



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND Rhein-Sieg-Kreis, Steinkreuzstraße 10/14, 53757 Sankt Augustin

Stadt Sankt Augustin

Markt 1

53757 Sankt Augustin

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NW e.V.

Kreisgruppe
Rhein-Sieg-Kreis
Steinkreuzstraße 10/14
53757 Sankt Augustin

Tel.: 02241 – 145-2000

Sprecher: Achim Baumgartner

info@bund-rsk.de

www.bund-rsk.de

12.09.2021

17. Änderung des Flächennutzungsplanes

Bebauungsplan 112 „Wissenschafts- und Gründerpark“

Beteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Unterlagen enthalten wesentliche Informationen wie den Artenschutzfachbeitrag und den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag noch nicht. Auf dieser Basis ist eine Bewertung der Planung nicht möglich, ob sie weitergeführt werden kann, ist damit völlig offen.

Die Klimakosten von Neubauten sind extrem hoch. Auf dem Weg zu einer klimaneutralen Kommune bedarf es einer Lösung, wie diese negativen Klimakosten (Massenverbräuche, CO₂-Bilanz) verrechnet werden. Zugleich sind klimabewusste Kommunen aufgerufen, Vorgaben für Neubauten umzusetzen, die einerseits klimaschonende Baustoffe und Bauweisen favorisieren und zugleich eine leichte Umnutzbarkeit und Rückbaubarkeit gewährleisten. Dazu bietet der Bebauungsplan noch viel Luft nach oben.

Weiterhin ergeben sich Hinweise, die zwar bereits im April 2021 frühzeitig vorgelegt worden sind, aber offenbar keine Beachtung gefunden haben. Die Planung wurde jedenfalls nicht erkennbar angepasst, optimiert oder verbessert.

Anerkannter Naturschutzverband,
nach dem BNatSchG

Deutsche Sektion von Friends
of the Earth International

BUND NRW Landesgeschäftsstelle
Merowingerstr. 88
40225 Düsseldorf
Telefon (0 211) 30 200 5 - 0
Telefax (0 211) 30 200 5 - 26
E-Mail: bund.nrw@bund.net
www.bund-nrw.de

Bank für Sozialwirtschaft GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Geschäftskonto: 8 204 600
Spendenkonto: 8 204 707
IBAN: DE31 3702 0500 0008 2047 07
BIC: BFSWDE33XXX

Es erscheint möglich, wesentliche Planungsziele umzusetzen, ohne den durch öffentliche Förderung abgesicherten Freiraum des Grünen C beschränken zu müssen. Stellglieder dafür sind z. B. die Geschosshöhe, die bessere Gesamtplanung einschließlich einer angepassten Gebäude- und Verkehrsplanung für die Schulbauten sowie die Zurücknahme der querenden Wegeverbindung zwischen Sportplatz und Kreisel, die nämlich nicht Gegenstand der Grünen-C-Kulisse ist.

Die funktionale Verbindung der beiden Vorhaben „Wissenschafts- und Gründerpark“ und „Schulbauten“ (Hanselmansschule bzw. Kahlo-Schule) ist in der gegenseitigen möglichen Synergie oder Verknüpfung aktuell noch unverständlich. Inwieweit z. B. „Mobilitätsstation“ und „Gastro“ und Freiraum von beiden „Projekten“ (also den dort agierenden Menschen) ganz oder teilweise (mit) genutzt werden können, ist für uns noch offen. Wir regen daher an, den **Planungsraum** um das Gesamtgelände der bestehenden Hanselmansschule zu erweitern und gemeinsam in einem Bebauungsplan zu (über-)planen. Daraus ergeben sich vor allem Möglichkeiten, Parkraumnutzung und Zufahrt u.E. besser aufarbeiten zu können.

Auch die Fuß- und Radwegeplanung in Verbindung mit dem Straßenkonzept ist noch nicht schlüssig. Kreuzungspunkte sind noch nicht geklärt. Es ist sogar unverständlich, warum die Bestandswegeverbindung (die enge gepflanzte Baumallee) zwischen Sportplatz und dem Straßenkreisel am Freibad trotz der vollständigen Überplanung und teilweisen Neuanlage wieder grob in diesem Trassenbereich untergebraucht wird, im Gegenzug aber Flächen des Grünen C aufgegeben werden sollen. Diese Wegeverbindung (die enge Allee) ist ohne weiteres auch auf der nordwestlichen Achse des Links des Grünen C (also am Nordwestrand des Plangebietes) oder auf den Verlauf der Gasleitung verschiebbar. Es ist im jetzigen Wegekonzept außerdem nicht erkennbar, was durchtrennende Radachsen für den Durchgangsverkehr sind (über den „Mobilitäts-Hub“ hinweg) und welche Wege lediglich der Erschließung des Plangebietes dienen.

Der funktionale Flächenverbrauch „nur für die **Straßenzufahrt**“ ist aktuell durch einen doppelten Gehweg mit dazwischenliegendem schmalen Baumstreifen zur Straße hin sehr hoch und für die Bäume besonders ungünstig, da sie von der Straße und vom Gehweg im Standraum beschnitten werden.

Wir regen an, die grünplanerische Qualität deutlich zu verbessern, indem alternativ oder in Kombination z.B.

- zumindest für den zweiten Planstraßenabschnitt nach der Zufahrt zur Mobilitätsstation eine gemischte Verkehrsfläche entwickelt wird, da damit erheblich bessere Aufenthalts- und Gestaltungsräume auch im Verkehrsraum möglich sind,
- bei weiterhin getrennten Verkehrsflächen die Fußwege näher an die Hausfassade heranzurücken und somit breite Grünflächen zwischen Straße und Gehweg zu positionieren. Das verbessert die Erlebnisqualität auf den Gehwegen und verschafft den Bäumen deutlich bessere Lebensraumoptionen,
- hilfsweise zumindest die Baumstreifen entlang der Straße auf einer Straßenseite zusammenzufassen (doppelte Breite), damit dort lebensfähige Mindestflächen für Bäume angeboten werden können.

Die Straßenplanung wirkt widersprüchlich. Entweder ist es sinnvoll, durch einen Anschluss des Plangebietes „Butterberg /DLR“ auch an die Zufahrt der Hanselmannschule Flächengewinne vorzunehmen und auf den Wendepunkt der Planstraße „Butterberg“ zu verzichten. Denkbar ist eine Verbindung der aktuellen Schulzufahrt mit dem aktuell geplanten Wendehammer der Planstraße am Butterberg oder eine gerade Verlängerung der Planstraße in etwa auf das Parkplatz-Rondell der Schule. Eine Verbindung schafft auch Optionen bei Baumaßnahmen oder bei Rettungseinsätzen. Oder aber die planerische Geste eines Straßenstumpfes im Vollausbau mit großem Wendehammer in Variante 2 (Butterberg), weit über den Anschlusspunkt der Mobilitätsstation hinaus, ist überdimensioniert und kann deutlich reduziert werden.

Eine Verbindung der beiden Zufahrten könnte Optionen der Vernetzung beider Projekte und eine Kooperation z. B. bei der Mobilitätsstation unterstützen, während eine planerisch stärkere Rücknahme des Straßenstumpfes z.B. als gemischte Verkehrsfläche zusätzliche Freiflächenoptionen eröffnete.

Wir regen an, die Variante 2, mit **Mobilitätsstation**, zu favorisieren. Die Parkeinheit sollte allerdings z. B. hinsichtlich Brandschutz, Gebäudehöhen, Leitungsschächten und Statik zumindest teilweiser so ausgeführt werden, dass sie später leicht und ggf. etagenweise in Büros oder Wohnungen umgewandelt werden kann, wenn die Zahl der ein-fahrenden PKW deutlich abnehmen sollte. Der Ansatz, auf Tiefgaragen zu verzichten, wird ausdrücklich begrüßt, aber es erscheint lohnend, den Gesamtbedarf (Schule?) und die genaue Positionierung noch einmal zu überprüfen.

Für den Radverkehr sind allerdings trotz Mobilitätsstation im Erdgeschoss der jeweiligen Gebäude Parkmöglichkeiten für (auch Lasten-) Fahrräder erforderlich, sie werden hiermit vorgeschlagen. Es ist auch notwendig, **Umkleide- und Duschmöglichkeiten** in den Gebäudekonzepten mit vorzusehen.

Es wird weiterhin vorgeschlagen, die **Mobilitätsstation längs der Grenze des Plangebietes** parallel zum Erdwall des Sportplatzes anzuordnen und das Gebäude III 5 davor zwischen Mobilitätsstation und Planstraße zu positionieren. Weiterhin wird angeregt, die **Mobilitätsstation auch für den KFZ-Verkehr der Schule** auszulegen und einzusetzen. Die Parksituation an der Bestandsschule ist jedenfalls städtebaulich sehr unbefriedigend und sollte insgesamt ebenfalls neu aufgestellt werden. Die Mobilitätsstation hierfür auch nutzen zu können, wäre außerordentlich sinnvoll.

Auch für die geplanten reinen **Fuß- und Radwegeachsen** regen wir eine asymmetrische Verkehrsraumaufteilung an. Es wird also empfohlen, keine Alleen mit schmalen Grünstreifen links und rechts der Wege auszubilden, sondern Wege an den Rand eines Freiraumstreifens zu legen und die Grünflächen der beiden Wegeseiten möglichst auf der Sonnenseite zusammenzufassen. Dadurch entstehen stabilere Lebensraumflächen und für die Gestaltung ergeben sich deutlich interessantere, wegen der größeren Raumtiefe auf spannungsreichere Gestaltungsoptionen und größere Erholungsflächen. Die Wege sollten soweit als möglich in die Abstandsflächen der Gebäude hineingenommen werden, auch wenn das ggf. zu einer Vermischung von öffentlichen und privaten Flächen führt.

Grundsätzlich erscheint es lohnend, auch in anderen Planungen, verstärkt asymmetrische Straßenräume zu gestalten, da dadurch die einzelnen Funktionen, insbesondere Versickerung und Baumgesundheit deutlich verbessert werden können.

Wir regen an, die **Gewässer eher linear als Gestaltungselement** (Schilf?) entlang der Fußwege auszugestalten und diese Mulden für die Niederschlagswasserbeseitigung und die **Versorgung** der Bäume mit Wasser zu nutzen. Ein Einstau kann sicherlich insgesamt oder punktuell erfolgen, aber die bisherige Positionierung der Gewässer im Entwurf ist funktional nicht nachvollziehbar. Die aktuelle Positionierung verstreut liegender Kleingewässer führt zu schwer zu pflegenden Gewässerflächen mit anspruchsvoller Wasserversorgung und zu Gewässern, die durch den Laubfall der Bäume zudem beeinträchtigt werden. Die ökologische Wirkung wäre bei dieser Verteilung minimiert und Artenschutzkonflikte, z.B. bei der Rasenmäh, wären absehbar.

Wir regen an, **Vogelschlag an allen Glasflächen** durch sichtbare Muster auf den Glasscheiben und durch einen hohen Entspiegelungsgrad zu vermeiden.

Wir regen an, die **Durchwanderbarkeit des Plangebietes** für Kleintiere zu verbessern und Tierfallen zu vermeiden (z. B. durch abgeschrägte Bordsteine im Straßennetz, zurückgesetzte Straßenwassereinläufe, keine offenen Dachrinneneinläufe, keine Kellerschächte ohne Abdeckung).

Wir regen an, als Musteranlage im Sinne der Verabredungen der Kommunen für biologische Vielfalt ausschließlich mit **heimischen Gehölzen und Arten die Grünanlagen** zu gestalten. Dabei sollten umfangreiche Bodenveränderungen vermieden werden und die gegebenen Standortvoraussetzungen genutzt werden.

Wir regen an, **Fassadenbegrünungen oder Module der Photovoltaik** als festen Bestandteil im Bebauungsplan für die Fassadengestaltung zu berücksichtigen. Heimische Arten bei der Fassadenbegrünung sind möglich, mit der Waldrebe, Geißblatt, Weinrebe (ssp. sylvestris), Hopfen und Efeu stehen leistungsstarke Arten zur Verfügung.

Wegen der Randlage zur freien Landschaft hin sollte ein **tierfreundliches Beleuchtungskonzept** Inhalt der Planung sein, Fassadenbeleuchtungen sollten im Bebauungsplan ausgeschlossen und Beleuchtungselemente an Fuß und Radwegen möglichst bodennah installiert werden.

Wir regen an, für die Gebäude von Anfang an ein **Konzept für Gebäudebrüter**, insbesondere Mauersegler, mit zu integrieren und hierfür eine Standardlösung im Bereich des Dachaufbaues zu entwickeln und umzusetzen. Mehrkosten sind damit bei rechtzeitiger Berücksichtigung kaum verbunden. Regelplanbeispiel sind in der Literatur bekannt.

Wir regen an, besonders **klimaverträgliche Baustoffe** einzufordern und auch eine modulartige **Rückbaubarkeit der Gebäude** als Voraussetzung zu prüfen.

Wir regen an, bei der **architektonischen Umsetzung** auf eine für das Gesamtgebiet einheitliche Formen- und Materialsprache zu setzen und diese auch im Bebauungsplan zu regeln.

Die Anbindung des **Links des Grünen C** (nordwestliche Plangebietsgrenze) an die Siegstraße kann u.E. erhalten werden. Wenn aber schon eine Verlagerung erwogen wird, sind dort die fahrdynamischen Aspekte des Radverkehrs mit zu beachten und entsprechende Radien zu berücksichtigen. Ggf. macht es aber dann auch Sinn, diesen Weg z.B. in die Hauptachse der Planstraße (= Gasleitung) mit hinein zu führen und sie durch das Baugebiet mit auf den Kreisel zu führen und den nördlichen Siedlungsrand dann ungestört von einer Wegenutzung insgesamt für die Versickerung oder Artenschutzaspekte auszugestalten. Die aktuelle grünplanerische „Gestaltung“ des nördlichen Siedlungsrandes (westlich wie östlich zum Sportplatz hin) ist jedenfalls qualitativ noch sehr unbefriedigend. Die Flächen des Grünen C westlich des Sportplatzes stehen als Planungsraum nicht zur Verfügung und können auch erhalten werden, wenn das Konzept angepasst wird. Die Grünachse des Grünen C zwischen Sportplatz und Plangebiet ins Zentrum hinein ist erforderlich, um das Gesamtkonglomerat an Solitärbauten sinnvoll fußläufig und für Radfahrer*innen zu erschließen. Wie im Biotopverbund sind zu lange und zu schmale Grünachsen auch für Menschen wenig attraktiv.

Planerische Gestaltungsräume können gewonnen werden, wenn - neben der kritischen Auswahl der wirklich zu erfüllenden Nutzungen - die **Anzahl der Geschosse** in der Gesamtplanung noch einmal überprüft wird. Durch die variablen Angaben im Entwurf (4-5 bzw. 3 bis 5 Stockwerke) erscheint ein hinreichender Spielraum zu bestehen, evtl. Mindestflächenansprüche an Innenraum bzw. Bauvolumina auch über die Geschossanzahl auszugleichen. Es ist nicht erforderlich, die Anzahl der Geschosse zum Schulgelände hin auf drei Geschosse herabzusetzen, wenn dadurch erhebliche planerische Gewinne und der Freiraumschutz erzielt werden können.

Hinsichtlich der **Artenschutzprüfung** sind insbesondere der Kiebitz, das Rebhuhn, die Zauneidechse und die Kreuzkröte ggf. planungsrelevant.

Dem Investor bzw. den Investoren muss klar sein, dass eine **Erweiterungsoption** nach Norden an diesem Standort nicht besteht. Sie ist dann nur zu Lasten der Schul- oder der Sportflächen selbst möglich. **Das Grüne C** als Freiraumkulisse kann nur funktionieren, wenn es als abschließende Grenze für die Siedlungsentwicklung anerkannt wird.

Für Rückfragen oder einen planerischen Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen:



Anlage:

Städtebauliches Konzept 17.4.2021, BUND RSK

