



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung

TOP: _____

Vorl.Nr.: V/2008/1162

Anlage Nr.: _____

Datum: 13.08.2008

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss "Östlicher Stadtrand"	18.09.2008	öffentlich

Tagesordnung

Bebauungsplan Nr. 01.48 Hennef (Sieg) - Astrid-Lindgren-Straße Süd

1. Beratung und Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) (Empfehlung an den Stadtrat)
2. Vorstellung und Beschluss des Bebauungsplan-Entwurfs
3. Beschluss über die Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss „Östlicher Stadtrand“ empfiehlt, der Rat der Stadt Hennef (Sieg) möge beschließen:

- 1. Der Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB wird zugestimmt.**

T 1:rhenag

mit Schreiben vom 15.02.2008

Stellungnahme

Es wird mitgeteilt, dass zur Erschließung der vorgestellten Bebauungspläne die Mitverlegung von Gas- und Wasserversorgungsleitungen geplant sei. Ebenso sei eine Mitverlegung an dem geplanten Brückenbauwerk vorgesehen.

Es wird darum gebeten, dass die rhenag bei den weiteren Planungen mit einbezogen wird.

Abwägung

Die geplanten Anliegerstraßen werden als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, so dass die Flächen für Gas- und Wasserversorgungsleitungen in der im Entwurf dargestellten Form zur Verfügung stehen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, die Leitungsverlegungen finden im Rahmen der Realisierungen statt, sie betreffen nicht das Bauleitplanverfahren.

T 2: Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis

mit Schreiben vom 18.02.2008

Stellungnahme

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes.

Es wird darum gebeten, den Belangen der Schulwegsicherung Rechnung zu tragen und bei der Ausbauplanung beteiligt zu werden.

Abwägung

Die parallel zur Astrid Lindgren-Straße geführte Erschließung ist mit einem Gehweg geplant, der in der Höhe der westlichen Spielfläche auf den Fußweg in der Grünfläche führt und über diesen an die Astrid-Lindgren-Straße mit beidseitigem Gehweg angeschlossen ist. Des Weiteren gibt es innerhalb der zwischen der bestehenden Ortslage Weldergoven und den Neubauflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 01.47 eine öffentliche Grünfläche, in der ein frei geführter Fuß-Radweg ebenfalls als Schulweg zur Verfügung steht.

Weitergehende Belange der Schulwegeplanung sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung und sind bei der konkreten Ausbauplanung der Schulwegeführung zu beachten.

Die Hinweise wurden im Bebauungsplan 01.47 beachtet. Im Bebauungsplanbereich 01.48 werden keine speziellen Maßnahmen zur Schulwegsicherung vorgesehen.

T 3: Stadt Hennef (Sieg), Amt für Kinder, Jugend und Familie

mit Schreiben vom 06.03.2008

Stellungnahme

Es wird darauf hingewiesen, dass an der Astrid-Lindgren-Straße eine Spielfläche Typ A vorgesehen ist. Geplant sei dort ein Platz – entweder asphaltiert oder mit Kunststoffbelag und Ballfangzaun – für Streetball. Zur Wohnbebauung hin soll ein (Ruhe-)Bereich mit wenigen Spielgeräten entstehen. Da die Spielfläche lärmintensiv genutzt werden soll und die Spielfläche einen Einzugsbereich weit über das Gebiet Siegbogen hinaus haben soll (da eine derartige Anlage bislang noch nicht vorhanden sei), ist bei der Planung darauf zu achten, dass Nutzungskonflikte mit den festgesetzten Wohnbauflächen verhindert werden.

Abwägung

Die Spielfläche an der Astrid-Lindgren-Straße wird im Planverfahren des Bebauungsplanes 01.48 festgesetzt. Sie steht damit im Zusammenhang mit den entstehenden Wohnbauflächen. Die Lage der Spielfläche und ihre Abstände zu den zukünftigen Wohnbauflächen ist schon dem städtebaulichen Entwurf zu entnehmen, der dem Verfahren zu Grunde liegt. Der Entwurf berücksichtigt einen Abstandsstreifen von ca. 8 m zu den Gärten der angrenzenden Wohnbauflächen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 01.48. Dieser Grünstreifen setzt sich auch nach Norden hin im Bebauungsplanbereich Nr. 01.47 fort, so dass hier die festgesetzten Wohnbaugebiete durch die Verkehrsflächen der Astrid-Lindgren-Straße und die geplante Grünfläche einen Abstand zu den geplanten Häusern von mindestens 20 m aufweisen.

Bei der Planung der Spielflächen sind die geltenden Abstandsregelungen zu Wohnbebauungen hinsichtlich einer Lärmbelastung zu berücksichtigen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Planung wird weiter verfolgt

T 4: Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH

mit Schreiben vom 06.03.2008

Stellungnahme

Es werden Hinweise/Anforderungen an die Ausgestaltung der Straßen, Wohnwege, Wendekreise und Wendehämmer angegeben, so dass eine reibungslose Müll- und Sperrgutabfuhr gewährleistet ist.

Abwägung

Der Hinweis wurde im Bebauungsplanentwurf beachtet. Für die Grundstücke, die nicht direkt mit Müllgroßraumfahrzeugen angefahren werden können, werden im Bebauungsplan Stellplätze für Abfallbehälter, die dort am Leerungstag abgestellt werden, festgesetzt.

Die Hinweise wurden somit im Entwurf berücksichtigt.

T 5: Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

mit Schreiben vom 07.03.2008

Stellungnahme

a.) Es wird darauf hingewiesen, dass für die Versorgung des Plangebietes eine Erweiterung des Telekommunikationsnetzes innerhalb sowie außerhalb des Plangebietes erforderlich ist. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie für die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Plangebiet der Deutschen Telekom so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass nach den gesetzlichen Bestimmungen oberirdische und unterirdische Telekommunikationslinien als gleichwertige technische Lösungen zu betrachten sind. Aus wirtschaftlichen Gründen wird seitens der Deutschen Telekom AG darauf aufmerksam gemacht, dass eine unterirdische Versorgung des Erschließungsgebietes durch die Deutsche Telekom AG nur bei einer Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung möglich ist.

Daher wird beantragt, folgendes sicherzustellen:

- dass für den Ausbau des Telekommunikationsliniennetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist,
- dass auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht sowie ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Deutschen Telekom AG als zu belastende Fläche festzusetzen entsprechend § 9 (1) Ziffer 21 BauGB eingeräumt wird,
- dass zur Herstellung der Hauszuführungen der Erschließungsträger verpflichtet wird, vom jeweils dinglich Berechtigten (Grundstückseigentümer) den Nutzungsvertrag (alt: Grundstückseigentümergeklärung) einzufordern und der Deutschen Telekom auszuhändigen,
- dass eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für den Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt.

Weiterhin wird ausgeführt, dass eine unterirdische Versorgung nur durchgeführt werden kann, wenn diese wirtschaftlich vertretbar ist. Hier ist eine Koordinierung mit einem von der Stadt Hennef beauftragten Straßenbauunternehmen anzustreben. Sollte das von der Stadt Hennef beauftragte Straßenbauunternehmen die für den Ausbau des Telekommunikationsliniennetzes erforderliche Tiefbauleistung nicht zu marktgerechten Preisen anbieten, wird sich die Deutsche Telekom AG vorbehalten, ihr Tiefbauunternehmen mit den erforderlichen Tiefbauleistungen zu beauftragen. In diesem Fall ist es erforderlich, der Deutschen Telekom AG eine Trasse und ein angemessenes Zeitfenster für den Ausbau ihres Telekommunikationsnetzes zur Verfügung zu stellen.

b) Soweit eine Bepflanzung im Bebauungsplangebiet (Straßenraum) erfolgen soll, ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u. a. Abschnitt 3, zu beachten. Einer Überbauung der Telekommunikationslinien wird nicht zugestimmt, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung verhindert wird und ein erhebliches Schadensrisiko für die Telekommunikationslinien besteht.

Abwägung

a) Die in der Stellungnahme geforderte rechtzeitige Benachrichtigung über den Beginn der Ausbauarbeiten wird in Nachfolge des Bauleitplanverfahrens geregelt.

- **Nutzung der künftigen Straßen und Wege**
Die das Plangebiet erschließenden Straßen werden als öffentliche Verkehrswege festgesetzt.
- **Einräumung eines Leitungsrechtes zu Gunsten der Telekom AG**
Für die Grundstücke, die nicht über öffentliche Verkehrswege erschlossen werden, wird im Bebauungsplan ein Geh- und Leitungsrecht zugunsten der Öffentlichkeit und der Versorgungsträger festgesetzt. Ein Fahrrecht wird hier nicht vorgesehen, da dann die zu belastenden Flächen so auszugestalten sind, dass sie für Fahrzeugverkehr geeignet sind. In diesen Fällen lehrt die Erfahrung, dass eine allgemeine Befahrung kaum noch zu verhindern ist. Dieses soll hier ausgeschlossen werden.
- **Nutzungsvertrag**
Die Nutzungsverträge sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung
- **Rechtzeitige Abstimmung der Lage und Dimensionierung der Leitungszonen**
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
- **Überbauung der Telekommunikationslinien**
Da im Plangebiet keine Telekommunikationslinien vorhanden sind, kann davon ausgegangen werden, dass der Ausbau vollständig im öffentlichen Verkehrswegenetz erfolgen kann.

Der unter b) aufgeführte Hinweis wird in den Bebauungsplan als Hinweis aufgenommen.

Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen und in den Bebauungsplan integriert.

T 6: Rhein-Sieg-Kreis, Amt 61

mit Schreiben vom 11.03.2008

Stellungnahme

a.) Bei der Umweltprüfung wurde erwähnt, dass im südöstlichen Bereich des Plangebietes ein Grünspecht angetroffen wurde. Ein Brutvorkommen östlich des Plangebietes könne nicht ausgeschlossen werden, jedoch sei eine erhebliche Beeinträchtigung durch die geplante Bebauung nicht zu erwarten, ein erhöhter Störungsdruck auf das potentielle Brutgebiet jedoch auch nicht auszuschließen. Um dies zu verhindern sind Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Es wird daher gebeten, diese Maßnahmen vor der Offenlage des Bebauungsplanes zu konkretisieren.

Hinweise:

b.) Für den Einbau von Recyclingbaustoffen ist eine wasserrechtliche Erlaubnis bei dem Amt für

Abfallwirtschaft, Bodenschutz und Gewässerschutz des Rhein-Sieg-Kreises zu beantragen.

Das im Rahmen der Baureifmachung des Grundstücks anfallende bauschutthaltige oder organoleptisch auffällige Bodenmaterial (z. B. aus Bodenauffüllungen) ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Es wird gebeten, die Entsorgungswege des abzufahrenden Bodenaushubs vor der Abfuhr dem Amt für Abfallwirtschaft, Bodenschutz und Gewässerschutz des Rhein-Sieg-Kreises, anzuzeigen. Ferner wird gebeten, die Entsorgungsanlage anzugeben oder die wasserrechtliche Erlaubnis (Anzeige) der Einbaustelle vorzulegen.

Abwägung

a.) Der Grünspecht gilt als Kulturfolger, der auf Lebensräume mit reichem Altgehölz sowie dem hinreichenden Vorkommen seiner Hauptnahrung Ameisen abhängig ist. Soweit dies gegeben ist, hat er auch keine Scheu vor menschlichen Siedlungen. Auch im Hennefer Stadtgebiet ist er in den größeren Parks und Gärten durchaus nicht selten. Insofern ist eine Bebauung der Ackerflächen zunächst keine Lebensraumverschlechterung. Perspektivisch wird die Art auch von der Festsetzung profitieren, dass pro Grundstück ein einheimischer Laubbaum zu pflanzen ist.

Als Brut- und wichtiges Nahrungsgebiet ist der angrenzende Dondorfer See (NSG) wahrscheinlich. Hier ist – unabhängig vom Bebauungsplanverfahren – der Erhalt von höhlenreichen Altholz geboten. Zur Beurteilung und ggf. Abwehr eventueller Störungen vom Bebauungsplangebiet in das Areal „NSG Dondorfer See“ wird im Monitoring gem. § 4c BauGB (Umweltbericht Kap. 6.3) eine entsprechender Ergänzung vorgenommen. („Die Stadt Hennef wird im Rahmen der Betreuung der öffentlichen Grünflächen insbesondere auf vom Bebauungsplangebiet ausgehende Störungen achten, die das angrenzende Naturschutzgebiet Dondorfer See beeinträchtigen können (hinsichtlich des besonderen Artenschutz und Ruheräume problematische Schleichwege, Müllablagerungen etc.) und ggf. diesen entgegenwirken.“).

b.) Die in der Stellungnahme vorgebrachten Hinweise werden als Hinweise im Bebauungsplan aufgenommen.

T 7: Bezirksregierung Düsseldorf

mit Schreiben vom 11.03.2008

Stellungnahme

Die Auswertung der dem Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) zur Verfügung stehenden Luftbilder ergeben im Umfeld Hinweise auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern/Kampfmitteln. Da sich jedoch im unmittelbaren Bereich keine Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln ergeben, bestehen aus Sicht des KBD keine Bedenken gegen die Durchführung der in Rede stehenden Maßnahme. Eine Garantie der Freiheit von Kampfmitteln kann gleichwohl nicht gewährt werden.

Sind bei der Durchführung des Bauvorhabens beim Aushub außergewöhnliche Verfärbungen festzustellen oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der KBD zu verständigen.

Folgender Hinweis wird gegeben:

Sollten in dem in Rede stehenden Bereich Erdarbeiten mit erheblicher mechanischer Belastung (z. B. Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten oder vergleichbare Arbeiten) durchgeführt werden, wird eine Tiefendetektion empfohlen. Eine Abstimmung wird mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst NRW – Rheinland – Außenstelle Köln, erbeten.

Auf das beigegefügte Merkblatt „Sondierbohrungen“ wird verwiesen.

Abwägung

Es wird ein Hinweis auf das Verhalten bei Auffinden von Kampfmittel bei Bauarbeiten in den Bebauungsplan aufgenommen. Auf das Merkblatt für das Einbringen von Sondierbohrungen wird hingewiesen.

T 8: Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis

mit Schreiben vom 19.03.2008

Stellungnahme

Seitens der Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis, bestehen nach Rücksprache mit betroffenen Landwirten, folgende Bedenken:

-Reitwegführung:

Aus Sicht der Landwirtschaftskammer wird die Lage des Reitweges (parallel zur Bahntrasse) als ungeeignet angesehen. Eingeengt zwischen Bahntrasse, Gehweg und Bebauung kreuzt dieser die Astrid-Lindgren-Straße im Westen und die Bodenstraße im Süden. Es wird ausgeführt, dass die Bodenstraße unmittelbar neben der Bahnüberführung in einem unübersichtlichen Teil gequert werde. Um zum Haltepunkt zu gelangen, seien die Bahnkunden gezwungen zuerst den Reitweg zu überqueren. Insbesondere in diesem Kreuzungsbereich würden die verkehrssicherheitstechnischen Voraussetzungen von öffentlichen Reitwegen nicht erfüllt. Eine konkrete Lösung zur Anbindung des Reitweges in der Siegaue an den Allnerhof sei der Planung nicht zu entnehmen.

-Die geplanten externen Ausgleichsmaßnahmen würden u. U. zu einem weiteren Verlust landwirtschaftlich genutzter Flächen führen. Eine weitergehende Stellungnahme behält sich die Landwirtschaftskammer vor.

Abwägung

Die Reitwegeverbindung vom Allnerhof zum Reitweg R7, wie im städtebaulichen Entwurf nördlich der Bahntrasse von 2007 dargestellt, ist unverändert dem "Gestaltungskonzept für öffentliche Grün-, Spiel- und Straßenräume" für die Baugebiete Im Siegbogen entnommen. Dieses wurde im zuständigen Fachausschuss "östlicher Stadtrand" am 3.08.2006 beschlossen und ist seither Grundlage für weitere Planungen im Gebiet.

Zu dem Reitweg wurde im Gestaltungskonzept Grün unter Punkt 3.5.2 ausgeführt:

"Zur Anbindung des nordwestlich vom Plangebiet liegenden Reiterhofes Allnerhof in Richtung Siegaue wird eine direkte Wegführung zwischen dem Reitgelände, vorbei an dem Schul- und Spielbereich und von hier nach Osten entlang der Bahnlinie vorgeschlagen. Im Bereich der Hangkante trifft der Weg auf den vorhandenen Pfad, der in mehreren Windungen den Höhenunterschied überwindet. Nach einem kurzen Teilstück entlang der Bahn trifft er auf den Fuß- und Radweg in der Siegaue und damit auf den Reitweg R 7. Der Reitweg sollte mit einer Breite von mindestens 2,5 m eingeplant werden, wobei lediglich ein ca. 1,0 m breiter Sandstreifen als Lauffläche ausgebaut werden müsste. Ein Ausbau oder Neubau des Pfades über die Hangkante ist nicht vorgesehen, er soll, wie bereits derzeit schon, auch von den Reitern weiter genutzt werden können.

Eine weitere Reitwegeverbindung durch den Grünzug zwischen den Baugebieten Siegbogen und Weldergoven wird nicht empfohlen, da in diesem Grünraum eine Reihe von Nutzungen für aktives Spielen angesiedelt sind, wodurch es zu Nutzungskonflikten kommen kann."

Die Argumentation von 2006 ist weiterhin gültig. In der Fläche zwischen Weldergoven und den Neubaugebieten verläuft der Weg für die Schul- und Kindergartenkinder und befinden sich zwei größere Spielplätze. Die Fläche wird zur Naherholung für die Bewohner Weldergovens und des Neubaugebietes dienen. Sicherheitsgründe stehen daher auf diesen Flächen einer Nutzung als Reitweg entgegen. Es ist zwar richtig, dass der Reitweg entlang der Bahntrasse ebenfalls

parallel zu einem Fuß-Radweg verläuft. Dieser wird aber erheblich geringer frequentiert sein, da hier die Verbindungsfunktion von Weldergoven zur Schule / KITA entfällt. Der Großspielplatz A südlich der geplanten KITA wird ausreichend vom Reitweg abgetrennt sein. Die zweimalige Querung von Straßen bei dieser Reitwegführung wird dabei in Kauf genommen. Zusätzlich überquert wird bei der Reitwegführung entlang der Bahntrasse allerdings nur die Astrid-Lindgren-Straße. Die Bodenstraße wird vom Reitweg bei beiden möglichen Führungen überquert.

Durch das am 12.09.2007 vom Ausschuss "Östlicher Stadtrand" beschlossene neue Verkehrskonzept wird die Belastung der Bodenstraße durchgehend gleich sein, da sie die Haupterschließung sowohl von Weldergoven als auch dem Neubaugebiet sein wird. Damit ist es kein Unterschied mehr bezüglich Verkehrsbelastung, zulässiger Geschwindigkeit und Querschnittsgestaltung, ob die Bodenstraße vom Reitweg auf Höhe der Brücke oder zwischen Weldergoven und der Neubebauung überquert wird. Die Astrid-Lindgren-Straße ist hingegen eine untergeordnete Anliegerstraße, was sich sowohl in ihrer Querschnittsgestaltung als auch in der auf ihr zulässigen Geschwindigkeit ausdrücken wird.

Der Ausbau des Reitweges wird östlich des KITA-Geländes unmittelbar an der Grundstücksgrenze enden, so dass auf den anschließenden privaten Grundstücken problemlos der Anschluss hergestellt werden kann. Im Bereich der Hangkante trifft der neu ausgebaute Weg auf den vorhandenen Pfad entlang der Hangkante.

Der städtebauliche Entwurf nördlich Bahntrasse wurde am 12.09.2007 vom Ausschuss "Östlicher Stadtrand" als Grundlage für die weitere Bauleitplanung beschlossen. Insofern wird diese Planung weiter verfolgt. Die Reitwegführung ist Bestandteil der neuen Bebauungsplanverfahren der Stadt Hennef Nr. 01.47 – Astrid-Lindgren-Straße Nord und Nr. 01.48 – Astrid-Lindgren-Straße Süd.

Für die externen Ausgleichsmaßnahmen werden Flächen aus dem von der Stadt Hennef für Ausgleichsmaßnahmen vorgehaltenen Flächenfond herangezogen. Diese Flächen wurden in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Hennef und dem Rhein-Sieg-Kreis vom 20.12.2004 vereinbart. Zusätzliche Flächen sind derzeit nicht vorgesehen, so dass kein zusätzlicher Verlust landwirtschaftlich genutzter Flächen ansteht.

T 9: DB Services Immobilien GmbH

mit Schreiben vom 04.04.2008

Stellungnahme

Aufgrund besonderer geologischer Bodenverhältnisse kann nicht ausgeschlossen werden, dass beim Bau der neuen Bahnsteige des Haltepunktes „Hennef-Ost“ zur Herstellung einer regelkonformen Böschungsneigung mehr Platz als ausgewiesen benötigt wird.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

T 10: Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege

mit Schreiben vom 11.04.2008

Stellungnahme

Es wird auf die §§ 15 und 16 DSchG NW verwiesen und darum gebeten sicherzustellen, dass bei der Planrealisierung auf diese gesetzlichen Vorgaben hingewiesen wird. Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde oder Befunde ist die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

Abwägung

Der genannte Hinweis wird in den Bebauungsplan als Hinweis aufgenommen.

B 1: Dr. Georg Möhlenbruch

mit Schreiben vom 18.02.2008

mit Schreiben vom 18.02.2008 und 24.09.2007

sowie Schreiben des Pferdesportverbandes Rheinland e. V. vom 20.02.2008

Stellungnahme

Folgende Anregungen und Stellungnahmen wurden abgegeben:

-Der Reitweg werde unmittelbar, ohne Sicherheitsabstand neben einem Geh- und Radweg angelegt. Da der Gehweg direkt zum S-Bahn-Haltepunkt führe, sei mit einer hohen Frequentierung zu rechnen, so dass Nutzungskonflikte nicht auszuschließen seien.

-Der geplante Reitweg führe an der Hangkante unmittelbar zur DB Linie Köln/Siegen entlang. Es sei zu prüfen, inwieweit die Sicherheitsbestimmungen der DB hierfür geeignete Sicherungsmaßnahmen einfordern (Sicherheitszaun entlang des gesamten Reitweges). Es wird darauf hingewiesen, dass Reitwegebenutzer, in der überwiegenden Mehrzahl Kinder und Jugendliche, Anspruch auf einen gegen bekannte Gefahren abgesicherten Reitweg haben.

-Der geplante Reitweg verläuft unmittelbar neben dem Großspielplatz und einem bzw. zwei Spielplätzen Typ „C“. Nutzungskonflikte und Sicherheitsgefährdungen seien möglich.

-Der geplante Reitweg kreuzt zwei Haupteinfahrstraßen des Bebauungsplangebietes, die Bodenstraße am S-Bahn-Haltepunkt und die Astrid-Lindgren-Straße im Westen. Nutzungskonflikte und Sicherheitsgefährdungen seien möglich.

-Der geplante Reitweg quert die Bodenstraße am S-Bahn-Haltepunkt in einem sehr unübersichtlichen und vom allgemeinen Verkehr stark frequentierten Bereich. Bahnkunden müssten erst über einen Reitweg, um zum Haltepunkt bzw. zum Wohngebiet zu gelangen. Es sei zu prüfen, inwieweit die DB einen solchen Nutzungskonflikt dulden würde. Desweiteren sei mit einer erheblichen Sicherheitsgefährdung der Reitwegebenutzer in diesem Kreuzungsbereich zu rechnen.

-Aus dem Gestaltungskonzept sei nicht ersichtlich, ob der geplante Reitweg direkt an Eigentumsflächen des Allnerhofes endet oder am Grundstück des Eigentümers Dr. Bernd Möhlenbruch. Von einer freiwilligen Duldung eines Reitweges Dritter sollte in einem Bebauungsplan nicht ausgegangen werden.

Weiterhin wird ausgeführt, dass die geplante Reitwegführung ein hohes Nutzungskonfliktpotential, viele Sicherheitsgefährdungen für Gehweg- und besonders Reitwegbenutzer sowie erhebliche Erstellungskosten (z. B. Sicherheitszaun entlang der Hangkante) in sich bergen würde. Aus den dargelegten Gründen wird daher die Anlage des Reitweges an anderer Stelle, an der nördlichen Seite des Bebauungsplangebietes, innerhalb der Freifläche zwischen Weldergoven und den Neubaugebieten (nördliche Variante) als geeigneter angesehen.

-In der nördlichen Variante könne der Reitweg in der Freifläche mit Sicherheitsabstand zum geplanten Schulweg angelegt werden. Die Frequentierung des Schulweges sei begrenzt, da erstens Schulbeginn- und Schulschlusszeiten fixiert seien, zweitens zukünftig die Mehrzahl der Schul- und Kitakinder aus den Neubaugebieten und nicht aus dem alten Stadtteil Weldergoven zu erwarten seien.

-In der nördlichen Variante der Reitwegeführen können Sicherheitsabstände zu den beiden Spielplätzen „B“ und „B/C“ eingehalten werden.

-Die nördliche Reitwegevariante quere nur einmal eine Haupteerschließungsachse, die Bodenstraße im Norden an einer verkehrstechnisch übersichtlichen Stelle.

-Die Führung eines Reitweges durch einen Grünstreifen widerspreche nicht den Zielen der Naherholung. Auch Reitwegebenutzer (in der Mehrzahl Kinder und Jugendliche) sind Erholungssuchende.

-Finanzielle Aufwendungen für die Erstellung von Sicherheitszäunen würden entfallen.

Abschließend wird ausgeführt, dass die nördliche Variante der Reitwegeführung die Probleme, die mit der geplanten Anlage des Reitweges verbunden seien, wie Nutzungskonflikte und Sicherheitsgefährdungen, erheblich entschärfen würde. Sie sei verkehrstechnisch einfacher und kostengünstiger.

Der Pferdesportverband Rheinland e. V. wurde durch Herrn Dr. Möhlenbruch um eine fachliche Stellungnahme gebeten. Darin wird ausgeführt, dass es nicht ungewöhnlich sei, dass Reitwege parallel zu Gehwegen geführt werden. Die Nähe zu Spielplätzen wird nicht als Risiko gesehen. Es wird angeführt, dass der Aspekt, welches Sicherheits- und Nutzungskonfliktpotential möglicherweise für Reiter drohen würde, nicht ausreichend thematisiert worden sei. Weiterhin wird ausgeführt, dass nach der vorgesehenen Planung die Reiter den Vorplatz des S-Bahn-Haltepunktes tangieren und die Bodenstraße in einem unübersichtlichen Bereich queren. Hierdurch würden Gefährdungen für die Reiter drohen.

Abwägung

Die Reitwegeverbindung vom Allnerhof zum Reitweg R7, wie im städtebaulichen Entwurf nördlich der Bahntrasse von 2007 dargestellt, ist unverändert dem "Gestaltungskonzept für öffentliche Grün-, Spiel- und Straßenräume" für die Baugebiete Im Siegbogen entnommen. Dieses wurde im zuständigen Fachausschuss "östlicher Stadtrand" am 3.08.2006 beschlossen und ist seither Grundlage für weitere Planungen im Gebiet.

Zu dem Reitweg wurde im Gestaltungskonzept Grün unter Punkt 3.5.2 ausgeführt:

"Zur Anbindung des nordwestlich vom Plangebiet liegenden Reiterhofes Allnerhof in Richtung Siegaue wird eine direkte Wegeführung zwischen dem Reitgelände, vorbei an dem Schul- und Spielbereich und von hier nach Osten entlang der Bahnlinie vorgeschlagen. Im Bereich der Hangkante trifft der Weg auf den vorhandenen Pfad, der in mehreren Windungen den Höhenunterschied überwindet. Nach einem kurzen Teilstück entlang der Bahn trifft er auf den Fuß- und Radweg in der Siegaue und damit auf den Reitweg R 7. Der Reitweg sollte mit einer Breite von mindestens 2,5 m eingeplant werden, wobei lediglich ein ca. 1,0 m breiter Sandstreifen als Lauffläche ausgebaut werden müsste. Ein Ausbau oder Neubau des Pfades über die Hangkante ist nicht vorgesehen, er soll, wie bereits derzeit schon, auch von den Reitern weiter genutzt werden können.

Eine weitere Reitwegeverbindung durch den Grünzug zwischen den Baugebieten Siegbogen und Weldergoven wird nicht empfohlen, da in diesem Grünraum eine Reihe von Nutzungen für aktives Spielen angesiedelt sind, wodurch es zu Nutzungskonflikten kommen kann."

Die Argumentation von 2006 ist weiterhin gültig. In der Fläche zwischen Weldergoven und den Neubaugebieten verläuft der Weg für die Schul- und Kindergartenkinder und befinden sich zwei größere Spielplätze. Die Fläche wird zur Naherholung für die Bewohner Weldergovens und des Neubaugebietes dienen. Sicherheitsgründe stehen daher auf diesen Flächen einer Nutzung als Reitweg entgegen. Es ist zwar richtig, dass der Reitweg entlang der Bahntrasse ebenfalls parallel zu einem Fuß-Radweg verläuft. Dieser wird aber erheblich geringer frequentiert sein, da hier die Verbindungsfunktion von Weldergoven zur Schule / KITA entfällt. Der Großspielplatz A südlich der geplanten KITA wird ausreichend vom Reitweg abgetrennt sein. Die zweimalige

Querung von Straßen bei dieser Reitwegführung wird dabei in Kauf genommen. Zusätzlich überquert wird bei der Reitwegführung entlang der Bahntrasse allerdings nur die Astrid-Lindgren-Straße. Die Bodenstraße wird vom Reitweg bei beiden möglichen Führungen überquert.

Durch das am 12.09.2007 vom Ausschuss "Östlicher Stadtrand" beschlossene neue Verkehrskonzept wird die Belastung der Bodenstraße durchgehend gleich sein, da sie die Haupteinfahrt sowohl von Weldergoven als auch dem Neubaugebiet sein wird. Damit ist es kein Unterschied mehr bezüglich Verkehrsbelastung, zulässiger Geschwindigkeit und Querschnittsgestaltung, ob die Bodenstraße vom Reitweg auf Höhe der Brücke oder zwischen Weldergoven und der Neubebauung überquert wird. Die Astrid-Lindgren-Straße ist hingegen eine untergeordnete Anliegerstraße, was sich sowohl in ihrer Querschnittsgestaltung als auch in der auf ihr zulässigen Geschwindigkeit ausdrücken wird.

Der Ausbau des Reitweges wird östlich des KITA-Geländes unmittelbar an der Grundstücksgrenze enden, so dass auf den anschließenden privaten Grundstücken problemlos der Anschluss hergestellt werden kann. Im Bereich der Hangkante trifft der neu ausgebaute Weg auf den vorhandenen Pfad entlang der Hangkante.

Eine besondere Gefährdung für die Reiter wird bei der Querung der Bodenstraße nicht gesehen. Durch die Zu- und Abfahrt von der Brücke ist hier für jeden Verkehrsteilnehmer besondere Aufmerksamkeit geboten. Derartige Situationen führen zu einem langsameren Fahren des fließenden Verkehrs und zu höherer Wachsamkeit als dieses z. B. bei langen Geradeausfahrten der Fall ist. Aus diesen Gründen wird eine Gefährdung für die Reiter hier nicht gesehen.

Der städtebauliche Entwurf nördlich Bahntrasse wurde am 12.09.2007 vom Ausschuss "Östlicher Stadtrand" als Grundlage für die weitere Bauleitplanung beschlossen. Insofern wird diese Planung weiter verfolgt. Die Reitwegführung wird Bestandteil der neuen Bebauungsplanverfahren der Stadt Hennef Nr. 01.47 – Astrid-Lindgren-Straße Nord und Nr. 01.48 – Astrid-Lindgren-Straße Süd.

Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen keine Bedenken, Anregungen oder Hinweise vorgetragen:

- Energie- und Wasserversorgung Bonn/Rhein-Sieg GmbH
- Wehrbereichsverwaltung West
- RWE Rhein-Ruhr Netzservice

Der Ausschuss „Östlicher Stadtrand“ des Rates der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

- 2. Dem vorgestellten Entwurf des Bebauungsplans Nr. 01.48 Hennef (Sieg) –Astrid-Lindgren-Straße Süd wird zugestimmt.**
- 3. Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316), wird der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 01.48 Hennef (Sieg) – Astrid-Lindgren-Straße Süd mit Text, Begründung und Umweltbericht sowie den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, werden gem. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren beteiligt und zur Stellungnahme zu Planentwurf und Begründung innerhalb eines Monats aufgefordert.**

Begründung

Verfahren

In der Sitzung des Ausschusses „Östlicher Stadtrand“ am 12.09.2007 wurde dem Städtebaulichen Entwurf Hennef Siegbogen – Nördlich der Bahntrasse zugestimmt. Weiter wurde beschlossen, dass auf seiner Grundlage die verbindliche Bauleitplanung für das Plangebiet eingeleitet werden soll.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes Nr. 01.48 Hennef (Sieg) - Astrid-Lindgren-Straße Süd umfasst den südlichen Abschnitt des Städtebaulichen Entwurfs Hennef Siegbogen – Nördlich der Bahntrasse. In der Sitzung des Ausschusses „Östlicher Stadtrand“ am 04.12.2007 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan gefasst und die Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange beschlossen. Der Bebauungsplanvorentwurf wurde in der Zeit vom 05.02.08 bis 19.02.2008 öffentlich ausgelegt. Die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte vom 15.02.08 bis 14.03.08.

In der Sitzung des Ausschusses „Östlicher Stadtrand“ am 18.09.2008 soll der Bebauungsplanentwurf Nr. 01.48 Hennef (Sieg) – Astrid-Lindgren-Straße Süd zur Offenlage beschlossen werden.

Flächennutzungsplan

Der seit September 1992 rechtskräftige Flächennutzungsplan der Stadt Hennef (Sieg) einschließlich seiner 34. Änderung von 2005 stellt den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 01.48 als Wohnbaufläche, als Bahnanlage und einen durchgehenden Streifen entlang der westlichen Plangebietsgrenze als Grünfläche dar. Die neue Brücke der Bodenstraße, die über der tief liegenden S-Bahn-Trasse liegt, ist Bestandteil des Planbereichs und im Flächennutzungsplan als Bahnanlage nachrichtlich übernommen.

Der Bebauungsplan kann deshalb aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 01.48 – Astrid-Lindgren-Straße Süd umfasst überwiegend Flächen im Besitz der Stadtbetriebe Hennef AöR. Im Norden wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 01.48 begrenzt vom Bebauungsplan Nr. 01.46 – Acht Höfe, im Westen vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 01.45 – GGS Siegtal und KITA und im Osten von der Hangkante zum Dondorfer See. Im Süden wird der Bebauungsplan von der Bahnanlage begrenzt mit Ausnahme der neuen Brücke der Bodenstraße über der tiefliegenden S-Bahn-Trasse, die über der Bahnanlage liegt und ebenfalls Bestandteil des Planbereichs ist.

Städtebauliches Konzept

Die Neubebauung ist im Wesentlichen als 1- bis 2-geschossige Wohnbebauung als Einfamilienhausbebauung mit Nebengebäuden geplant. Zur städtebaulichen Markierung des Bereiches um den S-Bahnhaltepunkt und den Brückenübergang über die Bahntrasse ist westlich der Bodenstraße ein Gebäude mit dreigeschossigem Erscheinungsbild und mit ca. 15 Wohnungen vorgesehen. Entsprechend der direkten Lage am S-Bahn-Haltepunkt und entsprechend dem darauf aufbauenden Dichtekonzept des Rahmenplanes wird hier eine geringfügige bauliche Verdichtung angestrebt.

Um dem hohen Bedarf an freistehenden Einfamilienhäusern in qualitätsvoller Lage gerecht zu werden, gruppieren sich südlich der Astrid-Lindgren-Straße und östlich der Bodenstraße kleine Wohngruppen.

Da das Gelände im östlichen Teilbereich den Hochpunkt aufweist, liegen hier hochwertige Grundstücke, die als Einzelhaus- oder als Doppelhausgrundstücke entwickelt werden. Die Nähe zum Naturschutzgebiet Dondorfer See und zur Siegaue stellt hier eine besondere Lagequalität dar.

Für das Gebiet südlich der Astrid-Lindgren-Straße und westlich der Bodenstraße wurden zunächst zwei Alternativ-Entwürfe betrachtet. Da die Anzahl der Wohneinheiten in Einfamilien- und Doppelhäusern in beiden Varianten nahezu gleich war, wurde die Alternative 1 dem Bebauungsplanentwurf zugrunde gelegt.

In dieser Alternative werden Einzel- und Doppelhäuser in kleinen Wohngruppen an kurzen Erschließungsstichen so gruppiert, dass überschaubare Nachbarschaften aus 6 Wohneinheiten entstehen. Die Haustypen bestehen aus „Normaltypen“ mit Hausgärten nach Westen oder nach Osten. Die besondere Qualität besteht darin, dass relativ geschlossen wirkende städtebauliche Einheiten mit normalen Haustypen entstehen. Dabei können die einzelnen Wohngruppen in ihrer Gestaltung jeweils unterschiedlich sein und dadurch hohe Individualität aufweisen.

Insgesamt werden im städtebaulichen Entwurf

26 WE als freistehende Einfamilienhäuser
26 WE als Doppelhaushälften
8 WE als Reihenhäuser
60 WE insgesamt

dargestellt. Das Gebiet zeichnet sich also durch eine Einfamilienhausbebauung mit geringer Dichte aus. Zusätzlich ergibt die Bebauung mit einem Mehrfamilienhaus an der Bodenstraße 15 WE. Dadurch entstehen auch in diesen Baugebieten besondere Wohnqualitäten für individuelles Wohnen im Einfamilienhaus in kleinen Nachbarschaften in enger Verbindung zu anderen Wohnformen wie sie im Geschosswohnungsbau möglich sind.

Erschließung

Das Gebiet wird durch die Bodenstraße und die Astrid-Lindgren-Straße erschlossen. Allerdings werden von der Bodenstraße keine direkten Grundstückszufahrten vorgesehen, da diese Straße entsprechend dem Erschließungskonzept und auch entsprechend dem Konzept im Bereich der nördlich liegenden Bebauung des Baugebietes „Acht-Höfe“ als Haupteerschließung anbaufrei bleiben soll. Mit Anschluss der Astrid-Lindgren-Straße an die Blankenberger Straße ist das Plangebiet optimal an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt über kurze Stichstraßen von der Astrid-Lindgren-Straße nach Süden in das Plangebiet.

Der öffentliche Personennahverkehr ist in der Bodenstraße mit Halt am vorgesehenen S-Bahn-Haltepunkt geplant. Der vorgesehene S-Bahn-Haltepunkt liegt direkt südlich des Plangebietes.

In dem das Plangebiet im Süden begrenzenden Grünstreifen ist ein Fuß-Radweg geplant, der das Plangebiet mit den im Rahmenplangebiet Hennef - Im Siegbogen vorgesehenen Alltags- und Freizeitwegen vernetzt. In dieser Grünfläche parallel zur Bahntrasse wird ebenfalls ein Reitweg angelegt, der aus Richtung Allnerhof weiter entlang der Bahntrasse in die Siegaue führt.

Verkehrsgutachten

Zur Entwicklung des Gebietes „Im Siegbogen“ ist eine Ergänzung und Umgestaltung des vorhandenen Straßennetzes erforderlich. Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Erschließung wurde daher ein Verkehrsgutachten durch das Büro Brilon Bondzio und Weiser erstellt, in dem die Verkehrsbelastungen der einzelnen Elemente des geplanten Straßennetzes dargestellt werden. Dabei wurden mehrere Planfälle untersucht. Bei der Untersuchung der

Planfälle zeigte sich, dass ein Verzicht auf Unterbrechungen des im Untersuchungsgebiet geplanten Straßennetzes (= Prognose 2018) die im Hinblick auf die definierten Zielfelder ausgewogenste und insgesamt vorteilhafteste Lösung darstellt. Die alternativ betrachtete vollständige Aufhebung des Knotenpunktes Siegstraße / B 478 führt dagegen zu höheren Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt Weldergovens sowie in der südlichen Bodenstraße und der Blankenberger Straße. Planfall B mit einer Unterbrechung der Bodenstraße südlich der derzeitigen Bebauung führt zu Verkehrsverlagerungen, die insgesamt als nachteilig zu bewerten sind.

Um die im Umfeld der Grundschule an der Astrid-Lindgren-Straße angestrebte Begrenzung des Verkehrsaufkommens auf den zwangsläufig erforderlichen Quell- und Zielverkehr zu erreichen, ist für diese Straße ein konsequent geschwindigkeitsdämpfender Ausbau anzustreben. Bei einem Geschwindigkeitsniveau von etwa 20 km/h kann nach den Ergebnissen der Umlegungsrechnungen gebietsfremder Verkehr weitestgehend ausgeschlossen werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass ein Verkehrsmodell zur Beschreibung eines derartig detaillierten Sachverhalts nur sehr begrenzt geeignet ist.

Abschließend wird im Verkehrsgutachten empfohlen, das im Untersuchungsgebiet geplante Straßennetz des Prognosefalls 2018 umzusetzen. Sollten nach der Realisierung der geplanten Bebauung und der Fertigstellung des Straßennetzes unerwartet hohe Belastungen in Weldergoven auftreten, besteht weiterhin die Möglichkeit, durch eine (ggf. versuchsweise) Unterbrechung des Straßennetzes einzugreifen.

Die Verkehrserschließung der Bebauungsplangebiete ist gesichert bzw. kann durch die Herstellung der geplanten Straßen und des geplanten Ausbaus vorhandener Straßen gesichert werden.

Das vollständige Verkehrsgutachten ist dem TOP „Verkehrsgutachten zu den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen Nr. 01.47 Astrid-Lindgren-Straße Nord, Nr. 01.48 Astrid-Lindgren-Straße Süd und Nr. 01.49 Bodenstraße / Blankenberger Straße“ beigefügt.

Öffentliche Grünflächen

Lage, Größe und Zuordnung der öffentlichen Grün- und Spielflächen des städtebaulichen Entwurfes basieren auf dem Gestaltungskonzept für die öffentlichen Grün-, Spiel- und Straßenräume von 2006 (Hennef – Östlicher Stadtrand, Baugebiet „Im Siegbogen“, Gestaltungskonzept für die öffentlichen Grün-, Spiel- und Straßenräume, RMP Landschaftsarchitekten, 17.08.2006).

Der Großspielplatz Typ A (Spielemöglichkeit mit zentraler Versorgungsfunktion für einen Ortsteil und alle Altersstufen, empfohlene Flächengröße 2.500 – 4.000 qm, Entfernung zum Wohnbereich ca. 1.000 m) wird an dem vom Gestaltungskonzept vorgeschlagenen Standort und in selber Größe (ca. 2.260 qm) am westlichen Plangebietsrand vorgesehen. Zusammen mit Schule, Sporthalle, Kleinspielfeld und KITA ergibt sich damit für den Siegbogen ein Gebietseingang mit sehr hoher sozialer Qualität für Familien und Kinder.

Im Zentrum des Baugebietes in Höhe des Parkplatzes und an der Fußwegeverbindung die nach Norden weiter zur Straße „Am Wäldchen“ führt ist eine Spiel- und Aufenthaltsbereich vorgesehen und als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz festgesetzt, um die besondere Qualität der Ortsrandsituation zu betonen.

Berücksichtigung von Natur und Landschaft

Der Biotopflächenwert des Bestandes beträgt 77.250 Biotopwertpunkte. Der Biotopflächenwert der Planung beträgt nach jetzigem Planungsstand 42.650 Biotopwertpunkte. Daraus ergibt sich

ein Defizit von 34.600 Biotopwertpunkten, das durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen ist. Innerhalb des Plangebietes besteht mit der Gestaltung der öffentlichen Grünflächen an der Hangkante zur Siegaue eine gute Möglichkeit zum Ausgleich. Die Gestaltung der Ausgleichsmaßnahme wurde bereits mit der Bezirksregierung abgestimmt. Die privaten Gartenflächen bieten nur eine geringe Möglichkeit zum Ausgleich des Eingriffs. Da der vollständige Ausgleich nicht im Plangebiet erbracht werden kann, müssen weitere Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes umgesetzt werden. Dazu werden Flächen aus dem von der Stadt Hennef für Ausgleichsmaßnahmen vorgehaltenen Ökokonto herangezogen. Der Kompensationsbedarf aus dem B-Plan Nr. 01.48 in Höhe von 34.600 Biotopwertpunkten kann durch das "Ökokonto" in vollem Umfang abgedeckt werden.

Immissionen

Eine Lärmbelästigung durch den Flugverkehr des Flughafens Köln - Bonn ist nicht auszuschließen. Lärmwerte, die zum Anspruch von bezuschussten Lärmschutzmaßnahmen berechtigen oder die eine Wohnnutzung generell gefährden, werden jedoch nicht erreicht. Negative Auswirkungen für die Bewohner können mittels baulicher Maßnahmen begrenzt werden (hier: Schallschutzfenster und / oder passive Schallschutzmaßnahmen).

Bereits im Jahr 2005 wurde eine Schalltechnische Untersuchung zur städtebaulichen Rahmenplanung Hennef – Östlicher Stadtrand, Teilbericht zum Thema Verkehrslärm erstellt (Kramer Schalltechnik GmbH, Bericht Nr. 04 02 032/03 vom 03.02.2005). Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.48 wurden die Lärmimmissionen verschiedener Verkehrswege untersucht. Eine Zusammenfassung des Gutachtens vom 01.09.2008 ist der Beschlussvorlage beigelegt.

Unter Berücksichtigung der Emissionen der Autobahn A 560 und der Bahnlinie Köln - Gießen ergab sich eine Überschreitung der Orientierungswerte für Verkehrsgeräusche der DIN 18005. Zur Sicherung eines ausreichenden Schallschutzes in Wohngebäuden entlang der Bahntrasse sollten daher laut der Schalltechnischen Untersuchung in entsprechenden Bebauungsplänen Lärmpegelbereiche gemäß § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet werden.

Auf der Grundlage des jetzt vorliegenden städtebaulichen Entwurfs wurde die Geräuschkategorie untersucht. Bei einer Beurteilung nach DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ werden die Orientierungswerte für WA-Gebiete tags und nachts vor allem zur Bahntrasse hin überschritten. Dies gilt auch für die Außenwohnbereiche der ersten Bebauungsreihe an der Bahn, allerdings wird mit zunehmendem Abstand zur Bahntrasse die schallabschirmende Wirkung des Einschnitts deutlich wirksam. Dadurch haben alle Gebäude direkt an der Bahntrasse zumindest eine Gebäudeseite (geräuschquellenabgewandt) für eine mögliche Außenbereichsnutzung (z. B. Terrassen) mit einer Einhaltung der Orientierungswerte zur Tageszeit.

Im Gutachten sind unter Kapitel 5 mögliche Schallminderungsmaßnahmen untersucht worden. Aktive Schallschutzmaßnahmen mit dem Ziel die Verkehrsgeräusche wirkungsvoll abzuschirmen, sind an der Bahntrasse durch die Einschnittslage bereits gegeben. An den relevanten Straßen sind wegen der Abstandsverhältnisse und der Bauhöhen aktive Schallschutzmaßnahmen praktisch kaum realisierbar.

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den Gebäuden wurden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Fenster, Wände und Dächer ausgebauter Dachgeschosse) schutzbedürftiger Nutzungen nach DIN 4106 ausgelegt. Da nur die berechneten Außengeräuschpegel konkret vorliegen, empfiehlt sich die Festsetzung so genannter „Lärmpegelbereiche“ im Bebauungsplan.

Zum Lüftungsproblem bei schalltechnisch wirksamen Fenstern wird empfohlen, zumindest an Schlafräumen mit nächtlichen Beurteilungspegeln über 45 dB(A) den Einbau entsprechend

ausgelegter fensterunabhängiger Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Ab dem Lärmpegelbereich IV sollte dies zwingend vorgeschrieben werden.

Zur planungsrechtlichen Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan sollten die hier vorkommenden Lärmpegelbereiche III und IV nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB entsprechend festgesetzt werden.

Veränderung der Verkehrsgeräuschsituation auf öffentlichen Straßen

Im Zusammenhang mit dem Planungsvorhaben ist die Veränderung der Verkehrsgeräuschsituation auf öffentlichen Straßen durch den zusätzlichen Quell- und Zielverkehr und die Planbauten des Plangebietes zu bewerten. Die Veränderung der allgemeinen Verkehrsgeräuschsituation durch die geplante Bebauung des Plangebietes kann in Anlehnung an die 16. BImSchV beurteilt werden. Danach können die zu erwartenden Verkehre des Plangebiets direkt als nicht relevant eingestuft werden.

Sport- und Freizeitgeräuschsituation durch den geplanten Spielplatz

Der im Bereich der Grünfläche südlich der Astrid-Lindgren-Straße geplante Spielplatz wurde im Vorfeld bereits unter schalltechnischen Gesichtspunkten optimiert. Unter anderem wurde das geplante Streetballfeld am äußersten westlichen Rand angeordnet und der Bereich zwischen Streetballfeld und Planbebauung soll nur mit wenig geräuschintensiven Spielgeräten und mit typischen Geräten für Kleinkinderspielplätze genutzt werden. Damit kann mit den geplanten Einrichtungen bei bestimmungsgemäßer Nutzung eine Einhaltung sport- und freizeitlärmspezifischer Richtwerte erwartet werden.

Umweltbericht

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei Realisierung der beabsichtigten Siedlungsentwicklung im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 01.48 Astrid-Lindgren-Straße Süd unter Berücksichtigung der dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter verbleiben.

Vergleich mit dem Dichtekonzept der Städtebaulichen Rahmenplanung 2003

Der städtebauliche Rahmenplan (Stand 2003) stellt im 3. und 4. Bauabschnitt eine höhere Dichte und den Bau leicht verdichteter Einfamilienhausgebiete als Reihenhäuser auf insbesondere auf den Flächen im Bereich um den S-Bahnhaltepunkt dar. Der Rahmenplan kommt zu dem Ergebnis, dass im 3. und 4. BA insgesamt ca. 320 WE errichtet werden können.

Gegenüberstellung Rahmenplanung / Bebauungsplanausweisungen

Rahmenplanung 3. und 4. BA	Bebauungspläne
Insgesamt 320 WE	B-Plan 01.46 : 71 WE B-Plan 01.47 : 93 WE B-Plan 01.48 : 75WE
Insgesamt 320 WE	insgesamt ca. 239 WE

Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung der Planungsziele eine Verringerung der geplanten Wohneinheiten um ca. 81 WE in den 3. und 4. Bauabschnitten. Dieses erfolgt unter der Planungsprämisse, dadurch höherwertiges Wohnen in Einfamilienhäusern zu ermöglichen. Des Weiteren folgt diese Planung dem anhaltenden Trend nach einem höheren Bedarf an freistehenden Einfamilienhäusern auf interessanten, qualitativ-vollen Gartengrundstücken.

Aufgrund der Änderung des § 1 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Hennef (Ratsbeschluss der Sitzung vom 12.06.2006) werden Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen den Beratungsunterlagen nicht beigelegt. Stattdessen erfolgt in der Beschlussvorlage eine Kurzfassung mit den wesentlichen Inhalten des Gutachtens bzw. der gutachterlichen Stellungnahme. Darüber hinaus erhalten die Fraktionsvorsitzenden sowie die Fraktionen selbst eine vollständige Fassung des jeweiligen Gutachtens bzw. der gutachterlichen Stellungnahme.

Auswirkungen auf den Haushalt

Keine Auswirkungen Kosten der Maßnahme

Bei planungsrelevanten Vorhaben

Der Inhalt des Beschlussvorschlages stimmt mit den Aussagen / Vorgaben

des Flächennutzungsplanes überein nicht überein (siehe Anl.Nr.)

der Jugendhilfeplanung überein nicht überein (siehe Anl.Nr.)

Hennef (Sieg), den 02.09.2008

Klaus Pipke

Hennef (Sieg), den 13.08.2008

In Vertretung

Anlagen

- Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

- Stellungnahmen B 1, T 1 – T 10

- Bebauungsplan – Entwurf gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB
sgp Architekten + Stadtplaner, Meckenheim
Stand:04.09.2008

- Textliche Festsetzungen (Entwurf) gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB
sgp Architekten + Stadtplaner, Meckenheim
Stand:04.09.2008

- Begründung (Entwurf) gem. § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB
sgp Architekten + Stadtplaner, Meckenheim
Stand:04.09.2008

- Umweltbericht (Entwurf) gem. § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn
Stand: 04.09.2008

- Verkehrsgutachten zu den Bebauungsplänen „Im Siegbogen“
Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum
Stand: August 2008

- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 01.48 – Astrid-Lindgren-Straße - Süd
Kramer Schalltechnik GmbH, Sankt Augustin
Stand: 01.09.2008

- Baugrundlabor Batke GmbH, Baugrundgutachten zur Erschließung des
Bebauungsplangebiets Hennef-Ost, Auftrag Nr. 4308 A,
Stand: 27.03.1997

- Hennef – Östlicher Stadtrand, Baugebiet „Im Siegbogen“, Gestaltungskonzept für die
öffentlichen Grün-, Spiel- und Straßenräume
RMP Landschaftsarchitekten, Bonn
Stand: 17.08.2006