dreigeschossige Bebauung

Öffentlicher Raum:

- in sich geschlossenes, geschwungenes Erschließungssystem
- vereinzelte Sackgassen
- Straßen im Trennprinzip

Nutzungsstruktur:

- reine Wohnnutzung
- geringfügiger Geschäftsanteil im Kern
- Bolzplatz

Bezug zu angrenzenden Quartieren/Freiräumen:

- direkter Anschluss an den Freiraum und Großenbuschpark
- angrenzender Waldspielplatz
- Abgrenzung zu Niederberg Alt durch Grünstruktur

Sondergebiet Bundespolizei und Flugplatz



Öffentlicher Raum:

- Erschließung Bundespolizeigelände über Bundesgrenzschutzstraße
- Erschließung Flugplatz über Richthofenstraße

Nutzungsstruktur:

- Gelände Bundespolizei
- Flugplatz mit Flugschule
- Touristische Angebote

Bezug zu angrenzenden Quartieren/Freiräumen:

- Lage im direkten Übergang zum Freiraum
- Überwiegend nicht zugängliche Flächen

Mobilität und Verkehr

Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz. Die Haupteerschließung des Ortsteils erfolgt über die B56/Bonner Straße, welche als zentrale Verbindungsachse die Anbindung in Richtung Sankt Augustin Zentrum, Siegburg und Bonn sichert. Zusätzlich sichern die Konrad-Adenauer-Straße und die Alte Heerstraße weitere Verbindungen in Richtung Niederberg und umliegende Ortsteile. Mit der guten Verkehrsanbindung gehen Lärmbelastungen und eine Zerschneidung des Ortsteils einher. Insbesondere die direkt an die Bundesstraße angrenzenden Siedlungsflächen sind von Lärmbelastungen betroffen.

Die überörtliche Anbindung ist durch die in Nord-Süd und Ost-West Richtung verlaufenden A59 und A560 gesichert. Über die Anschlussstellen Bonn-Vilich und Sankt Augustin ist die Autobahn in zwei Himmelsrichtungen in 2,5 km bzw. 4 km erreichbar.

Die weiteren Straßen in Hangelar dienen überwiegend der innerörtlichen Erschließung, sodass die Erreichbarkeit der örtlichen Ziele gewährleistet wird. Die Ortsmitte wird durch die historisch bedeutende Verbindung der Kölnstraße erschlossen. Als wichtigste Haupteerschließungsstraße im zentralen Versorgungsbereich weist diese ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen auf. Auch der Flugplatz ist über die Kölnstraße und die daran schließende Richthofenstraße erreichbar, was insbesondere an Wochenenden zusätzlichen Verkehr verursacht. Die Flächen der Bundespolizei werden außerhalb von Siedlungsflächen über die Bundesgrenzschutzstraße erschlossen.

Parkplätze sind größtenteils straßenbegleitend vorzufinden. Größere öffentliche Parkplätze befinden sich lediglich im Kernbereich, wie beispielsweise auf dem Franz-Josef-Halm-Platz, im Bereich des Flugplatzes und am Hirschbergweg sowie als P+R Parkplatz an der Bruno-Werntgen-Straße. Private Stellplätze sind vorwiegend auf den Grundstücken untergebracht. Die kleinteiligen Bebauungsstrukturen ermöglichen eine Unterbringung ohne größere Anlagen, beispielsweise in Form von Garagen, Carports oder Einfahrten. Lediglich im Kernbereich ermöglichen einzelne Grundstückszuschnitte keine Unterbringung auf privatem Grund.

Öffentlicher Verkehr. Aufgabenträger für den ÖPNV in Sankt Augustin ist der Rhein-Sieg-Kreis. Der Ortsteil Hangelar wird durch mehrere Buslinien sowie eine Stadtbahnlinie angeschlossen. Die Stadtbahnlinie führt durch den Kernbereich Hangelars. Drei Haltestellen sichern den Anschluss für die angrenzenden Wohngebiete. Die Stadtbahnlinien 66 von Bad Honnef über Bonn nach Siegburg und die Linie 67 von Siegburg nach Bad Godesberg verkehren auf dieser Strecke. Die Linie 67 verkehrt lediglich zwei Mal je Schultag und Richtung, wohingegen die Linie 66 tagsüber werktags im 10-Minuten-Takt fährt. Eine Anbindung in Richtung Bonn und in Richtung Sankt Augustin Zentrum und weiter nach Siegburg (ICE-Bahnhof) wird dadurch sichergestellt. Ab Dezember 2026 soll die Linie 67 in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls im 10 Minuten-Takt verkehren, sodass zwischen Bonn und Siegburg ein 5 Minuten-Takt angeboten wird.

Die Anbindung an die vorhandenen Busverbindungen erfolgt durch zahlreiche Buslinien, die neben Alt-Hangelar ebenfalls die Wohnsiedlungen Niederberg abdecken. Insgesamt fünf Linien verkehren in unterschiedlicher Taktung und sichern die Anbindung in Richtung Bonn, Sankt Augustin Zentrum und Hennef. Drei Linien bieten in Hangelar Ost einen Übergang auf die Stadtbahn an. Die Taktung insbesondere im Bereich Niederberg Neu ist als sehr gering einzustufen, da lediglich die Stoßzeiten abgedeckt werden. Die Erreichbarkeit der Bushaltestellen ist mit einer Distanz von 300 m nahezu flächendeckend gesichert. Lediglich in den Randlagen der Wohnquartiere rund um die Thüringer Allee und westlich der Richthofenstraße bestehen Defizite, die insbesondere für Kinder- und Jugendliche sowie ältere Bevölkerungsgruppen zu Hemmnissen bezüglich der Nutzung des ÖPNV beitragen können.

Fuß- und Radverkehr. Aufgrund der exponierten Lage des Ortsteils und der topographischen Gegebenheiten am Niederberg sind die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr nicht optimal. Insbesondere die fragmentierte Siedlungsstruktur führt in Teilen zu weiten Wegen zwischen den einzelnen Quartieren und weiteren Zielen, wie beispielsweise den Versorgungsstandorten. Die B56/Bonner Straße stellt dabei eine weitere Barriere und einen möglichen Unfallschwerpunkt dar. Querungsmöglichkeiten sind lediglich punktuell. Die Signalsteuerungen sind primär auf einen optimierten Verkehrsfluss des MIV im Zuge der B56 ausgerichtet.

Innerhalb des Kernbereichs werden kurze Wege ermöglicht. In diesem Bereich stellt die Bahnlinie eine Barriere dar. Mehrere Übergänge sichern jedoch eine gute Anbindung beider Bereiche. Die fußläufige Erreichbarkeit umliegender Freiräume wird durch zahlreiche Wegeverbindungen sichergestellt.

Das Radverkehrsnetz in Sankt Augustin besteht aus baulichen Radwegen, von Schutzstreifen, autofrei geführten Wegen sowie im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführtem Radverkehr. Das Verkehrsnetz in Hangelar besteht zum großen Teil aus untergeordneten Erschließungsstraßen. Der Fahrradverkehr wird daher größtenteils gemeinsam mit dem MIV im Mischverkehr geführt. Lediglich vereinzelt finden sich separat vom MIV geführte Fahrradwege, wie Teile der Stadtbahnparallele Route. Entlang der B56/Bonner Straße verläuft ein gemischter Geh- und Radweg, der eine gefahrlose Befahrbarkeit abseits des MIV sicherstellt. Knotenpunkte bilden jedoch auch bei diesen Wegeführungen Gefahrenpotential. Ergänzend liegt ein Beschluss zum Ausbau einer RadPendlerRoute vor, die eine ergänzende Verbindung zwischen Bonn und Sankt Augustin Zentrum (mit Weiterführung über Siegburg nach Lohmar) darstellt.

Die Fahrradwegweisung nach modernen Standards wurde in Sankt Augustin 1996 eingeführt, um ein lückenloses Radverkehrsnetz zu etablieren. Zahlreiche Wegweiser bieten in Hangelar eine übersichtliche Führung zu benachbarten Ortsteilen sowie wichtigen Zielen. Die kommunale Radwegweisung ist regelkonform in das Radverkehrsnetz NRW integriert und bietet somit einen nahtlosen Übergang ins Landesnetz. Fahrradabstellanlagen finden sich vorwiegend im Kernbereich. Entlang der Kölnstraße befinden sich an Aufweitungen des öffentlichen Raums Abstellanlagen sowie eine größere Sammelanlage an der Straßenbahnhaltestelle Hangelar Mitte und kleinere Anlagen an den Haltestellen Hangelar Ost und Hangelar West.



Analyse Mobilität

Stärken-Schwächen-Profil

Das Stärken-Schwächen-Profil bildet die Zusammenfassung der Ergebnisse der vorangegangenen Kapitel. Die abgeleiteten Stärken und Schwächen spiegeln damit sowohl die Ergebnisse der Analysen sowie der Beteiligungsveranstaltungen ab. Die Analyseergebnisse und die Anregungen der Beteiligungsmöglichkeiten sind weitestgehend deckungsgleich, sodass eine Einordnung in das Stärken-Schwächen-Profil möglich ist. Das herausgearbeitete Profil bildet die Grundlage für die Erstellung des Entwicklungskonzepts.

Stärken/Potentiale

Siedlungsstruktur und Ortsbild. Der Grundriss von Hangelar wird wesentlich von der Ablesbarkeit des historischen Kernbereichs entlang der Kölnstraße geprägt. Ortsbildprägende Gebäude im Kernbereich geben Hinweise auf die Geschichte und Entwicklung des Ortsteils. Dabei prägen Einzelgebäude und unter Denkmalschutz stehende Baukörper das Erscheinungsbild des Kernbereichs. Besonders hervorzuheben sind die Pfarrkirche St. Anna, die evangelische Christuskirche, der ehemalige Bahnhof und die Flughalle sowie zahlreiche Wohn- und Geschäftshäuser. Neben den überwiegend gut erhaltenen historischen Zeugnissen in der Baustruktur finden sich Gebäude unterschiedlichster Entstehungszeiten mit vielfältigen Gestaltungselementen und Charakteristiken. Diese heterogene Gebäudestruktur spiegelt die Entwicklung des Ortsteils wider.

Nutzungsvielfalt und Versorgungssicherheit. Der Ortsteil Hangelar ist geprägt durch seine Wohnnutzung, eingebettet in vielfältigen Grün- und Freiräumen. Große, zusammenhängende Felder und Waldflächen in Verbindung mit einer gut ausgebauten Infrastruktur machen Hangelar zu einem beliebten Wohnstandort. Neben der sozialen Infrastruktur besticht der Ortsteil durch sein überdurchschnittliches Angebot an Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten und einer geringen Leerstandsquote. Vorwiegend im Kernbereich entlang der Kölnstraße besteht eine große funktionale Vielfalt.

Das Gemeinschaftsleben in Hangelar lebt von einem großen Angebot an Vereinen und dem damit in Zusammenhang stehenden großen bürgerschaftlichem Engagement. Vielfältige soziale, kulturelle und sportliche Veranstaltungen und Feste sowie zahlreiche Spiel- und Bewegungsangebote unterstützen den Zusammenhalt. Das Haus der Nachbarschaft dient dabei häufig als unabhängiger Treffpunkt und als Ort der Gemeinschaft sowie als Veranstaltungsort.

Neben der flächenmäßig vorherrschenden Wohnnutzung beheimatet Hangelar zahlreiche bedeutende Arbeitgeber, die eine Vielzahl an Arbeitsplätzen bereitstellen. Dazu zählen neben den Betrieben in den Gewerbegebieten der Flugplatz, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) sowie die Bundespolizei. Hangelar weist damit insgesamt eine stabile wirtschaftliche Struktur auf.

Die Lage des Ortsteils begünstigte die Siedlungsentwicklung bereits in der Vergangenheit und bietet bis heute in direkter Nähe zu Siegburg und Bonn großes Potential. Die Struktur des Ortsteils erlaubt Entwicklungsmöglichkeiten durch potenzielle Reserveflächen im Bereich Wohnen und Gewerbe, sodass Erweiterungen des Ortsteils je nach Perspektive grundsätzlich möglich sind.

Landschaft, Freiraum und Klima. Ein grundlegendes Charakteristikum des Ortsteils bildet die Nähe zu abwechslungsreichen Landschafts- und Freiräumen. Die Siedlungsstruktur ermöglicht eine enge Verzahnung der Siedlungskörper mit den angrenzenden Freiräumen, welche in Teilen, insbesondere im Bereich des Niederbergs, in eine starke Durchgrünung der Wohnquartiere übergeht. Neben der Bedeutung als grünes Wohnumfeld mit hohem Freizeitwert übernehmen diese Räume ebenso wichtige bioklimatische Funktionen.

Neben den Landschafts- und Freiräumen rings um die Siedlungskörper übernehmen öffentliche Räume innerhalb der Quartiere wichtige Funktionen. Im Kernbereich bietet der Franz-Josef-Halm das Potential eines zentral gelegenen Platzes, der als Mitte verstanden und interpretiert werden kann.

Mobilität und Verkehr. Die gute Erreichbarkeit des Ortsteils resultiert aus einer guten verkehrlichen Anbindung und der direkten Nähe zu Bundesstraßen und Autobahnen. Die gut ausgebaute, kleinteilige innerörtliche Erschließung ergänzt das übergeordnete Netz und bietet einen optimalen Anschluss für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Zahlreiche öffentliche Parkplätze im Straßenraum sowie auf separat ausgewiesenen Flächen als P+R Anlage, wie der Parkplatz Hangelar Ost, schaffen ein ausreichendes Angebot an Parkflächen. Auch der Anschluss an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist über verschiedene Buslinien sowie die Stadtbahn mit mehreren Haltepunkten im Ort gesichert. Ein kleinteiliges Wegenetz sowie der Anschluss an lokale und regionale Rad- und Wanderwege unterstützen darüber hinaus den Fuß- und Radverkehr im Ortsteil.



Schwächen/Risiken

Siedlungsstruktur und Ortsbild. Neben dem bis heute ablesbaren Kernbereich Hangelars entlang der Kölnstraße besteht eine starke räumliche Separierung zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen, welche durch unterschiedliche Charaktere, Identitäten und soziale Klientele verstärkt werden. Die Barrierewirkung der Bundesstraße sowie der Gleisanlagen der Stadtbahn verstärken die Separierung zusätzlich und erschweren eine stärkere Verknüpfung der einzelnen Bereiche. Gestaltungsdefizite bei den Ortseingängen sowie in den Übergangsbereichen beeinträchtigen die Ablesbarkeit des Ortsteils zusätzlich.

Gestaltungsdefizite werden insbesondere im Kernbereich durch Sanierung- und/oder Modernisierungsbedarf an Gebäuden sichtbar. Insbesondere zwischen Neubauten und örtlichen Gebäuden finden sich zahlreiche städtebauliche Brüche, da neue Entwicklungen im Ortsteil punktuell der prägenden Architektur entgegenstehen. Fehlende Gestaltungsvorgaben für Gebäude und private Freiräume sowie fehlende planerische Eingriffsmöglichkeiten erschweren die Steuerungsmöglichkeiten. Bebauungspläne oder Gestaltungsregeln als Regelungsmöglichkeiten bestehen gegenwärtig nicht, würden jedoch die Möglichkeit des Schutzes des Ortsbilds bieten. Auch im öffentlichen Raum bestehen Gestaltungsdefizite durch nicht aufeinander abgestimmte Straßenraumgestaltungen.

Nutzungsvielfalt und Versorgungssicherheit. Trotz der umfangreichen Nutzungsstruktur bestehen punktuell funktionale Defizite im Ortsteil. Im Bereich des Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebots wurden im Rahmen der Beteiligung vereinzelt Defizite in einzelnen Versorgungssegmenten benannt, wie beispielsweise ein Sanitätshaus, sowie Bedarf an niedrigschwelligen Treffpunkten in Form von Kneipen oder Gastronomien. Darüber hinaus wird die Notwendigkeit ergänzender Treffpunkte für Jugendliche in Form von Einrichtungen oder im öffentlichen Raum sowie zusätzlicher Spielflächen gesehen, da diese in Teilen sehr weit entfernt von den Wohnquartieren liegen, wie dies in Alt-Niederberg der Fall ist.

Im Wohnsegment besteht ein zu geringes Angebot an Wohnungen für Ein- bis Zweipersonenhaushalte sowie barrierefreier Wohnraum. Aufgrund der Alterung und Individualisierung der Gesellschaft wird dieser Bedarf zukünftig weiter steigen.

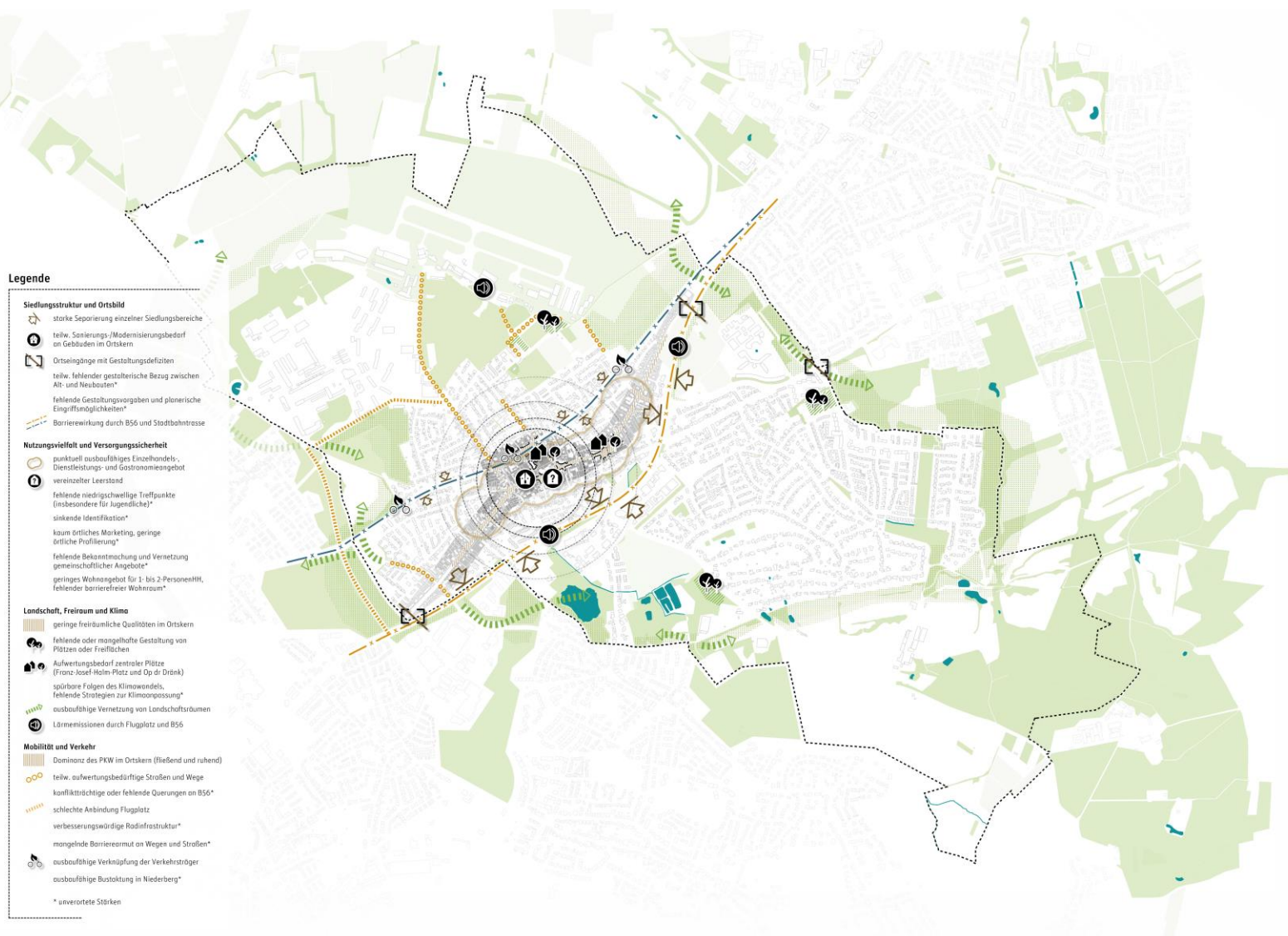
Trotz der sehr positiv zu bewertenden Nutzungsstruktur fehlt es in Hangelar am örtlichen Marketing sowie an einer örtlichen Profilierung, um den Ortsteil auch in der Außendarstellung zu stärken. Damit einher geht eine sinkende soziale Identifikation, die im Ortsteil zu beobachten ist. Auch bei der Bekanntmachung und Vernetzung sozialer Angebote besteht ungenutztes Potential.

Landschaft, Freiraum und Klima. Der Ortsteil wird durch großflächige Freiräume geprägt, die die Siedlungsbereiche umgeben. Innerhalb der Siedlungsbereiche bestehen jedoch lediglich geringe freiräumliche Qualitäten im Bereich der Straßen, Wege und Plätze. Fehlende oder mangelhafte Gestaltungen, ein geringer Grünanteil und hoher Versiegelungsgrad von Sitz-, Aufenthalts- und Bewegungsräumen beeinträchtigen die Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Insbesondere der Franz-Josef-Halm Platz weist Aufwertungsbedarf auf, um ihn als zentralen Platz nutzbar zu gestalten. Neben der Kennbarmachung als zentraler Platz ist eine Neuordnung der Nutzungen und Flächen erforderlich, um eine Mitte zu generieren, die multifunktional nutzbar ist und ausreichend Aufenthaltsqualität als Begegnungsort ermöglicht.

Zusätzlich zu den gestalterischen Themen sind die Folgen des Klimawandels bereits heute spürbar, sodass Strategien zu entwickeln sind, wie das Thema zukunftsfähig in Hangelar angegangen werden kann. Das Thema Lärmbelastung durch verschiedene Quellen, wie den Flugplatz oder die Bundesstraße, beeinträchtigen in Teilen die Nutzbarkeit öffentlicher Räume in Hangelar.

Mobilität und Verkehr. Die gute Verkehrsanbindung des Ortsteils erzeugt in Teilen großes Verkehrsaufkommen insbesondere entlang der Bundesstraße 56. Lärm, die Stärkung der räumlichen Barriere und gefährliche Situationen für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer sind die Folge. Darüber hinaus ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen entlang der Kölnstraße, Alte Heerstraße und Konrad-Adenauer-Straße festzustellen. Die Anbindung des Flugplatzes erfolgt gegenwärtig über die Köln- und Richthofenstraße und erzeugt damit zusätzlich touristischen Verkehr im Kernbereich. Aber auch intensiver Hol- und Bringverkehr zu den Bildungseinrichtungen und der große Anteil des ruhenden Verkehrs stärkt die Dominanz des Autoverkehrs zusätzlich.

Die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr weisen in vielen Bereichen Defizite auf. Aufwertungsbedürftige Straßen beeinträchtigen nicht nur das Ortsbild, sondern schränken auch die Nutzbarkeit ein. Fehlende Barrierefreiheit sowie konfliktrichtige beziehungsweise fehlende Querungsmöglichkeiten unterstützen dies zusätzlich. Auch im Radverkehrsnetz bestehen Funktionsmängel, wie beispielsweise bei fehlenden Querungen oder dem Zustand und der Führung der Wege. Schlechte Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsangeboten sowie in Teilen weite Entfernungen zum ÖPNV-Anschluss mit geringen Taktungen, insbesondere in Niederberg, erschweren zusätzlich den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel. Nachhaltige Verkehrsangebote, wie Car-Sharing Angebote oder E-Ladesäulen für Autos bestehen nicht.



Teil E – Ortsteilentwicklungskonzept

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Beteiligungsformate zeigen sowohl Herausforderungen als auch Entwicklungsmöglichkeiten in Hangelar auf. Auf dieser Grundlage umfasst das Ortsteilentwicklungskonzept eine Vielzahl untereinander abgestimmter Zielsetzungen und Maßnahmen, mit denen der Ortsteil integriert weiterentwickelt werden soll. So ergibt sich ein System aus einem übergeordneten Leitbild mit Leitzielen sowie zentralen Handlungsfeldern und Maßnahmenvorschlägen, welches einen umfangreichen Überblick über die zukünftige Entwicklung Hangelars aufzeigt.

Leitbild und -ziele

Mit der Ausarbeitung des Ortsteilentwicklungskonzeptes wird ein Rahmen für die Weiterentwicklung Hangelars aufzuzeigen. Hierfür werden ein übergeordnetes Leitbild und Leitziele für die räumliche Entwicklung des Ortsteils formuliert. Sie stellen dabei ortsspezifische Charakteristika dar und entsprechen damit den Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung unter Beachtung sozialer, ökonomischer sowie ökologischer Belange.

Die Formulierung eines übergeordneten Leitbilds als räumliche Zukunftsvision bildet hierfür die Grundlage. Das Leitbild baut auf den mit den bestehenden Konzepten formulierten Grundsätzen auf und ergänzt sie um wichtige Bereiche und inhaltliche Schwerpunkte für die Ortsteilentwicklung.

So werden unter dem Leitbild „Hangelar 2035+ Zukunft gestalten“ örtliche Qualitäten in Wert gesetzt, attraktive Freiräume geschaffen und lebendige, urbane Räume ermöglicht. Die innerörtlichen Strukturen und das Gemeinschaftsgefühl werden bewahrt und die Vorteile und Chancen der guten Erreichbarkeit und der umfangreichen Versorgung ausgebaut. Die kleinstädtisch geprägte Atmosphäre und das Gemeinschaftsgefühl werden erhalten und die Vorteile und Chancen der Lage im Verbund der Städte Siegburg, Sankt Augustin und Bonn ausgebaut.

Im Fokus der Entwicklung steht somit die Herausforderung, eine Verbindung zwischen der Erhaltung bestehender Strukturen und der Identität des Ortsteils auf der einen Seite und der Ergänzung und Anpassung der baulich-freiräumlichen Strukturen auf der anderen Seite herzustellen. Dabei dienen die Stärken Hangelars als attraktiver Wohnstandort, umgeben von weitläufigen Landschaftsräumen in Kombination mit vielfältigen Kulturangeboten als Grundlage der Entwicklung und geben die Entwicklungsperspektive vor. Insgesamt werden die städtebaulichen, architektonischen und freiräumlichen Potentiale des Ortsteils erkannt, herausgearbeitet und fortgeschrieben. So geht es insbesondere darum, die Bedürfnisse und Interessen verschiedener Akteur*innen und Bewohner*innen einzubeziehen und gemeinsam eine angepasste Entwicklungsperspektive für Hangelar aufzuzeigen. Aufbauend auf dem Leitbild konkretisieren Leitziele die zukünftige Entwicklung Hangelars. Die Ziele folgen der übergeordneten Fragestellung, wie sich Hangelar zukunftsfähig, unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Herausforderungen und Zielsetzungen, aufstellen und weiterentwickeln kann. Die Leitziele begründen das Leitbild und beschreiben konkrete Eingriffs- und Umsetzungsmöglichkeiten in Hangelar.

Leitbild
Hangelar 2035 + ZUKUNFT GESTALTEN
Leitziele

Handlungsfelder und Maßnahmen

Zieldiagramm

Wahrung und Weiterentwicklung des Ortsbildes und -charakters. Das Ortsbild nimmt entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität von Städten und Gemeinden und erfüllt dabei gleichermaßen ästhetische, ökologische, ökonomische sowie soziale Aspekte. Der historisch gewachsene Ortsteil Hangelar ist wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen und kulturellen Erbes von Stadt und Region, weshalb sein Erhalt sowie seine bedachtsame Weiterentwicklung den Kern des Ortsteilentwicklungskonzeptes bilden.

Aus diesem Grund gilt es, den charakteristischen Grundriss und die vorhandenen, gewachsenen Strukturen Hangelars zu bewahren. Bestehende Gebäude, Freiräume, Straßen und Raumbezüge dienen der Orientierung für eine klimagerechte Weiterentwicklung des Ortsteils. Eine besondere Stellung nimmt die historische Bausubstanz ein, welche sowohl denkmalgeschützte Gebäude sowie ebenso als erhaltenswert eingestufte Gebäude umfasst. Dabei geht es jedoch nicht allein darum, vorhandene Qualitäten und Strukturen zu bewahren, sondern vielmehr diese zu stärken, gemeinsam weiterzuentwickeln und um neue Strukturen zu ergänzen. Folglich geht es darum, vorhandene Potentiale zu erkennen und daraus Synergien zwischen Alt und Neu bei der Entwicklung des Ortsteils herzustellen. Die Orientierung an den historisch städtebaulichen Strukturen liefert hierbei erste Ideen, Ansätze und Vorgaben für zukünftige planerische Konzepte. So gilt es, eine Entwicklung an der Schnittstelle zwischen Historie und Gegenwart aufzuzeigen, um den wachsenden Herausforderungen, denen sich Hangelar aktuell

gegenübersieht, zukunftsfähig zu begegnen. Auf diese Weise kann das städtebauliche und kulturelle Erbe Hangelars bewahrt und zukünftigen Generationen überliefert werden.

Sicherung als attraktiver und zukunftsfähiger Wohnstandort. Als beliebter Wohnstandort, den es auch zukünftig zu sichern gilt, ist es im Sinne der Weiterentwicklung Hangelars notwendig, eine Verbindung zwischen den bestehenden Gegebenheiten und den aktuellen (Wohn-)Trends aufzuzeigen, um daraus Ideen für die Zukunft abzuleiten. So behält die große Bedeutung der Wohnfunktion im gesamten Ortsteil für alle Nachfragegruppen einen hohen Stellenwert. Wohnungs- und Wohnumfeldqualitäten werden verbessert und den neuen Anforderungen angepasst. Ziel ist es, neue Haushaltsformen, individualisierte Lebensstile und differenzierte Wohnvorstellungen sowie attraktive und flexible Wohnangebote zu schaffen.

Stärkung der Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit. Neben seiner primären Funktion als Wohnstandort ist Hangelar zudem wichtiger Wirtschafts- und Freizeitstandort. Die Kölnstraße stellt den zentralen Versorgungsbereich des Ortes dar und zeichnet sich durch eine Nutzungsvielfalt mit einer Vielzahl inhabergeführter Einzelhändler*innen, Dienstleister*innen und Gastronom*innen aus, die den Ort in besonderer Weise prägen. Darüber hinaus sind der Flugplatz und der Standort der Bundespolizei wichtige Wirtschaftsfaktoren für Hangelar.

Der Fokus der Entwicklung liegt somit auf der Stärkung und Weiterentwicklung dieser Standortqualitäten. Durch den Erhalt und den Ausbau vorhandener Infrastruktur- und Nahversorgungsangebote wird der gesamte Ortsteil gestärkt. Zudem gilt es, die soziale sowie kulturelle Infrastruktur aufrechtzuerhalten und auszubauen. Dabei richten sich die zentralen Nutzungen an den zukünftigen Anforderungen aus.

Ausbau der orts- und klimaverträglichen Mobilität. Seit Ende des Zweiten Weltkrieges und den darauffolgenden Jahrzehnten war es oberstes Ziel der Stadtplanung, die städtische Verkehrsinfrastruktur auf die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs auszurichten, so auch im Ortsteil Hangelar. Mit Blick auf die allgegenwärtige Debatte zu Klimaschutz und Klimawandel ist die Forderung nach einer Verkehrswende hin zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln mittlerweile stark in den Fokus gerückt und erfordert ein Umdenken bei zukünftigen Planungskonzepten.

Ziel des Ortsteilentwicklungskonzeptes ist es daher, den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr weiter zu stärken, um eine auf die Nutzer*innen angepasste und nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Hierfür müssen einzelne Wegeverbindungen ausgebaut oder ergänzt werden. Da der Autoverkehr weiterhin ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität bleibt, sollte er aber auf ein verträgliches Maß begrenzt werden, um die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild, das Klima und die Lebensqualität zu reduzieren. Falls nötig, werden wichtige fußläufige Verbindungen und Straßen aufgewertet und den zukünftigen Erfordernissen angepasst. Sanierungsbedürftige Straßen werden so gestaltet, dass sie dem Stadtbild dienen und den historischen Charakter Hangelars widerspiegeln.

Schaffung attraktiver und nutzungsöffener Landschafts- und Freiräume. Als Gerüst und Gliederungselement eines jeden Ortes wird der öffentliche Raum als zentrales Element der europäischen Stadt bewertet. Er bietet die Möglichkeit zur Vernetzung, Orientierung und Kommunikation und stellt damit einen entscheidenden Faktor bei der Bewertung der Lebensqualität dar, womit seine Gestaltung wichtiger Baustein bei der Entwicklung des Ortsteils Hangelar ist.

Der Ortsteil Hangelar wird maßgeblich durch eine abwechslungsreiche Raumfolge aus Straßen, Plätzen und Grünräumen geprägt. Um die Naherholungsfunktion der Grün- und Freiräume zu stärken, sind deren Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualitäten zu erhalten und zu verbessern. Ebenso ist die Vernetzung untereinander zu stärken. Eine nachhaltige, klimagerechte Aufwertung und Belebung der zentralen öffentlichen Räume stehen dabei

im Vordergrund der Entwicklung. Das grüne Umfeld sowie die Nähe zu übergeordneten Erholungsräumen und Anziehungspunkten gilt es zu bewahren und zu stärken.

Aufbau klimaresilienter Strukturen. Der Klimawandel verändert unsere Umwelt stetig, woraus sich insbesondere in städtisch geprägten Umgebungen Folgen für Wohn-, Arbeits- und Lebensbedingungen der dort lebenden Menschen ergeben. Als Folgen der Klimaänderung werden verschiedene Wetterextreme, wie die Zunahme von Wirbelstürmen, Dürreperioden oder Überschwemmungen infolge von stark, andauerndem Regen sichtbar.

Zweifelsohne müssen somit auch im Ortsteil Hangelar neue, zukunftsfähige Lösungen gefunden werden, welche die Siedlungs-, Verkehrs- und Gebäudeinfrastruktur ausreichend auf die Folgen des Klimawandels vorbereiten. Ziel ist es daher, durch vorausschauende Maßnahmen zum Klimaschutz (beispielsweise Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen) und zur Klimaanpassung (Maßnahmen zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels) beizutragen, um eine nachhaltige Stadtentwicklung in Hangelar zu begünstigen. Themen wie Flächeneinsparungen und -effizienz, Begrünungsmaßnahmen oder nachhaltiges Wassermanagement nehmen dabei eine zentrale Rolle ein.

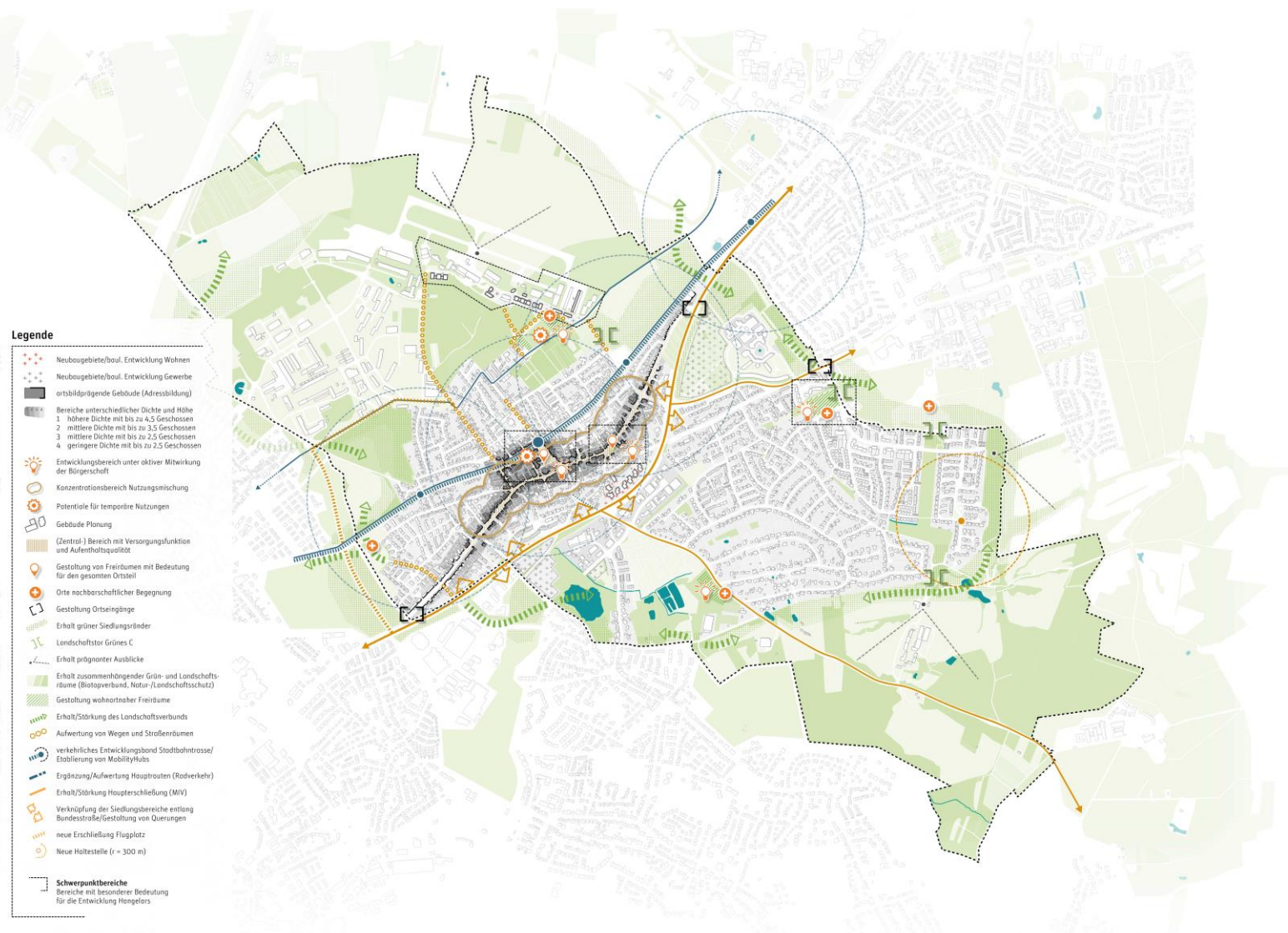
Stärkung einer aktiven und intakten Gemeinschaft. Der demographische Wandel verändert zunehmend die Zusammensetzung der Bevölkerung und trägt zu einer Pluralisierung der Lebensstile bei. Wesentliche Faktoren, die die demographische Entwicklung beeinflussen, umfassen die Fertilitäts- und Mortalitätsentwicklung sowie darüber hinaus die Migration. Insgesamt ist von einer Alterung der Bevölkerung sowie einer vielfältigeren Gesellschaft auszugehen. Diese Veränderungen beeinflussen zahlreiche Lebensbereiche und bilden damit Grundlage für die Weiterentwicklung Hangelars.

Übergeordnetes Ziel ist es daher, das soziale Leben Hangelars – geprägt durch eine starke Gemeinschaft und ein aktives Vereinsleben – zu stärken und weiterzuentwickeln. Die nutzungsoffene Gestaltung des öffentlichen Raums soll neue Treffpunkte für verschiedene soziale Gruppen und Generationen ermöglichen. Durch verbesserte Möglichkeiten der Kommunikation und Kooperation wird die örtliche Gemeinschaft gestärkt und die Zusammenarbeit gefördert. Die frühzeitige Einbeziehung der direkt betroffenen Akteur*innen bei der konkreten Entwicklung des Ortsteils nimmt diesbezüglich eine besondere Stellung ein.

Handlungsfelder und Entwicklungsmaßnahmen

Aufbauend auf dem Leitbild und den Leitziele werden insgesamt fünf thematische Handlungsfelder gebildet, denen jeweils spezifische Maßnahmen zugeordnet sind. Diese Maßnahmen zeigen konkrete Entwicklungsmöglichkeiten aus den beschriebenen Handlungsbereichen und stellen sie in einen übergeordneten Zusammenhang. Die Gesamtheit der Maßnahmen verfolgt eine integrierte Betrachtung, um eine umfassende Weiterentwicklung Hangelars aufzuzeigen. Die Einzelmaßnahmen sind nicht isoliert zu betrachten, sondern bedingen sich gegenseitig und sind aufgrund der thematischen und räumlichen Nähe oftmals eng miteinander verwoben.

Die Maßnahmen sind nicht als starre Elemente, sondern als Eckpfeiler der Entwicklung zu verstehen, die stetig auf ihre Aktualität geprüft und gegebenenfalls angepasst oder konkretisiert werden müssen. Die Maßnahmen dienen der Stadtverwaltung und örtlichen Akteur*innen als Handreichung für das planerische Handeln und sollen damit als Grundlage bei der zukünftigen Entwicklung Hangelars berücksichtigt werden.



Rahmenplan Hangelar

Ortsbild und -charakter

Das Zusammenspiel zwischen den vielfältigen Siedlungsbereichen mit ihren eigenen Ortsbildern, Identitäten und Klientelen sowie den vielfältigen Landschaftsräumen stellt ein besonderes Merkmal des Ortsteils Hangelars dar. Ziel ist es daher, die Siedlungsstruktur, das Ortsbild sowie dessen starken Bezug zu den vielfältigen Grün- und Freiräumen zu erhalten, zu pflegen und behutsam weiterzuentwickeln.

Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Ortsmitte entlang der Kölnstraße zu. Der Bereich wird durch seine intensive, öffentlich wirksame Ausstrahlung als Versorgungsschwerpunkt und bedeutender Wohn- und Geschäftsbereich geprägt. Bei Neu- oder Umbauten an Gebäuden und im öffentlichen Raum sind besondere Gestaltungsansprüche zu erfüllen, die der Historie und der Wirkung als Ortsmitte gerecht werden. Insbesondere die historisch wertvolle und als erhaltenswert eingestufte Bausubstanz bedarf besonderem Schutz, um die charakteristischen Elemente Hangelars für die zukünftigen Generationen zu bewahren.

Bei Neubauvorhaben sind die bestehenden Siedlungsstrukturen zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln. So sind Um- und Neubauvorhaben gestalterisch in das Ortsbild und Ortsgefüge zu integrieren, sodass ein harmonischer Übergang zwischen Bestand und Neuplanung entstehen kann. Ergänzend ist auf die vorhandenen, ökologisch wertvollen Landschaftselemente Rücksicht zu nehmen, um den Charakter des Ortes zu bewahren und weiterzuentwickeln. Die Anpassung des Wohnungsbestandes an die Bedürfnisse einer alternden und sich verändernden Gesellschaft wird zunehmend an Bedeutung gewinnen. Eine gute Erschließung und Anbindung wirken sich positiv auf die neuen und bestehenden Wohngebiete aus.

Darüber hinaus kommt der Verknüpfung der separierten Siedlungsbereiche eine große Bedeutung zu. Durch verbesserte Wegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten der Stadtbahntrasse und der B56/Bonner Straße, die Schaffung baulicher Anknüpfungspunkte sowie den Ausbau von Grün- und Freiräumen können räumliche Bezüge zwischen den Siedlungsbereichen geschaffen und kurze Wege gestärkt werden.

In diesem Zusammenhang nehmen die Siedlungsränder eine wesentliche Rolle ein. Als Schnittstelle zwischen den bebauten und offenen Landschaftsräumen sowie Verbindungselement zwischen den Siedlungsbereichen sind sie behutsam auszubilden. Dabei gilt es sowohl Verknüpfungen herzustellen als auch innerhalb des Siedlungsraumes freiräumliche Qualitäten zu schaffen. Insbesondere bei zusammenhängenden Neubauvorhaben ist den Siedlungsrändern eine besondere Aufmerksamkeit zuzuordnen.

Gestaltungshandbuch/-satzung. Besonderes Merkmal Hangelars ist das Erscheinungsbild und die Ablesbarkeit des historischen Ortskerns entlang der Kölnstraße. Hinweise auf die Geschichte und Entwicklung des Ortsteils gibt die ortsbildprägende Bebauungsstruktur, die sich aus Gebäuden unterschiedlicher Epochen zusammensetzt. Trotz des allgemein einheitlichen Erscheinungsbildes zeigen sich städtebaulich-architektonische Brüche zwischen Neu- und Altbauten. Bisher bestehen keine Gestaltungsvorgaben, fehlende planerische Eingriffsmöglichkeiten erschweren die Steuerungsmöglichkeiten.

Ziel ist es daher, die historische und prägende Siedlungs- und Gebäudestruktur innerhalb des Kernbereiches zu bewahren. Um das ansprechende Erscheinungsbild und die Atmosphäre zu sichern und weiterzuentwickeln, soll ergänzend zur Prüfung ergänzender Bebauungspläne ein Gestaltungshandbuch für den Ortskern erarbeitet werden. Das Handbuch beschreibt Empfehlungen für die Gestaltung von Um- und Neubauten sowie private Freiflächen und schafft damit eine verlässliche Entscheidungsgrundlage bei der Umsetzung zukünftiger Bauvorhaben im Ortskern. Das Handbuch ist darüber hinaus um eine Gestaltungssatzung zu ergänzen, mit der die gestalterischen Empfehlungen in örtliches Baurecht überführt und damit zur zwingenden Grundlage werden. Auch eine Erhaltungssatzung wäre als Instrument zu prüfen.

Neben der Schaffung verlässlicher Gestaltungsvorgaben ist es wesentliches Ziel, Wissen über die örtliche Baukultur zu vermitteln. Auf diese Weise soll ein Verständnis für Bautraditionen und zukünftige Entwicklungen aufgezeigt werden, wodurch der Charakter des Ortsteils bewahrt und adäquat weiterentwickelt werden kann. Um dieses Verständnis in der Bevölkerung zu schaffen, können ergänzend zum Handbuch/zur Satzung Informationskampagnen, wie beispielsweise Flyer oder Stadtrundgänge, unterstützend wirken (vgl. *Marketing und Öffentlichkeitsarbeit*).

Sowohl Handbuch als auch Satzung sollten durch ein externes Büro in enger Kooperation mit der Stadtverwaltung und Ortsteilakteur*innen erarbeitet werden. Es dient als Orientierungshilfe für Architekt*innen und Investor*innen sowie als Diskussionsgrundlage bei Gesprächen bzw. Verhandlungen mit der Stadt Sankt Augustin und ist bei Baugenehmigungen zu berücksichtigen.

Hof- und Fassadenprogramm. Der Kernbereich Hangelars weist insbesondere durch Sanierungs- und/oder Modernisierungsbedarf teilweise Gestaltungsmängel an Gebäuden auf. Ziel ist es, städtebauliche und architektonische Brüche zwischen Neubauten und historischen Gebäuden zu vermindern und eine attraktive und ansprechende Entwicklung anzustreben. So soll sich der Kernbereich durch eine städtebaulich und architektonisch ansprechende Bebauung auszeichnen und die Wahrnehmung und Ablesbarkeit der Ortsmitte stärken.

Die Sanierung und Modernisierung von Gebäuden soll mithilfe eines Hof- und Fassadenprogramms unterstützt werden. Mit dem Programm werden finanzielle Zuschüsse für private Eigentümer*innen gewährt, um Investitionen zu tätigen und damit zu einer Aufwertung des Siedlungsbildes beizutragen. Die gestalterischen Vorgaben des Gestaltungshandbuchs bzw. der Gestaltungssatzung dienen als Grundlage für die Gewährung von Fördermitteln (vgl. *Erarbeitung Gestaltungshandbuch/-satzung*). Um in der Öffentlichkeit auf die Maßnahme sowie Förder- und Sanierungsmöglichkeiten aufmerksam zu machen, können Informationsbroschüren und Beratungsangebote geschaffen werden (vgl. *Marketing und Öffentlichkeitsarbeit*). Neben dem Ziel des Gestaltungsgewinns nimmt insbesondere die energetische Sanierung von Gebäuden im Zuge des Klimawandels eine besondere Rolle ein.

Gestaltung Ortseingänge. Zur Steigerung der Attraktivität und Identität des Ortes sollen die übergeordneten Ortseingänge Hangelars einheitlich und attraktiv gestaltet werden. Dies betrifft den westlichen und östlichen Auftakt der Kölnstraße sowie die Alte Heerstraße im Bereich des Kreisverkehrs an der Großenbuschstraße.

Die ansprechende Gestaltung der zentralen Eingänge in den Ortskern ermöglicht eine stärkere Wahrnehmung sowie einen Wiedererkennungswert aus allen Fahrrichtungen. Gestaltungsmöglichkeiten umfassen beispielsweise eine charakteristische Bepflanzung, die die Eingangssituation in Form eines Tores hervorheben kann, wiederkehrende Gestaltungselemente, wie beispielsweise Stelen, oder auch Lichtinstallationen. Aufgrund der Individualität der Eingänge ist insbesondere zu beachten, dass eine Einheitlichkeit erreicht wird, die auf alle Stadteingänge übertragbar ist.

Durch eine angepasste Gestaltung werden die Ortseinfahrten betont und den Verkehrsteilnehmer*innen die Notwendigkeit erhöhter Aufmerksamkeit vermittelt. Mögliche Maßnahmen, wie Straßenraumeinengungen, ergänzende Baumbepflanzungen oder einheitliche Gestaltungselemente wie Stelen oder Ortseingangsschilder, sollen hierzu geprüft werden. Das Ziel der Neugestaltung ist neben dem Gestaltungsgewinn zusätzlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ortskern (vgl. *Erhöhung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit*).

Schließung von Baulücken. Hangelar weist eine nahezu geschlossene und lückenlose Bebauung auf. Lediglich vereinzelt sind innerhalb der Quartiere unbebaute Grundstücke vorzufinden, wie beispielsweise an der Ahr- oder Moselstraße. Zur Bewahrung und Ergänzung der Siedlungsstruktur sind Baulücken im geeigneten Maßstab zu schließen, um zu einer funktionalen und gestalterischen Stärkung des Ortsteils beizutragen. Um den

gesamstädtischen Bedarf nach Neubautätigkeiten gerecht zu werden, ist auch die Nachverdichtung bereits bebauter Grundstücke denkbar. Dies betrifft sowohl wohnbauliche als auch gewerbliche Nutzungen.

Neben kleineren Baulücken im Bestand, können auch großflächige Bereiche entwickelt werden. Nennenswert sind Bereiche an der Eifelstraße und der Lindenstraße, die einer wohnbaulichen oder gemischtgenutzten Entwicklung offenstehen, sowie am Hecken-/Pützchensweg und Alte Heerstraße/B56, die das Potential bieten bestehende gewerbliche Strukturen zu ergänzen.

Um städtebauliche und gestalterische Brüche zu vermeiden, sind bauliche Ergänzungen oder Nachverdichtungen nur dann auszuweisen, wenn sie sich in ihrer Lage, Maßstäblichkeit und Dichte in die bestehende Siedlungsstruktur einfügen.



Vertiefungsbereiche Übersicht

Aufwertung und Umgestaltung Franz-Josef-Halm Platz. Der Franz-Josef-Halm Platz liegt innerhalb des historischen Kernbereichs nahe dem historischen Bahnhof und stellt einen zentralen Platz im öffentlichen Raum dar. Eingespannt zwischen der evangelischen Kirchengemeinde, dem Haus der Nachbarschaft und bedeutenden, ortsbildprägenden Gebäuden übernimmt der zentrale Platz eine wichtige Funktion als Scharniergelenk im Kernbereich. Aktuell wird der Platz vorwiegend als Parkplatz genutzt und seiner eigentlichen Funktion als Ortsmittelpunkt nicht gerecht. Er weist eine sehr geringe Aufenthaltsqualität auf und lädt nicht zum Verweilen ein.

Der Platz ist durch eine mangelnde und fehlende Gestaltung geprägt und bedarf einer Neuordnung der Nutzungen und Flächen, um eine zentrale Mitte innerhalb des Kernbereichs zu etablieren. Durch eine Erhöhung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität des Platzes kann ein zentraler, attraktiver und erlebbarer Begegnungs- und Kommunikationsort für die Bewohner*innen geschaffen werden. Ziel ist es daher, eine multifunktionale Neugestaltung des Platzes unter Berücksichtigung der Klimaanpassung anzustreben. Zu den möglichen Maßnahmen zählen die Bepflanzung, die Entsiegelung, der Ausbau von ergänzendem Mobiliar sowie eine Neuordnung der Parkplätze. Es gilt insgesamt den Bestand in der Planung zu berücksichtigen und eine ortsangepasste Gestaltung zu realisieren. Aufgrund seiner Bedeutung für den gesamten Ortsteil, ist die Bevölkerung bei der Aufwertung und Umgestaltung des Platzes intensiv einzubinden.

Drei **Testentwürfe** für den Franz-Josef-Halm-Platz zeigen unterschiedliche Entwicklungsszenarien für die Neugestaltung des Platzes auf. Aufgrund der gegenwärtigen Nutzung als Parkplatzfläche zeigen die Szenarien

Varianten, die sich insbesondere im Umgang mit den Stellplätzen bzw. der Schaffung ergänzender Aufenthaltsmöglichkeiten unterscheiden. Die Szenarien zeigen dabei unterschiedlich intensive Eingriffe, sodass sowohl die Möglichkeit kleinerer und schneller umsetzbarer Elemente als auch intensivere Eingriffe mit größeren Wirkungen dargestellt werden.

Szenario 1 | „Neustrukturierung des bestehenden Parkplatzes“ belässt den Großteil des Parkraums analog zum Bestand. Eine Neugliederung und -sortierung der Parkplätze ermöglicht eine effektivere Ausnutzung des Raumes und schafft neue Aufenthaltsflächen in Richtung Passage sowie zum Haus der Nachbarschaft. Neue Baumstellungen separieren die Aufenthaltsbereiche von den Parkplätzen und ermöglichen damit eine attraktivere Nutzung für die vorhandene Außengastronomie. Zusätzliche, aufgelockerte Baumstellungen werten die ansonsten stark versiegelte Fläche auf. Die Marktnutzung kann weiterhin zwischen den Baumstandorten erfolgen. Die bestehenden Erschließungen von den angrenzenden Bereichen bleiben bestehen. Nördlich des Gebäudes der evangelischen Kirchengemeinde sind bei allen drei Szenarien nachhaltige Mobilitätsangebote in direkter Nähe zum Bahnhof vorgesehen, wie beispielsweise Car-Sharing Angebote oder Lademöglichkeiten für E-Autos (vgl. Umgestaltung Haltepunkte/Schaffung von Mobilitätsstationen). Die vorhandenen Unterflurcontainer werden bei allen Varianten verlagert, um die gegenwärtige Barrierewirkung zu vermeiden. Szenario 1 ermöglicht durch die Neusortierung des bestehenden Parkplatzes mit geringen Eingriffen eine positive Entwicklung.



Vertiefungsbereich Franz-Josef-Halm Platz | Szenario 1

Szenario 2 | „Halbierung des Parkplatzes“ reduziert die Parkplatzfläche um rund die Hälfte an Parkplätzen und schafft damit eine attraktive und nutzbare Platzfläche, die eine freiräumliche Verbindung zwischen der Passage, dem Haus der Nachbarschaft und dem Bahnhof ermöglicht. Die Verkehrsflächen werden deutlich zurückgenommen, wodurch mehr nutzbarer Raum für Außengastronomie sowie die angrenzenden Nutzungen, wie beispielsweise die Kirchengemeinde oder das Haus der Nachbarschaft, entsteht. Die Erschließung der privaten Tiefgarage wird über die Platzfläche weiterhin ermöglicht. Neue Baumstellungen schaffen schattige Verweilorte, die durch angemessene Möblierung auszugestalten sind und damit zum Treffen und Begegnen einladen. Insgesamt entsteht durch die Neuverteilung der Flächen eine Ortsmitte, die ihrer Funktion gerecht wird und gleichzeitig

weiterhin ausreichend Parkraum zur Verfügung stellt. Zusätzlich wird die fußläufige Verbindung zum Bahnhof durch die separat vom MIV geführten Wege gestärkt.



Vertiefungsbereich Franz-Josef-Halm Platz | Szenario 2



Vertiefungsbereich Franz-Josef-Halm Platz | Szenario 3

Szenario 3 | „Großzügige Platzfläche“ reduziert die Anzahl an Parkplätzen auf ein Minimum. Lediglich direkt angrenzend an die Udetstraße bleiben in Senkrechtaufstellung verortete Parkplätze erhalten. Dadurch wird der gesamte Franz-Josef-Halm Platz freigestellt und steht als großzügiger Freiraum zwischen dem Haus der Nachbarschaft und der Passage für die Bürger*innen zur Verfügung. Ausreichend Flächen für die Außengastronomie sowie für die angrenzenden Nutzungen entstehen und können vielfältig angeeignet werden. Die neu entstandene Platzfläche kann individuell gestaltet werden, beispielsweise durch ein Baumdach oder entsiegelte Flächen, um neben der neuen Nutzbarkeit einen positiven Beitrag zum Kleinklima zu leisten. Die Erschließung zur privaten Tiefgarage kann analog zum Bestand erhalten bleiben. Neben den Alltagsnutzungen kann die großflächige Platzfläche für Märkte und Veranstaltungen genutzt werden. Die Variante 3 bildet gegenüber den zwei vorangegangenen Szenarien eine eingriffsstärkere Variante und zeigt, welche räumlichen Möglichkeiten entstehen können, wenn auf den Großteil der Parkplätze verzichtet werden könnte.

Szenario 4 | „Neubau Bürgerhaus“ zeigt eine weitere Möglichkeit der Weiterentwicklung auf, die von einem Abriss des heutigen „Haus der Nachbarschaft“ ausgeht und einen Neubau entlang der Udetstraße vorsieht. Dieses Szenario ist demnach nicht als kurzfristige, sondern als perspektivische Option zu interpretieren, sollte ein Neubau des Bürgerhauses angestrebt werden. Durch einen Neubau des Bürgerhauses besteht die Möglichkeit, den Franz-Josef-Halm Platz neu zu fassen und die Verbindung zwischen Passage und Bahnhof stärker herauszuarbeiten.



Vertiefungsbereich Franz-Josef-Halm Platz | Szenario 4

Das Szenario 4 verlegt die Gesamtheit der Parkplätze in Richtung Bahnhof, sodass zwischen der Kirchengemeinde, der Udetpassage und dem Neubau eine attraktive Platzfläche entsteht, die vom MIV separiert wird und damit eine hohe Aufenthaltsqualität sicherstellt. Die private Tiefgarage bleibt weiterhin aus Richtung Norden erreichbar. Die großzügige Platzfläche ermöglicht die Nutzung für den Wochenmarkt sowie für weitere Feste und Veranstaltungen, die ohne eine Sperrung der Parkplätze möglich ist. Das Szenario 4 zeigt insgesamt, dass durch

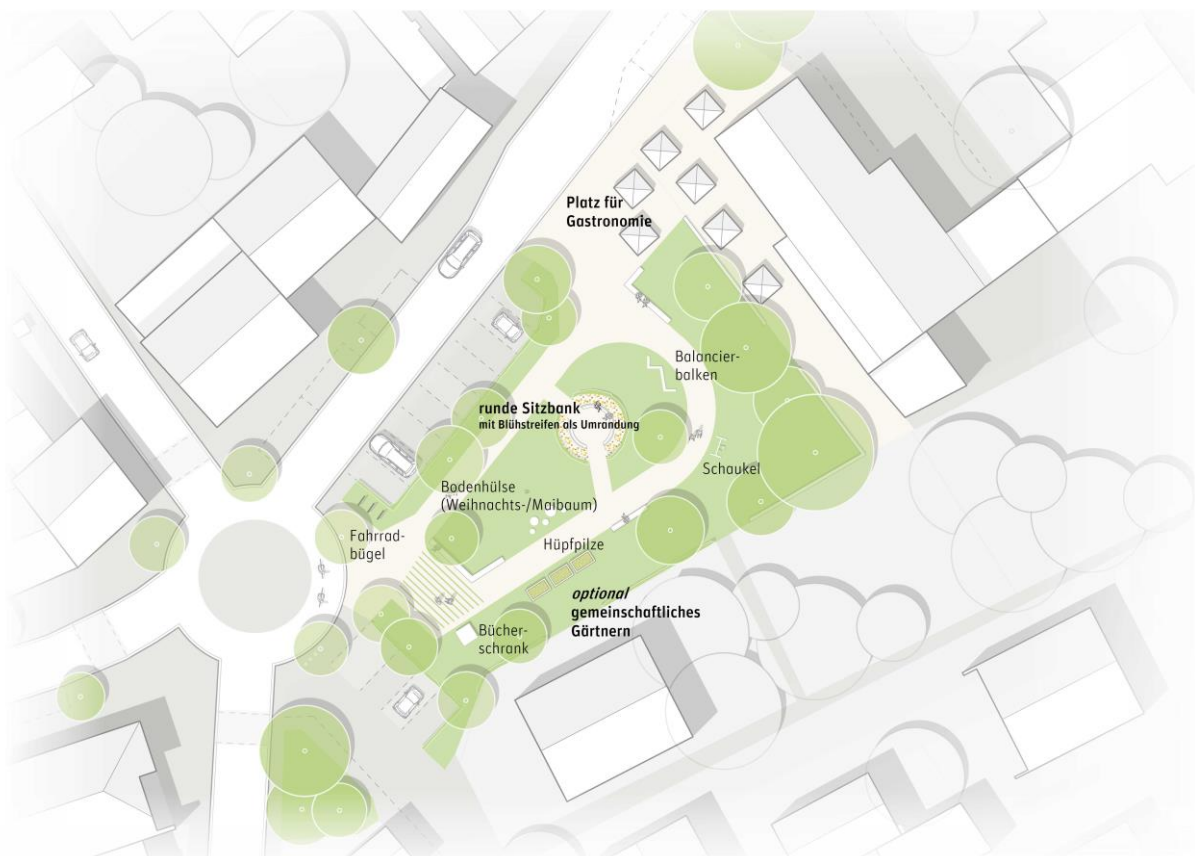
den Neubau des Bürgerhauses eine Neustrukturierung der Fläche ermöglicht wird und damit verschiedene positive Ansätze der drei zuvor beschriebenen Ansätze kombiniert werden könnten.

Aus fachlicher Sicht bietet Szenario 2 die bestmögliche Entwicklung für Hangelar. Es entsteht eine attraktive Platzfläche, die dem Kernbereich gerecht wird und gleichzeitig noch ausreichend Parkraum zur Verfügung stellt.

Aufwertung und Umgestaltung Platz „Op dr Dränk“. Neben dem Franz-Josef-Halm Platz stellt der Platz „Op dr Dränk“ einen wichtigen öffentlichen Raum im Kernbereich Hangelars dar. Aufgrund seiner Lage direkt angrenzend an die Kölnstraße bietet die Platzfläche ein großes Potential, welches gegenwärtig nicht genutzt wird. Neue Möblierungselemente sowie ergänzende Nutzungsmöglichkeiten, wie beispielsweise Spielpunkte, können den Ort im Kernbereich beleben und einen deutlichen Mehrwert für die Bevölkerung schaffen.

Die **Testentwürfe** für den Platz „Op dr Dränk“ zeigen Möglichkeiten auf, wie mit unterschiedlich intensiven Eingriffen eine Aufwertung des Raumes erzielt werden kann. Aufgrund der zentralen Lage im Ortskern entlang der Kölnstraße bietet der öffentliche Raum ein großes Potential, welches bei den zwei Szenarien beispielhaft verbildlicht wird (vgl. *Umgestaltung Kölnstraße*).

Szenario 1 | „Neuinterpretation Brunnen“ erreicht durch lediglich sehr geringe Eingriffe eine bessere Nutzbarkeit und schöpft damit das bestehende Potential des Platzes besser aus. Die bestehenden Wege und Grünflächen werden erhalten und um neue Möblierungselemente sowie Spielpunkte ergänzt. An der Stelle des heutigen Brunnens wird in Anlehnung an die bestehende Form ein Aufenthaltsort mit Rundbänken und Blühstreifen als Rahmung geschaffen. Dieser lädt zum Austausch und Verweilen ein. Durch die neuen Spielangebote wird ein Angebot für Kinder geschaffen, um den Kernbereich auch für Familien attraktiver zu gestalten. Die Eingangssituationen werden durch Aufweitungen betont und bieten damit eine Erweiterungsmöglichkeit für die angrenzende Außengastronomie.



Vertiefungsbereich „Op dr Dränk“ | Szenario 1



Vertiefungsbereich „Op dr Dränk“ | Szenario 2

Aus fachlicher Sicht bietet Szenario 1 Vorteile gegenüber dem Szenario 2. Durch lediglich geringe Eingriffe kann eine deutliche Aufwertung generiert werden, die sich harmonisch in den Kernbereich einfügt. Aufgrund des geringeren Aufwandes erscheint zudem eine Umsetzung zeitnah realistischer.

Szenario 2 | „Neuer Platz“ stellt einen intensiveren Eingriff in die heutige Platzfläche dar. Durch eine Neugliederung der Flächen bietet der Raum neue Möglichkeiten, um diesen für Veranstaltungen, wie beispielsweise einen kleinen Weihnachtsmarkt o.ä. zu nutzen. Durch die Verwendung wassergebundener Decke in Teilen der Platzfläche wird eine multifunktionale Nutzbarkeit gewährleistet. Ergänzende Grün- und Blühflächen sowie neues Sitzmobiliar und Spielelemente schaffen Aufenthaltsqualität auf dem Platz. Die angrenzende Außengastronomie wird in die Neugestaltung integriert und belebt damit den Platz. Die direkt angrenzenden Parkplätze bleiben lediglich als temporäre Parkplätze vorhanden, sodass diese bei Veranstaltungen gesperrt und als Teil der Platzfläche mitgenutzt werden können. Insgesamt ermöglicht das Szenario 2 eine deutliche Veränderung, die neue Möglichkeiten der Nutzung bietet.

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Eine ansprechende, dem Ortsteil angepasste Gestaltung der Straßenräume sowie die Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote tragen zu einer ortsverträglichen und nachhaltigen Mobilität bei. Durch die bestehende Hierarchisierung des Straßennetzes sowie einer angepassten Straßenraumgestaltung sollen Konflikte vorgebeugt und eine verbesserte Verkehrsabwicklung erreicht werden.

Um Umbauten und Gestaltungen zu ermöglichen, werden fundierte Aussagen zu Auslastungen und Verkehrsaufkommen in Hangelar benötigt. So soll die Erarbeitung eines übergeordneten Verkehrskonzepts oder die punktuelle Betrachtung einzelner Straßenzüge unterstützen, um einen angepassten funktionalen und gestalterischen Umbau von Straßen und Wegen zu erzielen. Grundsätzlich ist das Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit zu betrachten, um jede Einzelmaßnahme in eine Gesamtkonzeption einzubinden. Dabei können Funktionsstörungen oder

fehlgelenkte Verkehre, wie beispielsweise sogenannte Schleichwege, erkundet und behoben werden. Die konzeptionelle Herangehensweise bietet somit Potentiale zur Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität und somit zur Attraktivität des Ortsteils insgesamt.

Im Straßennetz sind vor allem Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote durchzuführen. In diesem Zusammenhang nimmt die Kölnstraße eine besondere Stellung ein. Aufgrund der zentralen Lage im historischen Kernbereich sowie der Anzahl der Durchgangsverkehre ist dieser Straßenzug bei möglichen Umgestaltungen zu priorisieren, um zu einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung beizutragen.

Neben der Neugestaltung und Sanierung einzelner Straßen gilt es ebenso, barrierefreie Fuß- und Radwege sowie den Erhalt und Ausbau des ÖPNV-Angebots planerisch anzustreben. Ziel ist es, den Umweltverbund aus Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV zu stärken, um unter anderem den demographischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Zusätzlich sollen weitere nachhaltige Mobilitätsangebote wie Sharing-Angebote oder beispielsweise Shuttle-Angebote für ältere Bewohner*innen ausgebaut werden. So sollen heute mindergenutzte oder -gestaltete Wegebeziehungen aufgewertet werden, um wichtige alltägliche, touristische und freizeitbezogene Ziele besser miteinander zu vernetzen und die prägenden Frei- und Landschaftsräume anzubinden.

Umgestaltung Kölnstraße. Die Ortsmitte wird durch die historisch bedeutsame Verbindungsachse der Kölnstraße geprägt. Die Straße ist das freiräumliche Rückgrat des Ortskerns, erfüllt vielfältige Funktionen und dient der Erschließung des Kernbereichs. Die gegenwärtige Gestaltung wird dieser Bedeutung jedoch nur ansatzweise gerecht. Insbesondere wird die Qualität des öffentlichen Raums durch die funktionale Gestaltung mit vorwiegender Ausrichtung auf den MIV und damit durch ein hohes Verkehrsaufkommen gemindert. Der aktuell niveaugleiche Ausbau sichert zwar eine gute Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, weist jedoch deutlichen Aufwertungsbedarf auf. Ziel ist es daher, durch Neu- bzw. Umgestaltungen insbesondere Fußgänger*innen und den Fahrradverkehr zu stärken und in Gänze zu einer Attraktivierung des öffentlichen Raums beizutragen, der den vielfältigen angrenzenden Nutzungen gerecht wird. Schwerpunktbereich für Neu- bzw. Umgestaltungen ist der Abschnitt zwischen Richthofenstraße und Florianstraße, der durch seine öffentlich wirksame Ausstrahlung als Versorgungsbereich fungiert. Im Rahmen der Beteiligung wurde die Idee zur Einrichtung einer abschnittsweisen Einbahnstraße eingebracht, welche im Rahmen von Umbauprozessen geprüft werden sollte.

Insgesamt können bereits punktuelle Einzelmaßnahmen positive Effekte erzielen. So kann beispielsweise die Etablierung neuer Sitz-, Spiel- oder sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie die Schaffung von Querungsmöglichkeiten zu einer Verbesserung des Status-Quo beitragen. Die bestehende durchgehende Pflasterung sollte auch bei Neuplanungen erhalten werden, um der Bedeutung des Kernbereichs gestalterisch gerecht zu werden. Der aktuelle, niveaugleiche Ausbau ist beizubehalten. Sicherzustellen ist dabei die wahrnehmbare Zuordnung der Flächen zu den jeweiligen Verkehrsteilnehmer*innen sowie die Vermeidung zu hoher Geschwindigkeiten des MIV durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, wie die Gestaltung mit unterschiedlichen Oberflächenmaterialien oder die punktuelle Einengung der Fahrspur. Ergänzend trägt eine Ausleuchtung des Straßenraums zur besseren Nutzbarkeit sowie Sicherheit im Straßenraum bei.

Ziel dieser Maßnahme ist die Schaffung einer attraktiven innerörtlichen Erschließungsstraße, die sowohl einen reibungslosen Verkehrsfluss und eine bestmögliche Verkehrssicherheit gewährleistet als auch den Bedürfnissen der angrenzenden Nutzungen Rechnung trägt. Aufgrund der Bedeutung für den gesamten Ortsteil, gilt es bei der Gestaltung die Interessen der verschiedenen Nutzer*innen zu berücksichtigen und eine abgestimmte Gesamtkonzeption anzustreben.

Umgestaltung Richthofenstraße/Erschließung Flugplatz. Die Richthofenstraße stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Bonner Straße und dem Flugplatz im Norden Hangelars dar. Aktuell weist die Erschließungsstraße

ab der Kreuzung Immelmanstraße in Richtung des Flugplatzes erhebliche Straßenschäden auf. Aus diesem Grund ist eine Aufwertung anzustreben, die der Entwicklungsperspektive, die mit dem Rahmenplan für den Flugplatz beschrieben wurde (vgl. *Rahmenplan Verkehrslandeplatz Hangelar 2019*), Rechnung trägt. Neben der Sanierung der Oberflächen ist ebenso auf ausreichende Ausleuchtung zu achten, um eine gute Nutzbarkeit für Fußgänger*innen zu sichern und Angsträume zu vermeiden. Auch ergänzende Baumpflanzungen sind im Rahmen von Sanierungsprozessen zu prüfen.

Die Erschließung des Flugplatzes erfolgt zunächst weiterhin über die Kölnstraße und Richthofenstraße (vgl. *Umgestaltung Richthofenstraße*). Langfristig ist es jedoch vorgesehen, dass die Erschließung über die Bundesgrenzschutzstraße und in Teilen über das Gelände der Bundespolizei also westlich des Ortskerns erfolgt. Diese langfristige Perspektive entlastet den Kernbereich und erhöht damit die freiräumliche Qualität im historischen Zentrum. Der Entwicklungs- und Abstimmungsprozess zum Vorhaben wurde bereits mit dem Rahmenplan für den Flugplatz beschrieben (vgl. *Rahmenplan Verkehrslandeplatz Hangelar 2019*) und sollte planerisch weiterverfolgt werden.

Aufwertung Udetstraße. Im Zuge der Aufwertung und Umgestaltung des Franz-Josef-Halm Platzes, sollte beim Umbau auch die Udetstraße aufgewertet werden, um den Zugang des Platzes attraktiver zu gestalten (vgl. *Aufwertung und Umgestaltung Franz-Josef-Halm Platz*). Außerdem stellt die Kreuzung Udetstraße/Kölnstraße aktuell eine Gefahrenstelle für verschiedene Verkehrsteilnehmer*innen dar, welche bei der Aufwertung verbessert werden sollte. Die aktuell versetzten Einmündungen führen zu unübersichtlichen verkehrlichen Situationen. Durch eine Neusortierung der Flächen und Parkplätze, eine Anpassung des Kurvenverlaufs, durch neue, durch Pflasterung abgesetzte, Überwege (ggf. als Zebrastreifen) sowie neues Mobiliar kann zur Aufwertung und zu mehr Verkehrssicherheit beigetragen werden.



Vertiefungsbereich Kreuzung Kölnstraße - Udetstraße

Nördlich der Bahntrasse befindet sich die ev. Grundschule. Dort kommt es durch den Hol- und Bringverkehr häufig zu Gefahrensituationen. Dies kann durch beispielsweise „Elternhaltestellen“ mit mindestens 250 m Abstand zur Schule oder eine Verkehrsberuhigung verbessert werden. Um den Schulweg für Kinder sicherer zu gestalten, sollte zusätzlich südlich der Bahntrasse eine Quermöglichkeit der Udetstraße sowie ggf. zusätzlich im

direkten Umfeld der Grundschule geschaffen werden. Ergänzend kann das Thema Schulweg stärker in den Fokus gerückt werden. Durch eine attraktivere Schulweggestaltung oder sogenannte Geh-Busse kann der Hol- und Bringverkehr zusätzlich reduziert werden.

Umgestaltung Haltepunkte/Schaffung von Mobilitätsstationen. Das Auto stellt gegenwärtig noch das dominierende Verkehrsmittel in Hangelar dar. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität gilt es jedoch alternative Mobilitätsformen aufzuzeigen, um die Dominanz des MIV zu mindern. Damit der öffentliche Verkehr gestärkt werden kann, sollte das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden. Die gegenwärtige Lage der Haltestellen ermöglicht eine nahezu flächendeckende Abdeckung in einem Radius von 300 Metern, sodass die Erreichbarkeit der Haltestellen grundsätzlich gewährleistet wird. In den Randlagen der Wohnquartiere rund um die Thüringer Allee und westlich der Richthofenstraße sowie im Kernbereich von Alt-Hangelar bestehen jedoch Defizite. Niederberg Neu zeichnet sich insbesondere durch eine geringe Taktung aus. Dadurch wird der Umstieg auf alternative Verkehrsmittel erschwert. Ebenfalls ungünstig ist die Tatsache, dass der Bereich der zentralen Kölnstraße nicht vom Busverkehr angesteuert wird. Ziel ist es, die Taktung des ÖPNV zu verbessern und die Etablierung ergänzender Haltestellen in den unterversorgten Bereichen, insbesondere im Bereich Niederberg Neu (vgl. Rahmenplan), zu prüfen.

Darüber hinaus bestehen aktuell im Ortsteil keine ergänzenden Verkehrsangebote, wie Car-Sharing Angebote, oder E-Ladesäulen für Autos. Eine mögliche Bündelung der nachhaltigen Mobilitätsangebote ist an zentralen Punkten, wie den Stadtbahnhaltestellen im Ortsteil, als Mobilitätsstationen denkbar. Neben ÖPNV-Angeboten können sich Pkw-Stellplätze, Car-Sharing-Angebote, Radabstellanlagen (auch für Lastenfahräder oder Fahrräder mit Anhänger), Radverleihsysteme, Elektromobilitätsangebote oder Taxistände an den Mobilitätsstationen befinden. Weitere Services (z.B. Schließfächer) können je nach Nutzer*innenpotential und Flächenverfügbarkeit ergänzt werden. Im gleichen Zuge sollten die Haltestellen der Stadtbahnlinie attraktiver gestaltet werden, was schrittweise durch die Stadtwerke Bonn (SWB) erfolgt. Durch die Förderung der Kombination von verschiedenen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln soll der KFZ-Anteil reduziert und der Umstieg auf alternative Mobilitätsformen gestärkt werden.

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten. Die B56/Bonner Straße ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt und stellt eine räumliche Barriere zwischen den Siedlungsbereichen dar. Folge der räumlichen Situation ist eine Gefährdung für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer*innen entlang der Bundesstraße. Es ist eine Verbesserung der Übergänge durch sichere und klare Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu verfolgen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Verknüpfung der separierten Siedlungsbereiche zu verbessern. Die aktuelle Priorisierung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen ist dabei zu hinterfragen. Neben der Bundesstraße sind darüber hinaus zusätzliche Querungsmöglichkeiten an stark frequentierten Stellen zu prüfen, wie beispielsweise entlang der Konrad-Adenauer-Straße (vgl. *Aufwertung Konrad-Adenauer-Straße*), der Richthofenstraße oder der Udetstraße (vgl. *Aufwertung Udetstraße*), um den Fußverkehr insgesamt sicherer und attraktiver zu gestalten.

Qualifizierung Fuß- und Radwege. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität nimmt der Fuß- und Radverkehr neben dem ÖPNV eine bedeutende Rolle ein. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten in Hangelar sind die Bedingungen jedoch nicht optimal. Für den Fußverkehr stellt insbesondere die B56/Bonner Straße eine Barriere dar und ist somit eine bedeutsame Gefahrenstelle. Eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten ist anzustreben (vgl. Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten), um die Sicherheit zu steigern. Eine angepasste Beleuchtung kann ebenfalls einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

Der Radverkehr in Hangelar erfolgt hauptsächlich gemeinsam mit dem MIV im Mischverkehr. Vereinzelt finden sich selbstständig geführte sowie straßenbegleitende Radwege, wie abschnittsweise parallel zur Bahnlinie oder entlang der Konrad-Adenauer-Straße. Entlang der B56/Bonner Straße verläuft ein gemischter Geh- und Radweg, der eine gefahrlose Befahrbarkeit abseits des MIV zwischen den Knotenpunkten sicherstellt. Die Knotenpunkte

und Einmündungen bieten jedoch weiterhin Konfliktpotential. Nichtsdestotrotz sollte diese Möglichkeiten gestärkt und ausgebaut werden.

Verbesserungsbedarf besteht vorrangig im Ausbau bzw. der Ergänzung der Haupttrouten sowie der Querungsmöglichkeiten, dem Zustand sowie der Führungen und Anschlüsse der Radwege. Darüber hinaus ist der Ausbau der Fahrradinfrastruktur zu forcieren. So können Abstellanlagen an zentralen Stellen zur Stärkung des Radverkehrs beitragen. Aktuell sind Fahrradabstellanlagen vorwiegend im Kernbereich Hangelars verortet. Es bestehen Potentiale im Ausbau der Fahrradinfrastruktur in den übrigen Siedlungsteilen (vgl. *Haltepunkte/Schaffung von Mobilitätsstationen*), um die Attraktivität des Verkehrsmittels zu erhöhen und eine flächendeckende Abdeckung zu ermöglichen.

Erhöhung Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Die gefühlte und tatsächliche Verkehrssicherheit bestimmen maßgeblich die Attraktivität und Nutzbarkeit eines Raumes. Hangelar ist geprägt durch übergeordnete Erschließungsstraßen sowie deutlich untergeordnete Quartiersstraßen, die lediglich der wohnortnahen Erschließung dienen. Sowohl bei den übergeordneten als auch bei den untergeordneten Erschließungsstraßen sollte eine bestmögliche Verkehrssicherheit angestrebt werden. Dies kann sowohl durch die Gestaltung des Straßenraumes als auch durch verkehrsregulierende Maßnahmen, wie beispielsweise Querungsmöglichkeiten (vgl. *Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten*) oder Geschwindigkeitsreduzierungen, erreicht werden. Insbesondere die Bundesstraße, die Kölnstraße, die Konrad-Adenauer-Straße sowie die Alte Heerstraße stehen hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fokus der Betrachtung, da diese ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufweisen. Um insbesondere für Fußgänger*innen sichere Wege zu schaffen, sollten eigenständige Fußwegeverbindungen ausgebaut werden, die vom MIV freigehalten werden. Bei Neubauvorhaben sollten bestehende Wege aufgegriffen und ausgebaut werden sowie bei der Straßenraumgestaltung ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit und die angemessene Breite von Fuß- und Radwegen gelegt werden. Zusätzlich besteht Aufwertungsbedarf im Bereich bestehender Straßen und Wege, um eine angemessene Nutzbarkeit für den Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten. Schwerpunktmäßig sollen der Buschweg/Alte Bonner Straße (Bonner Stadtgebiet), die Wege rund um den Sportplatz und den Flugplatz sowie im Kernbereich aufgewertet werden. In den Bereichen der Stadtgrenze sollte auch gemeinsame Projekt mit der Stadt Bonn berücksichtigt werden, um durchgehende Verbindungen zu sichern.

Demographische Entwicklungen verstärken stetig die Anforderungen an flächige Barrierefreiheit. Neben dem Errichten von barrierefreiem Wohnraum, sollte der Fokus ebenso darauf liegen, den Straßenraum für alle Bewohner*innen hindernisfrei zu gestalten. Dazu zählen beispielsweise niveaugleiche Querungsmöglichkeiten, Querungshilfen sowie die gut erkennbare Lenkung der Verkehrsteilnehmer*innen. Diese sollten bei Neu- beziehungsweise Umbauprozessen stetig berücksichtigt werden.

Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit

Der Ortsteil Hangelar ist primär durch Wohnnutzung gekennzeichnet. Um dem stetig wachsenden Bedarf nach Wohnraum gerecht zu werden, soll auch zukünftig die Wohnnutzung fokussiert und ausgebaut werden. Wandelnde Lebensstile und -modelle tragen zu einer Pluralisierung der Wohnbedürfnisse bei, wodurch sich zukünftige Entwicklungen den verändernden Bedarfen flexibel angepasst werden müssen. So gilt es die Attraktivität des Ortsteils zu bewahren und auszubauen, um möglichen Funktionsverlusten entgegenzuwirken und Konkurrenzsituationen zu vermeiden.

Die bestehende soziale Infrastruktur soll erhalten und durch geeignete Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen zukunftsfähig entwickelt werden. Um eine angemessene Versorgung zu gewährleisten, sollen Angebote der sozialen Infrastruktur gesichert und Wohnangebote ausgebaut werden.

Auch die Nahversorgung innerhalb des Ortsteils ist gewährleistet. Der historische Kernbereich stellt mit seiner zentralen Versorgungsfunktion im Bereich der Kölnstraße einen wichtigen Ankerpunkt im Hangelarer Ortskern dar. Hangelar weist eine vielfältige und umfangreiche Nutzungsstruktur auf. Durch einen Vollsortimenter an der Kölnstraße wird die Nahversorgung abgedeckt. Lediglich vereinzelt bestehen Mängel im Bereich des Dienstleistungs- und Gastronomieangebots. Ziel ist es, eine bedarfsangepasste und nutzerorientierte Angebotsstruktur in Hangelar zu sichern. Dazu zählen unter anderem die Einrichtung eines Sanitätshauses sowie die Schaffung niedrigschwelliger Treffpunkte in Form von Kneipen oder Gastronomien. Damit erhöht sich zusätzlich die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des historischen Kernbereichs entlang der Kölnstraße.

Zur Steuerung dieser Prozesse sollten Leerstände möglichst frühzeitig bemerkt und von Seiten der Stadt steuernd eingegriffen werden. Die Wirtschaftsförderung in Verbindung mit einem Ortsteilmanagement spielt bei dieser Aufgabe eine entscheidende Rolle. Ziel ist es, vorhandene Angebote zu bündeln, stärker zu kommunizieren und schließlich zur besseren Nutzung vorhandener Ressourcen beizutragen.

Erweiterung Gewerbegebiet Bonner Straße. Die Gewerbegebiete entlang der Bonner Straße entstanden in den 1980/90er Jahren und bieten Flächenangebote für unterschiedliche Bedürfnisse. Angrenzend an die Gewerbegebiete befinden sich Flächen, welche Potentiale zur Erweiterung bieten. Neben kleineren Flächen zur Schließung von Baulücken sind insbesondere die großflächigen Potentiale am Pützchensweg/Heckenweg und westlich der DGUV zu nennen. Diese ermöglichen einen Ausbau der Wirtschaft und die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Ortsteil. Ein entsprechender Bebauungsplan wurde bereits beschlossen.

Schaffung von bezahlbarem und barrierefreiem Wohnraum. Hangelar ist gekennzeichnet durch seine primäre Wohnnutzung, umsäumt von vielfältigen Grün- und Freiräumen. Große, zusammenhängende Felder und Waldflächen in Verbindung mit einer gut ausgebauten Infrastruktur machen Hangelar zu einem beliebten Wohnstandort. Um die Attraktivität des Wohnstandortes zu erhalten, ist auf die gewandelten Wohnbedürfnisse und -stile der Bevölkerung und die Veränderungen der Gesellschaft einzugehen. Aufgrund der zunehmenden Nachfrage nach barrierefreiem Wohnraum ist dieser bei Neubauvorhaben vorzugsweise zu prüfen und zu realisieren (vgl. *Schließung von Baulücken*). Auch die Ansiedlung von Alten- und Pflegeheimen oder Mehrgenerationsprojekten sollte verfolgt werden, um einen Verbleib im Stadtteil im höheren Alter zu sichern.

Die zunehmende Nachfrage resultiert unter anderem aus den Prozessen der Alterung sowie der Individualisierung der Gesellschaft. Der neu entstehende Wohnraum sollte außerdem auch für Menschen mit geringem Einkommen bezahlbar sein. Ziel ist es, die veränderten Wohnbedürfnisse und -stile der Gesellschaft angemessen zu berücksichtigen. Ein geeignetes Steuerungsmittel bei der Schaffung von neuem Wohnraum ist ein Wohnraumversorgungskonzept, welches dazu dient, den Bedarf an Wohnraum herauszustellen und daraus eine geeignete Handlungsempfehlung für die Gesamtstadt zu entwickeln.

Angebote für Kinder und Jugendliche. Hangelar wird geprägt durch eine starke Gemeinschaft und vielfältige Nachbarschaften. Es bestehen umfangreiche Vereinsangebote und ein großes bürgerschaftliches Engagement. Vielfältige soziale, kulturelle und sportliche Veranstaltungen und Feste sowie zahlreiche Spiel- und Bewegungsangebote unterstützen den Zusammenhalt. Auch für Kinder und Jugendliche bestehen vielfältige Angebote im gebauten und öffentlichen Raum. Zurzeit werden diese Angebote jedoch teilweise nur wenig in Anspruch genommen. Ziel ist es daher, vorhandene Angebote zu bündeln, weiterzuentwickeln oder neue zu schaffen.

Wichtiger Baustein ist die Aufwertung und Gestaltung von Spiel- und Bewegungsräumen (vgl. *Aufwertung Freizeitareal Hirschbergweg* und *Aufwertung bestehender Spiel- und Sportflächen*). Um die Angebote attraktiver zu gestalten, könnten Schulen und Vereine zusammenarbeiten und so den Kindern und Jugendlichen die vorhandenen Möglichkeiten näherbringen und Synergien nutzen. So gilt es vorhandene Angebote unter Beteiligung der Kinder und Jugendlichen zu hinterfragen und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen. Auch können die

Angebote besser miteinander verknüpft und nach Außen getragen werden. Hierfür sind Formate anzudenken, die über Social Media-Plattformen bekannt gemacht werden.

Verfügungsfonds. Zur Stärkung des Miteinanders und der Angebotsvielfalt in Hangelar sollen gemeinsame Maßnahmen von Stadt und Privaten initiiert werden. Hierfür soll ein gemeinschaftlicher Fonds geschaffen werden, in den die Stadt sowie private Akteur*innen, wie Händler*innen, Gastronom*innen oder Eigentümer*innen, anteilig einzahlen.

Der Verfügungsfonds dient der schnellen und bürokratiearmen Finanzierung akuter Maßnahmen im Ortskern. Es kann sich dabei um investive Maßnahmen (z.B. Baumaßnahmen, Neuanschaffung oder Erneuerung von Mobiliar, Gebäudesanierung) oder nicht-investive Maßnahmen (z.B. Feste, Veranstaltungen, Marketingaktionen) handeln. Über die genaue Verwendung der Mittel soll ein Gremium/Beirat entscheiden, der sich aus Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, Bürger*innen, Einzelhändler*innen und Eigentümer*innen zusammensetzt.

Grün- und Freiräume

Die vorhandenen, vielfältigen und abwechslungsreichen Grün- und Freiräume bieten besondere freiräumliche Qualitäten, die es zu erhalten und weiterzuentwickeln gilt. Zu differenzieren sind dabei die landwirtschaftlich genutzten Flächen, die großflächigen Naherholungs- und Freizeitbereiche sowie die integrierten, innerhalb der Siedlungsgebiete liegenden Freiflächen. Für die jeweiligen Flächen sind angepasste Maßnahmen und Gestaltungsansätze zu finden.

Die umfangreichen, teilweise landwirtschaftlich genutzten Kulturlächen sowie die großflächigen Grün- und Freiräume bestimmen maßgeblich die Qualität des Ortsteils. Sie prägen das Ortsbild, bilden einen wichtigen, wohnortnahen Freizeitwert und beeinflussen das Klima positiv. In Gänze gilt es sie als Grün- und Freiflächen zu erhalten sowie in ihrer Vielfalt zu stärken. Die großflächige Bebauung ist auszuschließen, lediglich in Randbereichen sind bauliche Ergänzungen denkbar, um den Siedlungsrand zu arrondieren. Insgesamt steht die Anbindung an die einzelnen Siedlungsbereiche sowie die Verknüpfung der Freiräume untereinander im Fokus. Neben der stärkeren Verknüpfung und Einbindung sind die Aufwertung und Gestaltung der prägenden Grünräume anzustreben. Angepasst an die jeweilige Situation und Funktion sind Gestaltungskonzepte zu erarbeiten. Ziel der Entwicklung und Gestaltung ist die Steigerung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität unter Beachtung klimatisch-ökologischer und freizeitbezogener Aspekte.

Innerhalb des Siedlungsraumes liegt der Fokus auf kleinteiligen öffentlichen Räumen, welche es als wohnortnahe Treffpunkte auszubauen und aufzuwerten gilt. Neben der Gestaltung von Spielflächen sind ebenso flächendeckend Orte der Kommunikation und Begegnung im öffentlichen Raum zu etablieren. Die verschiedenen Generationen sollen zusammengebracht und die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Schaffung Landschaftstore Grünes C. Der Ortsteil Hangelar ist von abwechslungsreichen Landschaftsräumen umsäumt. Der nördlich verlaufende Landschaftsraum Grünes C dient der Naherholung, dem Naturschutz und der Sicherung landwirtschaftlicher Flächen durch Schaffung durchgehender und verknüpfter Freiräume. Hangelar ist dabei durch eines von insgesamt 35 Toren, die durch Bäume und Hinweistafeln gestaltet sind, direkt an den Freiraum angebunden. Durch eine attraktive Gestaltung der Eingänge zum Landschaftsraum wird die Wahrnehmbarkeit, die Attraktivität des Freiraums sowie die Markierung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Freiraum positiv beeinflusst. Ziel ist es, die Anzahl der Landschaftstore des Grünen C auszubauen und zu erweitern, um ansprechende und einladende Eingangssituationen zum Landschaftsraum flächendeckend zu generieren. Insbesondere im Bereich Niederberg finden sich drei sinnvolle, ergänzende Standorte, die zu einer stärkeren Verknüpfung der Grün- und Freiflächen beitragen können und einen sichtbareren Zugang für die Bewohner*innen ermöglichen.

Aufwertung Spiel- und Sportflächen. Die Spiel- und Sportflächen Hangelars sind überwiegend im Kernbereich des Ortsteils verortet. Die vorhandenen Flächen weisen vermehrt einen ausbaufähigen Zustand auf. Insbesondere die Spiel- und Bewegungsflächen an der Immelmanstraße, an der Graf-Zeppelin-Straße, an der Humperdinckstraße, am Wolfsbach, am Flugplatz und am Sportplatz weisen Aufwertungsbedarf auf. Für diese Spielplätze wird langfristig eine grundlegende Erneuerung vorgeschlagen. Dies umfasst sowohl einen partiellen Austausch des Mobiliars als auch eine Neuordnung der Flächen und stärkere Begrünung im Sinne des Klimaschutzes.

Bei der Aufwertung ist auf Vielfältigkeit und Angemessenheit für jede individuelle Altersgruppe zu achten, um einen Austausch zwischen den Generationen zu ermöglichen. Neue Spielgeräte sollen möglichst barrierefrei ausgeführt werden und somit auch Kindern mit Behinderungen einen einfachen Zugang ermöglichen.

Grundlage der Umbauten und Aufwertungen soll ein Spielplatzkonzept bilden, welches Zielgruppen, Ausstattung und Gestaltungsvorgaben beschreibt. Das bürgerschaftliche Engagement zur Übernahme einer Spielplatzpatenschaft, wie es in Sankt Augustin schon vielfach praktiziert wird, gilt es auch weiterhin aktiv zu bewerben und zu fördern.

Neben den reinen Spielflächen sind ebenso vorhandene Sportflächen zu berücksichtigen. Insbesondere der Sportplatz an der Fritz-Pullig-Straße ist eine zentrale Anlaufstelle für Kinder und Jugendliche, weshalb dieser bei Sanierungsmaßnahmen priorisiert berücksichtigt werden sollte. Aufgrund der direkt angrenzenden Wohnbebauung sind jedoch Lärmkonflikte bestmöglich frühzeitig zu verhindern.

Aufwertung Freizeitareal Hirschbergweg. Das Freizeitareal am Hirschbergweg liegt am nördlichen Rand des südlichen Siedlungsbereiches und grenzt unmittelbar an den Landschaftsraum Grünes C. Aktuell befinden sich auf der Freifläche ein Volleyballfeld sowie vier Fußballtore. Damit übernimmt das Areal wichtige Freizeitfunktionen im östlichen Teil Hangelars.

Der Zustand der Freifläche weist jedoch Defizite auf. Um die Aufenthaltsqualität und Multifunktionalität dieses Raumes im angemessenen Maß zu steigern, sollen weitere Sportmöglichkeiten ergänzt werden. Denkbar wären Tischtennisplatten, Fitnessgeräte, ein Basketballfeld sowie eine Spielplatzfläche. Zusätzliche Möblierungselemente schaffen Verweilorte und steigern damit zusätzlich die Aufenthaltsqualität. Die gegenwärtige Gestaltung bietet Potential, welches durch die Bewohner*innen der angrenzenden Wohngebiete umfangreich genutzt werden könnte.

Ein **Testentwurf** für das Freizeitareal Hirschbergweg visualisiert eine mögliche Gestaltung und Nutzung der Bestandsfläche unter Ausnutzung und Ausbau vorhandener Angebote. Grundlegende Gestaltungsidee bildet eine Finnenbahn, die eine Rahmung der Fläche bildet und gleichzeitig die im Inneren liegenden Nutzungen begrenzt. Verschiedene sportliche Nutzungen, wie ein Fußballfeld, Volleyball, Basketball, Tischtennis oder Outdoor-Fitnessgeräte finden dort ihren Platz. Auch eine kleine Spielfläche kann verortet werden. Darüber hinaus werden frei aneignungsfähige Flächen, die beispielsweise als Picknickfläche genutzt werden können, angeboten. Ein grüner, blühender Saum sowie ergänzende Wegeverbindungen bilden einen harmonischen Übergang zu den angrenzenden Wohnquartieren. Grundlage für die Gestaltung kann zudem ein Spielplatzkonzept bilden (vgl. *Aufwertung bestehender Spiel- und Sportflächen*).



Vertiefungsbereich Freizeitareal Hirschbergweg

Gestaltung Siedlungsränder. Den Siedlungsrändern kommt bei der Beurteilung des Landschaftsbildes eine besondere Bedeutung zu. Dabei gilt es neben der Randgestaltung mit geeigneten Grünstrukturen, das Zusammenspiel zwischen Siedlungs- und Landschaftsbereichen sowie die Maßstäblichkeit zu beachten.

Die Siedlungsränder sollten sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügen sowie ökologische und klimatische Belange, wie beispielsweise die notwendige Durchlüftung der Quartiere, berücksichtigen. Es gilt die Siedlungs- ränder untereinander zu vernetzen, um somit einen natürlichen Abschluss des Siedlungskörpers ermöglichen. So sollen insbesondere gewachsene Grünstrukturen gesichert werden. Zusätzlich können die Siedlungs- ränder freiräumliche Qualitäten generieren sowie Sitz- und Spielgelegenheiten das Freiraumangebot ergänzen. Als Gestaltungsbeispiel kann der Großenbuschpark dienen.

Die gestalteten Siedlungs- ränder sollen einen passenden Abschluss zum Landschaftsraum bilden, um die Siedlungsentwicklung zusätzlich zu steuern und eine klare Baubegrenzung zur freien Landschaft zu etablieren. Bei Neubauvorhaben sind die bestehenden Siedlungs- ränder in die Planungskonzeptionen zu integrieren. Großflächige Flächenentwicklungen sind zu vermeiden und nur dann sinnvoll, wenn sie den Siedlungskörper arrondieren.

Gestaltung Freifläche am Ehrendenkmal „Siegfried der Drachentöter“. An der Konrad-Adenauer-Straße befindet sich ein weitestgehend ungenutzter Grünraum am Ehrendenkmal „Siegfried der Drachentöter“. Die Fläche bietet Potential zur Aufwertung und Ausweitung des Freiflächenangebots.

Dabei gilt es die Zugänglichkeit zu verbessern und die Freiflächen multifunktional nutzbar zu gestalten. Sichere Wege und Möblierungselemente sind zu etablieren. Zusätzlich soll die Erreichbarkeit durch die Schaffung einer Querungsmöglichkeit der Konrad-Adenauer-Straße verbessert und der Zugang aus Niederberg gewährleistet werden. Aufgrund der Einordnung der Konrad-Adenauer-Straße als Kreisstraße müssen Zugriffsmöglichkeiten von

Seiten der Stadt Sankt Augustin geprüft werden. Eine sichere Querung über die Konrad-Adenauer-Straße ist dabei unabdingbar. In Gänze kann durch die Gestaltung der Fläche das Freiraumangebot in diesem Bereich Hangelars ergänzt und weiterentwickelt werden.

Schaffung multifunktional und temporär nutzbarer Frei- und Grünräume. Der Ortsteil Hangelar profitiert von der landschaftlich geprägten Lage, die überwiegend von vielfältigen und abwechslungsreichen Grün- und Freiräumen umgeben ist. Diese Räume sind in landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Flächen der Naherholung und Freizeit zu differenzieren. Bei der Aufwertung und Gestaltung dieser Räume sollte der Fokus darauf liegen, diese multifunktional nutzbar zu gestalten, um eine freie Aneignung zu ermöglichen und damit einen Mehrwert für die Bewohner*innen des Ortsteils zu schaffen.

Bei der Aufwertung ist auf Vielfältigkeit und Angemessenheit für jede individuelle Altersgruppe zu achten, um einen Austausch zwischen den Generationen zu ermöglichen. Räumlicher Fokus sollte auf den Bereich rund um den Sportplatz und den Buschweg gelegt werden, um das vorhandene Potential zu nutzen und weiter auszubauen. Bereits kleinere Eingriffe, wie ergänzendes Mobiliar oder eine bessere Erschließung können zu einer deutlichen Aufwertung beitragen.

Durch mögliche Neubauvorhaben könnte zusätzlicher Bedarf nach Spielflächen entstehen. Um diesen zu decken, sollten innerhalb neuer Baugebiete ergänzende Spielangebote etabliert werden. Zusätzlich sollte die Umgestaltung oder Erweiterung bestehender Spiel- und Bewegungsflächen geprüft werden (vgl. *Aufwertung bestehender Spiel- und Sportflächen*).

Gemeinschaft und Zusammenhalt

Das soziale Leben Hangelars ist geprägt durch eine starke Gemeinschaft und ein aktives Vereinsleben, welches es zu stärken und weiterzuentwickeln gilt. Die nutzungsoffene Gestaltung des öffentlichen Raums soll neue Treffpunkte für verschiedene soziale Gruppen und Generationen ermöglichen. Durch verbesserte Möglichkeiten der Kommunikation und Kooperation wird die örtliche Gemeinschaft gestärkt und die Zusammenarbeit gefördert.

Ziel ist es daher, die direkt betroffenen Akteur*innen an der zukünftigen Entwicklung ihres Ortsteils zu beteiligen und stetig über den Entwicklungsstand zu informieren. Im Wesentlichen ist der Erfolg der Realisierung damit von der erfolgreichen Zusammenarbeit und Kommunikation aller Akteur*innen abhängig. Als zentraler Baustein geht somit ein intensiver Steuerung- und Ablaufprozess mit der Entwicklung einher, der im Sinne eines Projekt- und Umsetzungsmanagements gesteuert werden soll. Die Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft und Expert*innen aus verschiedenen Bereichen des städtischen Lebens ist damit als fester Bestandteil der Umsetzung zu begreifen.

Darüber hinaus nimmt die Bündelung und Stärkung der gemeinschaftlichen Tätigkeiten eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung Hangelars ein. Damit zielt das Konzept auf die bedarfsgerechte Weiterentwicklung und Bündelung der vorhandenen sozialen und kulturellen Angebote ab. So sollen beispielsweise die schulkulturelle Bildung, Integration und Jugendarbeit gefördert und das gemeinschaftliche Miteinander gestärkt werden. Die Vielfalt und Kreativität der vorhandenen Angebote bilden die Grundlage, auf der die Aktivitäten weiter konkretisiert und gegebenenfalls gebündelt werden können.

Marketing/Öffentlichkeitsarbeit. Hangelar ist geprägt von einer Vielzahl an sozialen Angeboten und Einrichtungen. Jedoch besteht weiteres Potential in der Vernetzung und Bewerbung der Angebote. Durch die Verbesserung des Images sowie der Stärkung der eigenständigen Identität soll der Ort weiterentwickelt werden. Eine verbesserte Vermarktung durch Werbe- und Informationsmaßnahmen (z.B. Flyer, Plakate, Internetpräsenz) soll die Außenwahrnehmung Hangelars sowie das örtliche Bewusstsein stärken.

Der Bürgerverein übernimmt gegenwärtig bereits diese wichtige Verknüpfungs- und Kommunikationsfunktion. Zur Unterstützung der vorhandenen Strukturen sowie zum Ausbau ergänzender Angebote können beispielsweise digitale Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Beispielsweise können in Form einer Ortsteil-App niedrigschwellig Angebote verknüpft und bekanntgemacht werden.

Ortsteilmanagement. In Hangelar gibt es bereits verschiedenste Vereins- und Kulturtätigkeiten, allerdings bedarf es hier einer zentralen Koordinierungsstelle um solche Tätigkeiten, auch über den Verein hinaus, bekannt zu machen und zu koordinieren. Hierzu gibt es bereits erste Ansätze im Ortsausschuss von Hangelar. Ergänzend soll zur Bündelung der verschiedenen Maßnahmen ein Ortsteilmanagement eingerichtet werden. Als neuer Akteur wird so die Koordination der Einzelprojekte gewährleistet und eine Verbindungsstelle zwischen Stadt und privaten Akteur*innen eingerichtet. Das Ortsteilmanagement soll dazu beitragen, eine geeignete Organisationsstruktur zur Belebung, Profilierung und Steuerung für den Ortsteil zu bilden.

Das Management soll darüber hinaus Angebote vermarkten und zur Bewerbung des Standortes beitragen. Durch ein möglichst niedrigschwelliges Angebot an Informationen und Beratung sollen Beteiligung, Teilhabe und gemeinschaftliche Zusammenarbeit gefördert werden. In diesem Zusammenhang kann das Management die Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit übernehmen (vgl. *Marketing und Öffentlichkeitsarbeit*). Hierzu können neben der Organisation von Veranstaltungen und Aktionen auch die Erarbeitung von Flyern und Broschüren zählen. Zusätzlich kann das Management auch bei der Umsetzung des Hof- und Fassadenprogramms sowie des Verfügungsfonds unterstützen (vgl. *Aufstellung Hof- und Fassadenprogramm* sowie *Verfügungsfonds*). Über Beratungsleistungen hinaus dient es somit als Anlaufstelle für Rückfragen bei der konkreten Umsetzung und der Beantragung von Fördermöglichkeiten.

Ergänzend kann neben dem aktiven Standortmarketing auch ein Leerstands- und Umnutzungsmanagements zu den Aufgaben des Managements zählen. Insbesondere unter dem Eindruck des verstärkten Online-Handels und der vielfältigen Herausforderungen, die im Zuge der Corona-Pandemie aufkamen, kann somit vorausschauend und begleitend die Angebotsvielfalt gesichert und zur schnellen Nachnutzung möglicher Leerstände beigetragen werden.

Stärkung Haus der Nachbarschaft. Das Haus der Nachbarschaft dient als wichtiger Ort der Gemeinschaft. Es dient als Treffpunkt und Veranstaltungssaal, der allen Akteur*innen in Hangelar und sogar über die Grenzen des Ortsteils hinaus, zur Verfügung steht. Dieser öffentlich wirksamen Ausstrahlung gilt es auch zukünftig gerecht zu werden und das Haus als Begegnungsstätte für alle Bewohner*innen zu stärken.

Insofern soll das vorhandene kulturelle und soziale Angebote weiterhin gefördert und die Räumlichkeiten für zukünftige Herausforderungen ertüchtigt werden. Die Integration von Begegnungs- und Veranstaltungsräumen für Vereine, Institutionen, Verbände und die Bürgerschaft sollen dabei berücksichtigt werden. Durch die Umgestaltung des Franz-Josef-Halm Platzes (vgl. *Aufwertung und Umgestaltung Franz-Josef-Halm Platz*) und der Udetstraße (vgl. *Aufwertung Udetstraße*) soll der Zugang und Freibereich dieser bestehenden Begegnungsstätte attraktiver gestaltet werden. Neue Nutzungen und Veranstaltungen, wie Flohmärkte, Stammtische oder auch Bürger*innenbeteiligungen können zu einer Belebung des Ortes und damit zu einer verbesserten Begegnungsfunktion beitragen. Zur Umsetzung des Konzeptes wird eine intensive Beteiligung der Bürger*innen vorausgesetzt, um bestehenden Bedarfe und Wünsche zu beachten (vgl. *Intensive Bürger*innenbeteiligung bei Entwicklungsprozessen*).

Bürger*innenbeteiligung bei Entwicklungsprozessen. Der Umsetzungsprozess des Ortsteilentwicklungskonzeptes soll unter größtmöglicher Mitwirkung der lokalen Bürgerschaft stattfinden. Aus diesem Grund sollen über den gesamten Entwicklungsprozess Möglichkeiten zur aktiven Partizipation gewährleistet werden.

Neben der Steigerung der Akzeptanz, beispielsweise durch fortlaufende Information über den Umsetzungsstand oder die gemeinschaftliche Erarbeitung von Evaluationskriterien, kann dies zu einer langfristigen Förderung des lokalen Engagements und Zusammenhalts über den Planungs- und Umsetzungszeitraum hinaus führen. Besonders zu berücksichtigen ist die Tatsache, dass unterschiedliche Personenkreise mit den Beteiligungsformaten erreicht werden. Daher sind vor allem Kinder und Jugendliche aktiv in Prozesse einzubeziehen. Auch die Möglichkeit einer digitalen Beteiligung und/oder die Einrichtung einer prozessbegleitenden Website kann die Mitwirkungsbereitschaft fördern. Die fortlaufenden Beteiligungsformate sind in enger Abstimmung mit dem Ortsteilmanagement (vgl. *Ortsteilmanagement*) durchzuführen.

Teil F – Umsetzungsempfehlungen

Als Handlungsrichtschnur für Verwaltung und Politik liegt der Stadt Sankt Augustin mit dem Ortsteilentwicklungskonzept nun ein Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung Hangelars vor. Neben der übergeordneten Formulierung von Leitzielen und Handlungsfeldern bietet das Konzept mit der Beschreibung konkreter Entwicklungsmaßnahmen einen Überblick zu allen für die Ortsteilentwicklung relevanten Themen und Aufgaben. Es beschreibt die ortsteilgerechte Umsetzung baulicher, freiräumlicher, sozialer, verkehrlicher und infrastruktureller Maßnahmen und soll somit zukünftige planerische Entscheidungen vorbereiten.

Das Ortsteilentwicklungskonzept stellt somit die Voraussetzung für die weitere Konkretisierungen und die Erarbeitung weitergehender formeller und informeller Planungen dar. Die formulierten Zielaussagen, Grundsätze und konkreten Empfehlungen bilden dabei eine hervorragende Grundlage, die Arbeit der Verwaltung, politischen Gremien, Bürger*innen und sonstige Akteur*innen zu strukturieren und auf eine solide Basis zu stellen. Die Umsetzung muss dabei bewusst gesteuert und gemeinsam von öffentlichen und privaten Akteur*innen intensiv verfolgt werden. Im Wesentlichen ist der Erfolg der Realisierung damit von der erfolgreichen Zusammenarbeit und Kommunikation aller Akteur*innen abhängig. Als zentraler Baustein geht damit ein intensiver Steuerungs- und Ablaufprozess mit der Entwicklung einher. Darüber hinaus bildet die Verfügbarkeit finanzieller Mittel eine wichtige Voraussetzung bei der Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen. Die Akquirierung von Fördermöglichkeiten sollte daher wichtiger Bestandteil bei der Umsetzung des Konzeptes sein.

Schlüsselmaßnahmen und Durchführungsempfehlungen

Die Entwicklung Hangelars soll kontinuierlich erfolgen. Das bedeutet, dass die Umsetzung konkreter Projekte und Maßnahmen immer in Abhängigkeit möglicher Synergieeffekte und des Umsetzungsaufwandes entwickelt werden sollen. Die Priorität einer Maßnahme steht somit immer im Verhältnis zu den vielschichtigen Herausforderungen, die mit einer Umsetzung verbunden sind. So stellen Aspekte wie Flächenverfügbarkeiten, Nutzungspotentiale, vorhandene bauliche und freiräumliche Qualitäten, der bauliche Aufwand oder die Koordination und Organisation des Umsetzungsprozesses bestimmende Faktoren dar, die auf die Realisierung einwirken und frühzeitig gesteuert werden müssen.

Angesichts der Vielzahl vorgeschlagener Maßnahmen ist es daher wichtig, Schlüsselmaßnahmen zu benennen. Ihnen gelten vermehrte Aufmerksamkeit und eine hohe Priorität bei der Umsetzung. Die Umsetzung der Maßnahmen ist dabei abhängig vom Stand der planerischen Vorbereitung sowie von der erhofften Signalwirkung für die Entwicklung Hangelars. Großer Wert wird zunächst auf die Gestaltung wichtiger Freiräume und die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur und Wohnumfeldqualität gelegt. Im Falle des Ortsteilentwicklungskonzeptes sind dies daher die Maßnahmen:

- Erarbeitung Gestaltungshandbuch/-satzung mit Hof- und Fassadenprogramm
- Aufwertung und Umgestaltung Franz-Josef-Halm Platz und „Op dr Dränk“
- Schaffung von bezahlbarem und barrierefreiem Wohnraum
- Qualifizierung Fuß- und Fahrradwege
- Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten an der B56/Bonner Straße

Diese Maßnahmen können maßgeblich zur Aufwertung des Stadtbildes und der Freiräume, der Steigerung der Wohn-, Versorgungs- und Aufenthaltsqualität, der Barrierefreiheit sowie der aufeinander abgestimmten Abwicklung aller Verkehre beitragen. Sie können damit die zentralen Problemfelder Hangelars spürbar beheben. Basierend auf den Ergebnissen des zweiten Bürgerforums wird im Anhang zusätzlich eine Einordnung aller Maßnahmen in ein Priorisierungsschema angefügt.

Baulich-räumliche Qualifizierung

Insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der freiräumlichen Schlüsselmaßnahmen (Gestaltung Franz-Josef-Halm Platz, „Op dr Dränk“ und Kölnstraße) sind Qualifizierungsverfahren zur Steigerung der baulich-räumlichen Qualität von entscheidender Bedeutung. Hierbei gilt es, das Stadtbild und die zentralen Freiräume im Zuge der Entwicklung kontinuierlich zu verbessern und die Attraktivität und Atmosphäre in Hangelar zu steigern.

Zur Steigerung der örtlichen Baukultur und der damit verbundenen Sicherung hoher Gestaltqualitäten sollten daher neben den formellen Planverfahren abgestimmte informelle und qualitätssichernde Instrumente verwendet werden:

- reguläre Wettbewerbsverfahren oder Mehrfachbeauftragungen zur Konkretisierung und Vertiefung von Maßnahmen, die sich positiv auf den gesamten Ortsteil auswirken,
- Investorenauswahlverfahren für mögliche größere private Vorhaben zur Steigerung der städtebaulichen und architektonischen Qualität,
- qualitätssichernde Verfahren für die Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze sowie für wichtige Grün- und Freiräume,
- gestalterische Hinweise und Vorgaben in Form eines Gestaltungshandbuchs für das Ortsteilzentrum entlang der Kölnstraße zur gezielten Förderung der örtlichen Bautradition,
- Etablierung eines Planungs- und/oder Gestaltungsbeirates für Sankt Augustin, um die Entwicklung übergeordneter Planungskonzepte sowie die Umsetzung von Einzelvorhaben zu begleiten.

Die qualitätssichernden Verfahren sollen für konkrete Maßnahmen erfolgen. Die entsprechenden Maßnahmen sind mit dem vorigen Kapitel beschrieben und prioritär zu behandeln. Darüber hinaus können sich durch veränderte Rahmenbedingungen oder Erfordernisse zusätzliche Verfahren ergeben. Diese sollen den hier beschriebenen Zielen und Inhalten folgen. Die aktive Mitwirkung der Bürger*innen und weiterer örtlicher Akteur*innen sollte als fester Bestandteil im Vorfeld der oder begleitend zu den Qualifizierungsverfahren erfolgen.

Nachhaltigkeitsgedanken

Mit dem Ortsteilentwicklungskonzept wird eine nachhaltige und klimagerechte Entwicklung Hangelars beschrieben. Die nachhaltige Umsetzung der Maßnahmen erfolgt dabei auf zwei Ebenen: Zum einen als Vorgaben bei der Flächenentwicklung und zum anderen bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Im Rahmen der zukünftigen Entwicklung werden weitergehende Potentiale der Innenentwicklung genutzt und bisher teils untergenutzte Flächen in das Stadtgefüge eingebunden. Durch die Nähe zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen wird damit das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ verfolgt. Bauliche und freiräumliche Entwicklungen können dabei aufzeigen, dass der Wunsch nach einer kompakten Siedlungsstruktur und der Bedarf an Freiflächen für Klimaschutz-/Klimaanpassungsstrategien kein Widerspruch sein muss.

Eine nachhaltige Stadtentwicklung setzt zudem stärker auf Mobilitätsangebote, die eine Alternative zum eigenen Kraftfahrzeug darstellen. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, gute Angebote für den Rad- und Fußverkehr oder Carsharing-Angebote machen den Ortsteil zu einem zukunftsfähigen Ort und sollten bei der Umsetzung verstärkt beachtet werden.

Die im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen und Konzepte für die Vertiefungsbereiche skizzieren dabei erste Ideen, wie das Klima positiv beeinflusst bzw. die städtische Infrastruktur an die Folgen des Klimawandels angepasst werden kann. Es ist unumgänglich, diese Projekte bei ihrer Umsetzung ständig auf diese Aspekte hin zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Dabei sind innovative Energienutzungs- sowie Ver- und Entsorgungskonzepte zu entwickeln, wobei der Nutzung regenerativer Energieträger Vorrang eingeräumt werden sollte.

Das Ziel der Minimierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs muss sich auch im Einzelobjekt widerspiegeln, wobei alle Lebenszyklusphasen eines Gebäudes – von der Rohstoffgewinnung über die Errichtung bis zum möglichen Rückbau – zu berücksichtigen sind. Anforderungen der Nachhaltigkeit zielen dabei neben möglichen Standards zur Plusenergiebauweise und zur Verwendung geeigneter Baumaterialien auch auf die Nutzungsintensität der Gebäude ab. Zusätzliche Elemente, wie Dachbegrünung und die Nutzung von Solarenergie, sind in Abstimmung mit Belangen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen und als fester Bestandteil der Entwicklung zu begreifen.

Evaluation und Erfolgskontrolle

Der Wert des Ortsteilentwicklungskonzepts muss sich an der Umsetzung der formulierten Ziele messen lassen. Somit ist eine laufende Erfolgskontrolle und die Verstetigung des Prozesses von zentraler Bedeutung, um den Projektstatus, den Projekterfolg und die Projektwirkung zu ermitteln. Mit einer fortlaufenden Evaluierung während der Umsetzungsphase können so die abgeleiteten Ziele und Maßnahmen überprüft und gegebenenfalls reguliert und angepasst werden.

Die Überprüfung der Ziele und des Umsetzungsstands sollte in regelmäßigen Abständen erfolgen und ist in entsprechenden Berichten zu dokumentieren. Dabei sollen neben dem Umsetzungsstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungen oder Hemmnisse aufgenommen und nach Außen kommuniziert werden. Nicht mehr gültige Ziele und Entwicklungsmaßnahmen müssen unter Einbeziehung der politischen Gremien und Öffentlichkeit modifiziert, ersetzt oder gestrichen werden. Bei Nichterreichen der Umsetzungsziele sind mögliche Schwierigkeiten oder Hindernisse zu beschreiben und gegebenenfalls Korrekturen vorzunehmen.

Die Evaluierung und Erfolgskontrolle sollen in regelmäßigen Abständen erfolgen. Die Projektevaluation sollte durch die Stadt Sankt Augustin gesteuert und nachgehalten werden. Hierzu ist ein zielführendes Konzept zu erarbeiten, das von den maßgeblichen Akteur*innen akzeptiert wird. Ein Evaluierungskonzept sollte dabei wenigstens folgende Bausteine umfassen:

- Erstellung eines Zielsystems und Überprüfung der Zielerreichung mit Hilfe von geeigneten Indikatoren
- Monitoring auf der Grundlage von ausgewählten soziodemografischen, sozioökonomischen und wirtschaftsbezogenen Kontextindikatoren
- Projekt-Dokumentationssystem (z. B. Projektdaten/-datenblätter) zur Evaluation der einzelnen Maßnahmen und Projekte
- Durchführung von Befragungen, um die Erfolge bzw. Wirkungen des Konzepts aus Sicht der örtlichen Akteur*innen zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu untersuchen
- Analyse zentraler qualitativer Prozesse/Aspekte des Ortsteilentwicklungskonzeptes anhand von Projektfallstudien und darauf aufbauend die konzeptionelle Beratung und Unterstützung weiterer Akteur*innen vor Ort
- Erprobung räumlich wirksamer Maßnahmen anhand von Reallaboren oder -experimenten für einen begrenzten Zeitraum zur Gewinnung neuer Erkenntnisse unter tatsächlichen räumlichen und/oder rechtlichen Bedingungen.

Insgesamt ist anzustreben, die Öffentlichkeit einmal im Jahr über den Umsetzungsstand des Konzeptes zu informieren und die Ergebnisse der Evaluierung nach außen zu tragen. In diesem Sinne sind die Evaluierungsberichte im Vorfeld der jährlich stattfindenden Beteiligungsformate zu veröffentlichen, um Interessierten die Gelegenheit zu geben, auf die weitergehende Umsetzung einzuwirken. Die gesammelten Ergebnisse der Evaluierung sowie der Beteiligungsformate dienen somit zukünftig der Fortschreibung des Ortsteilentwicklungskonzeptes und der Konkretisierung der formulierten Ziele und Inhalte. In diesem Sinne kann ein offener, transparenter und vor allem nachhaltiger Umsetzungsprozess ermöglicht werden.

Partizipation und Kommunikation

Der mit der Erarbeitung des Ortsteilentwicklungskonzeptes eingeschlagene und bewährte Weg einer intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit und Entscheidungsträger*innen muss auch bei dessen Umsetzung fortgesetzt werden. Die Begleitung der Umsetzung durch öffentliche und private Akteur*innen setzt dabei einen breiten Konsens zwischen Bevölkerung, Politik, Stadtverwaltung und weiteren Akteur*innen voraus. Die transparente und stetige Kommunikation bildet dafür die Grundlage.

Die positive Umsetzung und das Gelingen ist somit kein Selbstläufer. Der Wert des Konzeptes für Hangelar und seine Bewohner*innen wird sich am besten an der Umsetzung der formulierten Ziele messen lassen. Im Wesentlichen ist der Erfolg der Realisierung damit von der erfolgreichen Zusammenarbeit und Kommunikation aller Akteur*innen abhängig. Ihre Einbindung führt zu einem breit gefächerten Erkenntnisgewinn und kann bei der Umsetzung der Maßnahmen positiv unterstützen.

Aus diesem Grund erfordert die Umsetzung der Maßnahmen eine interdisziplinäre Zusammenarbeit. Sie muss fester Bestandteil des Verwaltungshandelns und des Handelns der Akteur*innen vor Ort sein. Als zentraler Baustein ist daher die Begleitung der Weiterentwicklung Hangelars durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing und insbesondere eine ausgiebige Bürger*inneninformation und -beteiligung während der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahmen vonnöten. Zur Konzeptumsetzung und Durchführung des Entwicklungsprozesses empfiehlt sich daher der Aufbau einer umfassenden Projektstruktur.

Die Beteiligung und Bewerbung der Öffentlichkeit wird als wesentliche Bedingung für die erfolgreiche Umsetzung des Ortsteilentwicklungskonzeptes verstanden. Mit fortlaufenden, regelmäßig stattfindenden **Beteiligungsformaten** sowie deren gezielter Bewerbung wird dazu ein wichtiger Baustein beschrieben. Ziel ist es, durch einen stetigen Informationsaustausch über den Umsetzungsstand des Ortsteilentwicklungskonzeptes einen transparenten Planungs- und Umsetzungsprozess anzustoßen, der von der Öffentlichkeit bereichert und mitgetragen wird. Dadurch kann zudem eine Netzwerkstruktur aufgebaut werden, die während der gesamten Umsetzung fortgeschrieben und in den Ortsteil hineingetragen wird. Die wiederkehrenden Formate sollen mindestens einmal im Jahr stattfinden.

Für die Entscheidungs- und Umsetzungsphase kann zudem ein begleitender **Arbeitskreis** eingerichtet werden. Dieser begleitet die Umsetzung des Konzeptes im Sinne und ist Verbindungsglied zwischen Akteur*innen vor Ort, Politik und Verwaltung und befasst sich mit den Angelegenheiten, die die Vorbereitung und Durchführung der Entwicklung in Hangelar mittelbar oder unmittelbar betreffen. Seine Aufgabe ist es, die Einhaltung der Ziele zu überwachen und die Schwerpunkte und Prioritäten während der Durchführung zu beraten sowie deren Umsetzung aktiv voranzubringen. Dementsprechend hat er auch die Maßnahmen und Projekte nach außen zu vertreten und aktiv in der Öffentlichkeitsarbeit mitzuwirken. Der Arbeitskreis sollte regelmäßig, mindestens einmal im Jahr tagen. Er sollte sich aus Vertreter*innen der politischen Fraktionen Sankt Augustins, Vertreter*innen der Stadtverwaltung (z.B. Stadtplanung, Umwelt, Soziales, Wirtschaftsförderung), örtlichen Vertreter*innen und „Multiplikator*innen“ (z.B. Gewerbetreibende, Vereine, Institutionen) sowie mindestens zwei gewählten Vertreter*innen der Bürgerschaft zusammensetzen.

Zusätzlich ist eine geeignete Organisations- und Steuerungsstruktur bei der Stadt Sankt Augustin aufzubauen. Bestandteil der Struktur ist die Benennung einer **Projektleitung** sowie einer **Projektgruppe**, die den Umsetzungsprozess des Ortsteilentwicklungskonzeptes begleitet. Die Projektleitung übernimmt dabei die Kommunikation in der Verwaltung und koordiniert die projektübergreifende Zusammenarbeit der Fachbereiche. Die Projektleitung ist die wichtigste Schnittstelle zwischen Verwaltung und den Akteur*innen in Hangelar. In der Projektgruppe sind alle Fachbereiche vertreten, die zur Umsetzung des Konzeptes erforderlich sind. Die Projektleitung innerhalb der Verwaltung organisiert und informiert den Arbeitskreis, bindet sie in die inhaltliche Arbeit ein und stimmt kommunale und ortsteilspezifische Projekte ab.

Als weiterer Baustein kann für die praktische Umsetzung des Konzeptes ein **Ortsteilmanagement** eingesetzt werden. Im Kern soll das Management die Umsetzung der Maßnahmen unterstützen, die Kommunikation und das Marketing sicherstellen, Vor-Ort-Ansprechpartner*in sein, die örtlichen Akteur*innen sowie Investor*innen unterstützen und die Beteiligung der Bürgerschaft vorbereiten und begleiten.

Darüber hinaus sollte der Umsetzungsprozess von Beginn an eng mit der **Politik** abgestimmt werden. Aus diesem Grund sollen Zwischenberichte in Fachausschüssen der Stadt Sankt Augustin vorgestellt und diskutiert werden. Die Ergebnisse und Einschätzungen der politischen Vertreter*innen sollen dabei als wichtige Hinweise der weiteren Ausarbeitung und Umsetzung verstanden werden.

Ergänzend sollte der Umsetzungsprozess durch eine **Imagekampagne** bestehend aus Werbe- und Informationsmaßnahmen begleitet werden. Wichtiger Baustein ist dabei die städtische Website, auf welcher alle notwendigen Informationen zu finden sind und welche laufend aktualisiert werden muss. Gerade die regelmäßigen Updates sind wichtig für die schnelle Information und Partizipation. Auf der Website finden sich die Informationen zu einzelnen Vorhaben, zum jeweils aktuellen Verfahrensstand, zu gegenwärtigen Beteiligungsmöglichkeiten und die Adressen wichtiger Ansprechpartner*innen. Neben dem digitalen Angebot ist auch eine analoge Alternative notwendig, um alle Zielgruppen adäquat ansprechen zu können. Informationen in der Lokalpresse, im Amtsblatt, über Hauswurfsendung oder Anschläge in Schaukästen im Ortsteil ermöglichen auch Menschen ohne Internet die Teilhabe am Prozess.

Schlussbetrachtung

Wie viele andere Städte stehen Sankt Augustin und seine Ortsteile in den nächsten Jahren und Jahrzehnten vor großen Herausforderungen. Diese bewegen sich im Spannungsfeld veränderter Rahmenbedingungen und Herausforderungen auf globaler und lokaler Ebene. So führen gesamtgesellschaftliche Prozesse, wie der demografische Wandel, die fortschreitende Digitalisierung, der Klimawandel, eine insgesamt gestiegene Mobilitätsbereitschaft oder auch die Individualisierung der Wohnbedürfnisse zu spürbaren Auswirkungen auf den Wohn-, Wirtschafts-, Versorgungs- und Freizeitstandort Sankt Augustin.

In der Gesamtbetrachtung weisen die Stadt Sankt Augustin und der Ortsteil Hangelar großes Entwicklungspotential auf. Trotz vielfältiger Erfolge aufbauend auf den vielfältigen Konzepten und Projekten, die in den letzten Jahren bereits angestoßen wurden, konnten diese Potentiale bislang noch nicht voll ausgeschöpft werden. Die an der Umsetzung der Konzepte beteiligten Akteur*innen haben daher erkannt, dass weitergehender Handlungsbedarf besteht und die bisherigen Ziele, angestoßenen Projekte sowie die damit verbundenen Erfolge überprüft und fortgeschrieben werden müssen.

Um sich also weiterhin als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort positionieren zu können, stellt die Stadt Sankt Augustin mit der Aufstellung des Ortsteilentwicklungskonzeptes für Hangelar die entsprechenden Weichen für die zukünftige Entwicklung. Diese Entwicklung ist eine große Herausforderung für alle beteiligten Akteur*innen und wird noch über viele Jahre eine der zentralen Aufgaben im Ortsteil darstellen.

Das vorliegende Konzept bietet einen umfassenden Überblick zu allen für die Ortsteilentwicklung relevanten Themen und Aufgaben für die nächsten Jahre. Die Definition von Leitzielen, Grundsätzen und Entwicklungsmaßnahmen bildet eine hervorragende Grundlage, die Arbeit der Verwaltung, politischer Gremien und Bürger*innen zu strukturieren und auf eine solide Basis zu stellen.

Die Stadt Sankt Augustin geht somit einen für die Zukunft wichtigen Schritt. Eine strategische Ausrichtung für die nächsten Jahre wird kombiniert mit der Stabilisierung des Ortsteils. Somit besteht die große Chance, bestehende Missstände und strukturelle Defizite zu überwinden und damit ein positives Signal für die zukünftige Entwicklung zu leisten.

Bei der Umsetzung steht die Beteiligung unterschiedlicher Ziel- und Interessengruppen im Fokus. Die bei der Erstellung des Konzeptes erprobte und bewährte intensive Beteiligung der Akteur*innen und Bürger*innen soll auch in Zukunft fortgesetzt werden und die Grundlage für die gezielte Umsetzung bilden.

Die Schaffung eines lebendigen und qualitativ gestalteteten Ortsteils mit einem attraktiven Versorgungs- und Freizeitangebot, generationenübergreifenden Aufenthaltsmöglichkeiten sowie der Erhalt als Wohnstandort für unterschiedliche Zielgruppen ist somit von nun an gemeinschaftliche Aufgabe. Auf diesem Wege können die Chancen der nachhaltigen Entwicklung abgewogen und auf eine solide Basis gestellt werden. Insgesamt kann so ein hohes Maß an Transparenz vermittelt und der Blickwinkel aller Akteur*innen über das hergebrachte Handeln hinaus erweitert werden. Die aktive und fachübergreifende Entwicklung stellt dabei sicher, dass die Umsetzung des Ortsteilentwicklungskonzeptes Erfolg und der integrierte Ansatz Bestand hat.

Quellen und Abbildungsverzeichnis

Literaturverzeichnis

BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) 2005: Baukultur! Informationen – Argumente – Konzepte. Junius: Hamburg

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) 2019: Mobilität in Deutschland – Kurzzusammenfassung. Berlin

Gehl, Jan 2015: Städte für Menschen. Berlin

Hackenberg, K. 2014: Baukultur in der kommunalen Praxis: Akteure, Instrumente und Strategien der Stadtgestaltung in einer schrumpfenden Stadt. Dissertation. Bonn.

HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG) (Hg.) 2012: HEAG 2040: Die Stadtwirtschaft von Morgen. Darmstadt/ Kelkheim: Zukunftsinstitut GmbH – Internationale Gesellschaft für Zukunfts- und Trendberatung

Leyser-Droste, M., Reicher, C., Utku, Y., et al. 2016: Weiterbauen historisch geprägter Stadtstrukturen: Die Qualität des Einfügens im städtebaulichen Kontext. In: Forum Stadt, 3: 279–294.

Reicher, C. 2018: Erfassung, Bewertung und Sicherung der Stadtgestalt. Schnelleinstieg für Architekten und Planer. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer Vieweg

Roland Berger Unternehmensberatung GmbH 2019: Focus – Nahverkehr rechnet sich: Wie Verkehrsbetriebe durch neue Technologien rentabler wirtschaften können

Umweltbundesamt (Hg.) 2019: Emission der von der UN-Klimarahmenkonvention abgedeckten Treibhausgase. Berlin

Abbildungsverzeichnis

Fotos: Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH

alle weiteren Fotos:

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH

Pläne und Skizzen:

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH (auf Katastergrundlage der Stadt Sankt Augustin)

Historische Bilder:

Heimatgeschichtlicher Arbeitskreis und Stadtarchiv Sankt Augustin (Hrsg.) 1989: Sankt Augustin - Dörfer werden eine Stadt, Rheinlandia Verlag, Sankt Augustin.

Stadt Sankt Augustin (Hrsg.) 1983: Bilder aus 100 Jahren, Sankt Augustin

Anhang

Liste Priorisierung der Maßnahmen

Maßnahme	Priorisierung
Ortsbild und -charakter	
Gestaltungshandbuch/-satzung	I
Hof- und Fassadenprogramm	I
Gestaltung Ortseingänge	III
Schließung von Baulücken	II
Aufwertung und Umgestaltung Franz-Josef-Halm Platz	I
Aufwertung und Umgestaltung Platz „Op dr Dränk“	I
Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	
Umgestaltung Kölnstraße	II
Umgestaltung Richthofenstraße/Erschließung Flugplatz	III
Aufwertung Udetstraße	II
Umgestaltung Haltepunkte/Schaffung von Mobilitätsstationen	II
Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	I
Qualifizierung Fuß- und Radwege	I
Erhöhung Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit	I
Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit	
Erweiterung Gewerbegebiet Bonner Straße	III
Schaffung von bezahlbarem und barrierefreiem Wohnraum	II
Angebote für Kinder und Jugendliche	I
Verfügungsfonds	II
Grün- und Freiräume	
Schaffung Landschaftstore Grünes C	III
Aufwertung Spiel- und Sportflächen	I
Aufwertung Freizeitareal Hirschbergweg	II
Gestaltung Siedlungsränder	III
Gestaltung Freifläche am Ehrenedenkmal „Siegfried der Drachentöter“	II
Schaffung multifunktional und temporär nutzbarer Frei- und Grünräume	III
Gemeinschaft und Zusammenhalt	
Marketing/Öffentlichkeitsarbeit	II
Ortsteilmanagement	II
Stärkung Haus der Nachbarschaft	II
Bürger*innenbeteiligung bei Entwicklungsprozessen	I

Prioritäten = Dringlichkeit der Maßnahme und Mehrwert für die Gesamtentwicklung

Maßnahmen mit hoher Priorität gilt vermehrte Aufmerksamkeit, da von ihnen eine Signalwirkung und positive Effekte bei der Umsetzung des Konzeptes erhofft werden.

- I (höchste Priorität)
- II (mittlere Priorität)
- III (niedrigste Priorität)