



Hennef

DER BÜRGERMEISTER

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der hier näher bezeichneten Sitzung lade ich Sie herzlich ein.

Die Tagesordnung ist beigelegt.

Hennef, den 09.09.2016

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Offergeld
Ausschussvorsitzender

Gremium
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung

Wochentag	Datum	Uhrzeit
Mittwoch	21.09.2016	17:00

Sitzungsort
Rathaus, Saal Hennef (T3.01), Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef
Achtung: Vor der Sitzung findet um 16.00 Uhr zu TOP 1.2 eine Ortsbesichtigung auf der Geistinger Höhe statt (s. Anlage)

Dieses Deckblatt gilt ab einer halben Stunde vor Sitzungsbeginn und
während der Sitzungszeit als Parkschein für die Rathaustiefgarage.

Legen Sie das Deckblatt gut sichtbar in Ihr Fahrzeug.

**Ortsbesichtigung
des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung**

am 21.09.2016, 16.00 Uhr

Treffpunkt:

Geistinger Höhe, Durchgang zum Plangebiet (s. Karte)



Tagesordnung		
TOP	Beratungsgegenstand	Anlagen
	Öffentliche Sitzung	
1	Beschlussvorlagen	
1.1	Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW	Anlage 1
1.2	Antrag auf Flächennutzungsplanänderung und Aufstellung eines Bebauungsplanes im Bereich Geistinger Höhe	Anlage 2 Nachtrag
1.3	Bebauungsplan Nr. 01.39 Hennef (Sieg) - Umbau Kreuzung BAB 560 / B8 / L333 / Wingenshof hier: Aufstellungsbeschluss	Anlage 3 Nachtrag
1.4	Bebauungsplan Nr. 05.5 Hennef (Sieg) – Weldergoven, Im Burghof 1. Vorstellung und Beschluss des Bebauungsplan - Vorentwurfes 2. Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 13a i.V.m. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB	Anlage 4
1.5	Straßenbenennung im Stadtgebiet von Hennef (Sieg); Planstraße in Weldergoven	Anlage 5
1.6	Straßenbenennung im Stadtgebiet von Hennef; Fußläufige Verbindung zwischen Kurhausstraße und REWE-Markt an der Bonner Straße über das Grundstück der evangelischen Kindertagesstätte Regenbogen	Anlage 6
1.7	Errichtung einer Radstation am Hennefer Bahnhof, Antrag der AG fahrradfreundliches Hennef	Anlage 7
1.8	Erstellung eines Parkraumkonzeptes für Hennef - Nord Antrag der SPD-Fraktion vom 29.08.2016	Anlage 8
1.9	Befreiung von der Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 01.62.- Hennef (Sieg) - Lindenstraße/Mozartstraße bezüglich der Art der Nutzung, hier: Antrag zur Nutzungsänderung des Erdgeschosses in einen großflächigen Discounter	Anlage 9 Nachtrag
2	Anfragen	
3	Mitteilungen	
3.1	StadtUmland.NRW; Gemeinsame Bewerbung Stadt Bonn und Mitgliedskommunen des :rak	Anlage 10
3.2	Neuorganisation der Finanzierung AST-Verkehr	Anlage 11
3.3	Beseitigung des Bahnübergangs Bröltalstraße	Anlage 12
3.4	Geh- und Radweg entlang der B 8; Ergänzende Informationen	Anlage 13
	Nicht öffentliche Sitzung	
4	Beschlussvorlagen	
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2016/0747
Datum: 05.09.2016

TOP: 1.1
Anlage Nr.: 1

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“

Beschlussvorschlag

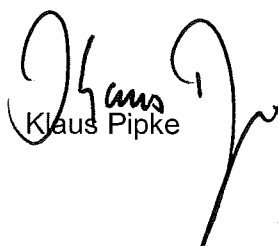
Der Vortrag von Herrn Theo Jansen, Leiter der Koordinierungsstelle Rheinland im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Die Stadt Hennef ist seit dem 29.06.2016 Mitglied im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“.

In dieser Sitzung wird Herr Theo Jansen, Leiter der Koordinierungsstelle Rheinland des Zukunftsnetzes, in seinem Vortrag „Planen und Handeln im System - Kommunales Mobilitätsmanagement“ über Inhalte, Aufgaben und Möglichkeiten im Netzwerk „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ berichten.

Hennef (Sieg), den 05.09.2016


Klaus Pipke



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2016/0725
Datum: 18.08.2016

TOP: 1.4
Anlage Nr.: 4

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Bebauungsplan Nr. 05.5 Hennef (Sieg) – Weldergoven, Im Burghof

1. Vorstellung und Beschluss des Bebauungsplan-Vorentwurfes
2. Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 13a i.V.m. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung des Rates der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

1. Dem vorgestellten Bebauungsplan-Vorentwurf wird zugestimmt.
2. Gemäß § 13a i.V.m. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB wird die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf Grundlage des vorgestellten Bebauungsplan-Vorentwurfes durchgeführt.

Begründung

Verfahren

In der Sitzung des Ausschusses „Östlicher Stadtrand“ am 11.02.2014 wurde der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 05.5 Hennef (Sieg) – Weldergoven, Im Burghof gefasst. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 16.06.2015 wurde die Umstellung auf das Verfahren nach § 13 a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) beschlossen.

Mit der zum 01.01.2007 eingetretenen Änderung des Baugesetzbuchs durch das „Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“ besteht die Möglichkeit, einen Bauleitplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB

aufzustellen. Voraussetzung dabei ist, dass der Bebauungsplan der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient. Das sog. beschleunigte Verfahren ermöglicht als Planungserleichterung den Verzicht auf eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, auf den Umweltbericht nach § 2a, auf Angaben nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, das Monitoring nach § 4c sowie die zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB. Darüber hinaus sind nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe in Natur und Landschaft, die aufgrund der Aufstellung eines Bebauungsplans zu erwarten sind, als nicht ausgleichspflichtige Eingriffe anzusehen. Ein Ausgleich für Eingriffe ist daher ebenfalls nicht erforderlich.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des Verfahrens als Bebauungsplan der Innenentwicklung liegen bei dem Bebauungsplan Nr. 05.5 Weldergoven, Im Burghof vor, weil der Bebauungsplan der Nachverdichtung dient. Das Plangebiet liegt mit einer Gesamtfläche von ca. 6.795 m² unter einer Größe von 20.000 m², so dass die Voraussetzung des § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB erfüllt sind und eine Vorprüfung im Einzelfall über erhebliche Umweltauswirkungen entbehrlich ist.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 16.06.2015 wurde dem Bebauungskonzept Variante 2 zugestimmt, welches die Grundlage für den Bebauungsplanvorentwurf bildet.

Flächennutzungsplan

Der seit dem 11.09.1992 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Hennef (Sieg) stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Die gleiche Darstellung ist auch in der laufenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes enthalten. Der Bebauungsplan ist nach § 8 Abs. 2 aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 05.5 – Weldergoven, Im Burghof umfasst bislang ungenutzte Flächen, die sich im Privatbesitz verschiedener Eigentümer befinden. Im Süden wird der Geltungsbereich begrenzt durch die Straße „Im Burghof“ und den Bebauungsplan Nr. 05.1 Weldergoven Süd, östlich durch die Siegaue, nördlich und westlich durch angrenzende Wohnbebauung (entlang der Straße „Im Hohlweg“).

Städtebauliches Konzept

Das Plangebiet soll einer zweckmäßigen und modernen Wohnbebauung zugeführt werden. Im Sinne der Innenentwicklung nach §1a Abs. 2 BauGB gilt es dabei, vorhandene potenzielle Bauflächen möglichst effektiv zu nutzen. Die neue Bebauung soll sich dennoch städtebaulich in die vorhandene Umgebungsbebauung einfügen. Es sind daher nur Einzel- und Doppelhäuser mit maximal zwei Vollgeschossen in offener Bauweise zulässig.

Dem Bebauungsplan liegt das in der Begründung auf Seite 3 abgebildete Bebauungs- und Erschließungskonzept vom 04.08.2016 zu Grunde, an dem sich u.a. die Verkehrsflächen, die Baugrenzen und die Flächen für Carports und Stellplätze orientieren.

Abweichend von der Umgebungsbebauung sollen im Plangebiet moderne Gebäudeformen mit Flachdach und Staffelgeschoss entstehen. Unter Satteldächern lässt sich in der Regel potenzieller Wohnraum nicht so optimal nutzen. Zudem besteht eine deutlich gestiegene Nachfrage nach kleinerem und günstigem Wohnraum, der sich mit den vorgesehenen Gebäudeformen leichter realisieren lässt.

An der Straße Im Burghof sollen zwei Häuser mit zwei Vollgeschossen plus Staffelgeschoss und fünf bzw. sieben Wohnungen entstehen. Im Bebauungs- und Erschließungskonzept sind auch Flächen für Stellplätze und Carports vorgesehen, die in die planzeichnerischen Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen werden. Nördlich schließen sich an diese beiden Mehrfamilienhäuser deutlich kleinere Doppelhäuser an. Diese Häuser dürfen maximal zweigeschossig sein. Entsprechend wird deren Höhe eingeschränkt.

Erschließung

Die Erschließung des Baugebietes soll über eine neue Planstraße erfolgen, die von der Straße Im Burghof als Stichstraße mit Wendeanlage nach Norden in das Plangebiet hineinführt. Die Straßenführung orientiert sich dabei an den vorhandenen Parzellengrenzen. Die neue Straße soll als Mischverkehrsfläche eine Breite von 5,50 m bis 6 m haben. Die exakte Lage und Breite der Planstraße steht noch nicht fest. Sie wird bis zur Offenlage des Bebauungsplans festgelegt. Am nördlichen Ende ist eine Wendeanlage vorgesehen, die Abfallsammelfahrzeugen das Wenden mit einmaligem Zurücksetzen ermöglicht. Von der neuen Straße aus ist eine fußläufige Verbindung zu den Wegen in der Siegaue geplant, die auch als Trasse für die Ableitung von Niederschlags- und Schmutzwasser dienen soll. Innerhalb des Straßenraums sollen an geeigneten Stellen Parkplätze markiert werden, die u.a. von Besuchern genutzt werden können.

Eingriffe in Natur und Landschaft / Umweltbericht

Das Änderungsverfahren erfolgt nach § 13a BauGB. Planverfahren nach § 13a BauGB sind seit dem 01.01.2007 vorgesehen, um Planvorhaben zur Innenentwicklung zu erleichtern. Davon wird im vorliegenden Fall Gebrauch gemacht, da das Plangebiet bereits überwiegend wohnbaulich genutzt wird und sich innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage befindet. Die bebaubaren Flächen (zulässige Grundfläche) im Geltungsbereich der Änderung bleibt deutlich unter der Grenze von 20.000 qm des § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB. Das Verfahren ist daher nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB zulässig. Dazu gehört auch, dass auf eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB verzichtet wird und Eingriffe als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig gelten.

Artenschutz

Die Anpassung des deutschen Artenschutzrechtes an die europäischen Vorgaben wurde mit der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom Dezember 2007 vorgenommen. U.a. durch die Bestimmungen der §§ 19 Abs. 3 und 42f BNatSchG wird europäisches Recht in nationales umgesetzt, um auf diesem Wege einen zentralen Beitrag zur Sicherung der zunehmend gefährdeten biologischen Vielfalt zu leisten. Daher müssen nun die Artenschutzbelange bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren entsprechend den europäischen Bestimmungen im Rahmen einer Artenschutzrechtlichen Prüfung betrachtet werden.

Die als Anlage beigefügte Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung des Büros Kreutz (Naturschutz • Planung • Recht) vom 23.08.2016 kommt zu folgendem Ergebnis:

„Eine Tötung oder Verletzung von "Allerweltsvogelarten", die in den Gehölzen des Plangebietes sehr wahrscheinlich brüten, wird durch die Bauzeitenregelung M 1 (Gehölzfällung zwischen Oktober und Februar bzw. Kontrollen) verhindert. Da es sich bei den zu zerstörenden Biotopen augenscheinlich nicht um hochwertige Strukturen handelt, kann die ökologische Funktion durch das Umland aufrechterhalten werden. Es handelt sich um ubiquitäre Vogelarten mit einer breiten Lebensraumamplitude, die in verschiedensten Gehölzbiotopen leben (Gärten, Parks, Friedhöfe etc.). Auch für die regional gefährdete Art Bluthänfling stellen die Biotope im Plangebiet keine unersetzbaren oder "wertvollen" Strukturen dar. Verkrautete Brombeergebüsche mit jungen Bäumen sind im Umland ausreichend vorhanden und können die ökologische Funktion der pot. zerstörten Lebensstätten ersetzen.

Unter Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (Vegetationsbeseitigung nur in der Zeit von Oktober bis Februar) treten durch die Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände i. S. des § 44 (1), i. V. m. § 44 (5) BNatSchG ein.“

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 08.09.2016


Klaus Pipke



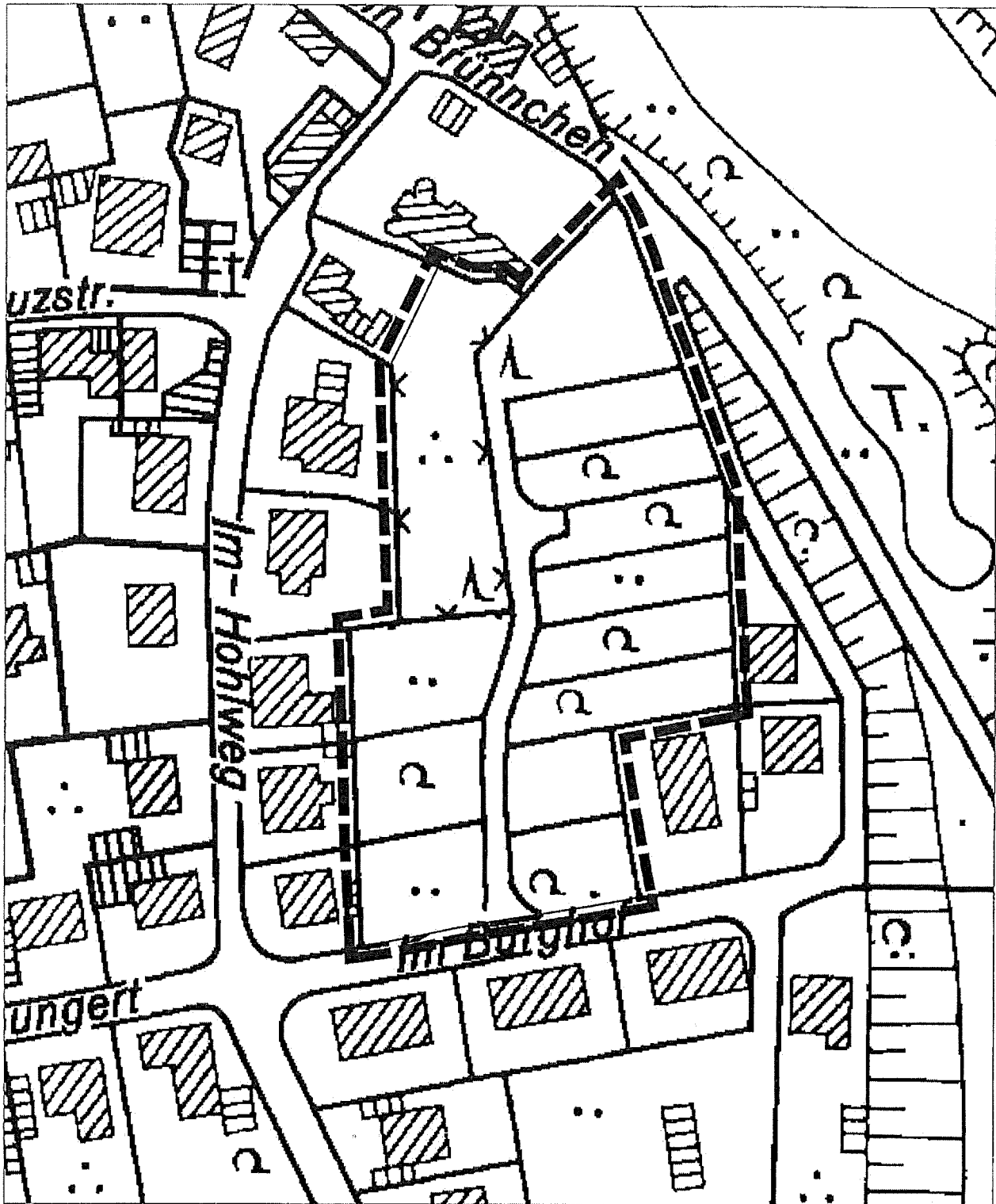
Anlagen

- Übersichtsplan
- Bebauungsplan – Vorentwurf gem. §§ 3 Abs. 1 u. 4 Abs.1 BauGB
Verfasser: Planungsbüro Dittrich, 53577 Neustadt/Wied
Stand: 08.09.2016
- Textliche Festsetzungen gem. §§ 3 Abs. 1 u. 4 Abs.1 BauGB (Vorentwurf)
Verfasser: Planungsbüro Dittrich, 53577 Neustadt/Wied
Stand: 08.09.2016
- Begründung gem. §§ 3 Abs. 1 u. 4 Abs.1 BauGB (Vorentwurf)
Verfasser: Planungsbüro Dittrich, 53577 Neustadt/Wied
Stand: 08.09.2016
- Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung
Verfasser: Büro Kreutz (Naturschutz • Planung • Recht); 52070 Aachen
Stand: 23.08.2016



Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Bebauungsplan Nr. 05.5
Hennef (Sieg) - Im Burghof

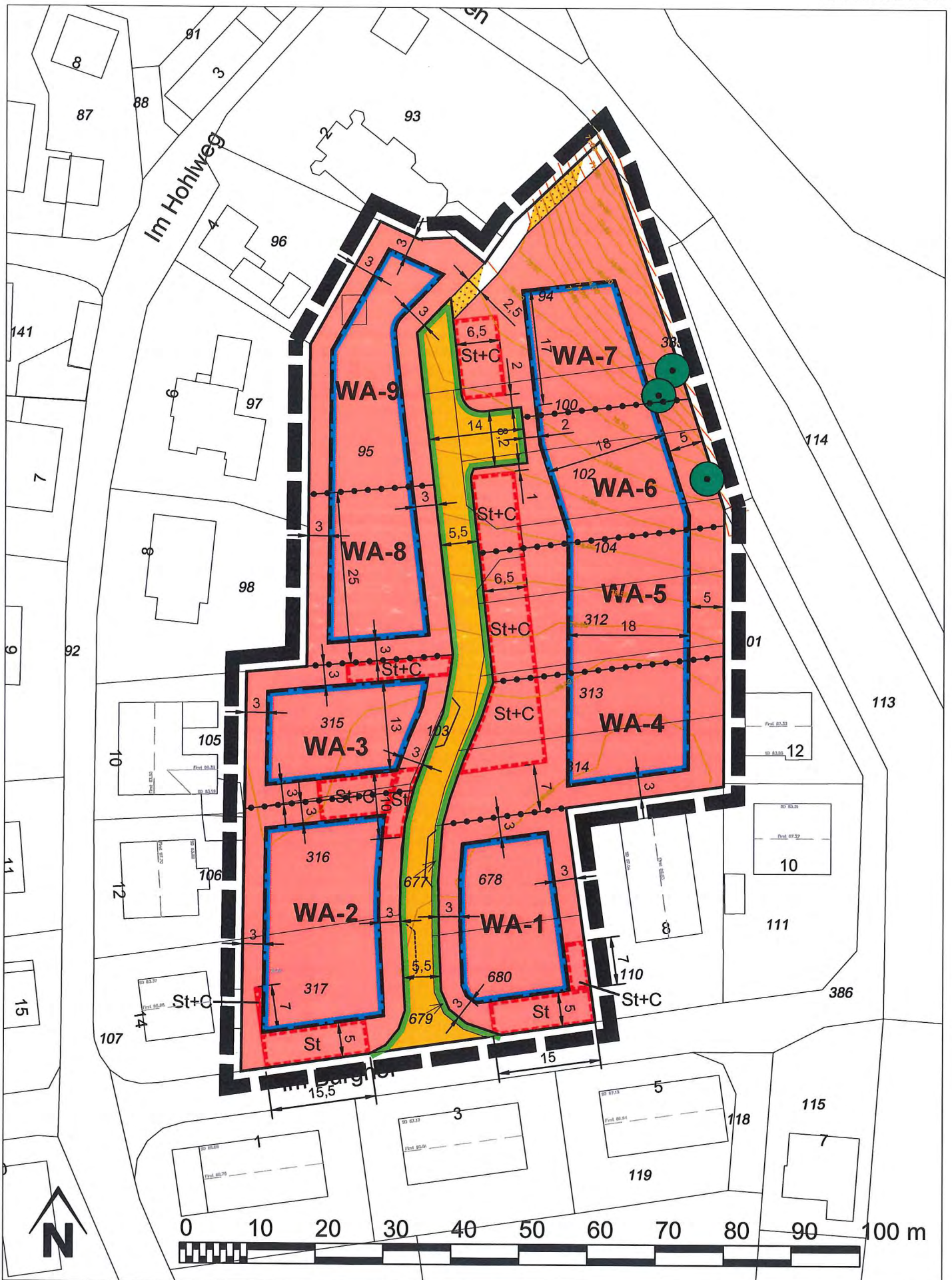


M 1:1000

Amf für Stadtplanung und
-entwicklung

Bebauungsplan Nr. 05.5 Hennef (Sieg) - Weldergoven "Im Burghof"

Datum 08.09.2016



Bebauungsplan Nr. 05.5 Hennef (Sieg) - Weldergoven "Im Burghof"

Legende

Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung
der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes
(Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90)



Allgemeines Wohngebiet (WA)
§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO
(1-9 siehe Textliche Festsetzungen)



Baugrenzen
§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB



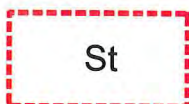
öffentliche Verkehrsfläche
§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB



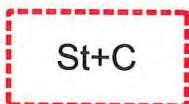
Straßenbegrenzungslinie
§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB



Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB (Gehweg)



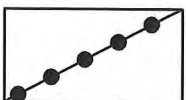
Flächen für Stellplätze
§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB



Flächen für Stellplätze und Carports
§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB



Erhaltung von Bäumen
§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB



Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen
(u.a. unterschiedliche Gebäudehöhen)



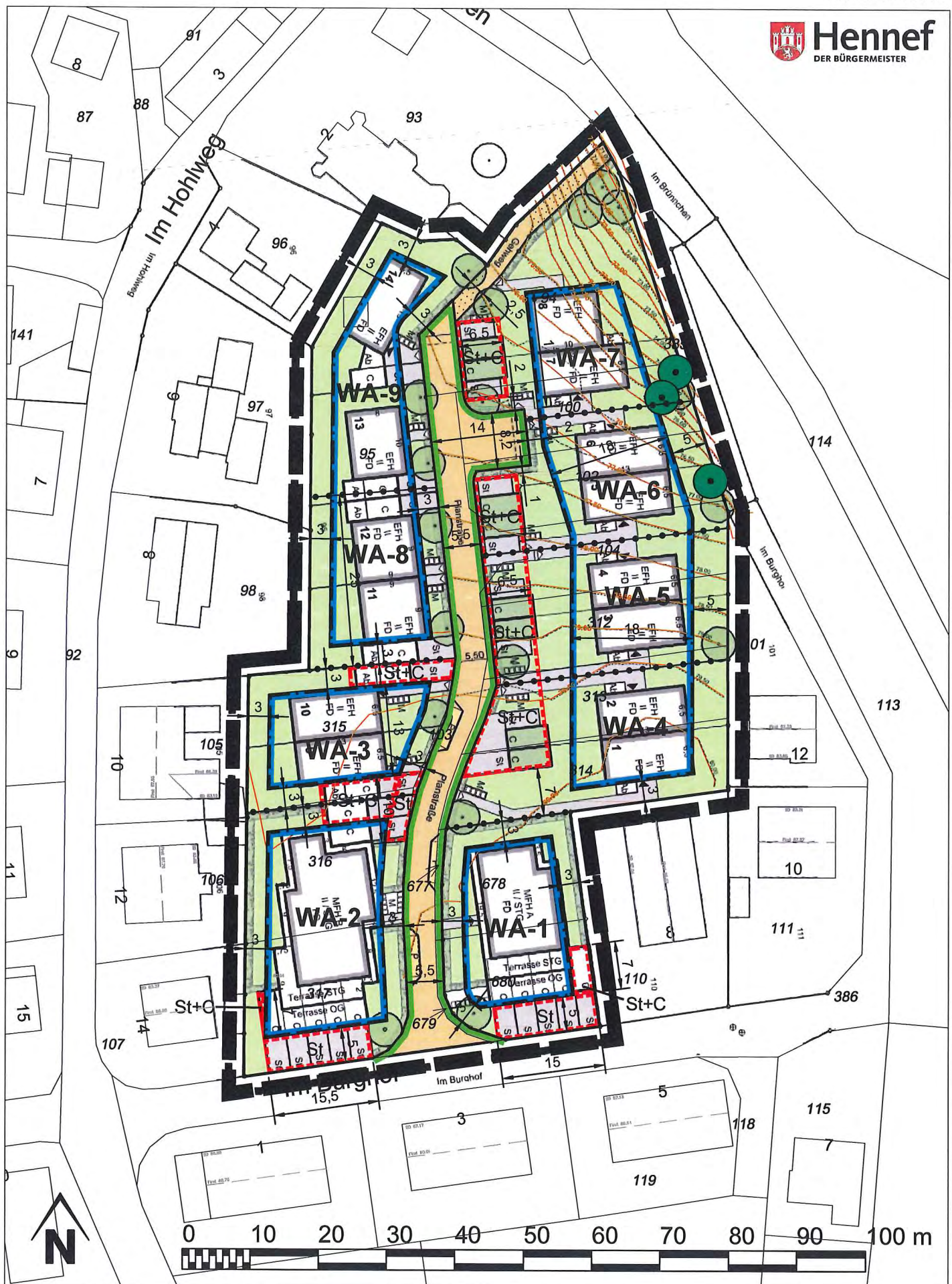
Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
§ 9 Abs. 7 BauGB

Bebauungsplan Nr. 05.5 Hennef (Sieg) - Weldergoven "Im Burghof"

Datum 08.09.2016



Hennef
DER BÜRGERMEISTER



Stadt Hennef (Sieg)

Bebauungsplan Nr. 05.5

- Hennef (Sieg) – Weldergoven „Im Burghof“ -

Textliche Festsetzungen

- Vorentwurf -

nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

Stand: 08.09.2016

Stadt Hennef (Sieg)
Amt für Stadtplanung und –entwicklung

A. Textliche Festsetzungen

1. Planungsrechtliche Festsetzungen

1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung § 9 (1) Nr. 1 BauGB

- 1.1.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind die gemäß § 4 (2) BauNVO zulässigen, der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle und sportliche Zwecke nach § 1 (5) BauNVO ausgeschlossen.
- 1.1.2 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind die gemäß § 4 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für Verwaltung, Gartenbaubetriebe und Tankstellen nach § 1 (6) BauNVO ausgeschlossen.
- 1.1.3 Für das Allgemeine Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) wird ein Grundflächenzahl von GRZ = 0,4 festgesetzt. Überschreitungen der Grundflächenzahl gemäß § 19 (4) BauNVO sind zulässig.
- 1.1.4 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind maximal zwei Vollgeschosse zulässig.
- 1.1.5 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 und WA-2**) ist zusätzlich zu zwei Vollgeschossen ein Staffelgeschoss zulässig.
- 1.1.6 Es werden folgende Gebäudehöhen als Maximalhöhen festgesetzt. Die Gebäudehöhe entspricht der Attika des obersten Geschosses/Staffelgeschosses bezogen auf Normalhöhe Null (NHN).
- | | |
|-----------------------|------------------|
| WA-1 und WA-2: | 90,00 m über NHN |
| WA-3 und WA-4: | 87,00 m über NHN |
| WA-5: | 86,50 m über NHN |
| WA-8: | 86,00 m über NHN |
| WA-6 und WA-9: | 85,00 m über NHN |
| WA-7: | 84,00 m über NHN |
- 1.1.7 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) darf die maximale Gebäudehöhe ausnahmsweise um bis zu 1,00 m durch Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie überschritten werden.

1.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen § 9 (1) Nr. 2 BauGB

- 1.2.1 Für das Allgemeine Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) wird eine offene Bauweise festgesetzt. Zulässig sind Einzel- und Doppelhäuser.
- 1.2.2 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind Garagen gem. § 12 (6) BauNVO nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
- 1.2.3 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-7**) sind Carports und Stellplätze gem. § 12 (6) BauNVO nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie den in der Planzeichnung dafür festgesetzten Flächen zulässig.
- 1.2.4 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-8 und WA-9**) sind Carports und Stellplätze gem. § 12 (6) BauNVO innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie zwischen der Straßenbegrenzungslinie und der seitlichen Flucht der straßenabgewandten/hinteren Baugrenze zulässig. Im Vorgarten darf die Gesamtbreite von Carports und Stellplätzen maximal 6,00 m betragen.
- Als Vorgarten gelten die Bereiche zwischen der Straßenbegrenzungslinie und der Hausfront der Haupteinschließungsseite der Gebäude, einschließlich der seitlichen Verlängerung bis zur seitlichen Grundstücksgrenze.
- 1.2.5 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) müssen die Vorderkanten von Garagen zur Straßenbegrenzungslinie 6 m Abstand aufweisen.
- 1.2.6 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen gem. § 14 (1) BauNVO bis zu einer Grundfläche von 7,50 m² zulässig.

- 1.2.7 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind auf straßenseitigen, nicht überbaubaren Flächen - im Vorgarten - abweichend von Ziffer 1.2.6 bei Vorgartentiefen von bis zu 3,00 m als Nebenanlagen nur Anlagen und Einrichtungen zum Unterbringen von Sammelbehältern für Müll, Bioabfälle u. dgl. zulässig. Stellplätze für Abfallbehälter sind so einzuhausen oder mit Laubgehölzen oder Hecken zu umpflanzen, dass sie von öffentlichen Verkehrsflächen aus nicht eingesehen werden können.

Als Vorgarten gelten die Bereiche zwischen der Straßenbegrenzungslinie und der Hausfront der Haupteinschließungsseite der Gebäude, einschließlich der seitlichen Verlängerung bis zur seitlichen Grundstücksgrenze.

- 1.2.8 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) dürfen Wintergärten, Terrassen und überdachte Terrassen die Baugrenzen überschreiten, jedoch maximal bis zu 3,00 m.
- 1.2.9 Die der Versorgung des Gebietes dienenden Nebenanlagen sind gem. § 14 (2) BauNVO im Baugebiet ausnahmsweise zulässig.

1.3 Beschränkung der Wohnungszahl § 9 (1) Nr. 6 BauGB

- 1.3.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind je Wohngebäude, bei Doppelhäusern je Haushälfte, maximal zwei eigenständige Wohneinheiten zulässig.
- 1.3.2 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1**) können als Ausnahme in einem Wohngebäude maximal fünf eigenständigen Wohneinheiten zugelassen werden, wenn innerhalb der WA-1-Fläche nur ein Wohngebäude errichtet wird und je Wohneinheit mindestens zwei Stellplätze auf dem Grundstück errichtet werden.
- 1.3.3 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-2**) können als Ausnahme in einem Wohngebäude maximal sieben eigenständigen Wohneinheiten zugelassen werden, wenn innerhalb der WA-2-Fläche nur ein Wohngebäude errichtet wird und je Wohneinheit mindestens zwei Stellplätze auf dem Grundstück errichtet werden.

1.4 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft § 9 (1) Nr. 20 BauGB

- 1.4.1 Zur Vermeidung eines Verstoßes gegen das Tötungsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG darf die Rodungen von Gehölzen und Entfernung von Sträuchern nur außerhalb der Brutzeiten von Vögeln gemäß dem geltenden Landesnaturschutzgesetz in NRW, d.h. nicht im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September, erfolgen.

1.5 Textliche Festsetzungen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen nach § 9 (1) Nr. 25a BauGB sowie zur Erhaltung von Bäumen nach § 9 (1) Nr. 25b BauGB

- 1.5.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind die nicht überbauten Grundstücksteile – abgesehen von den notwendigen Flächen für Nebenanlagen, Zufahrten- oder Stellplatzflächen – gärtnerisch anzulegen und zu begrünen. Nadelgehölz-Hecken zur Grundstückseinfriedung sind nicht zulässig. Die Anpflanzung von Nadelgehölzen innerhalb des Grundstückes darf einen flächenmäßigen Anteil von 30 % des Gehölzbestandes nicht übersteigen.
- 1.5.2 Die in der Planzeichnung festgesetzten, zu erhaltenden Bäume sind bei Bauarbeiten fachgerecht zu schützen und zu sichern sowie dauerhaft zu erhalten. Eine Rodung ist nur aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht zulässig.

1.6 Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen (Straßenböschungen) **§ 9 (1) Nr. 26 BauGB**

- 1.6.1 Gemäß § 9 (1) Nr. 26 BauGB sind die zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlichen Böschungen (Aufschüttungen, Abgrabungen) auf den privaten Grundstücken zulässig.

2. Bauordnungsrechtliche Vorschriften §9 (4) BauGB i. V. mit § 86 BauO NRW

2.1 Einfriedungen

- 2.1.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind zur öffentlichen Verkehrsfläche hin als Einfriedung von Vorgärten nur max. 1,00 m hohe Laubholzhecken auch mit innen liegenden Zäunen zulässig.

Als Vorgarten gelten die Bereiche zwischen der Straßenbegrenzungslinie und der Hausfront der Haupteinschließungsseite der Gebäude einschließlich der seitlichen Verlängerung bis zur seitlichen Grundstücksgrenze.

2.2 Dächer

- 2.2.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (**WA-1 bis WA-9**) sind nur Flachdächer zulässig. Das gilt nicht für Solar-
kollektoren und sonstige Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energien.

C. Hinweise:

1. Bau- und Bodendenkmäler gem. Landesdenkmalschutzgesetz NRW (DSchG NRW)

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen, Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und / oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Hennef (Sieg) als Untere Denkmalbehörde und / oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Bonn, unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstelle mindestens 3 Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 DSchG NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Rheinland ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NRW).

Im Plangebiet sind archäologische Bodenfunde nicht auszuschließen. Auf die §§ 15 (Entdeckung von Bodendenkmälern), 16 (Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern) und 41 (Ordnungswidrigkeiten) des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Bodendenkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz-DSchG vom 11.03.1980; GV NW S. 226) wird hingewiesen. Dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege sind Erdarbeiten rechtzeitig schriftlich mitzuteilen, um baubegleitende wissenschaftliche Untersuchungen durchführen zu können.

2. Kampfmittel

Es existieren keine Aussagen zu Kampfmittelvorkommen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans. Eine Garantie auf Kampfmittelfreiheit kann nicht gewährt werden. Bei Kampfmittelfunden während der Erd-/Bauarbeiten sind die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu verständigen.

Sollten Erdarbeiten mit erheblicher mechanischer Belastung (Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten oder vergleichbare Arbeiten) vorgesehen sein, wird eine Tiefensondierung empfohlen. Die Vorgehensweise ist mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Rheinland, Außenstelle Kerpen, abzustimmen.

3. Entsorgung von Bodenmaterial

Im Rahmen der Baureifmachung der Grundstücke anfallendes bauschutthaltes oder organoleptisch auffälliges Bodenmaterial (z. B. aus Bodenauffüllungen) ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Entsorgungswege des abzufahrenden Bodenaushubs sind vor der Abfuhr dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Technischen Umweltschutz - Sachgebiet „Gewerbliche Abfallwirtschaft“ - anzuzeigen. Dazu ist die Entsorgungsanlage anzugeben oder die Wasserrechtliche Erlaubnis (Anzeige) der Einbaustelle vorzulegen.

4. Oberboden

Der bei den Bauarbeiten anfallende Oberboden und der kulturfähige Unterboden sollen gem. § 202 BauGB auf dem jeweiligen Grundstück zur Herstellung von Vegetationsflächen wieder aufgetragen werden, hierbei ist die DIN 18.915 zu beachten.

5. Einbau von Recyclingstoffen

Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist nur nach vorhergehender Wasserrechtlicher Erlaubnis zulässig.

6. Fluglärm

Bedingt durch die Nähe zum Flughafen Köln / Bonn muss sowohl am Tage als auch in der Nacht mit mehr oder weniger starkem Fluglärm gerechnet werden. Diese Immissionsbelastung lässt sich durch bauseits vorzusehende passive Schallschutzmaßnahmen, wie bspw. Schalldämmung von Dächern und Rollladenkästen sowie den Einbau von Schallschutzfenstern, vermindern.

7. Energieversorgung

(wird ergänzt)

8. Umgang mit Regenwasser

(wird ergänzt)

9. Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien

Die Energieeffizienz der Baumaßnahmen ist im Rahmen der Projektplanung zu beachten. Zudem ist die Möglichkeit zu prüfen, Dachflächen für die Nutzung von Sonnenenergie zu verwenden.

10. Freianlagen

Bei der Pflege der Grün- und Gartenflächen ist möglichst auf die Verwendung von Pestiziden zu verzichten.

11. Zuordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Bei Bebauungsplänen nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

12. Umweltbericht

Bei Bebauungsplänen nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB ist kein Umweltbericht erforderlich.

13. Lagebezugssystem

Das Lagebezugssystem im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans erfolgte im Koordinatensystem ETRS89/UTM.

14. Einsichtnahme Unterlagen

Die angeführten Gesetze, DIN-Normen, Erlasse, Verwaltungsvorschriften und Gutachten können bei der Stadtverwaltung Hennef, Amt für Stadtplanung und –entwicklung, Frankfurter Str. 97, 53773 Hennef, eingesehen werden.

53773 Hennef, den 08.09.2016

STADT HENNEF (SIEG)

Bebauungsplan Nr. 05.5

- Hennef (Sieg) – Weldergoven „Im Burghof“ -

Begründung

- Vorentwurf -

nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

Stand: 08.09.2016

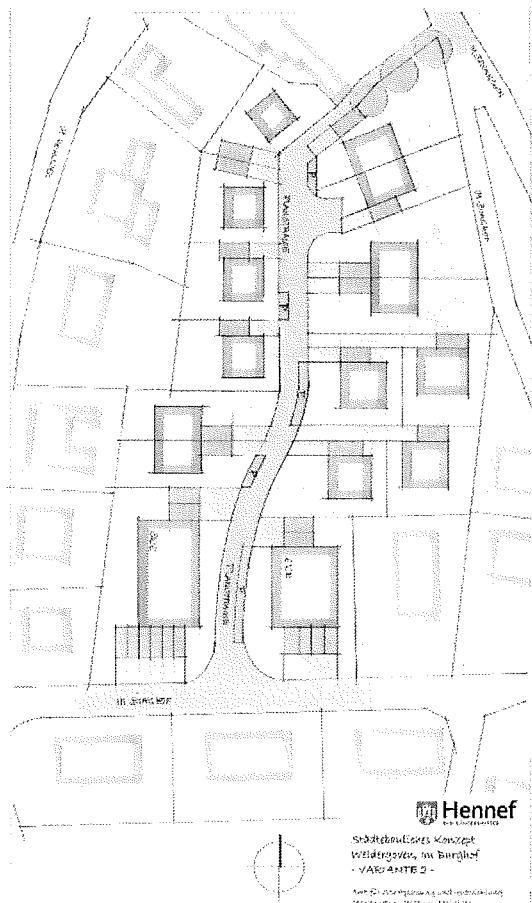
**Stadt Hennef (Sieg)
Amt für Stadtplanung und –entwicklung**

1. Anlass der Aufstellung des Bebauungsplans / Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

1.1 Allgemeine Ziele und Zwecke

Das Plangebiet präsentiert sich zurzeit als zur Bebauung vorbereitete Fläche. Das Gebiet ist seit vielen Jahren in einzelne Bauparzellen und eine in eine Straßenparzelle aufgeteilt. Diese Parzellierung suggeriert ein für den überwiegenden Teil des Plangebiets tatsächlich nicht vorhandenes Recht auf Erschließung und Bebauung. Die Fläche ist zwar im Flächennutzungsplan von 1992 der Stadt Hennef als Wohnbaufläche dargestellt, ein Bebauungsplan als verbindliches Planungsrecht existiert bislang jedoch nicht. Die Straßenparzelle ist zudem nach den heutigen Richtlinien für den Ausbau für Stadtstraßen nicht ausreichend für die Erschließung einer Wohnsiedlung. Daher hat die Stadt Hennef im Jahr 2014 veranlasst, für das Plangebiet einen Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 05.5 Hennef (Sieg) – Weldergoven „Im Burghof“ zu fassen, mit der Maßgabe, dass in diesem Bebauungsplan nur eine Bebauung mit Einzel- oder Doppelhäusern im Plangebiet festgesetzt werden soll. Das Bebauungsplanverfahren wurde zunächst nicht weitergeführt. Die Grundstückseigentumsverhältnisse im Plangebiet sind uneinheitlich, die drei Eigentümer bzw. Zugriffsberechtigten, die Grundbesitz im Plangebiet haben, hatten unterschiedliche und sich gegenseitig bzw. dem Bebauungsplanaufstellungsbeschluss widersprechende Nutzungsinteressen an ihren jeweiligen Grundstücken. Ein Konsens mit den Grundstückseigentümern hinsichtlich eines Bebauungsplanverfahrens konnte zunächst nicht erzielt werden.

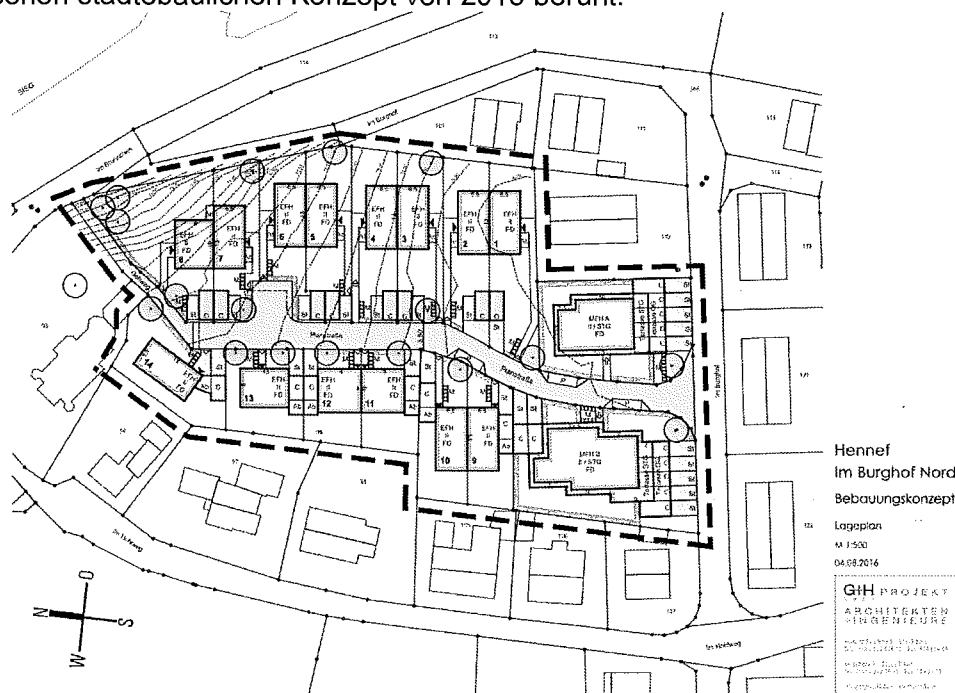
Es besteht jedoch eine große Nachfrage nach den im Plangebiet anbietbaren Bebauungsformen im Stadtgebiet allgemein, besonders jedoch im Siegbogen und in dessen benachbarten Wohnlagen. Dieser Nachfrage steht weiterhin kein adäquates Angebot gegenüber. Seitens des Amtes für Stadtplanung und -entwicklung wurde daher das Bebauungskonzept der potenziellen Investoren für das Plangebiet insgesamt überarbeitet, um einen tragfähigen Kompromissvorschlag zu finden. Dieses städtebauliche Konzept umfasst die Grundstücke aller Eigentümer im Plangebiet.



Dieses Konzept von 2015 sieht Mehrfamilienhäuser im Einmündungsbereich der Straße Im Burghof/Planstraße vor, da bereits in der unmittelbaren Umgebung Mehrfamilienhäuser vorhanden sind. Die Stellplätze sollen komplett oberirdisch angelegt werden. Bei der Anlage von Carports mit davorliegenden Stellplätzen lassen sich für die Mehrfamilienhäuser 2 Stellplätze pro Wohneinheit realisieren. Die Planstraße sieht alternierende Parkplätze im öffentlichen Straßenraum (Besucherstellplätze + Verkehrsberuhigung) und eine richtlinienkonforme Wendeanlage vor. Das Konzept ordnet im nördlichen Teil des Plangebietes jedem Haus (mindestens) zwei Stellplätze in Form einer hintereinanderliegenden Garagen/Carport – Stellplatzkombination ausgehend von der Planstraße zu. Die Erschließung und Bebauung des Plangebietes kann nach der Schaffung von Planungsrecht auch ohne die Inanspruchnahme der Parzelle 95 erfolgen, dessen Eigentümer kein Interesse an einer zeitnahen Bebauung seines Grundstücks hat. Das Konzept entspricht im Hinblick auf die Mehrfamilienhäuser zwar nicht dem Aufstellungsbeschluss vom 11.02.2014, der für alle Grundstücke im Plangebiet Einzel- oder Doppelhäuser vorsieht, dies wird jedoch als Kompromissvorschlag im Hinblick auf eine optimale Wohnraumschaffung gesehen, da die vorgesehenen Mehrfamilienhäuser sich in ihrer Dimension und Lage an der bereits vorhandenen mehrgeschossigen Bebauung an der Straße Im Burghof orientieren. Für eine solche sich einfügende Mehrfamilienhausbebauung besteht an der Straße Im Burghof ohnehin bereits Baurecht nach § 34 BauGB unter der Voraussetzung, dass die Erschließung einer solchen Bebauung von der Straße Im Burghof aus erfolgt. Zudem besteht, abgesehen von der starken Nachfrage nach Einfamilien- und Doppelhäusern für junge Familien in und um den Zentralort Hennef/Siegbogen, eine ebenso starke Nachfrage nach (Geschoss)wohnungen, möglichst barrierefrei. Das Plangebiet eignet sich also hervorragend, um eine Mischung beider Wohnungsangebote in einer für seine Umgebung verträglichen Form anbieten zu können. Im Hinblick auf die übrige Bebauung des Plangebietes und im Hinblick auf die Anlage einer funktionsfähigen Erschließungsstraße entspricht das Konzept dem Bebauungsplanaufstellungsbeschluss.

Bei einem Abstimmungsgespräch des Amtes für Stadtplanung und -entwicklung mit potenziellen Investoren und den Planern am 02.08.2016 wurden die Rahmenbedingungen für die weitere Planung besprochen. Abweichend vom Konzept von 2015 soll die Fläche östlich der Planstraße in einer Reihe mit Doppelhäusern und nicht mit von der Straße aus betrachtet hintereinander liegenden Einzelhäusern bebaut werden.

Dazu wurde vom Investor folgende Planung vorgelegt, die als Grundlage für die planerischen Festsetzungen des Bebauungsplanes dient, da die überarbeitete Planung auf dem beschlossenen städtebaulichen Konzept von 2015 beruht.



Bebauungs- und Erschließungskonzept vom 04.08.2016

1.2 Verfahren

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 11.02.2014 wurde die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 05.5 Hennef (Sieg) – Weldergoven „Im Burghof“ beschlossen.

Mit der 2007 eingetretenen Änderung des Baugesetzbuchs durch das „Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“ besteht die Möglichkeit, einen Bauleitplan im beschleunigten „Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung“ gem. § 13a BauGB aufzustellen. Voraussetzung dabei ist, dass der Bebauungsplan der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient. Das beschleunigte Verfahren ermöglicht als Planungserleichterung den Verzicht auf eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, auf den Umweltbericht nach § 2a, auf Angaben nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, das Monitoring nach § 4c sowie die zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB. Darüber hinaus sind nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe in Natur und Landschaft, die aufgrund der Aufstellung eines Bebauungsplans zu erwarten sind, als nicht ausgleichspflichtige Eingriffe anzusehen. Ein Ausgleich für Eingriffe ist daher ebenfalls nicht erforderlich. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens liegen bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 05.5 Hennef (Sieg) – Weldergoven „Im Burghof“ vor. Das Plangebiet liegt zudem mit seiner Grundfläche auch deutlich unter einer Größe von 20.000 m², so dass die Voraussetzung des § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB erfüllt sind und eine Vorprüfung im Einzelfall über erhebliche Umweltauswirkungen entbehrlich ist.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 21.09.2016 soll der Bebauungsplan-Vorentwurf zur Frühzeitigen Beteiligung beschlossen werden.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Topographie

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Weldergoven am östlichen Ortsrand. Die Fläche des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans beträgt etwa 6.795 qm. Der Bereich liegt auf einer Höhe zwischen 71 und 81 m ü NHN (Normal Höhennull).

Das Plangebiet umfasst folgende Flurstücke:

Gemarkung Striefen

Flur 5, Flurstücke Nr. 94, 95, 100, 102, 103, 104, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 677, 678, 679 und 680

2.2 Regionalplan

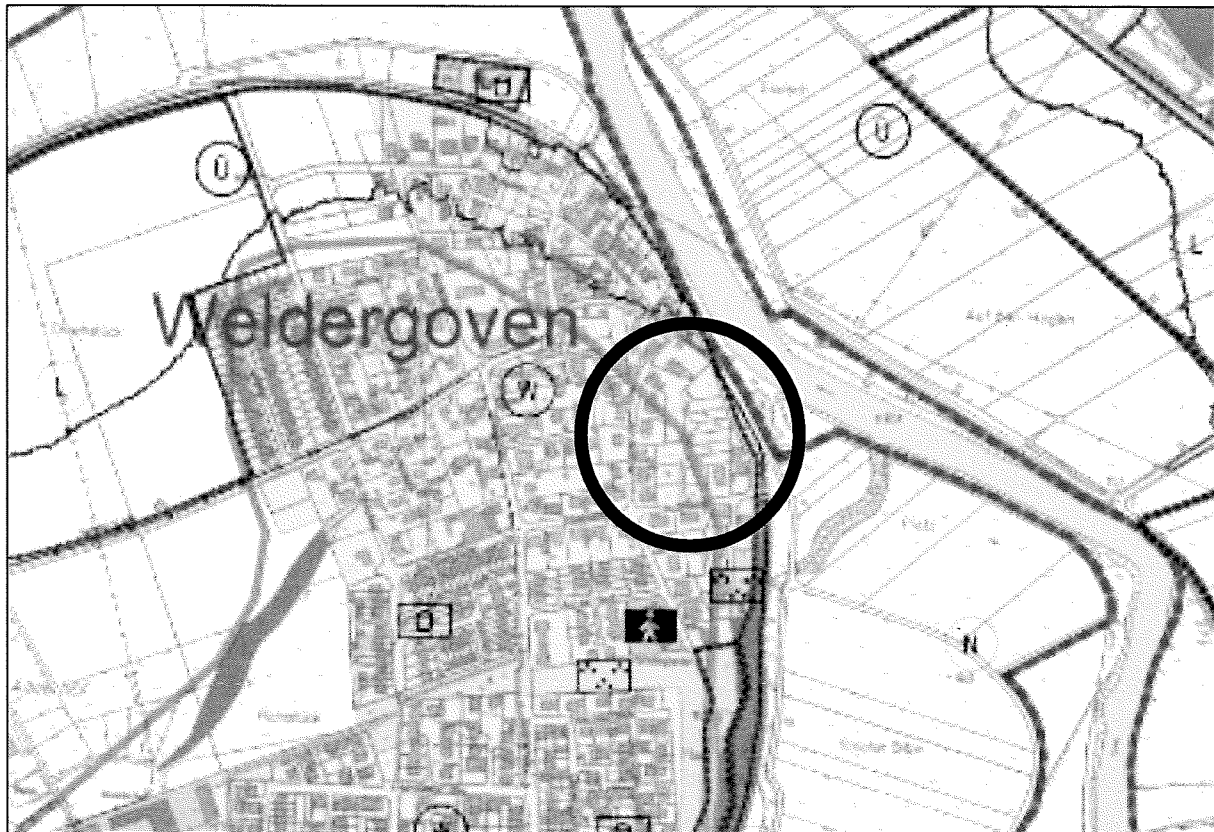
Bei der Bauleitplanung sind die Ziele der übergeordneten Planung zu berücksichtigen, so dass die Aussagen und Zielsetzungen der Landesentwicklungsplanung und des Regionalplanes in die Bauleitplanung mit einfließen.

Im Landesentwicklungsplan NRW ist Hennef als Mittelzentrum dargestellt. Hennef liegt in einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung.

Auf der Ebene des Regionalplanes werden die landespolitischen Entwicklungsziele weiter konkretisiert. Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Rhein-Sieg ist Weldergoven als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt. Die Grenze der Darstellung verläuft durch das Plangebiet (vgl. rote Linie im Flächennutzungsplan).

2.3 Flächennutzungsplan und planungsrechtliche Zusammenhänge

Der seit dem 11.09.1992 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Hennef (Sieg) stellt den Bereich als Wohnbaufläche dar. Die gleiche Darstellung ist auch in der laufenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes enthalten. Der Bebauungsplan ist nach § 8 Abs. 2 aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan

2.4 Nationale und europäische Schutzgebiete und Schutzfestsetzungen

Das Plangebiet berührt keine nationalen Schutzgebiete oder -objekte nach Bundesnaturschutzgesetz oder Landschaftsgesetz NW (LG NW). Es befinden sich weder nach § 62 LG NW geschützte Flächen der landesweiten Biotopkartierung Nordrhein-Westfalen noch im Biotopkataster des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) erfasste Biotope innerhalb des Plangebietes. Europäische Schutzgebiete wie FFH- oder Vogelschutzgebiete werden durch das Plangebiet nicht, wie die Untersuchungen des Büros Kreutz (Naturschutz • Planung • Recht) vom 23.08.2016 bestätigen. Die als Anlage beigefügte Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung kommt zu folgendem Ergebnis.

Bezüglich der FFH-Verträglichkeit des geplanten Vorhabens bestehen keine Bedenken. Im Umfeld des Plangebietes sind keine FFH-Lebensraumtypen ausgewiesen. Eine Beeinträchtigung von Arten des Anhang II FFH-RL ist ebenfalls nicht erkennbar.

Es befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte innerhalb des Plangebietes.

Das Plangebiet liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet.

Im Plangebiet liegen keine nach Wassergesetz (Landeswassergesetz – LG - vom 25. Juni 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.03.2010) geschützten Objekte oder Flächen.

Das Plangebiet grenzt unmittelbar an das Überschwemmungsgebiet der Sieg an.

2.5 Vorhandene Flächennutzung

Das Plangebiet stellt sich derzeit als Brachfläche dar. An der Straße Im Burghof wurden Teilflächen als Lager/Baustelleneinrichtung für Baumaßnahmen im Umfeld genutzt. Neben der typischen Brachflächenvegetation (u.a. Brennnesseln und Brombeeren) befinden sich ein älterer Fichtenbestand und am östlichen Rand einige größere Laubbäume im Plangebiet. Den Zustand im August 2016 zeigen die nachfolgenden Abbildungen.



südliche Teilfläche an der Straße Im Burghof



nördliche Teilfläche

Auszug aus der Artenschutzrechtlichen Prüfung Stufe I und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung des Büros Kreutz (Naturschutz • Planung • Recht) vom 23.08.2016

Das Eingriffgebiet (EG) ist die durch das Vorhaben unmittelbar betroffene Fläche. Auch Baustelleneinrichtungsflächen, Zufahrtswege, Lagerplätze etc. zählen dazu. Der überwiegende Teil des EG wird derzeit von einer dichten und starkwüchsigen nitrophilen Hochstaudenflur eingenommen. Dominante Arten sind: Drüsiges Springkraut (insb. in den nördlichen Bereichen zum FFH-Gebiet hin bestandsbildend), Brennnessel, Brombeere, Krause Distel, Lotusklee, Glatthafer, Wiesen Knäulgras, Straußgras. Die Dichte und Nitrophilie des Bewuchses nimmt von Süden nach Norden zu, wo sich bereits eine Naturverjüngung aus Zitterpappeln und Kirschen gebildet hat. In der Mitte des EG stocken vier alte Fichten (Brusthöhendurchmesser 80-90 cm), die im Zuge der Umsetzung des B-Planes gefällt werden müssen. Ebenfalls zu roden sind eine toter Baum im Osten des EG sowie ein Lärche (BHD 40). Die auf der östlich und nördlich des EG verlaufenden Böschung stockenden Bäume (Eichen, Kirschen, Eschen) können erhalten werden; ebenso eine Esche am Wohnhaus im Osten des EG.

Die nahe Umgebung des EG wird im Westen und Süden von der Wohnbebauung Hennefs eingenommen. Hier dominieren Einfamilienhäuser mit Garagen, Parkplätzen, Straßen und Ziergärten. Nördlich und östlich des EG grenzt, jenseits des Weges „Im Burghof“, das FFH-Gebiet „Sieg“ an. Die Böschungsbereiche des Flusses werden überwiegend von nitrophilen Hochstauden geprägt; auch hier dominiert der Neophyt Drüsiges Springkraut. Die Sieg wird

lokal von einem Galerieauwald aus Weiden und Erlen begleitet. Direkt jenseits des Weges „Im Burghof“ befindet sich ein krautreicher und naturnaher, nährstoffreicher Teich.

Das EG an sich ist, aufgrund der mittlerweile sehr dichten Vegetation, rel. ungestört. In den südlichen, lichter bewachsenen Bereichen werden wahrscheinlich Hunde ausgeführt und spielen Kinder. Das direkte Umfeld unterliegt hingegen massiven Vorbelastungen durch visuelle und akustische Störreize der angrenzenden Wohnbebauung und Straßen. Der Weg „Im Burghof“ wird von Spaziergängern, Fahrradfahrern und gelegentlich PKW genutzt. Über das EG hinausgehende zusätzliche Wirkfaktoren sind durch den Bau der neuen Häuser und die spätere Nutzung nicht zu erwarten.

2.6 Städtebauliche Situation

Das Umfeld des Plangebietes ist überwiegend durch eine Wohnbebauung geprägt. Die westlich gelegene Bebauung besteht im Wesentlichen aus ein- bis zwei geschossigen Wohnhäusern mit Satteldächern. An der Straße südlich des Plangebietes sind zudem größere Mehrfamilienhäuser entstanden, wie die nachfolgende Abbildung zeigen.



Bebauung an der Straße Im Burghof

3. Städtebauliches Konzept

3.1 Verkehrserschließung

Die Erschließung des Baugebietes soll über eine neue Planstraße erfolgen, die von der Straße Im Burghof als Stichstraße mit Wendeanlage nach Norden in das Plangebiet hinein führt. Die Straßenführung orientiert sich dabei an den vorhandenen Parzellengrenzen. Die neue Straße soll als Mischverkehrsfläche eine Breite von 5,50 m – 6 m haben. Die exakte Lage und Breite der Planstraße steht noch nicht fest. Sie wird zur Offenlage des Bebauungsplans festgelegt. Am nördlichen Ende ist eine Wendeanlage vorgesehen, die Abfallsammelfahrzeugen das Wenden mit einmaligem Zurücksetzen ermöglicht. Von der neuen Straße aus ist eine fußläufige Verbindung zu den Wegen in der Siegaue geplant, die auch als Trasse für die Ableitung von Niederschlags- und Schmutzwasser dienen soll. Innerhalb des Straßenraums sollen an geeigneten Stellen Parkplätze markiert werden, die u.a. von Besuchern genutzt werden können.

Eine Fachplanung zur Erschließung mit Festlegung aller erschließungstechnisch relevanten Belange liegt noch nicht vor.

3.2 Bebauung

3.2.1 Städtebauliche Idee

Das Plangebiet soll einer zweckmäßigen und modernen Wohnbebauung zugeführt werden. Im Sinne der Innenentwicklung nach §1a Abs. 2 BauGB gilt es dabei, vorhandene potenzielle Bauflächen möglichst effektiv zu nutzen. Die neue Bebauung soll sich dennoch städtebaulich in die vorhandene Umgebungsbebauung einfügen. Es sind daher nur Einzel- und Doppelhäuser mit maximal zwei Vollgeschossen in offener Bauweise zulässig.

Dem Bebauungsplan liegt das auf Seite 3 abgebildete Bebauungs- und Erschließungskonzept vom 04.08.2016 zu Grunde, an dem sich u.a. die Verkehrsflächen, die Baugrenzen und die Flächen für Carports und Stellplätze orientieren.

Abweichend von der Umgebungsbebauung sollen im Plangebiet moderne Gebäudeformen mit Flachdach und Staffelgeschoss entstehen. Unter Satteldächern lässt sich in der Regel potenzieller Wohnraum nicht so optimal nutzen. Zudem besteht eine deutlich gestiegene Nachfrage nach kleinerem und günstigem Wohnraum, der sich mit den vorgesehenen Gebäudeformen leichter realisieren lässt.

Wie bereits unter Punkt 1.1 auf Seite 3 dargelegt, sollen an der Straße Im Burghof zwei Häuser mit zwei Vollgeschossen plus Staffelgeschoss und fünf bzw. sieben Wohnungen entstehen. Im Bebauungs- und Erschließungskonzept sind auch Flächen für Stellplätze und Carports vorgesehen, die in die planzeichnerischen Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen werden. Nördlich schließen sich an diese beiden Mehrfamilienhäuser deutlich kleinere Doppelhäuser an. Diese Häuser dürfen maximal zweigeschossig sein. Entsprechend wird deren Höhe eingeschränkt.

3.2.2 Art der baulichen Nutzung

Die Art der baulichen Nutzung wird entsprechend dem Nutzungszweck und der Umgebungsbebauung als Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt. Alle potenziell verkehrsintensive Nutzungen (der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle und sportliche Zwecke, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für Verwaltung, Gartenbaubetriebe und Tankstellen), für die die geplante Erschließung nicht geeignet ist und von denen eine relevante Störung der Wohnqualität ausgehen kann, werden ausgeschlossen.

3.2.3 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und Höhenlage baulicher Anlagen

Die Grundflächenzahl von 0,4 entspricht dem Rahmen des § 17 Abs. 1 BauNVO und soll im Sinne einer effektiven Grundstücksnutzung voll ausgeschöpft werden dürfen. Dazu gehört auch, dass Überschreitungen der Grundflächenzahl gemäß § 19 (4) BauNVO zulässig sind.

In Anpassung an die Umgebungsbebauung sind maximal zwei Vollgeschosse zulässig. Im Allgemeinen Wohngebiet (WA-1 und WA-2) ist zusätzlich ein Staffelgeschoss zulässig, um dort dem Wohnraumanpruch der geplanten Mehrfamilienhäuser gerecht zu werden und attraktiven Wohnraum schaffen zu können.

Die Gebäudehöhen werden bezogen auf Normalhöhe Null (NHN) festgesetzt und beziehen sich auf die Attika des obersten Geschosses/Staffelgeschosses.

Um im Allgemeinen Wohngebiet (WA-1 und WA-2) ein zusätzliches Staffelgeschoss zu ermöglichen, liegt die zulässige Gebäudehöhe etwa 10 m über dem bestehenden Gelände. Das ist für insgesamt drei Geschosse mit Flachdach ausreichend und angemessen. Auf den übrigen Flächen beträgt die zulässige Gebäudehöhe über Gelände etwa 7 m. Die Höhen orientieren sich an den höchsten Geländepunkten innerhalb der jeweiligen Teilflächen. Von dort aus sind dann 7 m für zwei Vollgeschosse mit Flachdach ausreichend.

Die festgesetzten Gebäudehöhen dürfen ausnahmsweise um bis zu 1,00 m durch Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie überschritten werden, da solche Anlagen insbesondere bei Flachdächern entsprechend aufgeständert und optimal zur Sonne hin ausgerichtet werden müssen bzw. können.

Es wird eine offene Bauweise festgesetzt, bei der dem Umfeld städtebaulich angemessen Einzel- und Doppelhäuser zugelassen werden.

Garagen dürfen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen errichtet werden. Die Baugrenzen sind so großzügig bemessen, dass dies möglich ist. In Anlehnung an das Bebauungs- und Erschließungskonzept vom 04.08.2016 dürfen Carports und Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie den in der Planzeichnung dafür festgesetzten Flächen errichtet werden.

Da es für das Allgemeine Wohngebiet (WA-8 und WA-9) keine konkrete Planung gibt, die mit dem Eigentümer einvernehmlich abgestimmt ist, sind dort Carports und Stellplätze innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie zwischen der Straßenbegrenzungslinie und der seitlichen Flucht der straßenabgewandten/hinteren Baugrenze zulässig. Im Vorgarten darf die Gesamtbreite von Carports und Stellplätzen maximal 6,00 m betragen. Diese Festsetzung hat

sich in anderen Wohngebieten in Hennef bewährt und soll daher auch für diese Teilflächen gelten.

Garagen müssen mit den Vorderkanten 6 m Abstand zur Straßenbegrenzungslinie einhalten, um das Garagentor öffnen zu können, wenn das Fahrzeug bereits auf dem Grundstück steht und so den Verkehr auf der öffentlichen Straße nicht behindert.

Die Festsetzung 1.2.6 und 1.2.7 zu Größe, Platzierung und Eingrünung von Nebenanlagen haben sich ebenfalls in anderen Wohngebieten in Hennef bewährt und sollen auch für die neuen Bauflächen gelten, um ein ansprechendes und zumindest teilweise von Grünflächen geprägtes Wohnumfeld und Straßenbild zu gewährleisten.

Wintergärten, Terrassen und überdachte Terrassen dürfen die Baugrenzen bis zu 3,00 m überschreiten. Die der Versorgung des Gebietes dienenden Nebenanlagen sind gem. § 14 (2) BauNVO im Baugebiet ausnahmsweise zulässig.

3.2.4 Bauordnungsrechtliche und sonstige Festsetzungen

Je Wohngebäude, bei Doppelhäusern je Haushälfte, sind maximal zwei eigenständige Wohneinheiten zulässig. So können beispielsweise zwei Generationen ein Haus in getrennten Wohnungen nutzen. Auf den Teilflächen WA-1 und WA-2 ist jeweils ein Mehrfamilienhaus geplant. Dort können als Ausnahme in einem Wohngebäude maximal fünf bzw. sieben eigenständigen Wohneinheiten zugelassen werden, wenn innerhalb der jeweiligen Fläche nur ein Wohngebäude errichtet wird und je Wohneinheit mindestens zwei Stellplätze auf dem Grundstück errichtet werden. Wichtig ist, dass für die Wohnungen ausreichend viele Stellplätze zur Verfügung stehen und die Fahrzeuge der Bewohner nicht die Erschließungsfunktionen der öffentlichen Straße beeinträchtigen.

Zur Vermeidung eines Verstoßes gegen das Tötungsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG darf die Rodungen von Gehölzen und Entfernung von Sträuchern nur außerhalb der Brutzeiten von Vögeln gemäß dem geltenden Landesnaturschutzgesetz in NRW, d.h. nicht im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September, erfolgen.

Im Allgemeinen Wohngebiet (WA-1 bis WA-9) sind die nicht überbauten Grundstücksteile abgesehen von den notwendigen Flächen für Nebenanlagen, Zufahrten- oder Stellplatzflächen - gärtnerisch anzulegen und zu begrünen. Nadelgehölz-Hecken zur Grundstückseinfriedung sind nicht zulässig. Die Anpflanzung von Nadelgehölzen innerhalb des Grundstückes darf einen flächenmäßigen Anteil von 30 % des Gehölzbestandes nicht übersteigen. Damit soll eine ansprechende Gestaltung der an die öffentlichen Verkehrsflächen privaten Vorgärten und des gesamten Wohnumfeldes erreicht werden. Die Beschränkung von (immergrünen) Nadelgehölzen soll übermäßige Beschattungseffekte im Winter vermeiden.

Die in der Planzeichnung festgesetzten, zu erhaltenden Bäume sind bei Bauarbeiten fachgerecht zu schützen und zu sichern sowie dauerhaft zu erhalten. Eine Rodung ist nur aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht zulässig.

Die zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlichen Böschungen (Aufschüttungen, Abgrabungen) sind auf den privaten Grundstücken zulässig. Die Hinterkante der die öffentlichen Verkehrsflächen einfassenden Bordsteine soll die Grundstücksgrenze sein.

Zur öffentlichen Verkehrsfläche hin sind als Einfriedung von Vorgärten nur max. 1,00 m hohe Laubholzhecken auch mit innen liegenden Zäunen zulässig. Damit soll erreicht werden, dass der Straßenraum offen und nicht zu sehr eingeengt wirkt.

Es sind entsprechend der vorliegenden Planungen der Investoren nur Flachdächer zulässig. Um ein harmonisches Erscheinungsbild der Bebauung entlang der neuen Straße zu gewährleisten, werden andere Dachformen ausgeschlossen. Die Festsetzung gilt selbstverständlich nicht für Solarkollektoren und sonstige Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energien.

3.3 Kennzeichnungen gem. § 9 Abs. 5 BauGB

Kennzeichnungen gem. § 9 Abs. 5 BauGB sind in der Planzeichnung nicht enthalten. Über Altlasten oder spezielle Vorgaben zum Grundwasserschutz im Plangebiet liegen derzeit keine Informationen vor. Das Plangebiet liegt zudem außerhalb des Überschwemmungsgebietes der Sieg.

3.4 Nachrichtliche Übernahmen gem. § 9 Abs. 6 BauGB

Nachrichtliche Übernahmen gem. § 9 Abs. 6 BauGB sind in der Planzeichnung nicht enthalten. Über Denkmäler im Plangebiet liegen derzeit keine Informationen vor.

3.5 Ver- und Entsorgung

Es liegt noch keine Fachplanung zur Erschließung vor, in der die Ver- und Entsorgung geregelt ist. Die Fachplanung erfolgt parallel zum weiteren Bauleitplanverfahren.

3.6 Immissionen

Bedingt durch die Nähe zum Flughafen Köln / Bonn muss sowohl am Tage als auch in der Nacht mit Fluglärm gerechnet werden. Diese Immissionsbelastung lässt sich durch bauseits vorzusehende passive Schallschutzmaßnahmen wie Schalldämmung von Dächern und Roll-ladenkästen sowie den Einbau von Schallschutzfenstern vermindern.

3.7 Artenschutz

3.7.1 Gesetzliche Vorgaben

Die Anpassung des deutschen Artenschutzes an die europäischen Vorgaben wurde mit der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom Dezember 2007 vorgenommen. U.a. durch die Bestimmungen der §§ 19 Abs. 3 und 42f BNatSchG wird europäisches Recht in nationales umgesetzt, um auf diesem Wege einen zentralen Beitrag zur Sicherung der zunehmend gefährdeten biologischen Vielfalt zu leisten. Daher müssen nun die Artenschutzbelange bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren entsprechend den europäischen Bestimmungen im Rahmen einer Artenschutzrechtlichen Prüfung betrachtet werden.

3.7.2 Gutachterliche Bewertung

Die als Anlage beigefügte Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung des Büros Kreutz (Naturschutz • Planung • Recht) vom 23.08.2016 kommt zu folgendem Ergebnis.

Eine Tötung oder Verletzung von "Allerweltsvogelarten", die in den Gehölzen des Plangebietes sehr wahrscheinlich brüten, wird durch die Bauzeitenregelung M 1 (Gehölzfällung zwischen Oktober und Februar bzw. Kontrollen) verhindert. Da es sich bei den zu zerstörenden Biotopen augenscheinlich nicht um hochwertige Strukturen handelt, kann die ökologische Funktion durch das Umland aufrechterhalten werden. Es handelt sich um ubiquitäre Vogelarten mit einer breiten Lebensraumamplitude, die in verschiedensten Gehölzbiotopen leben (Gärten, Parks, Friedhöfe etc.). Auch für die regional gefährdete Art Bluthänfling stellen die Biotope im Plangebiet keine unersetzbaren oder "wertvollen" Strukturen dar. Verkrautete Brombeergebüsche mit jungen Bäumen sind im Umland ausreichend vorhanden und können die ökologische Funktion der pot. zerstörten Lebensstätten ersetzen.

Unter Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (Vegetationsbeseitigung nur in der Zeit von Oktober bis Februar) treten durch die Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände i. S. des § 44 (1), i. V. m. § 44 (5) BNatSchG ein.

3.8 Klimaschutz / Klimaanpassung

Die Bekämpfung des Klimawandels und die Anpassung an den Klimawandel gewinnen zunehmend an Bedeutung. Ansätze zur Bewältigung des Klimawandels gibt es auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene. Der Klimawandel hat jedoch auch eine städtebauliche Dimension, so dass es gilt, ihm auch hier Rechnung zu tragen. Um den Klimaschutz bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden zu fördern, wurde er durch die BauGB-Novelle vom 30.07.2011 zum Grundsatz der Bauleitplanung erhoben und ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen verstärkt zu beachten.

Bei der vorliegenden Änderung eines Bebauungsplanes besteht bereits Baurecht, in das nur lenkend für die künftige weitere Entwicklung eingegriffen werden soll. Die getroffenen Festsetzungen schließen keinesfalls eine energiesparende Bebauung oder die individuelle Nutzung erneuerbarer Energien aus. So wird beispielsweise keine städtebaulich motivierte Gebäudeausrichtung vorgegeben, die dann einer effektiven Nutzung von Solarenergie entgegenstehen könnte. Das gilt auch für die zulässige Dachform, die ebenfalls eine Solarenergienutzung nicht erschwert oder ausschließt.

Weitere Belange des Klimaschutzes, wie z.B. besondere Formen der Strom- und Wärmeenergieversorgung, lassen sich im vorliegenden Bebauungsplanverfahren nicht berücksichtigen oder regeln.

4. Hinweise

4.1 Bau- und Bodendenkmäler gem. Landesdenkmalschutzgesetz NRW (DSchG NRW)

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen, Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und / oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Hennef (Sieg) als Untere Denkmalbehörde und / oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Bonn, unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstelle mindestens 3 Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 DSchG NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Rheinland ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NRW).

Im Plangebiet sind archäologische Bodenfunde nicht auszuschließen. Auf die §§ 15 (Entdeckung von Bodendenkmälern), 16 (Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern) und 41 (Ordnungswidrigkeiten) des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Bodendenkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz-DSchG vom 11.03.1980; GV NW S. 226) wird hingewiesen. Dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege sind Erdarbeiten rechtzeitig schriftlich mitzuteilen, um baubegleitende wissenschaftliche Untersuchungen durchführen zu können.

4.2 Kampfmittel

Es existieren keine Aussagen zu Kampfmittelvorkommen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans.

Eine Garantie auf Kampfmittelfreiheit kann nicht gewährt werden. Bei Kampfmittelfunden während der Erd-/Bauarbeiten sind die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu verständigen.

Sollten Erdarbeiten mit erheblicher mechanischer Belastung (Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten oder vergleichbare Arbeiten) vorgesehen sein, wird eine Tiefensondierung empfohlen. Die Vorgehensweise ist mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Rheinland, Außenstelle Kerpen, abzustimmen.

4.3 Entsorgung von Bodenmaterial

Im Rahmen der Baureifmachung der Grundstücke anfallendes bauschutthaltiges oder organoleptisch auffälliges Bodenmaterial (z. B. aus Bodenauffüllungen) ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Entsorgungswege des abzufahrenden Bodenaushubs sind vor der Abfuhr dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Technischen Umweltschutz - Sachgebiet „Gewerbliche Abfallwirtschaft“ - anzuzeigen. Dazu ist die Entsorgungsanlage anzugeben oder die Wasserrechtliche Erlaubnis (Anzeige) der Einbaustelle vorzulegen.

4.4 Oberboden

Der bei den Bauarbeiten anfallende Oberboden und der kulturfähige Unterboden sollen gem. § 202 BauGB auf dem jeweiligen Grundstück zur Herstellung von Vegetationsflächen wieder aufgetragen werden, hierbei ist die DIN 18.915 zu beachten.

4.5 Einbau von Recyclingstoffen

Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist nur nach vorhergehender Wasserrechtlicher Erlaubnis zulässig.

4.6 Fluglärm

Bedingt durch die Nähe zum Flughafen Köln / Bonn muss sowohl am Tage als auch in der Nacht mit mehr oder weniger starkem Fluglärm gerechnet werden. Diese Immissionsbelastung lässt sich durch bauseits vorzusehende passive Schallschutzmaßnahmen, wie bspw. Schalldämmung von Dächern und Rollladenkästen sowie den Einbau von Schallschutzfenstern, vermindern.

4.7 Energieversorgung

(wird ergänzt)

4.8 Umgang mit Regenwasser

(wird ergänzt)

4.9 Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien

Die Energieeffizienz der Baumaßnahmen ist im Rahmen der Projektplanung zu beachten. Zudem ist die Möglichkeit zu prüfen, Dachflächen für die Nutzung von Sonnenenergie zu verwenden.

4.10 Freianlagen

Bei der Pflege der Grün- und Gartenflächen ist möglichst auf die Verwendung von Pestiziden zu verzichten.

5. Eingriffe in Natur und Landschaft / Umweltbericht

Das Änderungsverfahren erfolgt nach § 13a BauGB. Planverfahren nach § 13a BauGB sind seit dem 01.01.2007 vorgesehen, um Planvorhaben zur Innenentwicklung zu erleichtern. Davon wird im vorliegenden Fall Gebrauch gemacht, da ein rechtswirksamer Bebauungsplan besteht, das Plangebiet bereits überwiegend wohnbaulich genutzt wird und sich innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage befindet. Die bebaubaren Flächen (zulässige Grundfläche) im Geltungsbereich der Änderung bleibt deutlich unter der Grenze von 20.000 qm des § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB. Das Verfahren ist daher nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB zulässig. Dazu gehört auch, dass auf eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB verzichtet wird und Eingriffe als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig gelten.

6. Bodenordnung

(wird ergänzt)

7. Quantitative Auswirkungen des Bebauungsplans / Flächenbilanz

Fläche	qm	Anteil
Allgemeines Wohngebiet	ca. 6.010 qm	ca. 88,5 %
Öffentliche Verkehrsflächen	ca. 703 qm	ca. 10,3 %
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	ca. 82 qm	ca. 1,2 %
Gesamtfläche	ca. 6.795 qm	

8. Anlagen, die Bestandteile des Bebauungsplan sind:

- Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung des Büros Kreutz (Naturschutz • Planung • Recht) vom 23.08.2016

Büro Kreuz

Naturschutz • Planung • Recht

Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung

B-Plan Nr. 05.5 „Im Burghof“, Hennef

Stand: 23.08.2016

Gutachten im Auftrag von
Amt für Stadtplanung und -entwicklung,
Stadt Hennef



INHALT

ASP I

1	Einleitung und Vorhabensbeschreibung	3
2	Wirkfaktoren	10
3	Eingriffgebiet und Umgebung	11
4	Methodik	11
5	Ergebnisse	12
5.1	Baumhöhlen, Horste etc.	12
5.2	Festlegung der planungsrelevanten Tier- und Pflanzenarten	12
6	Bewertung Stufe I: Ist das Eintreten von Verbotstatbeständen möglich?	13
7	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	15
8	Artenschutzrechtliche Auswertung	15

FFH-VVP

9	Schutz- und Erhaltungsziele	17
10	Bewertung der FFH-Verträglichkeit des geplanten Vorhabens	18
11	Zusammenfassung	19
	Literatur und weitere Quellen	20

Anhang

Prüfprotokolle

Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I (ASP I)

1 Einleitung und Vorhabensbeschreibung

In Hennef-Weldergoven ist die Aufstellung des B-Planes Nr. 05.5 „Im Burghof“ geplant. Das Eingriffsgebiet hat eine Fläche von ca. 6.500 qm und besteht derzeit überwiegend aus einer nitrophilen Hochstaudenflur. Im Zuge der Umsetzung des B-Planes müssen einige alte Fichten gefällt werden. Im Norden grenzt unmittelbar an die Planfläche das FFH-Gebiet „Sieg“ (DE-5210-303) an (s. Abb. 1, 2, 3 & Fotos).

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass im Zuge der Arbeiten geschützte Tier- und Pflanzenarten beeinträchtigt werden könnten, ist eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung im Sinne des § 44 BNatSchG durchzuführen. Um erhebliche Beeinträchtigungen des angrenzenden FFH-Gebietes auszuschließen, ist des Weiteren eine Verträglichkeitsvorprüfung zu erstellen. Beides wird im Folgenden erarbeitet.

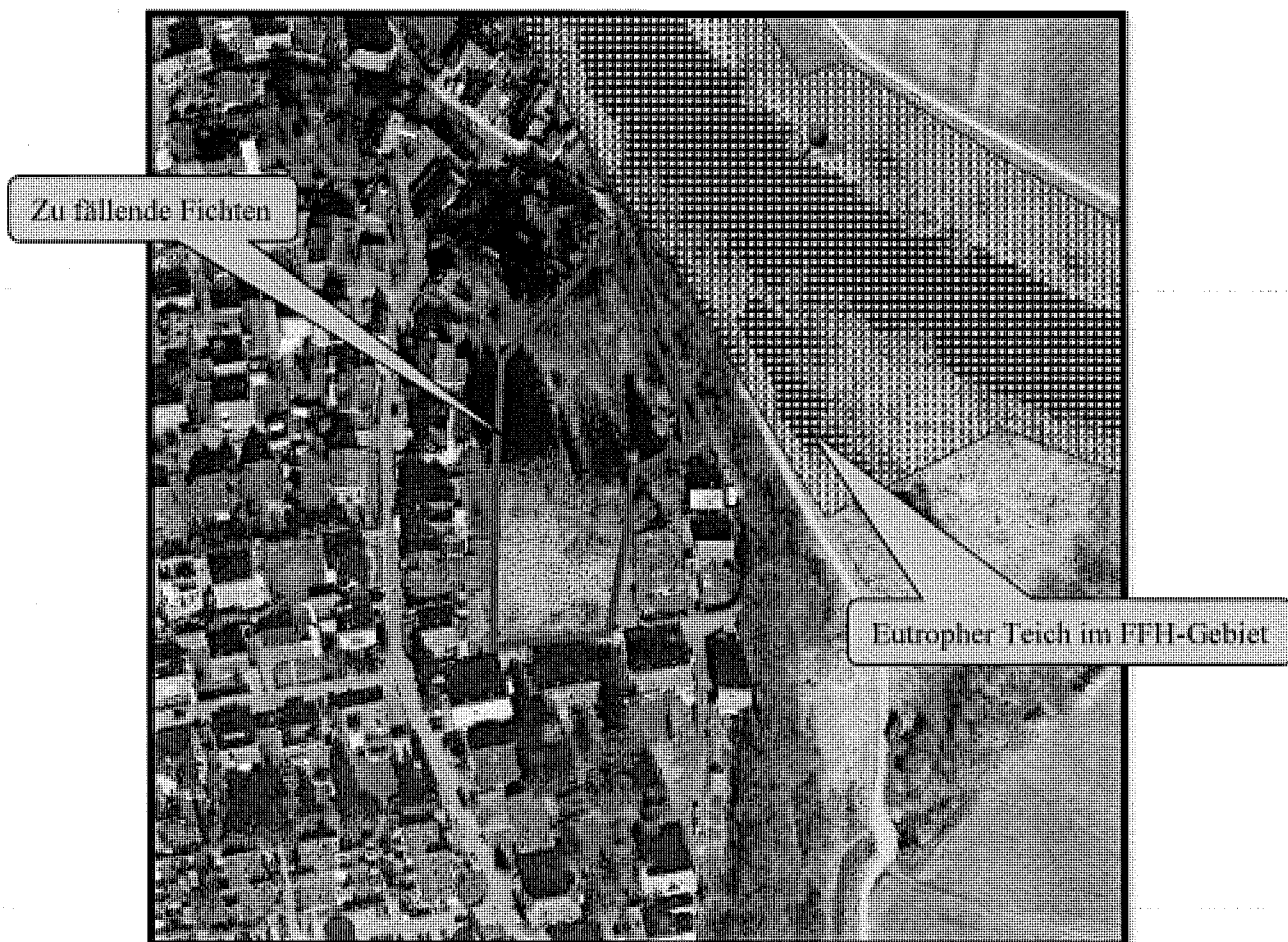


Abb. 1: Lage des Eingriffsgebietes in Hennef-Weldergoven, Im Burghof (rote Linie; exakte Abgrenzung s. Abb. 2 & 3). Rote Punkte: FFH-Gebiet „Sieg“ (DE-5210-303).

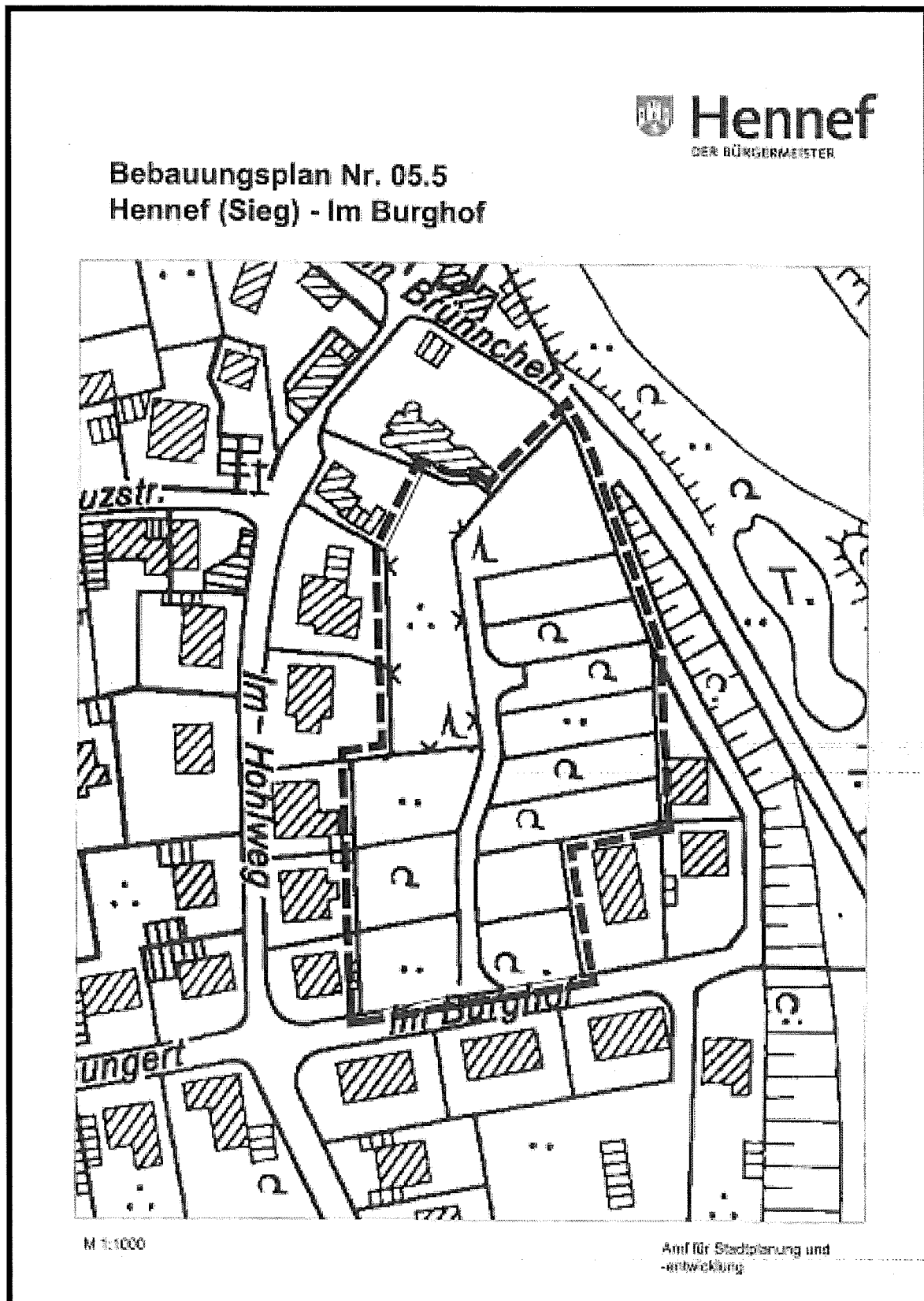


Abb. 2: Grenzen des B-Planes.

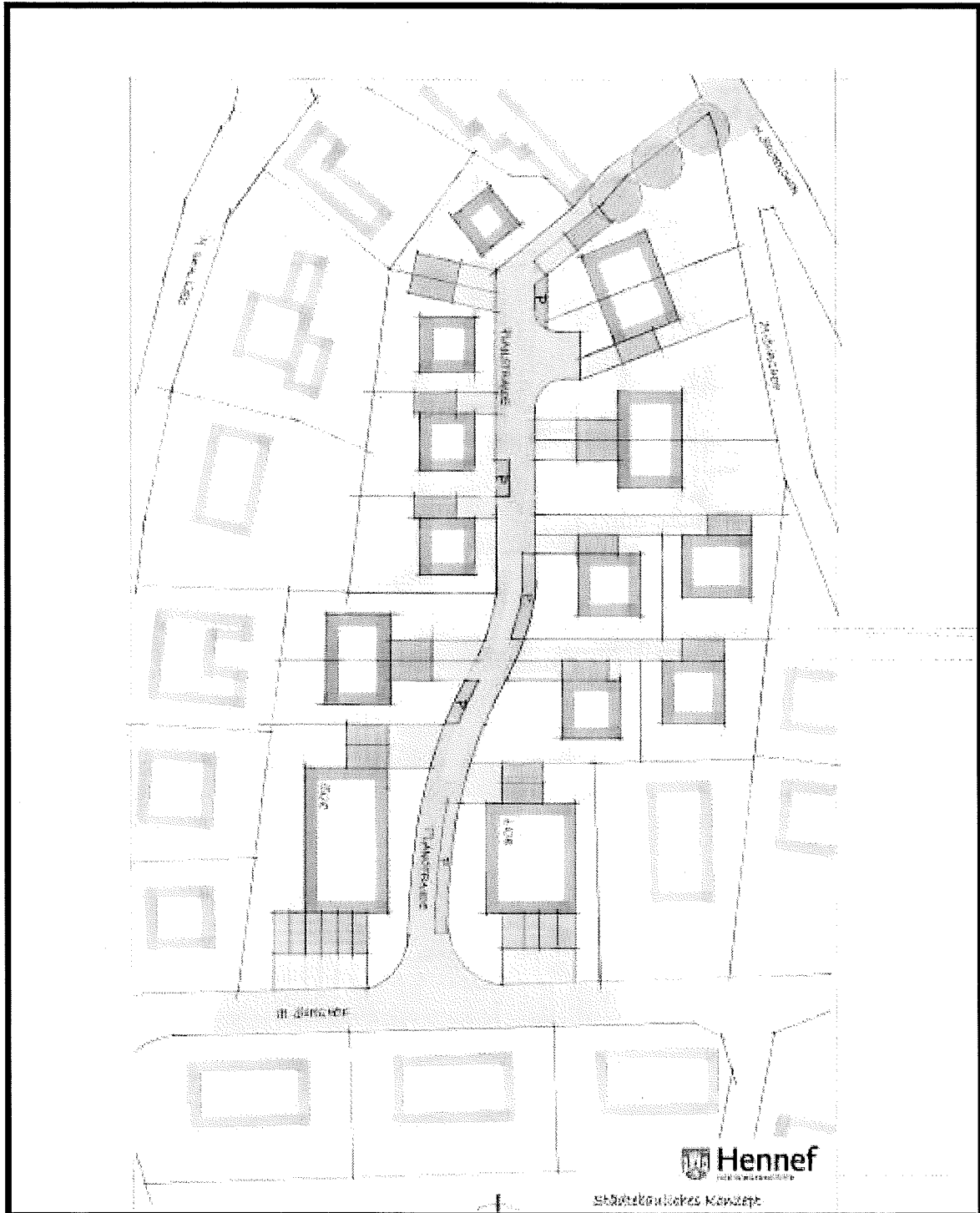
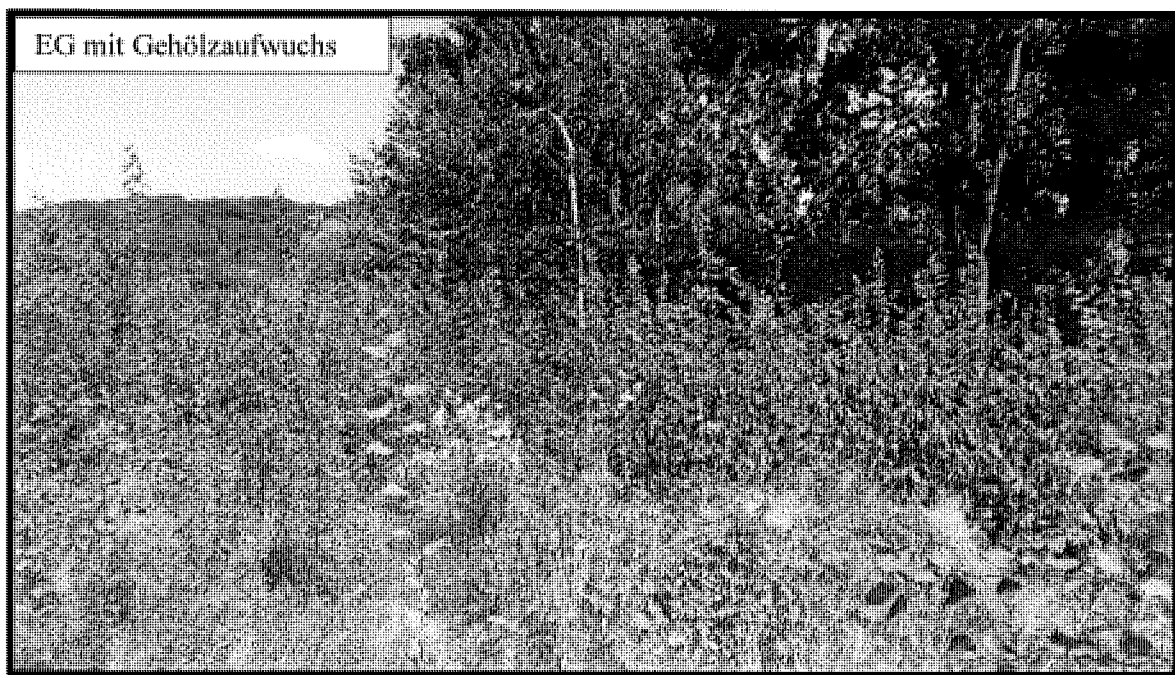
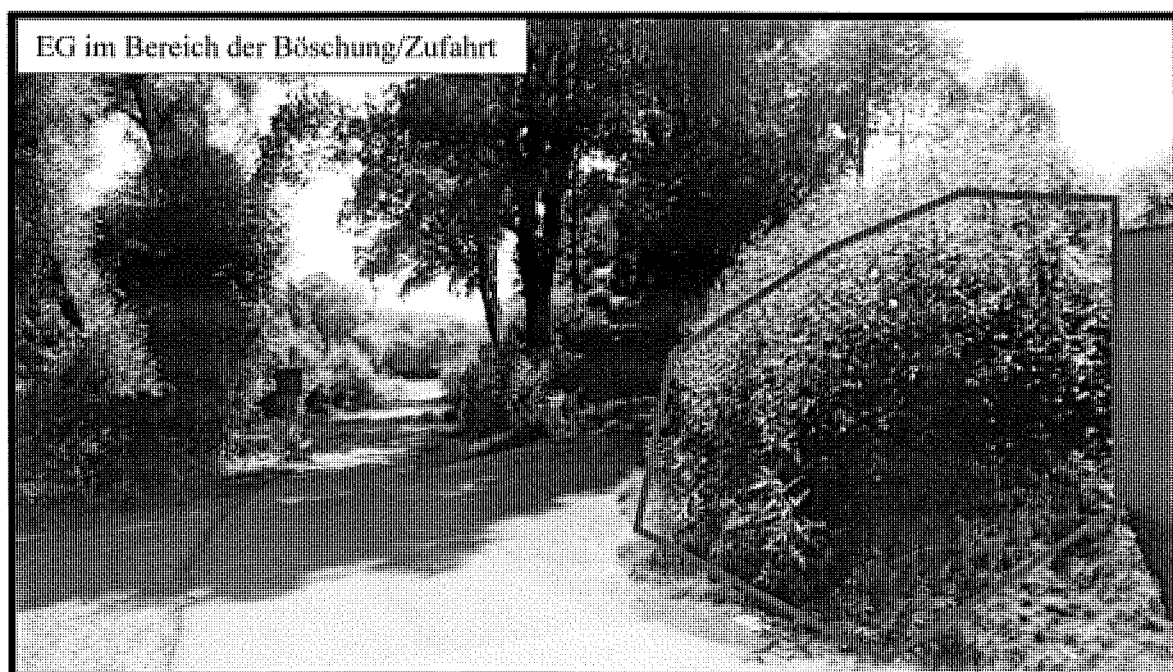
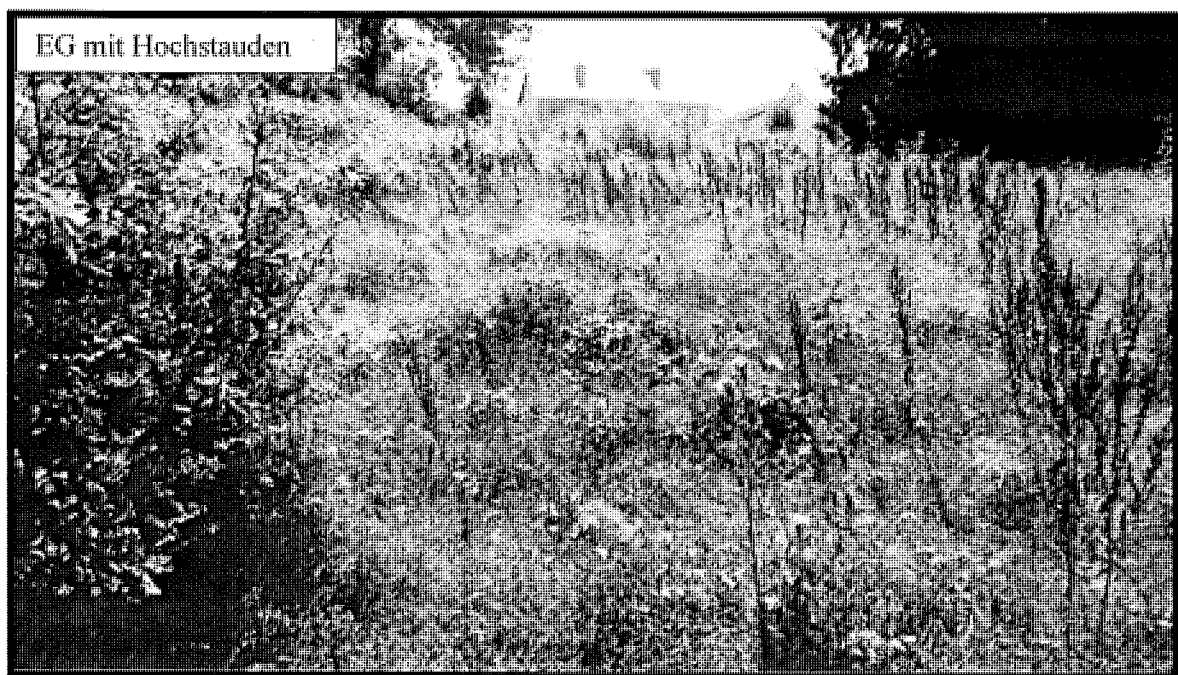
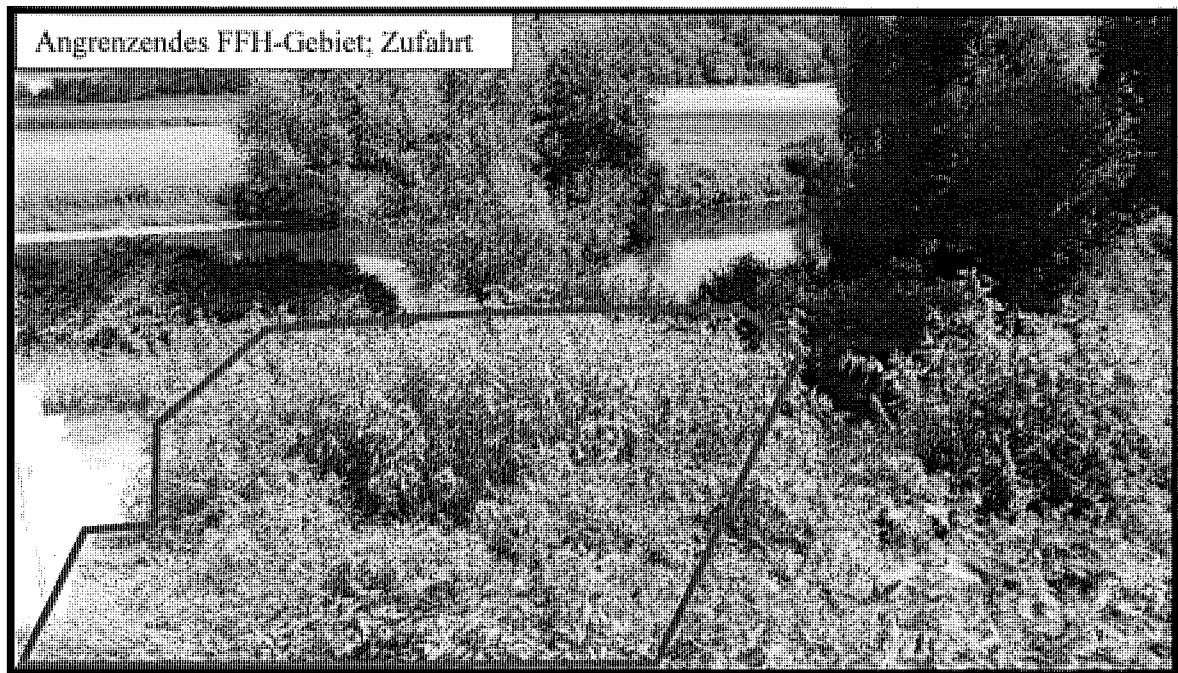
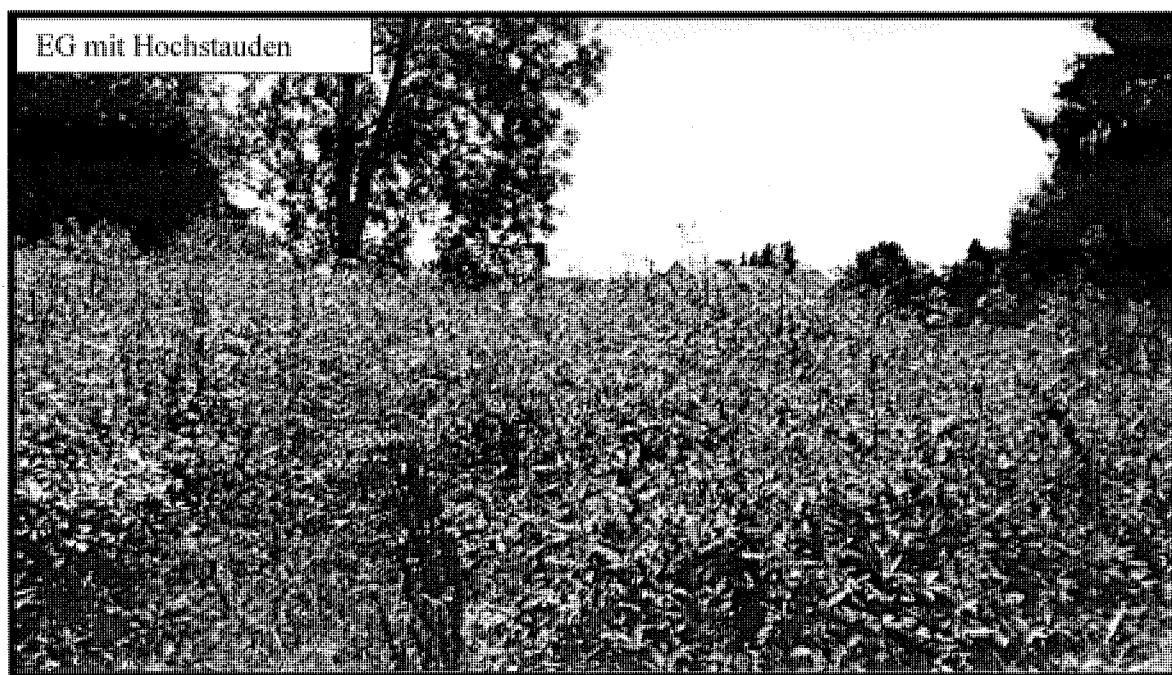
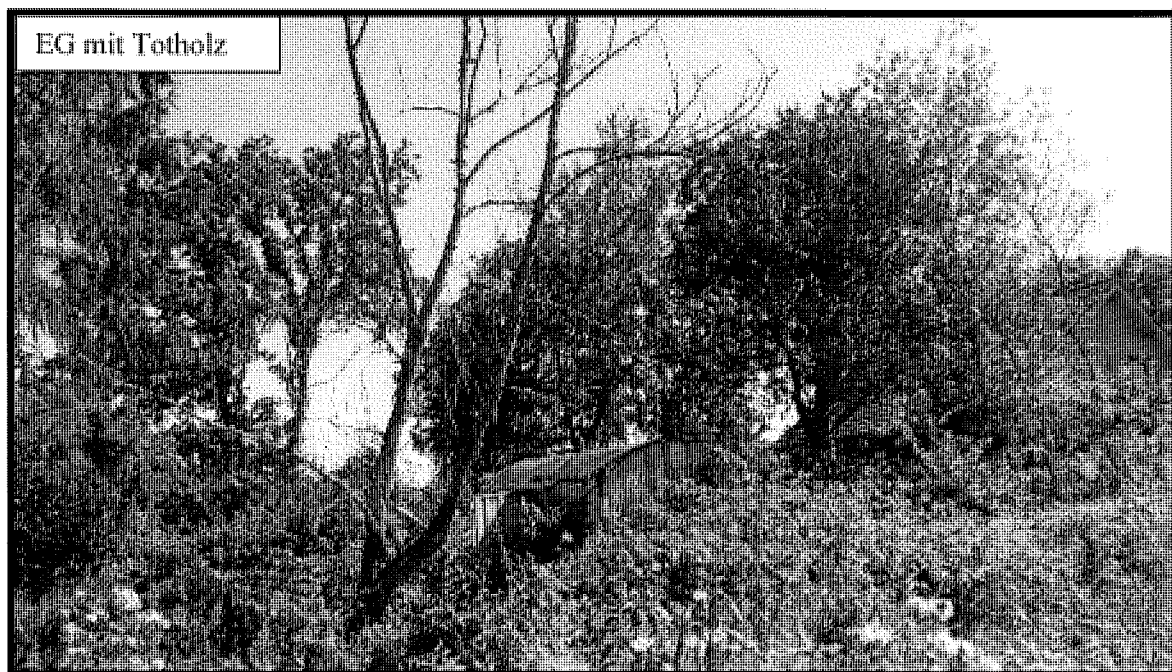


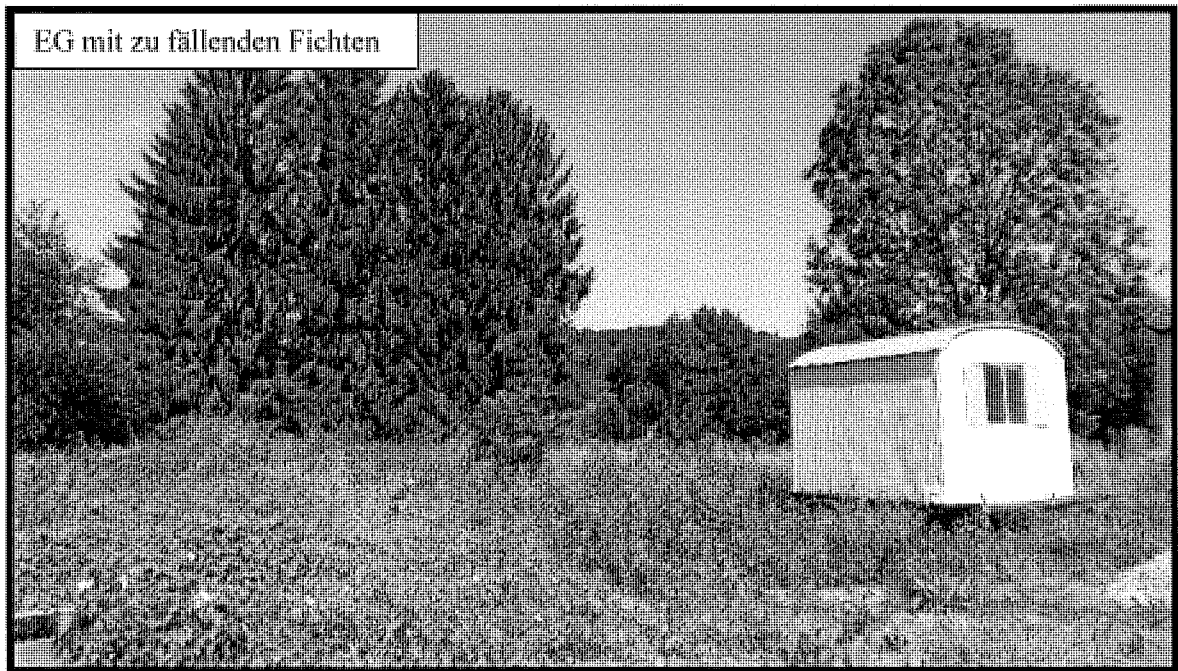
Abb. 3: Planung. Quelle: Amt für Stadtplanung-und -entwicklung. Stand: Mai 2015.











Fotos: Eindrücke aus dem Plangebiet (s. Text).

2 Wirkfaktoren

Zur Ermittlung des potenziellen Eintretens von Verbotstatbeständen sind die bau- und anlagebedingten Wirkfaktoren für planungsrelevante Arten zu ermitteln. Diese stellen sich wie folgt dar:

Baubedingt:

- Temporäre indirekte Beeinträchtigungen von potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Arten in der nahen Umgebung durch Bauarbeiter und Maschinen (insbesondere Lärmemissionen und visuelle Reize; auch Vibrationen und Staubemissionen)
- Dauerhafte direkte Beeinträchtigungen von potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Arten durch den Flächenverbrauch im Eingriffsgebiet

Anlagebedingt:

- Dauerhafte indirekte Beeinträchtigungen von potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Arten durch visuelle Störungen und Lärmemissionen durch die neuen Bewohner, Fahrzeuge.

3 Eingriffsgebiet und Umgebung

Das Eingriffsgebiet

Das Eingriffsgebiet (EG) ist die durch das Vorhaben unmittelbar betroffene Fläche. Auch Baustelleneinrichtungsflächen, Zufahrtswege, Lagerplätze etc. zählen dazu.

Das EG befindet sich im Osten des Ortsteiles Weldergoven an der Straße „Im Burghof“ und hat eine Flächengröße von rund 6.500 qm. Der überwiegende Teil des EG wird derzeit von einer dichten und starkwüchsigen nitrophilen Hochstaudenflur eingenommen. Dominante Arten sind: Drüsiges Springkraut (insb. in den nördlichen Bereichen zum FFH-Gebiet hin bestandsbildend), Brennnessel, Brombeere, Krause Distel, Lotusklee, Glatthafer, Wiesen Knäulgras, Straußgras. Die Dichte und Nitrophilie des Bewuchses nimmt von Süden nach Norden zu, wo sich bereits eine Naturverjüngung aus Zitterpappeln und Kirschen gebildet hat. In der Mitte des EG stocken vier alte Fichten (Brusthöhendurchmesser 80-90 cm), die im Zuge der Umsetzung des B-Planes gefällt werden müssen. Ebenfalls zu roden sind ein toter Baum im Osten des EG (siehe Foto) sowie ein Lärche (BHD 40). Die auf der östlich und nördlich des EG verlaufenden Böschung stockenden Bäume (Eichen, Kirschen, Eschen) können erhalten werden; ebenso eine Esche am Wohnhaus im Osten des EG.

Die Umgebung

Die nahe Umgebung des EG wird im Westen und Süden von der Wohnbebauung Hennefs eingenommen. Hier dominieren Einfamilienhäuser mit Garagen, Parkplätzen, Straßen und Ziergärten. Nördlich und östlich des EG grenzt, jenseits des Weges „Im Burghof“, das FFH-Gebiet „Sieg“ an. Die Böschungsbereiche des Flusses werden überwiegend von nitrophilen Hochstauden geprägt; auch hier dominiert der Neophyt Drüsiges Springkraut. Die Sieg wird lokal von einem Galerieauwald aus Weiden und Erlen begleitet. Direkt jenseits des Weges „Im Burghof“ befindet sich ein krautreicher und naturnaher, nährstoffreicher Teich.

Die Vorbelastungen

Das EG an sich ist, aufgrund der mittlerweile sehr dichten Vegetation, rel. ungestört. In den südlichen, lichter bewachsenen Bereichen werden wahrscheinlich Hunde ausgeführt und spielen Kinder. Das direkte Umfeld unterliegt hingegen massiven Vorbelastungen durch visuelle und akustische Störreize der angrenzenden Wohnbebauung und Straßen. Der Weg „Im Burghof“ wird von Spaziergängern, Fahrradfahrern und gelegentlich PKW genutzt. Über das EG hinausgehende zusätzliche Wirkfaktoren sind durch den Bau der neuen Häuser und die spätere Nutzung nicht zu erwarten.

4 Methodik

Das Eingriffsgebiet wurde am 18.08.16 begangen und auf Hinweise des Vorkommens planungsrelevanter Arten untersucht (Nester, Baumhöhlen, Kot- oder Nahrungsreste etc.).

Weiterführende Kartierungen haben nicht stattgefunden. Die folgenden Auswertungen basieren auf „worst case“ Prognosen und münden ggf. in der Notwendigkeit weiterer Kartierungen (ASP Stufe II).

5 Ergebnisse

5.1 Baumhöhlen, Horste etc.

In den zu fällenden Gehölzen des EG und den direkt angrenzenden Bäumen konnten keine Horste und Höhlen festgestellt werden (aufgrund der dichten Belaubung konnten die Fichten nicht begutachtet werden).

5.2 Festlegung der planungsrelevanten Tier- und Pflanzenarten

Die zentralen Vorschriften des speziellen Artenschutzes finden sich in § 44 BNatSchG. Dabei sind Tier- und Pflanzenarten aus folgenden drei Gruppen zu betrachten:

- Alle europäischen Vogelarten (besonders und streng geschützte Arten)
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (streng geschützte Arten; nur bei nach § 15 BNatSchG oder § 18 Abs. 2 S. 1 BauGB zulässigen Eingriffen)
- Tier- und Pflanzenarten nach § 54 (1) Nr. 2 BNatSchG („Verantwortlichkeit Deutschlands“; noch keine offizielle Übersicht vorhanden)

Das MUNLV (2007) hat eine Liste mit für NRW planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten erarbeitet. Darüber hinaus gehend können, je nach Sachverhalt und Berücksichtigung der Vorgaben des BNatSchG, weitere Spezies hinzugefügt werden. Folgende Quellen wurden ausgewertet:

- LANUV (2016): Infosystem geschützte Arten in NRW
- LINFOS (2016): Landschaftsinformationssammlung

Jagdhabitats planungsrelevanter Arten sind im Sinne des Gesetzes zunächst nicht zu betrachten (z. B. BVerwG, Besch. V. 13.03.2008 – 9 VR 10.07). Eine Relevanz entsteht, wenn durch die Beeinträchtigungen im Jagdrevier die gesetzlich geschützten Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion nicht mehr erfüllen können bzw. Individuen durch einen Verlust der Nahrung zu Grunde gehen. Dies wird aufgrund der relativ kleinen Fläche und gegebener Biotopstrukturen im vorliegenden Fall ausgeschlossen oder gesondert erwähnt.

Ein temporärer Habitatverlust im Wirkraum durch kurzzeitige **baubedingte Störungen** ist rechtlich irrelevant, insofern die Lebensstätten ihre Funktion nach Bauende wieder erfüllen (BVerwG 9 A 14.07 v. 09.07.2008 Randnr. 86).

Es sei deutlich darauf hingewiesen, dass prinzipiell **alle europäischen Vogelarten** unter die Schutzbestimmungen des § 44 BNatSchG fallen und im Zuge der artenschutzrechtlichen Einschätzung berücksichtigt werden müssen. Die Auswahl einiger, meist gefährdeter Arten (planungsrelevanter Arten) erfolgt lediglich aus Gründen der Praktikabilität. Für die ubiquitären Spezies, wie Amsel, Rotkehlchen oder Zaunkönig („Allerweltsarten“) mit relativ unspezifischen Habitatsprüchen, ist das Eintreten von Verbotstatbeständen, unter Berücksichtigung gewisser Vermeidungsmaßnahmen (Baufeldräumung im Winter), im Voraus meist auszuschließen. Bei diesen Arten ist von sehr großen Populationen sowie ausreichenden Ersatzlebensstätten im räumlichen Zusammenhang auszugehen (s. MUNLV 2007).

6 Bewertung Stufe I: Ist das Eintreten von Verbotstatbeständen möglich?

Gemäß der Handlungsempfehlung des MWEBWV & MUNLV (2010) ist in einer überschlägigen Prognose zunächst zu klären, ob eine Betroffenheit von planungsrelevanten Arten überhaupt möglich ist (Vorprüfung).

Tabelle 1 zeigt alle aufgrund oben genannter Quellen potenziell vorkommenden planungsrelevanten Tier- und Pflanzenarten, welche durch Verschneidung mit gegebenen Biotopstrukturen, dem Wirkraum und den Wirkpfaden des Vorhabens auf ihre potenzielle Präsenz bzw. Absenz geprüft werden. Des Weiteren wird ermittelt, für welche Arten das Eintreten von Verbotstatbeständen generell möglich ist.

Tab. 1: Übersicht der potenziell im Eingriffsgebiet und Wirkraum vorkommenden planungsrelevanten Tier- und Pflanzenarten.

Angaben nach LANUV (2016) für das MTB 52092 Siegburg, sowie LINFOS (2016). Auch die mindestens „gefährdeten“ Vogelarten der regionalen Roten Listen werden berücksichtigt.

*nach LANUV (2016) nicht planungsrelevant aber in der regionalen Roten Liste mindestens gefährdet.

EG: Eingriffsgebiet

Autökologische Angaben siehe:

BAUER et al. (2005): Vögel

BLAB & VOGEL (2002): Amphibien und Reptilien

DIETZ et al. (2007); MESCHÉDE et al. (2004): Fledermäuse

LANUV (2016): Alle Arten

Deutscher Name	Wirkpfade möglich?	Begründung
Säugetiere		
Zweifarbfladermaus	NEIN	Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens werden keine Bäume mit Höhlen gefällt oder Gebäude tangiert. Ein Vorkommen essenzieller Nahrungshabitate im EG wird aufgrund der rel. kleinen Fläche sowie den vorkommenden Biotopen ausgeschlossen.
Kleine Bartfladermaus		
Braunes Langohr		
Vögel		
"Allerweltsvogelarten"	JA	In den Gehölzen und Gebüsch des EG befinden sich Fortpflanzungsstätten von sog. "Allerweltsvogelarten" (Amsel, Rotkehlchen, Zaunkönig etc.)
Bluthänfling*	JA	Art verschiedener, extensiv genutzter und lückiger Gehölzbestände wie Parks, Gärten und Friedhöfe. Meist in der Nähe zu Brachen, Abgrabungen etc. Brutvorkommen im EG nicht ausgeschlossen (regionale Rote Liste „gefährdet“).
Feldlerche	NEIN	Art der weitläufigen Ackerfluren oder Extensivgrünländer. Keine geeigneten Habitate im EG oder der nahen Umgebung.
Grauspecht	NEIN	Art geschlossener Wälder. Keine geeigneten Habitate im EG oder der nahen Umgebung.
Hausperling*	NEIN	Es werden keine Gebäude tangiert.
Gänsesäger	NEIN	Vorkommen in NRW nur als Wintergast.
Mäusebussard	NEIN	Keine Horste im EG.
Mehlschwalbe	NEIN	Es werden keine Gebäude tangiert.
Neuntöter	NEIN	Art extensiv genutzter Landschaften mit Heckenzügen oder mosaikartigen Gehölzbeständen. Keine geeigneten Habitate im EG oder der nahen Umgebung.
Mittelspecht	NEIN	Art geschlossener Wälder mit Eichen. Keine geeigneten Habitate im EG oder der nahen Umgebung.
Wiesenschafstelze*	NEIN	Art der weitläufigen Ackerfluren oder Extensivgrünländer. Keine geeigneten Habitate im EG oder der nahen Umgebung.
Rauchschwalbe	NEIN	Es werden keine Gebäude tangiert.
Rotmilan	NEIN	Keine Horste im EG.
Schwarzspecht	NEIN	Art geschlossener Wälder. Keine geeigneten Habitate im EG oder der nahen Umgebung.
Turmfalke	NEIN	Es werden keine Gebäude tangiert. Keine geeigneten Horste in den Bäumen des EG.
Waldschnepfe	NEIN	Art der Schneisen, Lichtungen in Wäldern. Keine geeigneten Habitate im EG oder der nahen Umgebung.
Waldkauz	NEIN	Keine geeigneten Großhöhlen in den Bäumen des EG.
Amphibien/Reptilien		
Gelbbauchunke	NEIN	Art lebt in kleinen Tümpeln, oft in Abgrabungen und Truppenübungsplätzen. Für das angrenzende FFH-Gebiet „Sieg“ gemeldet. Vorkommen im FFH-Gebiet jenseits des Weges „Im Burghof“ theoretisch möglich (s. Abb. 1). Keine geeigneten Habitate im EG. Es fehlen geeignete Laichgewässer.

Deutscher Name	Wirkpfade möglich?	Begründung
		Zwischen dem FFH-Gebiet und dem EG besteht eine ca. 15 Meter hohe, steile und vollständig mit Drüsigem Springkraut bewachsenen Böschung. Landlebensräume im EG ebenfalls sehr unwahrscheinlich.
Zauneidechse	NEIN	Art der lückigen, ruderalen, vegetationsarmen Wiesen, Magerrasen, Brachen etc. EG viel zu dicht bewachsen.
Schmetterlinge		
Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling	NEIN	Kein Vorkommen der Raupenfutterpflanze Großer Wiesenknopf.
Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling		

Somit gelten die folgenden Arten im Weiteren als planungsrelevant:

"Allerweltsvogelarten", Bluthänfling

7 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Um das Eintreten von Verbotstatbeständen i.S. des § 44 BNatSchG auszuschließen, sind die folgenden Maßnahmen obligat:

M 1: Zeitliche Beschränkung der Vegetationsräumung

Um eine Tötung oder Verletzung von europäischen Vogelarten im Allgemeinen während der Brutzeit zu vermeiden, ist sämtliche Vegetation im EG in der Zeit zwischen Oktober und Februar zu beseitigen.

8 Artenschutzrechtliche Auswertung

Eine Tötung oder Verletzung von "Allerweltsvogelarten", die in den Gehölzen des EG sehr wahrscheinlich brüten, wird durch die Bauzeitenregelung M 1 (Gehölzfällung zwischen Oktober und Februar bzw. Kontrollen) verhindert. Da es sich bei den zu zerstörenden Biotopen augenscheinlich nicht um hochwertige Strukturen handelt, kann die ökologische Funktion durch das Umland aufrechterhalten werden. Es handelt sich um ubiquitäre Vogelarten mit einer breiten Lebensraumamplitude, die in verschiedensten Gehölzbiotopen leben (Gärten, Parks, Friedhöfe etc.).

Auch für die regional gefährdete Art Bluthänfling stellen die Biotope im Eingriffsgebiet keine unersetzbaren oder "wertvollen" Strukturen dar. Verkrautete Brombeergebüsche mit jungen Bäumen sind im Umland ausreichend vorhanden und können die ökologische Funktion der pot. zerstörten Lebensstätten ersetzen.

FFH-Verträglichkeitsvorprüfung (FFH-VVP)

9 Schutz- und Erhaltungsziele

Die rechtlich bedeutenden Schutz- und Erhaltungsziele können dem Standarddatenbogen inkl. Anhang entnommen werden. Zu prüfen ist, ob durch das geplante Vorhaben erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgegenstände des FFH-Gebietes entstehen können. Dies betrifft die FFH-Lebensraumtypen nach Anh. I (FFH-LRT) inkl. derer Charakterarten sowie die Arten des Anh. II der FFH-Richtlinie.

Für das FFH-Gebiet „Sieg“ (DE-5210-303) werden die Folgenden FFH-LRT gelistet:

- Erlen-Eschen- und Weichholzaunenwälder (91E0, prioritärer Lebensraum)
- Natürliche eutrophe Seen und Altarme (3150)
- Fließgewässer mit Unterwasservegetation (3260)
- Schlammige Flussufer mit einjähriger Vegetation (3270)
- Feuchte Hochstaudenfluren (6430)
- Artenreiche Mähwiesen des Flach- und Hügellandes (6510)
- Natürliche und naturnahe Silikatfelsen und ihre Felsspaltenvegetation (8220)
- Hainsimsen-Buchenwald (9110)
- Schlucht- und Hangmischwald (9180, prioritärer Lebensraum)

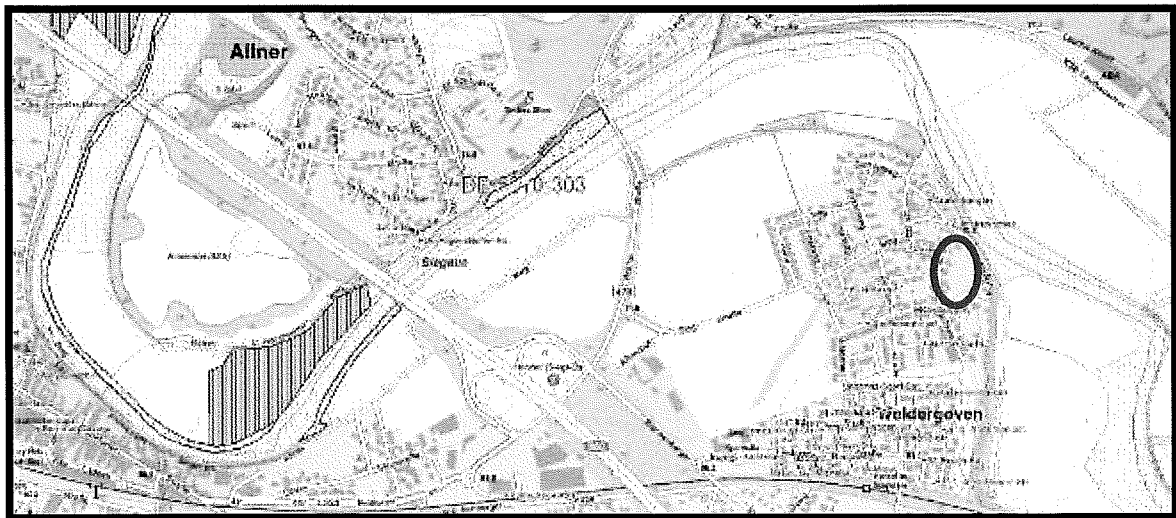


Abb. 1: Das FFH-Gebiet „Sieg“ mit ausgewiesenen FFH-LRT. Rotes Oval: Eingriffsgebiet. Quelle: LANUV 2016.

Wie Abb. 1 zu entnehmen, befinden sich im näheren und weiteren Umfeld des EG keine ausgewiesenen FFH-LRT. Erhebliche Beeinträchtigungen sind somit auszuschließen (gilt auch für die Charakterarten der jeweiligen LRT).

Für das FFH-Gebiet „Sieg“ (DE-5210-303) werden die Folgenden Arten des Anhangs II der FFH-RL gelistet:

- Gelbbauchunke
- Steinbeißer
- Groppe
- Bachneunauge
- Bitterling
- Dunker Wiesenknopf-Ameisenbläuling
- Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling
- Meerneunauge
- Lachs

10 Bewertung der FFH-Verträglichkeit des geplanten Vorhabens

Wie oben bereits dargestellt, sind Beeinträchtigungen ausgewiesener FFH-LRT samt Charakterarten aufgrund derer Fehlen im Nahbereich auszuschließen (der nächst gelegene LRT befinden sich in ca. 1.000 Meter Entfernung bei Schloss Allner).

Die Bewertung der Erheblichkeit auf die gelisteten Arten des Anh. II der FFH-RL ist Tabelle 1 zu entnehmen.

Tab. 1: Bewertung von pot. Beeinträchtigungen der Arten des Anh. II FFH-RL.

Art	Pot. Vorkommen	Bewertung
Gelbbauchunke	Vorkommen im FFH-Gebiet jenseits des Weges „Im Burghof“ theoretisch möglich (s. Abb. 1).	Art lebt in kleinen Tümpeln, oft in Abgrabungen und Truppenübungsplätzen. Für das angrenzende FFH-Gebiet „Sieg“ gemeldet. Keine geeigneten Habitate im EG. Es fehlen geeignete Laichgewässer. Zwischen dem FFH-Gebiet und dem EG besteht eine ca. 15 Meter hohe, steile und vollständig mit Drüsigem Springkraut bewachsenen Böschung. Landlebensräume im EG ebenfalls sehr unwahrscheinlich.
Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling	Kein Vorkommen der Raupenfutterpflanze Großer Wiesenknopf im EG.	Beeinträchtigungen ausgeschlossen.
Steinbeißer Groppe Bachneunauge Bitterling Meerneunauge Lachs	Vorkommen in der Sieg möglich.	Durch die Umsetzung des geplanten Vorhabens sind keine Beeinträchtigungen des Flusses und der Arten zu erkennen.

Durch die Umsetzung des Vorhabens werden keine Arten des Anh. II der FFH-RL beeinträchtigt.

11 Zusammenfassung

In Hennef-Weldergoven ist die Aufstellung des B-Planes Nr. 05.5 „Im Burghof“ geplant. Das Eingriffsgebiet hat eine Fläche von ca. 6.500 qm und besteht derzeit überwiegend aus einer nitrophilen Hochstaudenflur. Im Zuge der Umsetzung des B-Planes müssen einige alte Fichten gefällt werden. Im Norden grenzt unmittelbar an die Planfläche das FFH-Gebiet „Sieg“ (DE-5210-303) an (s. Abb. 1, 2, 3 & Fotos).

Die folgenden Arten gelten als artenschutzrechtlich planungsrelevant:

"Allerweltsvogelarten", Bluthänfling

Um das Eintreten von Verbotstatbeständen i.S. des § 44 BNatSchG auszuschließen, sind die folgenden Maßnahmen obligat:

M 1: Zeitliche Beschränkung der Vegetationsbeseitigung (Oktober-Februar)

Unter Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen treten durch die Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände i. S. des § 44 (1), i. V. m. § 44 (5) BNatSchG ein.

Auch bzgl. der FFH-Verträglichkeit des geplanten Vorhabens bestehen keine Bedenken. Im Umfeld des EG sind keine FFH-LRT ausgewiesen. Eine Beeinträchtigung von Arten des Anh. II FFH-RL ist ebenfalls nicht erkennbar.

Literatur und weitere Quellen

BFN (2008): Rote Liste der Tiere Deutschlands.
http://www.bfn.de/0321_rote_liste.html

BAUER, H.-G., BEZZEL, E. & FIEDLER, W. (2005): Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas - Alles über Biologie, Gefährdung und Schutz. Band 1-3. Verlagsgemeinschaft AULA-Verlag, Quelle Meyer Verlag, Limpert.

BLAB & VOGEL (2002): Amphibien und Reptilien erkennen und schützen. – BLV Verlagsgesellschaft mbH, München Wien Zürich. 159 S.

BNatSchG (2010): Bundesnaturschutzgesetz.

BVerwG 9 A 39.07 v. 18.03.2009 Randnr. 62

BVerwG, Besch. V. 13.03.2008 – 9 VR 10.07

BVERWG 9 A 14.07 v. 09.07.2008 Randnr. 86

DIETZ, C., VON HELVERSEN, O. & NILL, D. (2007): Handbuch der Fledermäuse Europas und Nordwestafrikas – Biologie, Kennzeichen, Gefährdung. – Franckh-Kosmos Verlags GmbH & Co. KG, Stuttgart. 399.S.

EU-VOGELSCHUTZRICHTLINIE (1979): Richtlinie des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG). ABL. L 103 vom 25.4.1979, S. 1.

FFH-RICHTLINIE (1992): Richtlinie 92/43/EWG Des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Pflanzen und Tiere. – Amtsblatt der europäischen Gemeinschaft 35 (L 206): 7-49, Brüssel.

GELLERMANN, M. & SCHREIBER, M. (2007): Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren. – Schriftenreihe Natur und Recht Bd. 7. Springer Verlag. 503 S.

LANA (2006): Hinweise der LANA zur Anwendung des europäischen Artenschutzrechts bei der Zulassung von Vorhaben und bei Planungen. – unveröff. Manuskript. 10 Seiten.

LANUV (2011): Rote Liste der gefährdeten Pflanzen, Pilze und Tiere in Nordrhein-Westfalen, 4. Fassung. Band 2 – Tiere. Lanuv-Fachbericht 36. 680 S.

LANUV (2016): Infosystem geschützte Arten in NRW.
http://www.naturschutz-fachinformationssysteme-nrw.de/artenschutz/content/de/arten/arten.php?id=5209&jid=1o2o2&list=mtb_raum&template=mtb_raum

MUNLV (HRSG.) (2007): Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen. Vorkommen, Erhaltungszustand, Gefährdungen, Maßnahmen. - Domröse Druck, Hagen. 257 S.

MWEBWV & MUNLV (2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. - Gemeinsame Handlungsempfehlung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 24.08.2010.

SCHOBER, W. & GRIMMBERGER, E. (1998): Die Fledermäuse Europas - Kennen-Bestimmen-Schützen. - Kosmos Verlag, Stuttgart. 265 S.

VGH KASSEL, URTEIL VOM 21.02.2008 – 4 N 869/07

Dieses Gutachten wurde unparteiisch nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt.



Dipl. Biol. Sven Kreutz

Alsdorf, den 23.08.2016

Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP) – Gesamtprotokoll –

A.) Antragsteller (Angaben zum Plan/Vorhaben)

Allgemeine Angaben

Plan/Vorhaben (Bezeichnung): B-Plan Nr. 05.5 „Im Burghof“, Hennef

Plan-/Vorhabenträger (Name): Stadt Hennef Antragstellung (Datum): 2016

In Hennef-Weldergoven ist die Aufstellung des B-Planes Nr. 05.5 „Im Burghof“ geplant. Das Eingriffsgebiet hat eine Fläche von ca. 6.500 qm und besteht derzeit überwiegend aus einer nitrophilen Hochstaudenflur. Im Zuge der Umsetzung des B-Planes müssen einige alte Fichten gefällt werden. Im Norden grenzt unmittelbar an die Planfläche das FFH-Gebiet „Sieg“ (DE-5210-303) an (s. Abb. 1, 2, 3 & Fotos).

Stufe I: Vorprüfung (Artenspektrum/Wirkfaktoren)

Ist es möglich, dass bei FFH-Anhang IV-Arten oder europäischen Vogelarten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG bei Umsetzung des Plans bzw. Realisierung des Vorhabens ausgelöst werden? ☒ ja ☐ nein

Stufe II: Vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände

(unter Voraussetzung der unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“) beschriebenen Maßnahmen und Gründe)

Nur wenn Frage in Stufe I „ja“:

Wird der Plan bzw. das Vorhaben gegen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen (ggf. trotz Vermeidungsmaßnahmen inkl. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen oder eines Risikomanagements)? ☐ ja ☒ nein

Arten, die nicht im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung einzeln geprüft wurden:

Begründung: Bei den folgenden Arten liegt kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor (d.h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko). Es handelt sich um Irrgäste bzw. um Allerweltsarten mit einem landesweit günstigen Erhaltungszustand und einer großen Anpassungsfähigkeit. Außerdem liegen keine ernst zu nehmende Hinweise auf einen nennenswerten Bestand der Arten im Bereich des Plans/Vorhabens vor, die eine vertiefende Art-für-Art-Betrachtung rechtfertigen würden.

Es werden alle Arten des MTB 52092, die "Allerweltsvogelarten" sowie die regional gefährdeten Vogelarten berücksichtigt.

Stufe III: Ausnahmeverfahren

Nur wenn Frage in Stufe II „ja“:

1. Ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt? ☐ ja ☐ nein
2. Können zumutbare Alternativen ausgeschlossen werden? ☐ ja ☐ nein
3. Wird der Erhaltungszustand der Populationen sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben? ☐ ja ☐ nein

Antrag auf Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Nur wenn alle Fragen in Stufe III „ja“:

- ☐ Die Realisierung des Plans/des Vorhabens ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt und es gibt keine zumutbare Alternative. Der Erhaltungszustand der Populationen wird sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben. Deshalb wird eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).

Nur wenn Frage 3. in Stufe III „nein“:

(weil bei einer FFH-Anhang IV-Art bereits ein ungünstiger Erhaltungszustand vorliegt)

- ☐ Für die Erteilung einer Ausnahme sprechen „außergewöhnliche Umstände“. Außerdem wird sich durch die Ausnahme der ungünstige Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtern bzw. wird die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes nicht behindert. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).

Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG

Nur wenn eine der Fragen in Stufe III „nein“:

- ☐ Im Zusammenhang mit privaten Gründen liegt eine unzumutbare Belastung vor. Deshalb wird eine Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 67 Abs. 2 BNatSchG beantragt.

Kurze Begründung der unzumutbaren Belastung.

B.) Antragsteller (Anlage „Art-für-Art-Protokoll“)

Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)														
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: "Allerweltsvogelarten", Bluthänfling														
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art														
☐ FFH-Anhang IV-Art ☒ europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland */* Nordrhein-Westfalen */V	Messtischblatt 52092												
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen ☐ atlantische Region ☒ kontinentale Region ☒ grün günstig ☐ gelb ungünstig / unzureichend ☐ rot ungünstig / schlecht	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) ☐ A günstig / hervorragend ☐ B günstig / gut ☐ C ungünstig / mittel-schlecht													
Arbeitsschritt II.1: Ermittlung und Darstellung der Betroffenheit der Art (ohne die unter II.2 beschriebenen Maßnahmen)														
In den Gehölzen und Gebüsch des EG befinden sich Fortpflanzungsstätten von sog. "Allerweltsvogelarten" (Amsel, Rotkehlchen, Zaunkönig etc.). Auch Brutstätten des regional gefährdeten Bluthänflings sind nicht auszuschließen.														
Arbeitsschritt II.2: Einbeziehen von Vermeidungsmaßnahmen und des Risikomanagements														
M 1: Zeitliche Beschränkung der Vegetationsräumung Um eine Tötung oder Verletzung von europäischen Vogelarten im Allgemeinen während der Brutzeit zu vermeiden, ist sämtliche Vegetation im EG in der Zeit zwischen Oktober und Februar zu beseitigen.														
Arbeitsschritt II.3: Prognose der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (unter Voraussetzung der unter II.2 beschriebenen Maßnahmen)														
Unter Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen treten keine Verbotstatbestände ein.														
<table><tr><td>1. Werden evtl. Tiere verletzt oder getötet? (außer bei unabwendbaren Verletzungen oder Tötungen, bei einem nicht signifikant erhöhtem Tötungsrisiko oder infolge von Nr. 3)</td><td>☐ ja</td><td>☒ nein</td></tr><tr><td>2. Werden evtl. Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so gestört, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern könnte?</td><td>☐ ja</td><td>☒ nein</td></tr><tr><td>3. Werden evtl. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aus der Natur entnommen beschädigt oder zerstört, ohne dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt?</td><td>☐ ja</td><td>☒ nein</td></tr><tr><td>4. Werden evtl. wild lebende Pflanzen oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur entnommen, sie oder ihre Standorte beschädigt oder zerstört, ohne dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt?</td><td>☐ ja</td><td>☒ nein</td></tr></table>			1. Werden evtl. Tiere verletzt oder getötet? (außer bei unabwendbaren Verletzungen oder Tötungen, bei einem nicht signifikant erhöhtem Tötungsrisiko oder infolge von Nr. 3)	☐ ja	☒ nein	2. Werden evtl. Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so gestört, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern könnte?	☐ ja	☒ nein	3. Werden evtl. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aus der Natur entnommen beschädigt oder zerstört, ohne dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt?	☐ ja	☒ nein	4. Werden evtl. wild lebende Pflanzen oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur entnommen, sie oder ihre Standorte beschädigt oder zerstört, ohne dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt?	☐ ja	☒ nein
1. Werden evtl. Tiere verletzt oder getötet? (außer bei unabwendbaren Verletzungen oder Tötungen, bei einem nicht signifikant erhöhtem Tötungsrisiko oder infolge von Nr. 3)	☐ ja	☒ nein												
2. Werden evtl. Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so gestört, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern könnte?	☐ ja	☒ nein												
3. Werden evtl. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aus der Natur entnommen beschädigt oder zerstört, ohne dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt?	☐ ja	☒ nein												
4. Werden evtl. wild lebende Pflanzen oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur entnommen, sie oder ihre Standorte beschädigt oder zerstört, ohne dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt?	☐ ja	☒ nein												

Arbeitsschritt III: Beurteilung der Ausnahmenvoraussetzungen

(wenn mindestens eine der unter II.3 genannten Fragen mit „ja“ beantwortet wurde)

1. Ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt?

☐ ja

☐ nein

Kurze Darstellung der Bedeutung der Lebensstätten bzw. der betroffenen Populationen der Art (lokale Population und Population in der biogeografischen Region) sowie der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, die für den Plan/das Vorhaben sprechen.

2. Können zumutbare Alternativen ausgeschlossen werden?

☐ ja

☐ nein

Kurze Bewertung der geprüften Alternativen bzgl. Artenschutz und Zumutbarkeit.

3. Wird der Erhaltungszustand der Populationen sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben?

☐ ja

☐ nein

Kurze Angaben zu den vorgesehenen kompensatorischen Maßnahmen, ggf. Maßnahmen des Risikomanagements und zu dem Zeitrahmen für deren Realisierung; ggf. Verweis auf andere Unterlagen. Ggf. Angaben zu den „außergewöhnlichen Umständen“, die für die Erteilung einer Ausnahme sprechen (bei FFH-Anhang IV-Arten mit ungünstigem Erhaltungszustand).



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2016/0723
Datum: 08.09.2016

TOP: 1.5
Anlage Nr.: 5

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Straßenbenennung im Stadtgebiet von Hennef (Sieg);
Planstraße in Weldergoven

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung des Rates der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

Auf der Grundlage des § 4 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.1995 (GV NW Nr. 69, S. 1028), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25.03.2015 (GV.NRW. S. 312) wird folgende Straße neu benannt:

Die im beigefügten Lageplan kenntlich gemachte Planstraße in Hennef (Sieg) – Weldergoven erhält die Bezeichnung „Bruno-Becker-Weg“.

Begründung

Zurzeit wird der Bebauungsplan Nr. 05.5 Hennef (Sieg) – Weldergoven, Im Burghof, aufgestellt. Das Bebauungskonzept sieht vor, dass die im Geltungsbereich befindlichen Grundstücke durch eine Stichstraße erschlossen werden. Da diese Stichstraße bislang nicht benannt ist und in der angrenzenden Straße „Im Burghof“ nicht mehr genügend Hausnummern frei sind, sollte sie nunmehr einen Namen erhalten.

Von Seiten der Verwaltung wurden 2 Namensvorschläge an die IG Weldergoven e.V. mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet, zum einen die Bezeichnung „Bruno-Becker-Weg“, in Anlehnung an den langjährigen Vereinsvorsitzenden dort, und zum anderen „Im Spicherhof“, nach einer Bezeichnung in den alten Flurkarten in diesem Bereich. Die IG Weldergoven e.V. hat sich für die Bezeichnung „Bruno-Becker-Weg“ ausgesprochen. Die Verwaltung schließt sich diesem Vorschlag an.

Bruno Becker war im Jahr 1971 Gründungsmitglied der IGW und deren langjähriger Vorsitzender. Er war maßgeblich an der Errichtung der Dorfscheune in den Jahren 1986 - 1991 beteiligt, die auch heute noch für zahlreiche Aktivitäten der Dorfgemeinschaft genutzt wird und hat sich um die Ortslage Weldergoven in vielfältiger Weise verdient gemacht. Im Jahr 1992 erhielt er die Bundesverdienstmedaille für sein ehrenamtliches Engagement für die Dorfentwicklung und Dorfgestaltung. Im Jahr 1994 wurde er als einer der ersten Hennefer Bürger mit der Hennefer Heimatnadel geehrt.

In der Zeit von Mai 1975 bis September 1979 war er sachkundiger sowie von Oktober 1984 bis Dezember 1986 stellvertretender sachkundiger Bürger im Feuerwehrausschuss. Darüber hinaus gehörte er dem Ausschuss für Planung und Denkmalschutz in der Zeit von April 1986 bis März 1987 als stellvertretender sachkundiger Bürger an.

Auswirkungen auf den Haushalt

- ☐ Keine Auswirkungen ☒ Kosten der Maßnahme
☒ Bemerkungen

Kosten Straßenbenennungsschild ca. 25,00 € netto, Indexschild ab ca. 8,00 €

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:

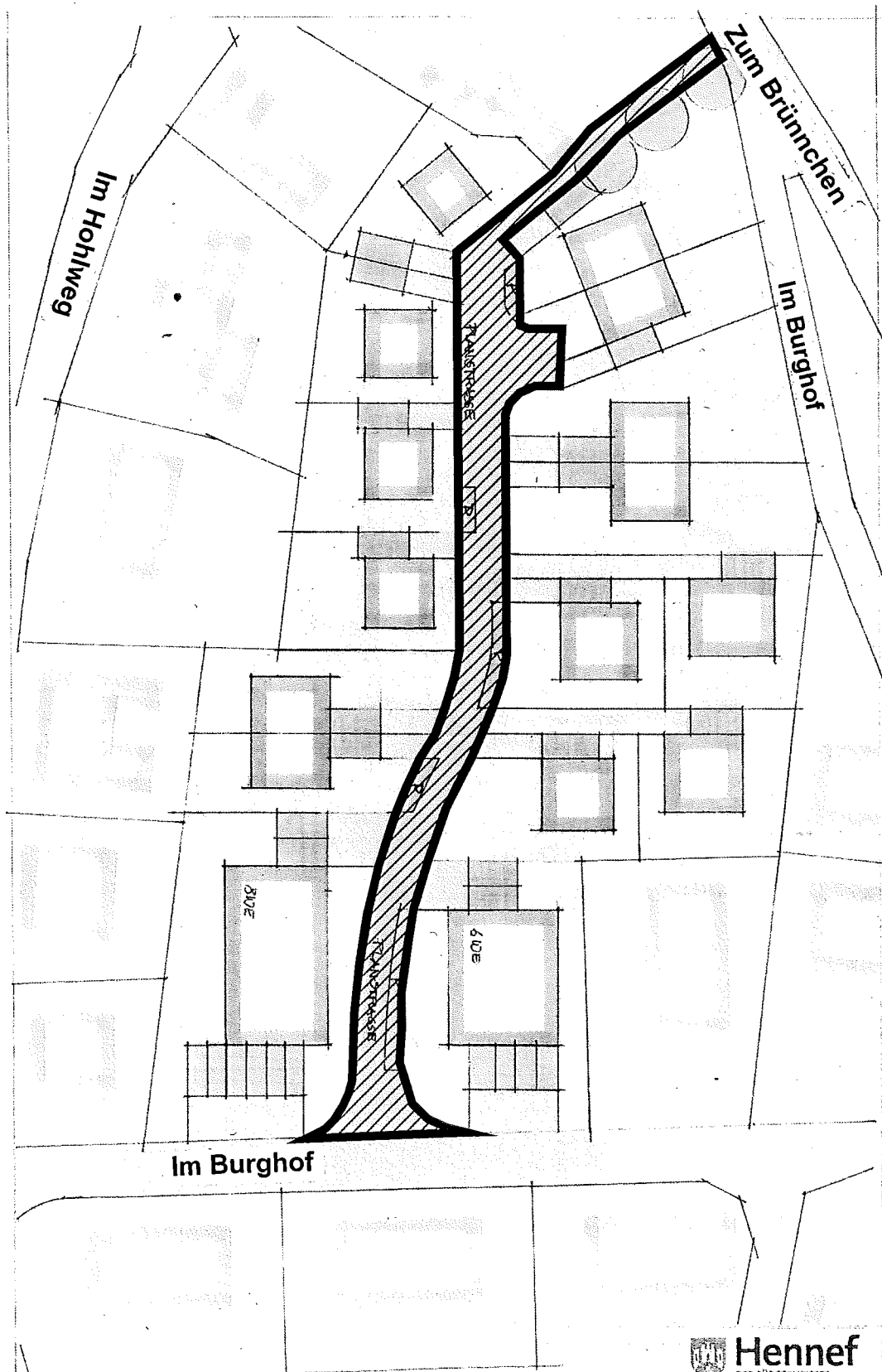
Name:	Paraphe:	Name:	Paraphe:
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Hennef (Sieg), den 08.09.2016


K. Pipke

Anlage:
- Lageplan





Bruno-Becker-Weg



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2016/0711
Datum: 08.09.2016

TOP: 1.6
Anlage Nr.: 6

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Straßenbenennung im Stadtgebiet von Hennef;

Fußläufige Verbindung zwischen Kurhausstraße und REWE-Markt an der Bonner Straße über das Grundstück der evangelischen Kindertagesstätte Regenbogen

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung des Rates der Stadt Hennef (Sieg) beschließt:

Auf der Grundlage des § 4 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.1995 (GV NW Nr. 69, S. 1028), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25.03.2015 (GV.NRW. S. 312) wird folgende Straße neu benannt:

Die im beigefügten Lageplan kenntlich gemachte fußläufige Verbindung zwischen Kurhausstraße und REWE-Markt an der Bonner Straße über das Grundstück der evangelischen Kindertagesstätte Regenbogenerhält erhält die Bezeichnung „Martin-Luther-Pfad“.

Begründung

Die Steuerungsgruppe IKK (Integriertes Klimaschutzkonzept) hat die Idee zur Schaffung einer fußläufigen Verbindung zwischen Kurhausstraße und REWE-Markt an der Bonner Straße seitens der Stadt Hennef auf den Weg gebracht. Der Fußweg wird über das Grundstück Kurhausstr. 88 (Kita) der evangelischen Kirche verlaufen. Die Kirchengemeinde ist bereit, die benötigte Fläche unentgeltlich in das Eigentum der Stadt Hennef zu übertragen. Außerdem will sich die Kirchengemeinde an den Baukosten beteiligen. Die Stadt Hennef beabsichtigt, den Weg zu gegebener Zeit für die Öffentlichkeit zu widmen.

Die Kirchengemeinde hat nun den Wunsch, dem geplanten öffentlichen Weg einen Namen geben zu dürfen und schlägt „Schöpfungsweg“ oder „Martin-Luther-Pfad“ vor. Die Verwaltung schließt sich diesem Wunsch an und schlägt dem Ausschuss nunmehr die Bezeichnung „Martin-Luther-Pfad“ vor. Der Verkehrs- und Verschönerungsverein e.V. Hennef hat dieser Bezeichnung zugestimmt.

Auswirkungen auf den Haushalt

- ☐ Keine Auswirkungen ☒ Kosten der Maßnahme
☒ Bemerkungen

Kosten je Straßenbenennungsschild: ca. 25,-- €

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 08.09.2016


K. Pipke

Anlage:
- Lageplan



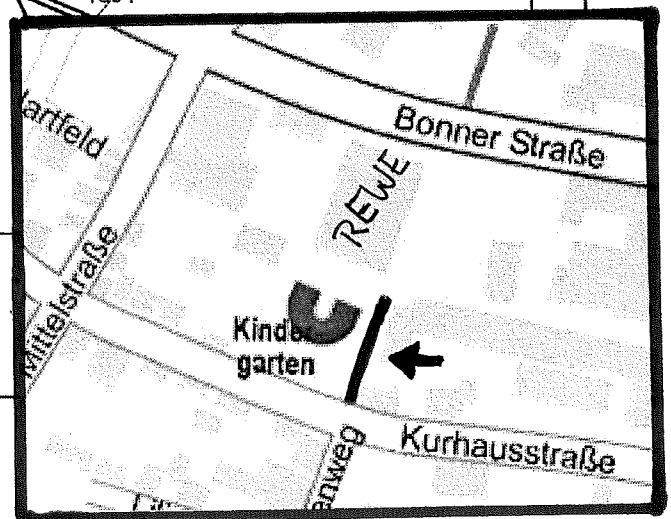
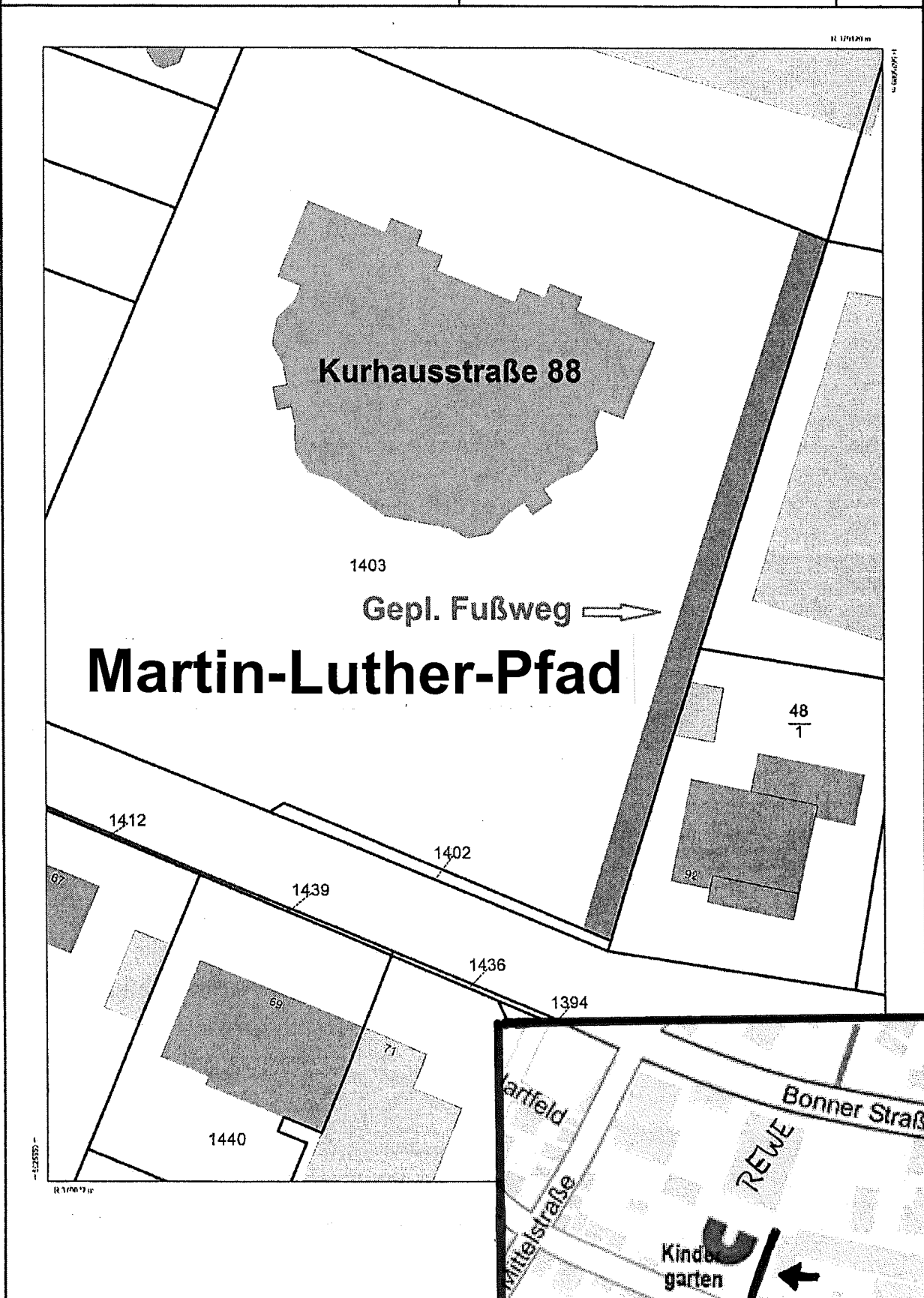
AUSZUG AUS DEM LIEGENSCHAFTSKATASTER
-Flurkarte-

Gebäudebestand ohne Gewähr
Unbeglaubigter Auszug aus der Flurkarte - nur für den Dienstgebrauch
Maßstab 1:500
Gefertigt am: 22.03.2016

Stadt Hennef

Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Tel.: 02242/888-0
Fax: 02242/888-111





Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2016/0722
Datum: 11.08.2016

TOP: 1.7
Anlage Nr.: 7

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Errichtung einer Radstation am Hennefer Bahnhof, Antrag der AG fahrradfreundliches Hennef

Beschlussvorschlag

Die Stadt Hennef beabsichtigt in Bahnhofsnähe eine Fahrradstation einzurichten. Die Verwaltung wird beauftragt Gespräche mit potentiellen Betreibern aufzunehmen. Im Zuge der Vermarktung des Grundstücks des ehemaligen Bahnhofparkhauses ist die Machbarkeit einer Fahrradstation zu prüfen.

Begründung

Als Anlage zum Antrag liegt ein umfangreicher Konzeptentwurf des ADFC zur Errichtung einer Radstation am Bahnhof Hennef vor.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Einrichtung einer Fahrradstation in Bahnhofsnähe sinnvoll. Sehr gut geeignet wäre der - auch vom ADFC vorgeschlagene - Standort des ehemaligen Bahnhofparkhauses. In unmittelbarer Bahnhofsnähe könnte die Fahrradstation ggf. schon bei der Neukonzeption des Hochbaus als Teilnutzung berücksichtigt werden. In den meisten Fahrradstationen haben sich Doppelstockparker bewährt, die eine Raumhöhe von min. 2,70m, bzw. idealerweise ca. 3,00m, erfordern. Es kommen aber auch noch andere bahnhofnahe Standorte in Betracht, abgesehen von den Vorschlägen des ADFC, z.B. der jetzige Standort der Polizeiwache, die aktuell nach neuen Räumlichkeiten sucht.

Die Entscheidung in welchem Umfang Serviceleistungen angeboten werden, ist davon abhängig, ob ein verlässlicher Partner/Betreiber gefunden werden kann.

Die Verwaltung schlägt daher vor - bei einem positiven Grundsatzbeschluss in diesem Ausschuss - Gespräche mit potentiellen Betreibern (z.B. Fahrradhändlern, VESPE e.V.) aufzunehmen. Aus den Gesprächen mit den potentiellen Betreibern ergibt sich ggf. der notwendige Raumbedarf. Erst dann, wenn der Raumbedarf geklärt ist, sollten mögliche Standorte untersucht werden.

Zur weiteren Information sind in einer Anlage zu dieser Beschlussvorlage zum Begriff Fahrradstation, Betreiberformen, Förderung, Raumbedarf und Beispielprojekte zusammengestellt.

Die Wirtschaftsförderung bietet an eine Informationsfahrt zu Fahrradstationen in der näheren Umgebung durchzuführen, sofern dies seitens des Ausschusses gewünscht wird.

Hennef (Sieg), den 05.09.2016


Klaus Pipke

Viele kennen den Anblick von überquellenden Fahrradständern, umgestürzten, zerstörten oder kreuz und quer abgestellten Rädern im Umfeld von Bahnhöfen. Wem das Rad schon einmal gestohlen, der Sattel abmontiert oder der Reifen zerstoichen wurde, der wünscht sich einen sicheren Abstellplatz. Radfahrer/Berufspendler, die ihr Rad sicher parken können, nutzen es auch für die Fahrt zum Bahnhof. Wenn man davon ausgehen kann, es später unversehrt wieder vorzufinden, wird sogar ein hochwertiges Fahrrad genutzt.

Vorteile für die Stadt und den ÖPNV

- Der Bahnhof ist eine wichtige Visitenkarte der Stadt. Wildem Fahrradparken wird entgegengewirkt. Das Bahnhofsumfeld wird aufgeräumter, attraktiver und belebter.
- Es gibt mehr soziale Kontrolle durch mehr Präsenz im Bahnhofsumfeld.
- Die Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur bringt einen Imagegewinn.
- Der Umweltverbund wird gestärkt und die Mobilitätskette vom Fahrrad auf den ÖPNV gefördert.
- Das Umsteigen vom Auto auf Rad und Bahn/Bus wird erleichtert.
- Mehr Menschen nutzen den ÖPNV, der Innenstadtbereich wird verkehrlich entlastet.

Was ist eine Fahrradstation bzw. Radstation®?

Fahrradstation ist grundsätzlich ein ungeschützter Begriff, man findet daher in der Praxis sehr unterschiedliche Ausführungen.

Minimalanforderung an eine Fahrradstation:

- In einer Fahrradstation steht das Fahrrad kostengünstig, witterungsgeschützt, diebstahl- und vandalismussicher.
- Es gibt eine direkte Umsteigmöglichkeit in den Zug. Die Fahrradstation liegt i.d.R. direkt am Bahnhof.

Das Angebot an den Stationen in NRW geht oft über die „reine“ Abstellanlage hinaus und es werden weitere Fahrraddienstleistungen angeboten, bis hin zum kompletten Programm eines Fahrradfachgeschäftes mit Verkauf, Werkstatt und der Vermietung von unterschiedlichen Fahrradtypen und Anhängern. Ggf. gibt es auch eine Gepäckaufbewahrung und es können touristische Informationen angeboten werden. Weit verbreitet sind mittlerweile teil- oder vollautomatisierte Zugangskontrollsysteme, mit denen Stammkunden die Station i.d.R. rund um die Uhr nutzen können.

Der ADFC NRW hat aus der Fahrradstation die lizenzierte Marke Radstation® entwickelt, die klare Mindeststandards garantiert. Folgende Serviceleistungen finden Kunden unter dem blaugelben Schriftzug „Radstation“ in jedem Fall:

- bewachtes und witterungsgeschütztes Fahrradparken (die Mindestöffnungszeiten können standortangepasst variieren)
- Fahrradservice (mindestens einfache Reparaturen wie z. B. „Plattfuß“, Licht etc.)
- Fahrradvermietung

Betreiberformen:

In der Mehrzahl (ca. 80%) handelt es sich um Stationen, die von Vereinen und gemeinnützigen Organisationen geführt werden. Hier steht oft die soziale Komponente im Vordergrund. Langzeitarbeitslose oder Jugendliche, die auf dem Arbeitsmarkt als schwer vermittelbar gelten, werden hier an den Arbeitsmarkt herangeführt, bekommen eine „2.Chance“ oder sogar eine Ausbil-

dung. Die sozial-caritativen Gesellschaften sind wiederum berechtigt Einnahmen zu generieren und können bei Erfüllung der Voraussetzungen gemäß § 16 des Sozialgesetzbuches (SGB II) gefördert werden.

Oft sind diese Projekte auf einen jährlichen Zuschuss seitens der jeweiligen Kommune angewiesen, siehe z.B. Stadt Bonn.

Der private Betreiber, der auf eigenes Risiko, ohne Subvention, wirtschaftet, ist deutlich seltener vertreten, ein positives Beispiel ist die Radstation der Stadt Brühl.

Problematisch für private Betreiber ist, dass sie - im Vergleich zu kommunalen oder sozialen Betreibern - keine Möglichkeit haben, Fördergelder in Anspruch zu nehmen. Der Bereich der bewachten Fahrradaufbewahrung ist - bei Einhaltung der ADFC Mindeststandards bzgl. der Öffnungszeiten – für Stationen mit weniger als 1.000 Einstellplätzen i. d. R. defizitär. Es gibt auch einen direkten Zusammenhang zwischen abgestellten Rädern und nachgefragten Serviceleistungen. Je kleiner die Anlage ist, desto schwieriger wird die wirtschaftliche Situation. Das Defizit muss durch Einnahmen im Service- bzw. Verkaufsbereich ausgeglichen werden bzw. hier muss ggf. der Gewinn erwirtschaftet werden.

Auch die Kommune, bzw. im Besitz der Kommunen befindliche Unternehmen, kommen als Betreiber in Betracht, wobei es sich hier nicht um eine kommunale, sondern um eine freiwillige Aufgabe handelt.

Aus Kundensicht spielt die Betreiberform keine Rolle. Hier sind der optimaler Schutz vor Diebstahl und Vandalismus, lange Öffnungszeiten und ein geringer Zeitverlust beim Abstell- bzw. Abholvorgang ausschlaggebend.

Förderung

Die unter Ziff. 4 des Antrages vom ADFC benannten Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi- Nah) wären für die Vorhaben „Fahrradstationen /alternativ: Fahrradabstellanlagen“ zutreffend.

Allerdings handelt es sich bei dem vom ADFC benannten Fördersatz von 80. % (gem. Ziff. 5.5. der Rili) nur um den Förderhöchstsatz, dessen konkrete Ausgestaltung jeweils dem für Verkehr zuständigen Landesministerium obliegt.

Zurzeit werden Fahrradstationen und Fahrradabstellanlagen vom Land mit 70% der förderfähigen Kosten gefördert.

Dem in der Anlage beigefügten Fördertableau können die verschiedenen Kostenmodalitäten entnommen werden. Eine Bagatellgrenze setzt die Mindestkosten fest, die für den Zuwendungsantrag vorliegen müssen.

Die vom ADFC beschriebenen Fahrradstationen setzen daher regelmäßig ein Flächenvolumen für mehr als 100 Fahrräder voraus.

Voraussetzung für die Förderung ist ein Betreiberkonzept zwischen (privatem, ggf. caritativem) Betreiber und jeweiliger Kommune, das den Umfang der Kerndienstleistungen Bewachung, Reparaturservice und Fahrradverleih regelt. Sofern die Maßnahme mit Mitteln der FöRi- Nah-Richtlinie gefördert würde, ist die Stadt gehalten, über eine Zweckbindungsfrist von mindestens 10 Jahren die Funktionalität des Betreiberkonzeptes (notfalls in eigener Zuständigkeit) zu garantieren und aufrecht zu erhalten.

Dahingegen befinden sich Fahrradabstellanlagen, die gleichermaßen einer 10- jährigen Zweckbindung unterliegen, von vorneherein ausschließlich im öffentlichen Verkehrsraum sowie in kommunaler Baulast.

Mittlerweile liegen schon einige Erfahrungen mit Fahrradstationen vor. Im Hinblick auf den Erfolg einer Radstation ist die Standortfrage von entscheidender Bedeutung. Radfahrer sind extrem Umweg empfindlich. Es kommen nur Standorte im direkten Bahnhofsumfeld in Betracht.

Beispiele in der Region:

Die Fahrradstation in **Siegburg** ist keine Radstation. Sie bietet keine Serviceleistungen und auch keine Mietfahrräder. Es ist kein Personal vor Ort. Angeboten werden 178 Fahrradabstellplätze (Doppelstockparker) mit vollautomatischer Zugangskontrolle (Öffnungszeit 5.00 - 24.00 Uhr). Es kann nur ein Jahresmietvertrag abgeschlossen werden, Kosten 24€ im Jahr. Die Codekarte zum Betreten der Station wird gegen ein Pfand (10€) ausgegeben.

Die **Stadt Brühl** hat seit 2000 eine Radstation mit 340 Stellplätzen in einer teilautomatisierten Anlage direkt am Bahnsteig. Eine Erweiterung um 220 Stellplätze sowie die Einrichtung einer Gepäckaufbewahrung ist in Planung. Die Tageskarte kostet 0,70€, die Monatskarte 7,00 €, ½ Jahreskarte 35€ und die Jahreskarte 70,00 €. Parken ist an 365 Tagen, ab der Monatskarte rund um die Uhr, möglich. Die Radstation wird privatwirtschaftlich von einem Brühler Fahrradhändler betrieben, der sein Fahrradgeschäft in die Radstation integriert hat. Er wirtschaftet völlig eigenständig und trägt sämtliche Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten.

Neben der Bewachung zählen Fahrradverleih (30 Leihräder), Reparatur und Verkauf von Zubehör zu den Kernfunktionen der Brühler Radstation. Der Inhaber führt die Station mit einem Mitarbeiter.

Die **Stadt Bonn** hat seit 2000 eine Radstation auf der Bahnhofrückseite. Zz. ist sie in einem Provisorium (Container/Zelt) direkt neben dem Bahnhof untergebracht. Dort soll ein Studentenwohnheim mit integrierter Radstation im Erdgeschoss entstehen. Im Moment sind 320 Stellplätze verfügbar, der Neubau soll 550 Plätze (Doppelstockparker) beinhalten. Es gibt ca. 100 Leihräder und es wird ein Werkstattservice mit Verkauf von Kleinteilen angeboten. Die Tageskarte kostet 0,80€, eine Monatskarte 7,50€ und die Jahreskarte 75€.

Der Betreiber ist die Caritas e.V.. Es handelt sich um ein soziales Projekt bei dem junge arbeitslose Erwachsene an den Arbeitsmarkt herangeführt und ausgebildet werden. Eine Leiterin, eine Sozialpädagogin, ein Meister und ein Mechaniker betreuen das Projekt mit bis zu 24 Ausbildungsplätzen. Darüber hinaus gibt es 3 Angestellte. Die Stadt Bonn bezuschusst das Projekt mit rund 150.000 € jährlich (bedingt durch die hohe Anzahl von Mitarbeitern bzw. Personalkosten).

Aktuell plant die Stadt Bonn zusätzlich am Standort Bad Godesberg die Errichtung eines vollautomatischen Fahrradparkhauses mit ca. 120 Stellplätzen.

Bergisch Gladbach hat seit dem Sommer 2015 eine Radstation in einem freistehenden Neubau. Betreiber ist – nach anfänglichen Problemen und kurzfristiger Schließung - IN VIA, ein katholischer Verband für Mädchen- und Frauensozialarbeit Köln e.V., der u.a. schon die Radstation am Kölner Hauptbahnhof betreibt. Angeboten werden 256 Fahrradabstellplätze in Doppelstockparkern. Tageskarten kosten 0,80€, Monatskarten 8,00€ und Jahreskarten 80,00€. Parken ist an 365 Tagen, ab der Monatskarte rund um die Uhr, möglich.

Es sind insgesamt 3 Mitarbeiter, 2 im Verkauf und der Kundenbetreuung (Schichtdienst) und 1 Mechaniker vor Ort. Als Serviceleistung werden Fahrradreparatur und Verleih (unterschiedliche Räder, Fahrradanhänger, Tandems und E-Bikes) angeboten.

Raumbedarf einer Fahrradstation:

Der Raumbedarf einer Fahrradstation ist nur schwer abschätzbar und von unterschiedlichen Faktoren abhängig.

Viele Radstationen wurden in Bestandsbauten untergebracht. Im Bestand muss die Radstation mit dem vorhandenen Raumangebot „klar kommen“. Nur bei Neubauten besteht die Möglichkeit ein optimiertes Flächenkonzept zu realisieren.

In der Broschüre "Fahrradstationen in NRW - eine Idee wird Programm" des Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW heißt es zum Flächenbedarf für Fahrrad-Stellplätze: "Bei ebenerdiger Aufstellung werden inklusive Verkehrsflächen je nach Ständertyp 1,5 bis 2,0 m² pro Rad benötigt; bei doppelstöckigen Anlagen ca. 1,2 m² pro Stellplatz."

Der ADFC hat auf Nachfrage eine grobe Schätzung für den Raumbedarf einer Fahrradstation mit 350 - 400 Stellplätzen in Doppelstockparkern in Anlehnung an die Radstationen in Bonn und Brühl zur Verfügung gestellt:

- Pos. 1: 480 qm für 350 bis 400 Fahrrad-Stellplätze zur Miete
- Pos. 2: 20 qm für 10 Fahrräder zur Vermietung
- Pos. 3: 30 qm Ladenlokal (u.a. für Verkauf von Zubehör)
- Pos. 4: 30 qm Ausstellungsraum für Fahrräder zum Verkauf (Alternativposition)
- Pos. 5: 20 qm Reparatur-/Werkstattraum für 1 Arbeitsplatz
- Pos. 6: 15 qm Büro/Verwaltung
- Pos. 7: 10 qm Lagerraum
- Pos. 8: 15 qm Pausen-/Sozialraum
- Pos. 9: 20 qm Schulungsraum (Alternativposition)
- Pos. 9: 10 qm WC-Anlage
- Pos. 10: 17 qm anteilige Verkehrsfläche (10%)

Neben den 480 qm Stellfläche "Fahrradparkhaus" ergibt sich demnach ein weiterer Flächenbedarf von max. etwa 187 qm für weitere Räumlichkeiten. Dieser weitere Flächenbedarf würde sich um etwa 55 qm auf dann 132 qm reduzieren, falls Pos. 4 (Ausstellungsraum für den Verkauf von Fahrrädern) und Pos. 9 (Schulungsraum z. B. für Re-Integration von Mitarbeitern in den Arbeitsmarkt, analog Radstation Bonn) in Abhängigkeit vom Geschäftsmodell des Betreibers nicht benötigt werden.

Nachfragen der Verwaltung bei anderen Radstationen bestätigen ebenfalls einen Raumbedarf von rund 140m² für den Servicebereich.

Allgemein werden nur Anlagen mit mehr als 100 Stellplätzen überhaupt gefördert. Der Kosten-Nutzen Faktor verbessert sich, je mehr Stellplätze angeboten und angemietet werden. Wirtschaftlich interessant/rentabel wird die Station für den Betreiber – wie bereits ausgeführt – erst durch die Serviceleistungen (Vermietung, Verkauf, Reparatur). Dieser Bereich sollte daher ggf. beim Flächenkonzept möglichst angemessen berücksichtigt und nicht zu knapp bemessen werden.

Die Verwaltung hat an einigen Tagen die Zahl der abgestellten Fahrräder im direkten Bahnhofsumfeld ermittelt.

Auf der Bahnhofsnordseite stehen aktuell - abgesehen von 15 Mietboxen - nur nicht überdachte Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Insgesamt wurden im Durchschnitt vormittags knapp 100 abgestellte Räder gezählt. Auf der Bahnhofsüdseite stehen 91 Mietboxen und es gibt überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellanlagen. Insgesamt wurden auf dieser Seite im Durchschnitt vormittags knapp 110 abgestellte Räder gezählt. „Wildes Parken“ hält sich auf beiden Seiten erfreulicherweise sehr in Grenzen, lediglich einzelne Räder werden außerhalb der vorhandenen Abstellanlagen abgestellt. Die Auslastung der Anlagen ist gut, auf der Südseite liegt sie bei über 90%, auf der Nordseite sind größere Reserven lediglich im Bereich der Abstellanlagen am Parkplatz (ehm. Bahnhofsparkhaus) vorhanden. Die Mietboxen sind alle vermietet, es gibt eine geringe jährliche Fluktuation und aktuell keine Warteliste.

Potentialabschätzung Fahrradstation Bf-Nordseite anhand der abgestellten Fahrräder:

Standort	Abgestellte Räder	Potential für Fahrradstation auf der Nordseite	Potential Anzahl
Nordseite	100	70%	70
Südseite	110	35%	39
Fahrradboxen Nordseite	15	90%	14
Fahrradboxen Südseite	91	15%	14
Summe	316		137

Anhand der abgestellten Räder wird seitens der Verwaltung ein Potential von ca. 137 Rädern für eine Fahrradstation auf der Bahnhofsnordseite abgeschätzt. Hinzu kommen „Neukunden“, d.h. Berufspendler, die erst bei einer qualitativ hochwertigen und sicheren Abstellmöglichkeit auf das Fahrrad umsteigen, eine zu erwartende allgemeine Steigerung des Radverkehrsanteils und ein positiver Zukunftstrend. Die Entwicklung der E-Bikes und Pedelec Nutzung sorgt für steigende Radverkehrsanteile. Es wird daher eine weitere Steigerung des Radstationpotentials um 50% unterstellt. Es wird ein Bedarf von rund 206 Stellplätzen für eine Radstation auf der Bahnhofsnordseite abgeschätzt.

Anlagen < 200 Stellplätze erscheinen wenig sinnvoll. Bei doppelstöckigen Anlagen wird gem. ADFC mit rund 1,2m² pro Stellplatz gerechnet, ist nur eine ebenerdige Aufstellung möglich, wird mit 1,5 bis 2m² gerechnet. Bei 206 Stellplätzen ergeben sich nur für die Abstellanlage 248 bis max. 412 m² Raumbedarf. Hinzu kommen die o.a. Flächen mit rund 140m² für den Servicebereich, wobei zusätzlich noch eine Gepäckaufbewahrung zu integrieren ist.

Insgesamt läge der Flächenbedarf für eine Fahrradstation auf der Bahnhofsnordseite nach Abschätzung der Verwaltung zwischen 388m² und 552m². Eine analoge Berechnung kann für Standorte auf der Bahnhofssüdseite durchgeführt werden.

Nahmobilität (FöRi-Nah)

Stand November 2015

Förderfähige Vorhaben	Rechtsgrundlagen	Förder-satz ^{*)}	Bagatel-limite	Zweck-bin-dung	Beispiele
Radverkehrsanlagen	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	20.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	20 Jahre	- Bau- und Ausbau - straßenbegleitender Radwege, - selbstständig geführter Radwege, - gemeinsamer Rad-/Gehwege - Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen, Fahrradstraßen, - Bahntrassenradwege - Maßnahmen der Verkehrssicherheit
Radverkehrsmarkierung	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	20.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	10 Jahre	- Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen - Sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen
Radwegweisung	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	20.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	10 Jahre	Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW)
Radschnellwegeplanung (Einzelfallentscheidung des MBWSV)	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	20.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	ohne	- Machbarkeitsstudie - Ausführungsplanung
Fußverkehrsanlagen	FöRi-Nah Nr. 2.2	70 %	20.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	20 Jahre	- Bau- und Ausbau - innerörtlicher separat geführter Gehwege, - innerörtlicher in längsgestellter Baulast liegende Gehwege (FöRi-Nah Nr. 2.1) - von Gehwegen im Zuge von im Zuge von Radschnellwegen - Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen, Barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen - Maßnahmen der Verkehrssicherheit
Grundhafte Erneuerung Nahmobilität	FöRi-Nah Nr. 2.1/2.2	70 %	20.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	10 Jahre	- Umbau ohne sonstige wesentliche geometrische Änderung (mehr als nur Deckschicht) - Grundlegende Brückenerhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen
Fahrradstationen	FöRi-Nah Nr. 2.3	70 % max. 1.500 EUR zwl. Ausgaben je Platz	20.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	10 Jahre	- Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, mit mindestens folgenden Dienstleistungen: - Bewachung und Witterungsschutz - Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur - Fahrradvermietung
Fahrradabstellanlagen	FöRi-Nah Nr. 2.4	70 % max. 1.000 EUR zwl. Ausgaben je Platz max. 1.250 EUR (zzgl. 500 EUR je Ladestation)	5.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	10 Jahre	- Fahrradabstellanlagen - im öffentlichen Verkehrsraum - in kommunaler Baulast, - die der Allgemeinheit zugänglich ist - Ladestation für Elektrofahräder
Aufgaben der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden)	FöRi-Nah Nr. 2.5	70 %	5.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	ohne	- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität - Modal Split - Dauerzählstellen für den Radverkehr
Zählstellen	FöRi-Nah Nr. 2.5	70 %	5.000 € zuwendungsfähige Ausgaben	10 Jahre	Dauerzählstellen für den Radverkehr

*) 5 % Zuschlag bei Vorhaben in strukturschwachen Gebieten



Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Auszug aus der Niederschrift

Der Haupt-, Finanz- und Beschwerdeausschuss der Stadt Hennef hat in seiner Sitzung am 05.09.2016 folgenden Beschluss gefasst:

TOP	Beratungsgegenstand
1.2	Bürgerantrag "Errichtung einer Radstation am Hennefer Bahnhof" vom 04.07.2016

Der Haupt-, Finanz- und Beschwerdeausschuss der Stadt Hennef (Sieg) beschloss einstimmig:

Die Behandlung des Bürgerantrages des ADFC zum Thema „Errichtung einer Radstation am Hennefer Bahnhof“ vom 04.07.2016 wird zuständigkeitshalber in den Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung verwiesen.

Der Antragsteller ist entsprechend zu unterrichten.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Hennef, den 07.09.2016


Schriftführerin
Monika Frey



Ortsgruppe Hennef

AG Fahrradfreundliches Hennef

Errichtung einer Radstation am Hennefer Bahnhof

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

4. Juli 2016

bei dem „Runden Tisch Radfahren in Hennef“ mit der Beteiligung von Politik, Geschäftswelt und Stadtverwaltung am 12. 8. 15 wurde das ADFC-Rad-Memorandum der Ortsgruppe Hennef vom Juli 2015 vorgestellt und diskutiert. Zur weiteren Behandlung dieser Thematik kam man überein, die interfraktionelle Arbeitsgruppe „AG Fahrradfreundliches Hennef“ zu gründen. Diese hat am 14. April 2016 ihre vierte Sitzung abgehalten.

Die Arbeitsgruppe behandelte dabei weitere Themen des Radmemorandums, so dass konkrete Umsetzungsvorschläge und Projektideen vorliegen.

Auf der Grundlage eines Konzeptentwurfes des ADFC-Hennef (siehe Anlage 1) hat die Arbeitsgruppe am 14. 4. 16 einstimmig folgenden Antrag beschlossen:

Die AG beantragt die Errichtung einer Fahrradstation am Bahnhof Hennef vorzubereiten. Dies soll in Kooperation zwischen ADFC und der Abt. Wirtschaftsförderung /Tourismus entsprechend Punkt C der Anlage (weitere Vorgehensweise) erfolgen.

Im Namen der AG Fahrradfreundliches Hennef bitte ich Sie, den Tagesordnungspunkt „Errichtung einer Fahrradstation am Hennefer Bahnhof“ für die nächste Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung vorzusehen und den Konzeptentwurf des ADFC zu diskutieren. Ziel ist zunächst die Herbeiführung eines positiven Grundsatzbeschlusses, um die in unmittelbarer Bahnhofsnähe verfügbaren Grundstücke der Stadt, insbesondere das Grundstück des ehemaligen Parkhauses (Bahnhofsstraße 44), planungs- und baurechtlich für die Zwecke einer Fahrradstation zu sichern.

Eine Radstation ist ein elementarer Bestandteil und ergänzender Baustein einer Mobilstation am Bahnhof Hennef.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. van Riesen

Im Namen der AG Fahrradfreundliches Hennef

Der Sprecher
ADFC-Ortsgruppe Hennef

Auf dem Blocksberg 45
53773 Hennef (Sieg)
T 02242 866684

Anlage 1: ADFC Konzeptentwurf Radstation Hennef

Anlage 2: Mitglieder Arbeitsgruppe Fahrradfreundliches Hennef

ADFC	Dr. van Riesen, Sigurd
ADFC	Wilke, Ulrich
CDU	Ehrenberg, Peter
CITO	Schmitz
FDP	Binder, Hans
Grüne/Bd. 90	Klee, Andreas
JU	Templin, Sebastian
Linke	Krey, Detlef
SPD	Dahm, Mario
Stadtmarketing	Opdenhoff, Jürgen
Unabhängige	Janser, Hans
Werbegemeinschaft	Schmitz, Ricarda
Beratend	
Stadt Hennef	Wittmer, Gertraud
Stadt Hennef	Münch, Birgitt
Stadt Hennef	Oppermann, Johannes

Errichtung einer Fahrradstation am Bahnhof Hennef

- Konzeptentwurf¹ -



A. Vorbemerkung / Zielsetzung

Fahrradstationen sind die entscheidende Schnittstelle für die umweltfreundliche Mobilitätskette Fahrrad – Bus – Bahn. Sie sind damit ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Nahmobilität und zum Klimaschutz. Würden z.B. die Hälfte aller PKW-Fahrten unter 5 km mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt, könnten damit jährlich bundesweit über 4,5 Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden². Fahrradstationen unterstützen die Nahmobilität und fungieren damit als Baustein zur Wirtschaftsförderung für den lokalen Einzelhandel und den Radtourismus.

Ein Viertel der Nutzer stieg erst durch den Bau einer Fahrradstation auf die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr um. Bei zehn Prozent der Fahrradstationskunden handelt es sich um echte Neukunden für den öffentlichen Verkehr, zumeist Pendler. Durch Fahrradstationen wird das Umsteigen vom Auto auf Rad und Bus bzw. Bahn leicht gemacht.

Aus all diesen Gründen wurde seinerzeit vom Land NRW ein Förderprogramm aufgelegt. Dieses Förderprogramm übernimmt den größeren Teil der Herstellungskosten neuer Fahrradstationen.

Vor dem oben beschriebenen Hintergrund wird angestrebt, auch in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Hennef eine Fahrradstation zu errichten. Im Folgenden werden die relevanten Rahmenbedingungen und erste Vorüberlegungen zur Realisierung beschrieben.

B. Relevante Rahmenbedingungen

1. Was sind Fahrradstationen?

Fahrradstationen sind überdachte und bewachte Abstellanlagen für Fahrräder, die über das reine Abstellen hinaus weitere Leistungen anbieten. Das können z.B. Reparaturen, Reinigung, Ladestation für Elektro-Räder, Verleih von Fahrrädern, Anhängern oder einem Lastenfahrrad sein. Aber auch der Verkauf von Fahrrädern, Fahrradzubehör und Ersatzteilen sowie Reiseutensilien oder auch Gepäckaufbewahrung kommen in Frage. Ebenso Dienstleitungen in den Bereichen Mobilität, Tourismus oder Kultur/Freizeit. Siehe hierzu auch Anl. 2.

Grundsätzlich wird zwischen Radstationen und Fahrradstationen unterschieden. Radstationen liegt ein einheitliches Konzept zugrunde, welches durch den ADFC unentgeltlich lizenziert wird. Hierdurch soll ein Mindeststandard an Qualität und Leistungen sichergestellt werden. Fahrradstation darf sich jeder nennen, Radstation aber nur, wenn er beim ADFC eingetragener Partner ist.

¹ Auszüge aus „Fahrradstationen in NRW – eine Idee wird Programm (MBV NRW, 2006)

² Nahmobilität im Lebensraum der Stadt, AGFS 2015

2. Vorteile für Radfahrer

- In der Fahrradstation steht das Fahrrad witterungsgeschützt, diebstahl- und vandalismussicher.
- Kostengünstiges Fahrradparken: in der Regel 0,80 € pro Tag, 7,50 € für ein Monats- und 75,00 € für ein Jahresticket.
- Direktes Umsteigen in den Bus oder den Zug – die Fahrradstation ist direkt am (Bus-) Bahnhof.
- Mitarbeiter reparieren das Fahrrad nach dem Motto: „Morgens gebracht – abends gemacht“.
- Man kann ein Fahrrad mieten, wenn das eigene Rad defekt ist.
- Fahrradvermietung für Ausflügler und Gruppenreisende – kein Stress mit dem Fahrradtransport in der Bahn.

3. Vorteile für die Stadt

- Der (Bus-) Bahnhof ist eine wichtige Visitenkarte der Stadt.
- Mehr Menschen nutzen Bus und Bahn.
- Mehr Menschen fahren Rad: weniger Lärm, Stau- und Umweltbelastung.
- Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur bringt Imagegewinn.
- Stärkung des Umweltverbundes.
- Schaffung von Arbeitsplätzen. Qualifikation gibt Arbeitslosen eine neue Chance.
- Zusätzliche Dienstleistungen fördern den Radtourismus.

4. Fördermodalitäten

Bei mindestens 100 Einstellplätzen kann die Errichtung von Fahrradstationen nach den „Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)“ des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) NRW in Höhe von 80% der förderfähigen Kosten anteilig finanziert werden.

Ggf. wäre zu prüfen, ob die Deutsche Bahn AG auf Grundlage einer im Jahre 1997 mit dem Land NRW geschlossenen Rahmenvereinbarung der Stadt Hennef ein geeignetes Grundstück, Gebäude oder Gebäudeteil mietfrei zur Verfügung stellen kann.

5. Lage und bauliche Gestaltung

Besonders wichtig sind gute Erreichbarkeit und kurze Wege zwischen der Fahrradstation und (Bus-) Bahnsteigen. Bereits bei Entfernungen von mehr als 60 Metern sinkt die Akzeptanz.

Die Grundidee ist, dass Fahrräder diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Eine Fahrradstation sollte daher so gebaut werden, dass das Gebäude rundherum bündig abgeschlossen ist. Es darf keine Lücken geben, durch die Unbefugte in die Fahrradstation eindringen können.

Fahrradaufbewahrung und Service-/ Werkstattbereich einer Fahrradstation sind baulich voneinander zu trennen. Zum einen wird dadurch Energie eingespart, zum anderen verbessern unterschiedliche Räume die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter.

6. Raum- und Flächenbedarf

Eine der wichtigsten Fragen ist die Auswahl des Fahrradparksystems und die Anzahl der Stellplätze in einer Fahrradstation. Bei den Fahrradparksystemen ist zu unterscheiden zwischen einfachen Ständern mit ebenerdiger oder höhenversetzter Aufstellung sowie platzsparenden Doppelstockparkern, ggf. mit Gas-Druck-Federsystem.

Für die Anzahl der Stellplätze sind nicht nur die Anzahl der Bus- und Bahnpendler und der abgestellten Fahrräder zu berücksichtigen. Auch Park and Ride-Kunden sowie Fußgänger und ÖPNV-Kunden fließen in die Potenzialschätzungen mit ein.

Welcher Flächenbedarf pro Stellplatz besteht, hängt von den örtlichen Gegebenheiten und dem verwendeten Rad-Ständertyp ab. Bei ebenerdiger Aufstellung werden inklusive Verkehrsfläche je nach Ständertyp 1,5 bis 2 m² pro Rad benötigt, bei doppelstöckigen Anlagen ca. 1,2 m² pro Stellplatz. Im Idealfall reichen sogar 0,75 bis 1 m² Fläche aus.

Je nach Konzeption der Fahrradstation sind neben der Fahrradaufbewahrung u. a. Flächen für den Verkauf, das Lager, die Verwaltung und den Sozialbereich sowie die Werkstatt einzuplanen. Da für viele Betreiber von Fahrradstationen die Reparatur ein lukratives Geschäft ist, sollte die Werkstatt nicht zu klein dimensioniert werden.

7. Zugangskontrolle

Empfehlenswert ist ein automatisches Zugangssystem: Kunden können ihr Rad rund um die Uhr in der Fahrradstation parken oder abholen. Dem Betreiber wiederum bieten solche Systeme die Möglichkeit, den Personaleinsatz in Zeiten geringer Nachfrage zu reduzieren und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Gegen ein Pfand erhalten Dauerkunden eine Chip- bzw. Magnetkarte. Am Eingang der Radstation wird dann mittels Sensor/Computersystem überprüft, ob der Kunde registriert ist. Hat dieser bezahlt, erhält er Einlass in die Fahrradstation und kann sein Fahrrad abstellen. Zur Erhöhung der Sicherheit wird die automatische Zugangskontrolle mit einer Videoüberwachungsanlage kombiniert.

8. Betrieb von Fahrradstationen

Der Betreiber ist für die Fahrradstation und deren Erfolg verantwortlich. Daher ist es sinnvoll, ihn von Anfang an in die Planungen einzubeziehen. Etwa 20% der Fahrradstationen in NRW werden privat betrieben; etwa 80% haben eine gemeinnützige Organisation als Träger. Sie bieten neben der Bewachung, dem Reparaturservice und dem Fahrradverleih zahlreiche Dienstleistungen an, setzen neue Ideen um und erschließen sich weitere Geschäftsfelder. Qualität und Kundenservice haben oberste Priorität. Bei den privat betriebenen Fahrradstationen hat sich die Kombination aus Fahrradstation und Fahrradgeschäft als ideal erwiesen.

9. Betreibervertrag

Der Betreiber schließt mit der Kommune einen Betreibervertrag ab. Im Fall einer öffentlichen Förderung muss die Stadt Hennef gewährleisten, dass eine Zweckbindungsfrist von zehn Jahren eingehalten wird. Grundsätzlich kann jeder eine Fahrradstation als Betreiber übernehmen, der die Kerndienstleistungen Bewachung, Reparaturservice und Fahrradverleih anbietet.

Der Personalbedarf in einer Fahrradstation hängt vom jeweiligen Betriebskonzept und dem Dienstleistungsangebot ab.

Gemeinnützige Träger haben neben dem Betrieb der Fahrradstation das Ziel, arbeitslose und sozial benachteiligte Menschen, Behinderte oder Jugendliche zu qualifizieren, auf den ersten Arbeitsmarkt vorzubereiten und Ihnen eine Beschäftigung zu geben. Diese Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen können oftmals aus arbeitsmarktpolitischen Programmen (z.B. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen oder EU-Förderprogramme) finanziert werden.

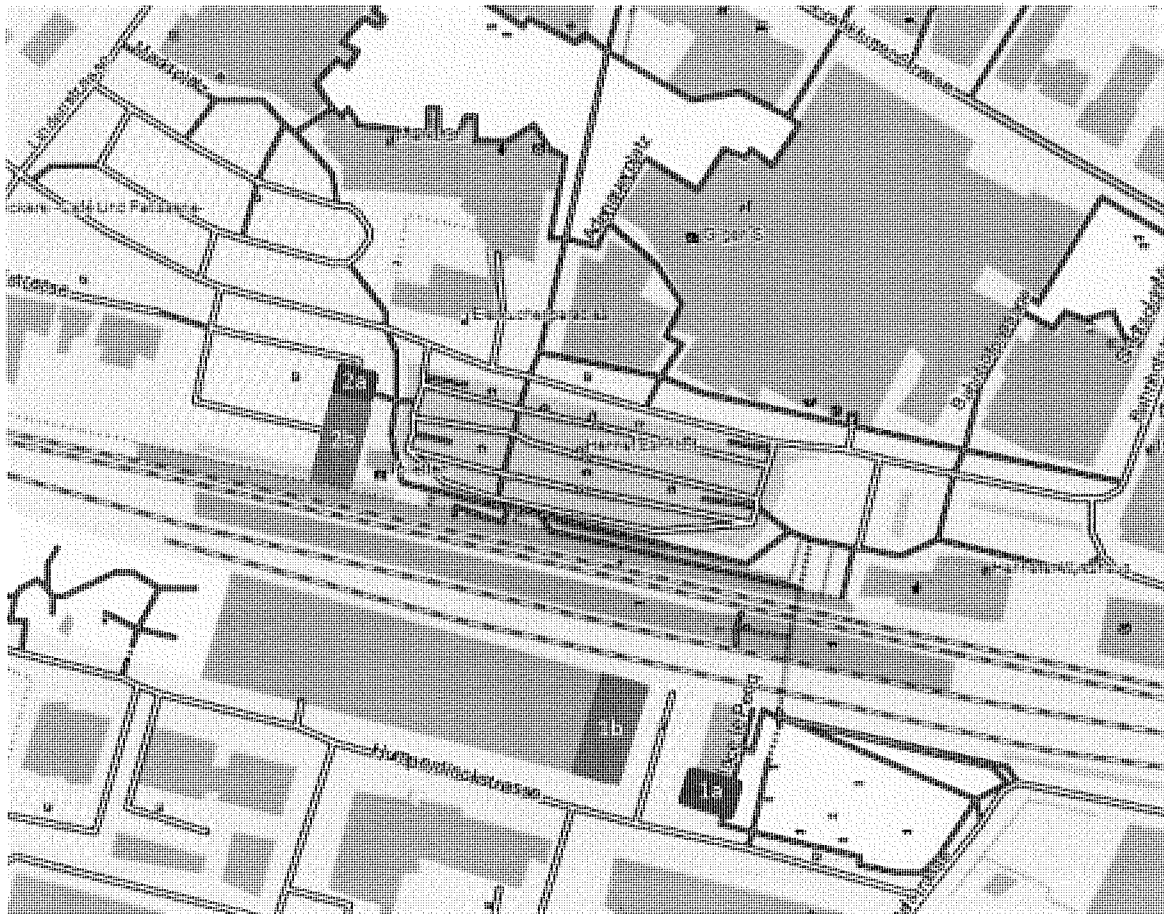
Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit und die Existenz des Betreibers zu sichern, aber auch um die Beschäftigungsprogramme mit Leben zu füllen, ist es in der Regel notwendig, weitere Geschäftsfelder zu erschließen. Grundsätzlich sind alle Dienstleistungen in einer Fahrradstation möglich, die am Bahnhof oder in einem Fahrradgeschäft üblich sind (siehe Anl. 2). Bevor der Betrieb aufgenommen wird, ist jedoch der lokale Bedarf zu berücksichtigen.

C. Weitere Vorgehensweise

Solange nicht davon auszugehen ist, dass ein privater Investor ein „Projekt Fahrradstation“ verfolgt, erfordert die Inangriffnahme und Realisierung eines solchen Projektes in jedem Fall zunächst eine grundsätzliche Zustimmung durch die städtischen Gremien. Dies ist insbesondere auch dann erforderlich, wenn für die Errichtung einer Fahrradstation nur im Eigentum der Stadt Hennef befindliche Grundstücke bzw. Gebäude genutzt werden können. Ggf. sind im Rahmen der städtebaulichen Planung auch Festsetzungen hinsichtlich der Nutzung zum Verkauf stehender städtischer Grundstücke erforderlich.

Eine Skizze des Ablaufverfahrens für die Stadt Hennef könnte sich wie folgt darstellen:

1. Positive Grundsatzentscheidung durch die städtischen Gremien. Vorprüfung, welche Förderprogramme zur Verfügung stehen.
2. Untersuchung der aktuell in Frage kommenden Standorte:
 - a. Parkhaus Humperdinckstraße: Teilweise Umwidmung zur „Fahrrad-Abstellanlage“. Gebäude Humperdinckstraße/Place le Pecq: Anmietung von Gewerbefläche für die „Fahrradstation“ (Geschäft, Werkstatt). Siehe Anl. 1, Ziff. 1a und 1b.
 - b. Grundstück ehemaliges Parkhaus, Bahnhofstrasse (alternativ: Heiligenstädter Platz). Für den Fall der Grundstücksveräußerung durch die Stadt Hennef und Bebauung durch einen Investor: Festsetzung des Baus bzw. der Integration einer „Fahrradstation mit angeschlossener Fahrradabstellanlage“. Siehe Anl. 1, Ziff. 2a und 2b. Ggf. kommt auch eine Kombination der Varianten a. und b. in Betracht.
 - c. Bahnhofsgelände: Klärung mit Deutsche Bahn AG, ob Grundstücks- bzw. Gebäudeteile des Bahnhofsgeländes in Frage kommen.
3. Entwicklung eines Betreiberkonzeptes. Vorprüfung, ob private bzw. gewerbliche oder gemeinnützige Betreiber inkl. Förderprogramme zur Verfügung stehen.
4. Festlegung der Geschäftsfelder bzw. Dienstleistungsangebote des Betreibers (Anl. 2).
5. Ermittlung des Flächenbedarfs und Festlegung des Parksystems.
6. Berechnung der Investitions- und Betriebskosten.
7. Ermittlung des Investitionsvolumens, Sicherung der Finanzierung und ggf. Förderung.
8. Planausfertigung für Um- bzw. Neubaumaßnahme.
9. Realisierung des Projektes und Inbetriebnahme.



Legende:

Variante 1

1a = Fahrradstation (Geschäft, Werkstatt)

1b = Fahrradabstellanlage

Variante 2:

2a = Fahrradstation (Geschäft, Werkstatt)

2b = Fahrradabstellanlage

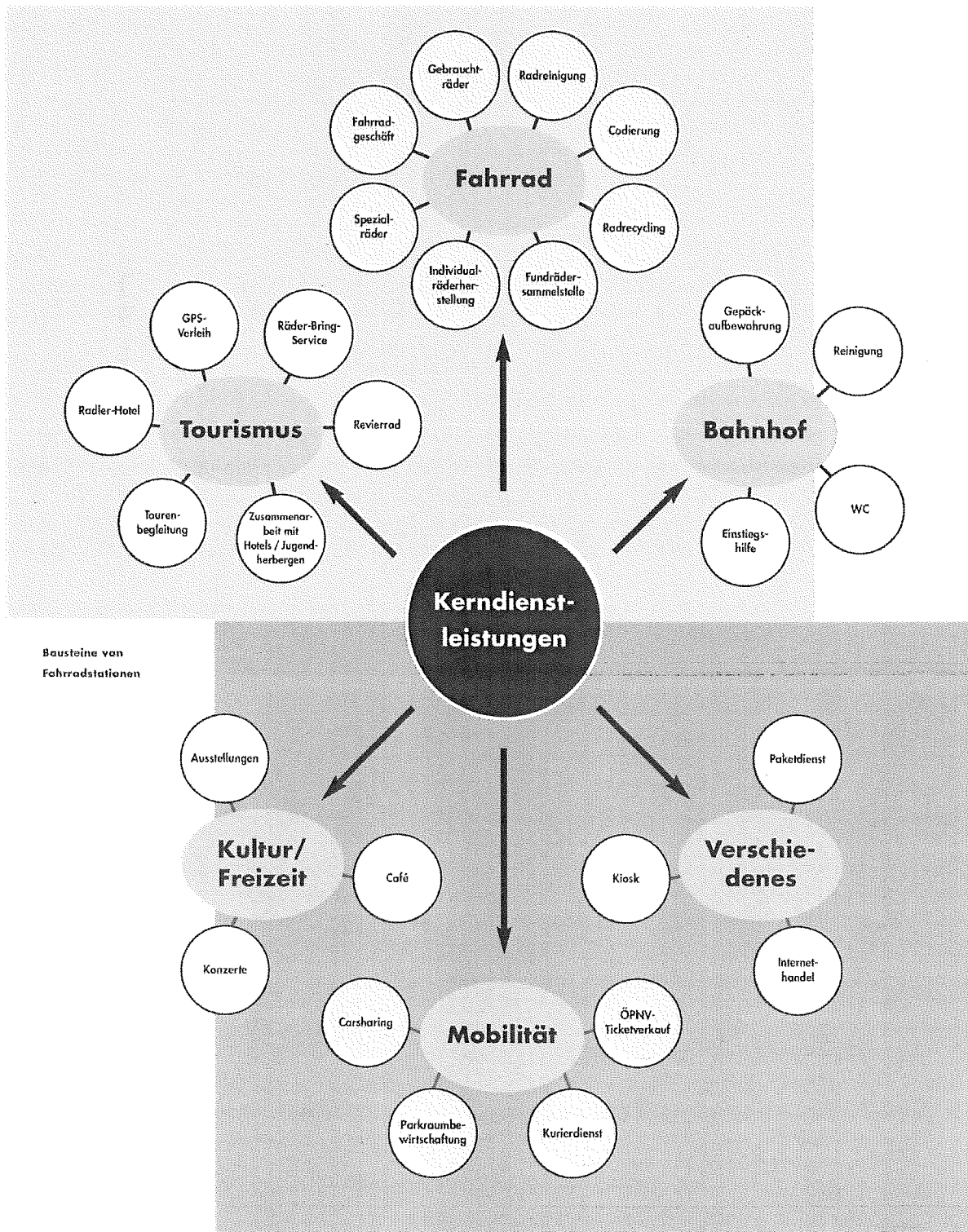
Variante 3:

2a = Fahrradstation (Geschäft, Werkstatt)

1b = Fahrradabstellanlage

Variante 4:

Wie Variante 2 oder 3 am Standort Heiligenstädter Platz



³ Aus „Fahrradstationen in NRW – eine Idee wird Programm (MBV NRW, 2006)



Beschlussvorlage

Amt: Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum
Vorl.Nr.: V/2016/0750
Datum: 06.09.2016

TOP: 1.8
Anlage Nr.: 8

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Erstellung eines Parkraumkonzeptes für Hennef - Nord
Antrag der SPD-Fraktion vom 29.08.2016

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Bereits im Jahr 2010 hat die Verwaltung zusammen mit dem ADAC begonnen, eine Parkraumordnung für den Hennefer Norden zu entwickeln.

Planungsrechtliche Überlegungen für das Stadtzentrum haben dann dazu geführt, das Konzept nicht bzw. nur in geringem Umfang weiter zu verfolgen.

Eine Parkraumregelung muss den Bedürfnissen aller Benutzergruppen (Anwohner, Besucher, Berufspendler, Praxen- und Dienstleistungsbetriebe etc.) gerecht werden.

Bevor eine Parkregelung in Hennef – Nord zugunsten der Anwohner beschlossen wird, muss zunächst deren rechtliche Zulässigkeit geprüft und ein Ersatzparkraum für den aus diesem Bereich verdrängten Parkraumsuchenden gefunden werden, um eine weitere Verdrängung des Parkraumsuchverkehrs in die tieferen Wohngebiete zu vermeiden.

Bei der Erstellung eines entsprechenden Parkraumkonzeptes müsste die Verwaltung ggf. durch ein externes Planungsbüro unterstützt werden.

Die Verwaltung wird daher zunächst in einer internen Arbeitsgruppe die notwendigen Grundbedingungen für die Erstellung eines Parkraumkonzeptes prüfen.

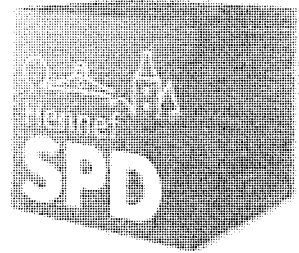
Das Ergebnis dieser Überlegungen wird dann in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Gestaltung vorgestellt.

Hennef (Sieg), den 06.09.2016
In Vertretung



Michael Walter
Erster Beigeordneter

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Hennef



SPD-Fraktion, Rathaus, 53773 Hennef

An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Klaus Pipke
Rathaus
53773 Hennef

EINGEGANGEN

30. Aug. 2016

Erl.....

Fraktionsbüro

Rathaus Raum 1.01
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef (Sieg)
spd@hennef.de

Hennef, den 29.08.2016

Antrag: Erstellung eines Parkraumkonzepts für Hennef-Nord

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

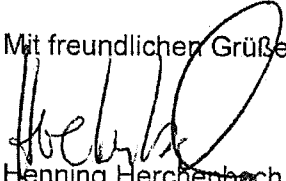
die Attraktivität des Hennefer Zentrums als verkehrsgünstigen Wohnort zieht viele Menschen in den Bereich Hennef-Nord. Auch die anhaltenden Wohnbauaktivitäten in diesem Bereich unterstreichen dies.

Schon jetzt steht vielen Anwohnerinnen und Anwohnern kein ausreichender Parkraum zur Verfügung, da im Zentrum Berufstätige, Pendler, Besucher von Geschäften/Arztpraxen und Dauerparker (Wohnmobile, gewerbliche Anhänger, Urlaubsreisende...) auf den kostenlosen und nicht reglementierten Parkraum in den Wohngebieten ausweichen.

Die SPD-Fraktion beantragt daher:

- 1.) Die Erstellung eines umfassenden Parkraumkonzepts für Hennef-Nord mit dem Ziel eines privilegierten Anwohnerparkens.
- 2.) Die verstärkte Überwachung des ruhenden Verkehrs in Hennef-Nord und die konsequente Ahndung von Verstößen.
- 3.) Die Prüfung der Ausweisung zusätzlicher Stellplätze. Dabei sollen auch verkehrsberuhigende Aspekte ruhender Verkehre berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen


Henning Herchenbach
Ratsmitglied


gez. Karin Lemke
sachkundige Bürgerin


gez. Norbert Spanier
Fraktionsvorsitzender

Vorsitzender:
Norbert Spanier
Keplerstraße 23
Tel. Nr. 02242 / 9181831
Fax. Nr. 02242 / 9180908

Tel. Nr. 02242 / 888 292
02242 / 888 294
Fax. Nr. 02242 / 888 7 292
spd@hennef.de
www.spd-hennef.de

Geschäftsführerin:
Edelgard Deisenroth-Specht
Abtsgartenstr. 8a
Tel. Nr. 02242 / 7684



Mitteilung

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: M/2016/0175
Datum: 01.09.2016

TOP: 3.1
Anlage Nr.: 10

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

StadtUmland.NRW;
Gemeinsame Bewerbung Stadt Bonn und Mitgliedskommunen des :rak

Mitteilungstext

Das Land Nordrhein-Westfalen hat den Projektauftrag „StadtUmland.NRW“ aufgelegt. Damit sollen Zukunftskonzepte für Großstädte und ihre Nachbarkommunen in NRW gefördert werden. Themenschwerpunkte sollen die Bereiche Siedlungsentwicklung / Wohnen / Gewerbe / Mobilität und Infrastrukturen sein; darüber hinaus gehende individuelle Themensetzungen sind möglich. Der Projektauftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW ist im Ratsinformationssystem hinterlegt.

Voraussetzung der Förderung (in Form einer „Prämie“ i.H. von 200.000 Euro) ist eine erfolgreiche Bewerbung mit einem Exposé in Form von 3 Plakaten, welches bis Mitte September 2016 einzureichen ist.

Die Stadt Bonn lud vor diesem Hintergrund ihre Nachbargemeinden Anfang Juli 2017 zu einem gemeinsamen Auftaktgespräch über die konkreten Ausgangslagen vor Ort, mögliche Themenschwerpunkte und das weitere Vorgehen ein.

Im Laufe der Diskussion in diesem Auftaktgespräch wurde deutlich, dass als räumlicher Bezug die :rak-Region gesehen werden sollten (Stadt Bonn als Kernstadt sowie die Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises und des Kreises Ahrweiler), um die Stadt-Umland-Strukturen von Pendlerbeziehungen bis hin zu Wohnungsmärkten und Wirtschaftsstrukturen vollständig abbilden zu können. Die Stadt Bonn wird sich daher mit einer Vielzahl an Mitgliedskommunen des :rak, u.a. auch der Stadt Hennef, an diesem Aufruf beteiligen.

Im Auftaktgespräch wurde vereinbart, dass verschiedenen Themenbereiche in Arbeitsgruppen vertieft werden, um dann termingerecht eine die verschiedenen Themen integrierende Bewerbung zusammen zu stellen. Die Arbeitsgruppen orientieren sich an den zentralen Fragestellungen des Projektauftrags:

- Wie werden der Metropolraum NRW und der jeweilige Verbund aus Großstadt und Umland im europäischen Maßstab wettbewerbsfähig?
- Welche Lebensqualität erzeugen die großstädtischen Räume im Alltag, welchen Niederschlag finden zukünftige Erwartungen an Lebensqualität unterschiedlicher Bevölkerungs- und Altersgruppen im Quartier, in der Stadt und im Umland?
- Wie lässt sich eine soziale und nachfragegerechte Wohnraumversorgung über Stadtgrenzen hinweg sicherstellen?
- Wie lässt sich ein verträgliches Miteinander der Nutzungs- und Flächenansprüche im räumlichen Verbund von Stadt und Umland organisieren und wie äußert sich dies in der Gestaltung der Stadtlandschaft und in den Bildern der Großstädte und ihres Umlandes?
- Welche Anforderungen sind an die Organisation der Mobilität im regionalen Umgriff zu stellen, wie lassen sich die Mobilitätsbedingungen für das Quartier wie für das Umland gleichermaßen verbessern, welche Potentiale sind mit neuen Mobilitätsangeboten verbunden?

Innerhalb des Zeitraumes Oktober 2016 bis April 2017 sollen dann Konzepte entwickelt werden, die Fragen nach der Wettbewerbsfähigkeit, der Lebensqualität, der Wohnraumversorgung, der Nutzungs- und Flächenansprüche sowie der Organisation der Mobilität vor dem Hintergrund der konkreten Stadtumlandstruktur (Kernstadt – Nachbargemeinden) beantworten.

Der Projektauftrag „StadtUmland.NRW“ bietet die Chance, eine Reihe der relevanten Arbeitsschwerpunkte der kooperativen Arbeit innerhalb des :rak (Wohnungsbauentwicklung, Gewerbeflächenentwicklung, Freiraumqualitäten, Mobilität etc.) gemeinsam und mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW zu bearbeiten.

Hennef (Sieg), den 01.09.2016


Klaus Pipke





Mitteilung

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: M/2016/0170
Datum: 17.08.2016

TOP: 3.2
Anlage Nr.: 11

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Neuorganisation der Finanzierung AST-Verkehr

Mitteilungstext

Mit der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises wird – auf Anregung der Stadt Hennef – der AST-Verkehr vollständiges Bedienelement zur Sicherung der Daseinsvorsorge im Öffentlichen Personennahverkehr des Rhein-Sieg-Kreises. Er wird damit planerisch dem TaxiBus gleichgestellt und es wird ein Angebot mindestens entsprechend der Grundbedienungsstandards vorausgesetzt, eventuelle Angebotslücken sollen dann kurzfristig geschlossen werden.

Bezüglich der Organisation und Durchführung der AST-Verkehre soll es zunächst keine Änderungen geben. Die Verkehrsunternehmen betreiben die AST-Verkehre zukünftig jedoch nicht mehr auf der Grundlage eines Vertrages zwischen der jeweiligen Kommune und dem Unternehmen sondern auf der Grundlage der Betrauung mit ÖPNV-Leistungen durch den Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger entsprechend EU-Verordnung.

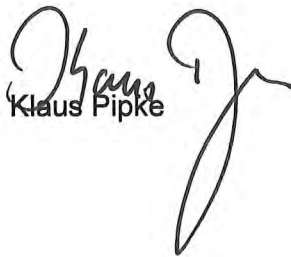
In diesem Zusammenhang hat der Kreistag im März 2016 einstimmig beschlossen, die Verluste aus den AST-Verkehren in die allgemeine Finanzierungsstruktur des ÖPNV einzugliedern.

Derzeit zahlt die Stadt Hennef der RSVG die aus dem AST-Verkehr entstehenden, nicht von den Fahrgeldeinnahmen gedeckten Kosten einschließlich einer Verwaltungsgebühr von 15 %, der Rhein-Sieg-Kreis erstattet hiervon 50 %, die über die allgemeine Kreismulage finanziert werden.

Zukünftig werden die Kosten des AST-Verkehrs wie die Verluste aus den übrigen Verkehrsmitteln behandelt. Diese werden zu 55 % über die ÖPNV-Umlage auf Basis der im jeweiligen Stadtgebiet gefahrenen Gesamtkilometer von den Kommunen erhoben, die verbleibenden 45 % finanziert der Rhein-Sieg-Kreis über die allgemeine Kreisumlage. Da in der ÖPNV-Umlage die Abrechnung des AST-Verkehrs nach gefahrenen Kilometern und nicht mehr nach tatsächlichen Kosten erfolgt und die Verwaltungskosten an die RSVG entfallen, wird sich für die Stadt Hennef insgesamt eine leichte Reduzierung der Kosten ergeben, obwohl sich der Anteil der Stadt nunmehr auch für den AST-Verkehr auf 55 % beläuft.

Die Neuorganisation der Finanzierung wird ab dem Haushaltsjahr 2017 umgesetzt, die entsprechenden Änderungen für den städtischen Haushalt werden bei der Aufstellung des Haushaltsplanes 2017 berücksichtigt.

Hennef (Sieg), den 18.08.2016


Klaus Pipke







Mitteilung

Amt: Stadtbetriebe Hennef (AöR) - Tiefbau
Vorl.Nr.: M/2016/0173
Datum: 01.09.2016

TOP: 3.3
Anlage Nr.: 12

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Beseitigung des Bahnübergangs Bröltalstraße

Mitteilungstext

Am 06.07.2016 fand ein Abstimmungstermin beim Landesbetrieb Straßenbau NRW (LBS) statt.

Der LBS bestätigte im o.g. Termin die Priorität der Maßnahme und verwies auf das unverändert hohe Landesinteresse an der Bahnübergangsbeseitigung.

Ergänzende Baugrunduntersuchungen sollen bis Ende September 2016 abgeschlossen sein.

Der Bauwerksentwurf kann somit voraussichtlich bis Ende Januar 2017 erstellt werden. Im Anschluss daran werden mit der DB die Sperrzeiten festgelegt werden, für die in der Regel ein Vorlauf von ca. 2 Jahren benötigt wird.

Ein Baubeginn in 2019 wird anvisiert. Es ist mit einer Bauzeit von 1 ½ Jahren zu rechnen.

Hennef (Sieg), den 01.09.2016
In Vertretung

Stenzel

Techn. Geschäftsführer



Mitteilung

Amt: Stadtbetriebe Hennef (AöR) - Tiefbau

Vorl.Nr.: M/2016/0172

Datum: 01.09.2016

TOP: 3.4

Anlage Nr.: 13

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	21.09.2016	öffentlich

Tagesordnung

Geh- und Radweg entlang der B 8;
Ergänzende Informationen

Mitteilungstext

Dem Ausschuss wurde in der Sitzung am 29.06.2016 zugesichert, Informationen über die weiteren Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zu erhalten.

Nach Auskunft des Landesbetriebes Straßenbau NRW vom 23.08.2016, liegt das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung nunmehr vor. Daher kann in den nächsten 2-3 Monaten eine Variante entwickelt werden, die der Stadt Hennef anschließend vorgestellt und mit dieser abgestimmt wird.

Zum weiteren möglichen zeitlichen Ablauf wurde keine Aussage gemacht. Seitens der Verwaltung wird jedoch weiterhin auf eine zügige Abwicklung gedrängt.

Hennef (Sieg), den 01.09.2016
In Vertretung

Stenzel

Techn. Geschäftsführer