



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung

TOP: _____

Vorl.Nr.: V/2009/1523

Anlage Nr.: _____

Datum: 01.09.2009

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss "Östlicher Stadtrand"	23.09.2009	öffentlich

Tagesordnung

Städtebaulicher Entwurf "Im Siegbogen" - Südlich der Bahntrasse

Beschlussvorschlag

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

Dem städtebaulicher Entwurf Hennef Siegbogen – Südlich der Bahntrasse, Variante 2, wird zugestimmt. Auf seiner Grundlage wird die verbindliche Bauleitplanung für das Plangebiet eingeleitet.

Begründung

Auf der Grundlage der bisherigen Planungen, Untersuchungen und Anforderungen an die Gebietsentwicklung „Im Siegbogen“ wurde vom Amt für Stadtplanung und -entwicklung ein städtebaulicher Entwurf im Maßstab 1:1.000 erstellt, der in der Sitzung des Ausschusses „Östlicher Stadtrand“ am 23.09.2009 vorgestellt wird. Der beschlossene städtebauliche Entwurf soll Basis sowohl für die weitere Bauleitplanung als auch für die Vermarktung der Grundstücke im Plangebiet sein.

Im Folgenden wird der städtebauliche Entwurf erläutert. Den Fraktionen werden die Pläne farbig zur Verfügung gestellt.

Erschließung

Bodenstraße

Rückrat der Erschließung ist die Bodenstraße. Vorgegeben ist

- die Lage des P+R-Platzes südlich der Bahntrasse und westlich der Bodenstraße durch die städtebauliche Rahmenplanung und die Lage des S-Bahn-Haltepunktes.
- die Lage der Straße Bingenberg durch den Bebauungsplan Nr. 01.38 A. Die ausreichende Breite der Straße Bingenberg für Versorgungsfahrzeuge endet an einem privaten Grundstück (bisher Lagerplatz) mit einer Wendeanlage für Versorgungsfahrzeuge. Die weitere Straße Bingenberg ist, bedingt durch die vorhandene Parzellenstruktur, nur für PKW ausreichend breit dimensioniert.
- die Lage einer öffentlichen Straßen- oder Wegeverbindung in Fortsetzung der Lise-Meitner-Straße / Blankenberger Straße über dem vorhandenen Regenwassersammler (Durchmesser 1,20m). Dieser führt vom Gewerbegebiet Hossenberg kommend zu einem Wirbelfallschacht an der Bahntrasse. In diesem Wirbelfallschacht fällt das Regenwasser ca. 18 m tief, wird unter der Bahntrasse durchgeleitet und dann über einen offenen Zubringergraben in die Sieg eingeleitet. Die technische Anlage wird zur Wartung ca. 14-tägig durch kleinere Fahrzeuge angefahren, ein- bis zweimal im Jahr durch ein Kanalreinigungsfahrzeug (dreiachsig, 20t, ggfs. mit Anhänger), bei einem Unfall mit wasserunreinigenden Stoffen, z.B. durch Öl / Benzin, im Gewerbegebiet Hossenberg oder auf der L 333 durch 2 bis 3 entsprechende Großfahrzeuge (im Falle eines Unfalls wird das verunreinigte Wasser durch einen Schieber von der Ableitung in die Sieg zurückgehalten und muss abgepumpt werden). Um und über der technischen Anlage muss eine entsprechende Wendefläche für Großfahrzeuge freigehalten werden.
- die Lage einer öffentlichen Straßen- oder Wegeverbindung über dem neuen Kanal, der die Verbindung der Entwässerung der Neubebauung westlich und östlich der Bodenstraße zum vorhandenen Kanal herstellen soll.

Die Bodenstraße selbst soll nicht durch kleinteilige Bebauung mit Grundstückszufahrten in engen Abständen unmittelbar angebaut werden. Dieses entspräche einerseits städtebaulich nicht der Bedeutung der Bodenstraße als Sammelstraße, andererseits würden häufige Zu- und Abfahrten an der Bodenstraße die geplante Gestaltung der Bodenstraße als Allee mit beidseitiger Baumpflanzung, Längsparkstreifen und Gehwegen stören. In den Bebauungsplänen Nr. 01.47 und Nr. 01.48 nördlich der Bodenstraße ist diese Vorgabe bereits umgesetzt.

Erschließung westlich der Bodenstraße

Die Neubebauung westlich der Bodenstraße wird durch eine ca. 77 m lange Stichstraße ausgehend von der Bodenstraße erschlossen. Diese Stichstraße endet mit einer Wendefläche (ausreichend dimensioniert für Müll- und sonstige Versorgungsfahrzeuge) an der Grenze privater bisher unbebauter Grundstücke. Die Wendefläche wird durch einen kurzen Verbindungsweg an den durchgehenden Geh-Radweg parallel der Bahntrasse angeschlossen. Nördlich und südlich der Stichstraße wird Neubebauung unmittelbar von ihr bzw. über einen ca. 25 m langen kleinen Stichweg erschlossen.

Die privaten unbebauten Grundstücke werden mit in die städtebauliche Planung einbezogen, jedoch nicht für die öffentliche Erschließung in Anspruch genommen. Ihre Bebauung kann durch einen an die öffentliche Wendefläche anschließenden ca. 20 m langen privaten Stichweg erschlossen werden.

Erschließung östlich der Bodenstraße

Variante 1

Es entsteht eine Erschließungsschleife östlich der Bodenstraße durch Fortsetzung der von Süden kommenden Blankenberger Straße, als Straße in Nord-Süd-Richtung, über dem vorhandenen Regenwassersammler, die dann nach Westen abbiegt und in die Bodenstraße einmündet. Die Einmündung liegt gegenüber der Stichstraße für die Bebauung westlich der Bodenstraße. Es entsteht eine durchgehend öffentliche Straßentrasse beiderseits der Bodenstraße, die ideal für die neuen Ver- und Entsorgungsleitungsstrassen mit Anschluss an die vorhandenen Trassen genutzt werden kann.

Ausgehend von der Erschließungsschleife werden einzelne Baufelder durch kleinere Stichstraßen von ca. 40 bis 55 m ohne Wendeanlagen erschlossen. Ausgehend von der Straße Bingenberg erschließen 4 kleinere Stichstraßen (von ca. 40 bis 45 m Länge), ohne Wendeanlage, in Nord-Südrichtung beidseitig kleine Hausgruppen. Damit können Kinder ihre Wege zu den Spielflächen über weitestgehend autofreie Verbindungen (z.B. zum B-Spielplatz über kurze Stichwege mit direktem Anschluss an die öffentliche Grünfläche) zurücklegen. Nachteilig ist die Erreichbarkeit des Wirbelfallschachtes nur über eine schmale Stichstraße. Zudem sind viele Grundstücke an den Stichstraßen nicht mit Versorgungsfahrzeugen anfahrbar, so dass an den Einmündungen der Stich- in die Sammelstraßen Müllbehälter-Aufstellflächen für Abfuhrtage vorgesehen werden müssen.

Entlang der Bahntrasse führt ein Geh- und Radweg um das Plangebiet mit Anschluss an den vorhandenen Weg hinter der Splittersiedlung an der Blankenberger Straße und an die Neubebauung westlich der Bodenstraße. Er führt weiter entlang der Hangkante zum Dondorfer See Richtung Süden mit Anschluss an die Straße Bingenberg und von dort in das Naturschutzgebiet Dondorfer See. Kleinere aus dem Gebiet kommende Fußwege schließen an den übergeordneten Geh-Radweg an. Durch den Grünzug zwischen der Bebauung östlich der Bodenstraße kann eine weitere durchgehende Fußwegverbindung von der Bodenstraße bis zu der an der Hangkante verlaufenden Wegeverbindung geschaffen werden.

Variante 2

Östlich der Bodenstraße vom Bingenberg bis zur Bahntrasse ergibt sich eine Entwurfsvariante mit einem anderen Erschließungssystem:

Die von Süden kommende Blankenberger Straße wird über der Kanaltrasse als Straße in Nord-Süd-Richtung bis zur Bahntrasse fortgeführt, biegt dann an der Bahntrasse ab Richtung Westen und verläuft parallel zur Bahn bis zur Bodenstraße, in die sie unmittelbar an der Brücke über die Bahn einmündet.

Eine weitere Verbindung zur Bodenstraße ergibt sich durch eine parallel zum Bingenberg in Ost-West-Richtung verlaufende Straße ausgehend von der Bodenstraße bis zur Hangkante, wo sie in einer Wendeanlage (ausreichend dimensioniert für Versorgungsfahrzeuge) endet.

Insgesamt ergibt sich bei Variante 2 ein leiterförmiges Erschließungssystem für die Bebauung östlich der Bodenstraße. Die Anzahl der kleinen Stichstraßen ohne Wendeanlage östlich der Bodenstraße reduziert sich von Variante 1 zu Variante 2 von 8 zu 4. Die Fußwegeverbindungen für Anwohner verlaufen damit über Anliegersammelstraßen und sind mit vielen Querungen verbunden. Vorteilhaft ist die Erreichbarkeit des Wirbelfallschachtes an der Bahntrasse über eine durchgehende Anliegersammelstraße. Die meisten Grundstücke sind direkt von Versorgungsfahrzeugen anfahrbar.

In Variante 2 verläuft, wie in Variante 1, ein Geh- und Radweg um das Plangebiet mit Anschluss an den vorhandenen Weg hinter der Splittersiedlung an der Blankenberger Straße und an die Neubebauung westlich der Bodenstraße und weiter entlang der Hangkante zum Dondorfer See. Auch hier kann durch den Grünzug zwischen der Bebauung östlich der Bodenstraße eine weitere durchgehende Fußwegverbindung von der Bodenstraße bis zu der an der Hangkante verlaufenden Wegeverbindung geschaffen werden. Diese Fußwegeverbindung ist die Fortsetzung der Stichstraße für die Neubebauung westlich der Bodenstraße, so dass auch in Variante 2 eine durchgehend öffentliche Straßen- oder Wegeverbindung beiderseits der Bodenstraße entsteht, die für die neuen Ver- und Entsorgungstrassen genutzt werden kann.

Die abschließende Dimensionierung und Gestaltung der Straßenquerschnitte erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung im Maßstab 1:500.

P+R-Platz

Der S-Bahn-Haltepunkt „Siegbogen“ hat einen Einzugsbereich, der sich nicht nur auf den neuen Siedlungsraum, sondern auch auf die umliegenden Ortslagen erstreckt. Durch die Hauptverkehrsstraße „Blankenberger Straße“ ist der P+R-Platz sehr gut an das übergeordnete Straßenverkehrssystem, die Bundesstraße B 478, die BAB A 560 und über die Lise-Meitner-Straße auch an die L 333 und die B 8 angebunden. Auf diese Weise werden die verschiedenen umliegenden Ortslagen mit dem neuen S-Bahn-Haltepunkt verknüpft, die teilweise schlecht an den ÖPNV, hier Busverkehr, angebunden sind. Der P+R-Platz wird südlich der Bahntrasse und westlich der Brücke Bodenstraße angelegt, so dass der Haltepunkt ohne Straßenquerung vom Parkplatz aus erreicht werden kann. In der Machbarkeitsstudie zum S-Bahn-Haltepunkt Hennef-Ost von 1996 wurden in einer ersten Ausbaustufe ca. 40 P+R-Plätze mit einer Erweiterungsmöglichkeit auf 100 Parkplätze vorgesehen. Der im städtebaulichen Entwurf dargestellte Platz bietet ca. 80 bis 90 Stellplätze. Bei Bedarf ließe er sich unter Einbeziehung der an seiner Ostgrenze als Puffer zur Wohnbebauung geplanten Grünfläche erweitern.

Da die Bewohner von Weldergoven (ca. 1.200 Einwohner) und dem neuen Wohngebiet „Im Siegbogen“ (ca. 2.000 Einwohner bis 2016) in günstiger Fahrrad-Entfernung zum neuen Haltepunkt liegen und nur zum geringen Teil das Auto benutzen werden, sind neben den PKW-Parkplätzen die Fahrradstellplätze von besonderer Bedeutung.

Als B+R-Anlage sind daher insgesamt 100 witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze geplant.

Für den Raum Weldergoven/Hennef-Ost besteht ein Mindestbedarf von 2 Weißglascontainern und jeweils einen Container für Braun- und Grünglas. Da bei Glascontainern erfahrungsgemäß auch Altkleidercontainer aufgestellt werden, ist auf dem P+R-Platz mindestens ein Stellplatz für 6 Container einzuplanen.

Der Platz soll gepflastert und durch Baumbestecke und eine einfassende Begrünung aufgelockert bzw. zur Umgebungsbebauung abgegrenzt werden. Er erhält eine eigene Zufahrt von der Bodenstraße aus.

Nach dem heutigen Kenntnisstand wird der S-Bahn-Betrieb 2011 aufgenommen. Aus diesem Grunde ist die Fertigstellung des Parkplatzes in 2012 vorgesehen, da die Fläche des zukünftigen P+R-Platzes als Baustelleneinrichtungsfläche für den S-Bahn-Haltepunkt genutzt wird.

Baustruktur

Neubebauung an der Bodenstraße

Entlang der Bodenstraße ist beidseitig eine dichtere straßenbegleitende Bebauung in Form von Mehrfamilienhausbebauung, Reihenhäusern oder Doppelhäusern städtebaulich erwünscht. Hierdurch soll der Straßenraum dieser Sammelstraße gefasst und betont werden. Um die Seitenräume der Bodenstraße nicht durch häufige Grundstückszu- und abfahrten zu stören, soll die Parkierung der straßenbegleitenden Bebauung der Bodenstraße möglichst über die Seitenstraßen erfolgen (Kastanienweg, Bingenberg, neue Planstraßen je nach Erschließungsvariante).

Neubebauung westlich der Bodenstraße

Die Erschließung durch die Stichstraße teilt die kleine Siedlung in nördlich und südlich der Straße gelegene Grundstücke, die sich teilweise in Privatbesitz, teilweise in Besitz der Stadtbetriebe Hennef AöR befinden. Im Inneren der Siedlung ist eine Bebauung durch überwiegend freistehende Einfamilienhäuser vorgesehen, in Fortsetzung der Bebauung der vorhandenen Splittersiedlung an der Blankenberger Straße.

Eine besondere Lage weisen die Grundstücke zwischen dem P+R-Platz und der Stichstraße auf. Hier ist wie in Variante 2 dargestellt, eine normale Einfamilienhausbebauung möglich, dabei sollte die Bebauung nach Südwesten orientiert werden, um Beeinträchtigungen durch den P+R-Platz zu minimieren. Es ist aber aufgrund der Nähe zum P+R-Platz und S-Bahn-Haltepunkt auch denkbar, dass sich hier Nutzungen mit Wohnen und Arbeiten (z.B. als kleinerer Einzelhandel, Büronutzung, d.h. nicht störendes Gewerbe) ansiedeln möchten, beispielhaft in Variante 1 dargestellt. Im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren sollten diese Grundstücke in ihrer Ausnutzung entsprechend flexibel festgesetzt werden. Die Erfahrung in der Vermarktung nördlich der Bahntrasse zeigt, dass vereinzelt Interesse an solchen Nutzungen besteht, allerdings in einer auf Wohnnutzung in freistehenden Häusern zugeschnittenen Bebauungsplänen schwer verwirklichtbar ist. Die Ansiedlung wäre aber durchaus wünschenswert, um eine reine „Schlafsiedlung“ zu vermeiden.

Die Grundstücksgrößen bewegen sich

- bei Grundstücken für freistehende Einfamilienhäuser im Besitz der Stadtbetriebe Hennef AöR um ca. 350 bis 400 qm ,
- bei Grundstücken für freistehende Einfamilienhäuser im Privatbesitz von ca. 550 bis 950 qm,
- bei Reihenhausgrundstücken entlang der Bodenstraße um ca. 200 – 400 qm,
- bei Grundstücken für Wohnen und Arbeiten um ca. 750 bis 800 qm.

Neubebauung östlich der Bodenstraße

Die Neubebauung östlich der Bodenstraße teilt sich durch den vom Gestaltungskonzept Grün vorgegeben Grünzug in zwei Abschnitte: Am Bingenberg und an der Bahntrasse.

Direkt an der Bahntrasse, gegenüber von S-Bahn-Haltepunkt und P+R-Platz sind in beiden Varianten zwei Baufelder um die 3.000 qm angeordnet, bei Variante 1 von Süden, bei Variante 2 von Norden erschlossen. Vor allem das vordere Baufeld an der Bodenstraße eignet sich aufgrund seiner hervorragenden Anbindung unmittelbar am S-Bahn-Haltepunkt und im Zentrum des Plangebietes sehr gut für verdichtetes Wohnen, z.B. Mehrfamilienhäuser (max. vier Geschosse) oder gestapelte Maisonetten, für eine spezielle Nutzung, z.B. Seniorenwohnen, für ein Cafe oder kleineren Einzelhandel im Erdgeschoss. Für eine kleinteilige

Einfamilienhausbebauung ist die Fläche nicht geeignet. Das hintere Baufeld ist je nach Nachfrage flexibel für dichtere Formen des Einfamilienhausbaus geeignet.

Im Anschluss an diese beiden Baufelder unterscheiden sich die beiden Varianten in ihrer Baustruktur bedingt durch die jeweilige Lage des Grünzuges.

Variante 1

Unmittelbar südlich an die dichter bebauten Baufelder an der Bahntrasse schließen sich in Variante 1 Baufelder für unterschiedliche Formen des Einfamilienhausbaus an. In Randlage zum Landschaftsschutzgebiet können freistehende Einfamilienhäuser auf etwas größeren Grundstücken von ca. 300 bis 650 qm entstehen. In Gebietsmitte werden für Einfamilienhäuser Grundstücke mit großzügigen überbaubaren Flächen und unterschiedlicher Höhenstaffelung für flexible Nutzungen z.B. für barrierefreie EG-Nutzung, Einliegerwohnungen oder Büronutzung angeboten.

Nördlich der Straße Bingenberg entsteht in der Variante 1 eine ausschließlich ost-westorientierte Bebauung bedingt durch die Erschließungsstruktur in Form von nord-südverlaufenden (Stich-) Straßen. Nur ein Grundstück an der Wendeanlage der Straße Bingenberg wird von dieser unmittelbar erschlossen, alle übrigen durch neue Planstraßen bzw. durch die Bodenstraße (mit einer Parkierung am Bingenberg). Entlang der Bodenstraße und der Straße über dem vorhandenen Regenwassersammler ist eine dichtere straßenbegleitende Bebauung städtebaulich erwünscht (Reihenhäuser, Doppelhäuser, an der Bodenstraße auch Mehrfamilienhausbebauung), an den insgesamt 4 von der Straße Bingenberg ausgehenden neuen Stichstraßen jeweils bis zu 6 freistehende Einfamilienhäuser.

Variante 2

Unmittelbar an die bebauten Baufelder an der Bahntrasse schließt sich in Variante der Grünzug mit einem großen Spielplatz an. Dieser wird im Süden begrenzt durch Baufelder, die parallel zur Straße Bingenberg angelegt sind. Überwiegend freistehende Einfamilienhäuser werden energetisch ideal nach Südwesten ausgerichtet und von der Straße Bingenberg bzw. von der im Abstand von ca. 40 m zu ihr parallel verlaufenden neuen Planstraße erschlossen, die Grundstücke am Grünzug in zweiter Reihe über 3 unter 20 m lange Stichwege. Die Grundstücke sind ca. 350 bis 450 qm groß. Begrenzt werden die Baufelder durch die straßenbegleitende Bebauung entlang der Bodenstraße und entlang der Planstraße über dem Regenwassersammler.

Die vorgeschlagene Baustruktur entspricht den in der Markt- und Standortanalyse für das Wohnungsbauvorhaben „Im Siegbogen“ (Empirica, Oktober 2006) gemachten Aussagen zu Bautypologien und städtebaulichen Qualitäten (s. beigefügter Auszug).

Grün- und Spielflächen

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.

Der Hauptflächenanteil an öffentlichem Grün ist entlang der Hangkante zur Siegaue angeordnet. Hier wird ein fast durchgängig ca. 35 m breiter Streifen als Pufferzone zu den angrenzenden hochwertigen Biotopstrukturen und Landschaftsräumen angelegt. Damit wird das regionale ASB-Ziel des Regionalplans Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Rhein-Sieg gesichert, der am Ortsrand des ASB Hennef / Hennef – Ost zwischen der

Bebauung und der ökologisch empfindlichen Hangkante zum Siegtal die Schaffung einer Pufferzone vorsieht, die zugleich bewirken soll, dass die Funktion der Hangkante als geologisch – morphologisch bedeutsames Element nicht beeinträchtigt wird. Diese Pufferzone ist in der 34. Flächennutzungsplanänderung der Stadt Hennef als Grünfläche dargestellt und mittlerweile Landschaftsschutzgebiet. Bereits festgelegt ist die Gestaltung dieser Pufferzone als offener wiesenartiger Krautsaum mit einem durchgehenden Geh- und Radweg und anschließend die Ausbildung eines naturnahen Waldsaums als Übergang zu den bestehenden Waldbeständen. Die Pufferzone wird durchgehend auf Flächen im Besitz der Stadtbetriebe Hennef AöR angelegt (von der Bahntrasse bis zu der Wendefläche der Straße Bingenberg). Der bisherige Lagerplatz in Privatbesitz zwischen Wendefläche der Straße Bingenberg und Hangkante wird private Grünfläche.

Weiter sieht das Gestaltungskonzept für die öffentlichen Grün-, Spiel- und Straßenräume zur Gliederung der Siedlungsstruktur südlich der Bahntrasse und östlich der Bahntrasse einen Grünzug vor, in dem neben Rad- und Fußwegeverbindungen auch Aufenthalts- und Spielbereiche geplant sind. Der Grünzug soll als weiträumige offene Wiesen- oder Landschaftsrasenfläche mit punktuellen Gehölzgruppen und Laubbäumen in Einzel- oder Gruppenstellung angelegt werden. Zwischen dem Landschaftsschutzgebiet an der Hangkante und der Planstraße über dem Regenwassersammler sind im Gestaltungskonzept zwei kleinere Spielplätze Typ B (Spelmöglichkeiten mit begrenzter Versorgungsfunktion für einen Wohnbereich vorzugsweise für schulpflichtige Kinder mit integriertem Kleinkindbereich, empfohlene Flächengröße 400 – 1.000 qm, Entfernung zum Wohnbereich bis ca. 500 m) vorgesehen.

Die beiden Varianten des städtebaulichen Entwurfs unterscheiden sich hinsichtlich der Lage dieses Grünzuges. Die Lage des Grünzuges hat für die Neubebauung östlich der Bodenstraße wesentliche Konsequenzen hinsichtlich Erschließung und Baustruktur.

Variante 1

Variante 1 übernimmt die Lage des Grünzuges aus dem Gestaltungskonzept Grün, d.h. dieser ist näher an der Straße Bingenberg gelegen. Dadurch ergibt sich eine geringere Tiefe des Baufeldes entlang dem Bingenberg und ermöglicht die Erschließung durch Stichstraßen, die jeweils durch einen kurzen Fußweg mit dem Grünzug verbunden werden. Die Baufelder an der Bahntrasse werden im Gegenzug bei dieser Variante erheblich tiefer. An der durch den Grünzug verlaufenden Planstraße über dem Regenwassersammler schlägt das Gestaltungskonzept Grün einen Quartiersplatz in Verbindung mit einem kleinen Typ B Spielplatz vor. Bedingt durch die tiefen Baufelder an der Bahntrasse schlägt das Gestaltungskonzept Grün unmittelbar an der Bahntrasse einen zweiten kleinen Typ B–Spielplatz vor. Allerdings berücksichtigt das Gestaltungskonzept Grün hier nicht die technische Anlage des Wirbelfallschachtes und die hierfür benötigte große Wendefläche für Versorgungsfahrzeuge. Beide Spielplätze sind in der Variante 1 entsprechend umgesetzt, allerdings verschiebt sich der Spielplatz an der Bahntrasse um die Fläche der Wendeanlage entsprechend nach Süden. Es ist allerdings fraglich, ob ein Spielplatz unmittelbar an dieser technischen Anlage angeordnet werden sollte.

Variante 2

In der Variante 2 wird der Grünzug nach Norden Richtung Bahntrasse verschoben. Dadurch ergibt sich am Bingenberg eine Baufeldtiefe, die nicht mehr sinnvoll durch Stichstraßen erschlossen werden kann, so dass hier eine parallele Straße ein zweites Baufeld erschließt. Es entfallen allerdings dadurch die direkten Fußwegverbindungen aus der Wohnbebauung in den Grünzug. Auf den B-Spielplatz an der Bahntrasse wird verzichtet, dafür wird der B-Spielplatz im Grünzug zwischen Landschaftsschutzgebiet und Planstraße über dem Regenwassersammler vergrößert.

Der städtebauliche Vorteil dieser Variante liegt in der Öffnung des Grünzuges Richtung Hangkante direkt gegenüber der Einmündung der Erschließung der westlichen Seite der Bodenstraße. Es ergibt sich eine attraktive Verknüpfung der beiden Siedlungsbereiche.

Die geplante Flächengröße beträgt in Variante 1 3.640 qm und in Variante 2 3.770 qm.

In beiden Varianten wird westlich vom P+R-Platz für die Neubebauung westlich der Bodenstraße ein Kleinkinderspielplatz Typ C (Spielmöglichkeit im Nahbereich des Wohnens, empfohlene Flächengröße 100 - 200 qm, Entfernung zum Wohnbereich ca. 200 m) angeboten.

Mit Variante 1 werden im Plangebiet ca. 1.450 qm Spielfläche, mit Variante 2 ca. 2.600 qm angeboten. Der im Grünzug gelegene Spielplatz kann in beiden Varianten in der weiterführenden Planung problemlos in der Größe dem Bedarf angepasst werden.

Die Varianten sind mit dem Amt für Kinder, Jugend und Familie abgestimmt und werden positiv beurteilt.

Vergleich zur städtebaulichen Rahmenplanung, Dichte, Einwohner

In der städtebaulichen Rahmenplanung, Stand Fortschreibung 2003, waren die Flächen südlich der Bahntrasse als 2. Bauabschnitt mit 270 Wohneinheiten kalkuliert mit einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauung in Form von Geschoßbau, Stadthäusern und Reihenhäusern.

Entwurfsziel ist der verdichtete Einfamilienhausbau. Damit wird die von der Baunutzungsverordnung vorgegebene Obergrenze der GFZ von 0,4 für Allgemeines Wohngebiet bei kleineren Grundstücken erreicht. Eine Unterschreitung der max. GFZ für Allgemeines Wohngebiet ist möglich, eine Überschreitung jedoch nicht.

Für das Plangebiet Im Siegbogen – südlich Bahntrasse ergeben sich also insgesamt:

ca. 105 Wohneinheiten (WE)

(Annahme 1 WE pro Grundstück bei allen Einfamilienhäusern, 20 WE bei der Mehrfamilienhausbebauung; je nach Variante und verwendeten Wohnungsbautypen in den einzelnen Baufeldern kann die Anzahl der WE in der Umsetzung abweichen)

Mit dem für Hennef angemessenen Faktor von 2,3 Personen pro Wohneinheit ergeben sich damit ca. 240 Einwohner für das Plangebiet.

Flächenbilanz

Der städtebauliche Entwurf wird zurzeit digitalisiert. Die unten stehenden Flächengrößen basieren auf der Handzeichnung und sind daher noch „unscharf“. Zudem können die Flächengrößen noch nach der Festlegung der endgültigen Straßenbreiten variieren.

		Variante 1		Variante 2	
Wohnbauflächen Stadtbetriebe	ca.	29.950	52,4 %	28.890	50,6 %
Wohnbauflächen privat	ca.	2.700	4,7 %	2.700	4,7 %
Verkehrsflächen	ca.	8.620	15,1 %	8.760	15,3 %
P+R-Platz	ca.	2.600	4,5 %	2.600	4,5 %
Versorgungsanlagen	ca.	400	0,7 %	400	0,7 %
Landschaftsschutzgebiet	ca.	5.720	10,0 %	5.780	10,1 %
Grünflächen öffentlich	ca.	3.640	6,4 %	3.770	6,6 %
Grünflächen privat		2.139	3,7 %	2.139	3,7 %
Spielflächen	ca.	1.450	2,5 %	2.180	3,8 %
Summe	ca.	57.219	100 %	57.219	100 %

Auswirkungen auf den Haushalt

- Keine Auswirkungen
 Kosten der Maßnahme
 Sachkosten: €
- Jährliche Folgekosten
 Personalkosten: €
- Maßnahme zuschussfähig
 Höhe des Zuschusses € %
- Ausreichende Haushaltsmittel vorhanden,
 HAR: €
- Haushaltsstelle:
 Lfd. Mittel: €
- Bewilligung außer- oder überplanmäßiger Ausgaben erforderlich
 Betrag: €
- Kreditaufnahme erforderlich
 Betrag: €
- Einsparungen
 Betrag: €
- Jährliche Folgeeinnahmen
 Art:
- Höhe: €
- Bemerkungen

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.)

Mitzeichnung:

Name:	Paraphe:	Name:	Paraphe:
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Hennef (Sieg), den 01.09.2009

Klaus Pipke

Anlagen

Auszug aus der Markt- und Standortanalyse für das Wohnungsbauvorhaben „Im Siegbogen“, empirica, Oktober 2006

Auszug aus dem Gestaltungskonzept für die öffentlichen Grün-, Spiel- und Straßenräume, RMP Landschaftsarchitekten, 17.08.2006

Städtebaulicher Entwurf Variante 1 M. 1:1.000

Städtebaulicher Entwurf Variante 2 M. 1:1.000

Stellungnahme des Amtes für Kinder, Jugend und Familie