

Vorbemerkung

- **Anlass und Ziel der Planung**

Im Bereich des rund 15,5 ha großen gewerblich genutzten Gebietes in der Bonner Weststadt zwischen Immenburgstraße, Am Dickobskreuz und den DB-Schientrassen Köln-Koblenz – dem so genannten „Innovationsdreieck“ – sollen im Rahmen einer Gesamtentwicklung bestehende Liegenschaften, Nutzungen und baulichen Anlagen flächeneffizient optimiert und ein städtebaulicher Aufwertungsprozess begonnen werden.

Die QBW Quartier West GmbH (QBW, in Gründung), eine Projektgesellschaft der Stadtwerke Bonn GmbH als Mehrheitsgesellschafterin und der Bauprojekt ehem. Güterbahnhof Bonn GmbH Co. KG (KG), hat mit Schreiben vom 16.03.2021, für einen Teilbereich dieses Innovationsdreiecks den Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens gestellt. Die QBW beabsichtigt die Entwicklung eines innovativen Quartiers mit Büronutzungen, gewerblichen Nutzungen sowie der Veranstaltungshalle „Westwerk“ im Bereich des ehemaligen Schlachthofgeländes und heutiger Stellplatzflächen.

Ziel der Planung ist die Entwicklung und Aufwertung des seit Jahren vernachlässigten Bereichs als Teil der Gesamtentwicklung „Innovationsdreieck“. Die beabsichtigte städtebauliche Gesamtkonzeption beinhaltet zum einen die Verlegung der Straßenprostitution von der Immenburgstraße in das geplante Verrichtungsgelände im nördlichen Teil der Straße Am Dickobskreuz. Zum anderen sollen die Betriebsanlagen der Fa. Remondis verlagert und optimiert werden und ein Neubau der Papiersortieranlage der RSAG/REK erfolgen.

Für die vorgenannten Maßnahmen besteht eine bauplanungsrechtliche Zulässigkeit nach § 34 BauGB. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 6422-2 ist insofern kleiner als der Rahmenplan für die Gesamtmaßnahme „Innovationsdreieck“. Der Bebauungsplan dient insbesondere der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung von Gewerbeflächen (u.a. Büro, Verwaltung, Wissenschaft und Forschung, Hotel) die den Wirtschaftsstandort Bonn stärken sollen. Durch die geplante Realisierung der Multifunktionshalle „Westwerk“ soll die Bonner Kulturszene bereichert und das gesamtstädtische Angebot dringend benötigter Veranstaltungsorte verbessert werden. Zudem ist die Schaffung von Planungsrecht für die Ringstraße als Erschließung des Plangebietes, u.a. für ein Mobilitätsparkhaus und für ein Mobilitätshub erforderlich. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen außerdem die Standorte für den Neubau des Wertstoffhofes von bonnorange und eines Bauhofes für das Tiefbauamt.

Die Achse der Immenburgstraße soll in diesem Zusammenhang entsprechend dem Leitmotiv des Masterplans Bonn zur „Innovationsachse“ der Bonner Promenaden (Rheinpromenade, Poppelsdorfer Allee, Nußallee) entwickelt werden.

Die neu geplante Anbindung an den Haltepunkt Bonn West (Brücke für Fußgänger und Radverkehr über die Gleisanlagen) soll eine komfortable Verbindung zur Nordstadt schaffen, ist allerdings Teil eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens und wird im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit der geplanten Nutzungen, kommt der neuen Brücke wesentliche Bedeutung als Teil des Mobilitätskonzeptes zu.

Nach dem Leitbild der mehrfachen Innenentwicklung soll die Erhöhung der Nutzungsdichte einhergehen mit Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und mit einer Qualifizierung der Freiraum- und Gebäudegestaltung, die den Belangen der Klimaanpassung und -resilienz sowie einer nachhaltigen Freiflächenentwicklung unter

Berücksichtigung eines sensiblen Umgangs mit Wasser und Stadtnatur Rechnung trägt. Als vierte Dimension der mehrfachen Innenentwicklung soll die Klimaneutralität des Quartiers als Planungsziel adressiert werden. Dazu ist ein Energiekonzept für das Gesamtareal zu erstellen. Die Umsetzung dieser und weiterer Maßgaben zur mehrfachen Innenentwicklung im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit Baugrund soll im weiteren Verfahren – soweit möglich – sichergestellt werden.

Um eine geordnete Entwicklung und Steuerung zu erreichen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig.

- **Plangebiet**

Der rd. 5,3 ha große Planbereich des Bebauungsplans Nr. 6422-2 befindet sich im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Weststadt und umfasst die Flurstücke Nr. 418, 457, 484, 528 (teilweise) und 504 (teilweise der Flur 40, Gemarkung Bonn sowie öffentliche Verkehrsflächen der Immenburgstraße. Das Plangebiet wird im Südosten mit der Immenburgstraße und nordöstlich durch die Gleiskörper der DB begrenzt. Westlich grenzt das Gelände der Müllverwertungsanlage (MVA) an. Auf dem Gelände befindet sich aktuell noch der seit Ende 2011 leerstehende und verfallende, ehemalige Schlachthof, das Verrichtungsgelände der Straßenprostitution, unbefestigte Stellplatz- und Brachflächen sowie Teilflächen der Sortieranlage der RSAG und der Verwaltung der MVA.

Das Plangebiet macht aktuell einen städtebaulich ungeordneten und überwiegend vernachlässigten Eindruck. Durch die zentrale städtebaulich integrierte Lage besteht aber ein großes Aufwertungspotential.

- **Bestehendes Planungsrecht und Planverfahren**

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Bonn ist das Gebiet als „gewerbliche Baufläche“ sowie als „Fläche für Bahnanlagen“ dargestellt. Da die Flächen für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr benötigt wurden, erfolgte für die Bahnflächen im Bereich zwischen der Immenburgstraße und der Straße Am Dickobskreuz im Jahr 2001 die Freistellung von den Betriebszwecken der Bahn (Entwidmung). Für die Aufstellung des Bebauungsplans muss der Flächennutzungsplan gemäß der geplanten Nutzung für das gesamte Plangebiet in „gewerbliche Baufläche“ im Parallelverfahren geändert werden.

Bebauungspläne liegen im Plangebiet nicht vor, d.h. aktuell richtet sich die Beurteilung von Vorhaben nach § 34 BauGB. Für den Bereich besteht ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan Nr. 7622-20 aus dem Jahr 2001, der den Ausschluss von Einzelhandel in diesem Bereich sowie die Sicherung und Entwicklung gewerblicher Nutzung und die Sicherung eines Gleisanschlusses für die MVA vorsieht. Da das Einzelhandels- und Zentrenkonzept Bonn (2008/2012) hier keine Versorgungs- oder Eignungsflächen ausweist, steht die o.g. Entwicklungsabsicht der QBW diesen Planungsvorgaben vom Grundsatz nicht entgegen. Im Übrigen kann dieser Beschluss angesichts des seit seiner Aufstellung vergangenen Zeitraums von 20 Jahren keine Funktion zur Sicherung einer Bauleitplanung mehr erfüllen.

Um die städtebauliche Ordnung und Entwicklung zu sichern, besteht insofern ein Planungserfordernis gemäß § 1 Abs. 3 BauGB zur Aufstellung eines Bebauungsplanes. Teilbereiche können vorab nach § 34 BauGB zugelassen werden, wenn die Erschließung gesichert ist und sich das Vorhaben in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Bauvorhaben und Bauherren und der betroffenen Umweltbelange soll die Aufstellung des Bebauungsplans als Angebotsbebauungsplan im

Vollverfahren, d.h. mit Umweltbericht und einer Eingriffs-/Ausgleichsregelung, mit begleitenden städtebaulichen Verträgen erfolgen. Die Erschließung wird ebenfalls vor Satzungsbeschluss über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Die Antragstellerin QBW übernimmt alle in dem Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren anfallenden Kosten. Für die geplante Fuß- und Radwegebrücke sowie den Ausbau der Immenburgstraße sind separate Kostenvereinbarungen erforderlich. Hier sind weitere Anlieger betroffen. Zudem sollen Fördermittel beantragt werden.

Planung

- **Städtebauliches Konzept**

Das städtebauliche Konzept ist durch eine offene Bebauungsstruktur mit unterschiedlichen Gebäudehöhen (V-VII Geschosse) und Raumfolgen geprägt. Die Repräsentanz und Hauptadresse des Quartiers soll an der Immenburgstraße ausgebildet werden. Diese wird durch einen zehn-bis zwölfgeschossigen Hochpunkt als Entree am Endpunkt der Karlstraße markiert. Dieser Hochpunkt soll aufgrund seiner besonderen städtebaulichen Wirkung Gegenstand eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens werden. Über die angrenzende, zentrale Piazza gelangen die Besucher zum Westwerk. Das Areal soll in seiner Struktur ein hohes Maß an Flexibilität sowohl für einen möglichen Großnutzer, als auch für eine kleinteilige Vermietung mit Adressierung einzelner Gebäude ermöglichen. Die Größe der Nutzungseinheiten ist durch vertikale und horizontale Verbindungsmöglichkeiten innerhalb der Gebäude flexibel erweiterbar. Darüber hinaus besteht auch die Option, Baukörper über Brücken zu verbinden. Die Gebäudeabmessungen ermöglichen unterschiedliche Büroraumtypologien (Großraum, Kombi, Einzelbüros), um den vielfältigen Anforderungen zukünftiger Nutzer entsprechen zu können.

Das Areal ist mit Ausnahme einer Befahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge und Anlieferungen autofrei geplant. Radfahrer und Fußgänger erreichen den Campus über die geplante Brücke vom Straßenbahnhaltepunkt Bonn West und über die Immenburgstraße. An der Brücke ist zudem eine Mobilitätsstation geplant. Die Zufahrt für Kfz erfolgt zu den geplanten Nutzungen des Quartiers ausschließlich über die geplante Ringstraße, von der auch ein Quartiersparkhaus sowie Tiefgaragen angedient werden. Nördlich der Ringstraße befinden sich die Standorte für den Neubau des Wertstoffhofes, das Quartiersparkhaus und der Standort für den Bauhof des Tiefbauamtes. Die hier dargestellten Nutzungen sind in ihrer baulichen Ausformung und Größe der Nutzungseinheiten noch flexibel und werden im weiteren Verfahren bis zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes konkretisiert.

- **Erschließung/Ruhender Verkehr**

Die äußere Erschließung des Gebiets erfolgt für den Kfz-Verkehr überwiegend über die Endenicher Straße, die Karlstraße und die Immenburgstraße. Als zweite Erschließungsstraße dient in Richtung Norden die Straße Am Propsthof, die über die Gerhard-Domagk-Straße sowie Am Dickobskreuz erreicht werden kann. Für den Fuß- und Radverkehr stehen bisher keine gesonderten Wegebeziehungen zur Verfügung. Insbesondere die BAB 565 sowie die Bundesbahn stellen hier Barrieren dar. Zur Förderung dieser Verkehre ist es daher erforderlich, neue Wegebeziehungen zu schaffen. In Richtung Westen wird bereits im Zusammenhang mit der Erneuerung des „Tausendfüßers“/A565 eine Fuß- und Radwegebrücke mit einer Breite von 6,50 m über die BAB 565 geplant. Um Fußgängern und

Radfahrern eine durchgehende barrierefreie und komfortable Querung zu ermöglichen und damit die Anbindung des Plangebietes deutlich zu verbessern, ist eine weitere Brücke über die Bahntrasse zum Stadtbahnhaltepunkt Bonn West erforderlich. Das bereits vom Ingenieurbüro VSU GmbH aus Herzogenrath erstellte Mobilitätskonzept bestätigt dies. Das Brückenbauwerk inkl. des Auf- und Abgangs beidseits der Bahntrasse wird parallel zum Bebauungsplanverfahren technisch geplant. Dabei sind verschiedene Varianten mit Rampen oder Spindeln bzw. eine Kombination mit Treppen und Aufzügen im Anschluss an den Haltepunkt Bonn West zu prüfen. Mit den beiden Brücken und der Aufweitung der Immenburgstraße wird zudem die bedeutsame Verbindung zwischen dem Campus Eendenich und der Bonner Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer erheblich verbessert.

Innerhalb des Quartiers sind kurze Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen. Der Kfz-Verkehr ist auf die Anfahrtswege zu der geplanten Quartiersgarage oder ggf. notwendigen Tiefgaragen zu beschränken. Sämtliche Kfz-Stellplätze, die durch die geplanten Vorhaben ausgelöst werden, sind in der geplanten Quartiersgarage und/oder in Tiefgaragen unterzubringen. Die Stellplätze sollen für eine Mehrfachnutzung sowohl für die geplanten Büroflächen als auch bei Veranstaltungen in der Halle Westwerk zur Verfügung stehen. Öffentliche Stellplätze entlang der vorgesehenen Erschließungsstraßen sollen nicht hergestellt werden. Lediglich für Sondernutzungen wie z.B. Car-Sharing können Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorgesehen werden. Um Parksuchverkehre in den angrenzenden Straßen zu unterbinden, ist vorgesehen, diese im Rahmen des gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes einer Parkraumbewirtschaftung zuzuführen.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Fahrradstellplätze sind in ausreichender Anzahl und Qualität vorrangig im Parkhaus oder in Tiefgaragen unterzubringen. Zusätzlich sind im Quartier oberirdisch dezentrale Fahrradstellplätze für Besucher einzuplanen.

Die ÖPNV-Erschließung des Gebiets erfolgt zurzeit überwiegend über die Buslinien 608 und 609 auf der Eendenicher Straße sowie die Linien 631 und 632 entlang der Straße Am Propsthof. Aufgrund des relativ großen Abstands von ca. 400-500 m zum Plangebiet, ist die bisherige ÖPNV-Anbindung als durchschnittlich zu bewerten. Insbesondere der Bau einer Brücke zum Stadtbahnhaltepunkt Bonn-West sowie die Führung einer Buslinie durch das „Innovationsdreieck“ über die Karlstraße, Immenburgstraße und Am Dickobskreuz sind hier als erforderliche Verbesserungen für den ÖPNV-Verkehr erforderlich. Zur Förderung und Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote sind zudem ergänzende Mobilitätsmaßnahmen umzusetzen. An der Brücke über die Bahn ist im Plangebiet eine Mobilitätsstation vorgesehen.

- **Technische Infrastruktur**

Die entwässerungstechnische Erschließung der Flächen innerhalb des „Innovationsdreiecks“ ist über die öffentliche Mischwasserkanalisation in der Immenburgstraße (südlicher Bereich) und „Am Dickobskreuz“ geplant. Da der Kanal „Am Dickobskreuz“ dem überflutungskritischen Tiefpunkt „Am Propsthof“ zufließt, sollten bewährte Maßnahmen zur Abflussvermeidung (z.B. Dachbegrünung, intensive Begrünung von Hofflächen und Tiefgaragen, Mulden zur Zwischenspeicherung und verzögerten Verdunstung des Oberflächenwassers, usw.) genutzt werden. Der Kanal in der Immenburgstraße weist eine kritische hydraulische Auslastung auf. Daher ist für die Flächen innerhalb des „Innovationsdreiecks“, die an den bestehenden Mischwasserkanal in der Immenburgstraße anschließen (im wesentlichen Geltungsbereich des B-Plans 6422-2), eine Begrenzung der Abflusswirksamkeit auf 35% anzustreben. Vor dem Hintergrund des DWA-M 102-4, wonach gegenüber einer un bebauten Kulturlandschaft für Siedlungsflächen eine nur möglichst geringe Veränderung der Wasserhaushaltsbilanz

anzustreben ist und im Sinne einer Verbesserung des Stadtklimas, bieten sich für diesen Bereich dezentrale Maßnahmen zur Abflussvermeidung wie z. B. Dachbegrünungen, Mulden zur Zwischenspeicherung von Oberflächenwasser, teildurchlässige Oberflächenbefestigungen etc. an. Diese Möglichkeiten der Abflussvermeidung sind im weiteren Bebauungsplanverfahren durch entsprechende Fachplanungen zu prüfen und können, nach Abstimmung mit der Verwaltung, beim Versiegelungsgrad in Ansatz gebracht werden. Voraussetzung für diese dezentralen Lösungen ist die Sicherung durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan und/oder Vereinbarungen in einem städtebaulichen Vertrag.

- **Freiraumkonzept**

Vor dem Hintergrund der stadtklimatischen Situation im Planungsraum, sind bei der Freiraumplanung der sich weiter intensivierende Klimawandel und der damit einhergehende Trend zur weiteren Zunahme der jährlichen Anzahl von Hitzetagen und Tropennächten als wesentliches Kriterium zu berücksichtigen. Die Neugestaltung und Entwicklung des Planungsraumes soll sich daher nicht nur an gestalterischen Qualitäten für ein attraktives Arbeitsumfeld orientieren, sondern auch Potenziale zur Verbesserung der stadtklimatischen Situation generieren. Innerstädtische Wärmeinseleffekte können durch die Gestaltung der Oberflächen beeinflusst werden. Insbesondere Grünflächen können verstärkt zu Wasserspeichern für die Bepflanzungen werden und dazu beitragen, die Schäden von extremen Wetterlagen wie Starkregen oder Hitzetagen abzumildern. Bei der Freiraumgestaltung soll daher Wert auf eine möglichst hohe Anzahl von Baumpflanzungen mit natürlichem Bodenanschluss gelegt werden und der Anteil versiegelter Oberflächen auf ein notwendiges Maß reduziert werden. Soweit Flächen unterbaut werden, sollen sie möglichst intensiv übergrünt werden. Die hohe bauliche Dichte lässt allerdings einen erheblichen Flächenverbrauch für Zuwegungen, Rettungswege oder Anlieferungen erwarten, so dass hier über kleinteilige Begrünungsformen und Versiegelungsminderungen nachgedacht werden muss.

Das Quartier wird mit Ausnahme von Lieferverkehr und der Befahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge nur für Fußgänger und Radverkehr geöffnet. Dadurch eröffnen sich zahlreiche Durchwegungen und abwechslungsreiche Raumfolgen mit Aufenthaltsqualitäten, Ruhezeiten und Bewegungsräumen für die Beschäftigten und Besucher des Quartiers. Dabei kommt der zentralen Achse von der Karlstraße zur geplanten Veranstaltungshalle Westwerk eine besondere Bedeutung zu. Die freiraumplanerische Qualifizierung dieser Achse wird daher auch Gegenstand des RWP-Wettbewerbsverfahrens.

Die Immenburgstraße soll aufgeweitet werden. Im Plangebiet ist ein großzügiger Fuß- und Radweg vorgesehen.

- **Klimaschutz und Klimaanpassung**

Die Stadt Bonn beabsichtigt bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden, sich kontinuierlich zur klimaresilienten Stadt weiterzuentwickeln und Vulnerabilitäten im Zusammenhang mit dem Klimawandel zu reduzieren. Diese Zielsetzungen wurden 2019 mit dem Leitbild der Stadt Bonn zu Klimaschutz und Klimaanpassung (DS190114), welches sich als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Bonn versteht, durch den Rat beschlossen. Vor diesem Hintergrund werden Anforderungen und Maßgaben zu Klimaschutz (z.B. Energieeffizienzstandard, Energieversorgung, solarenergetische Optimierung, Solarverpflichtung, nachhaltiges Bauen) und Klimaanpassung (z.B. Optimierung der Durchlüftung, Gebäudebegrünung) formuliert, die einen Beitrag zur Zielerreichung leisten.

Klimaschutz (Energie)

- Vor dem Hintergrund des Hauptausschussbeschlusses vom 14.11.1995 sind verschiedene Energieversorgungsvarianten vergleichend zu untersuchen und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen und die Wirtschaftlichkeit und unter der Berücksichtigung erneuerbarer Energien darzustellen.
- Im Hinblick auf das Ziel der Klimaneutralität wird für Neubauten ein Effizienzstandard vorgesehen, der zu einem möglichst niedrigen Energiebedarf führt, der weitestgehend mit regenerativen Energien gedeckt werden kann (Orientierung am Effizienzstandard 40).

Auf der Grundlage des Ratsbeschlusses vom 16.09.2021 „Solarverpflichtung im Neubau – planungsrechtliche Instrumente“ (DS-Nr.: 201919) werden die Vertragspartner bei allen Neubauvorhaben, über die im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung städtebauliche Verträge mit der Stadt Bonn abgeschlossen werden, grundsätzlich zur Installation von Photovoltaikanlagen auf den Dächern der zu errichtenden Gebäude verpflichtet. Die Kombination von PV-Anlagen mit Gründächern hat zu erfolgen, sofern es von der Nutzung her situationsangemessen ist (DS-Nr.: 212054).

Für das Gesamtareal wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein Energiekonzept erstellt. Neben Maßnahmen zur Minimierung des Energiebedarfs sollten darin auch Maßnahmen zum Schutz vor sommerlicher Überhitzung getroffen werden. Dabei sind passive bauliche Maßnahmen, wie außenliegender Sonnenschutz, Vordächer, der Einsatz entsprechender Materialien, Begrünung oder die solaroptimierte Gestaltung im Falle von Neubauten gegenüber einer aktiven Kühlung zu bevorzugen. Im Falle einer aktiven Kühlung sollte diese auf der Basis von regenerativen Energien erfolgen. Maßnahmen hinsichtlich des Ziels einer Klimaneutralität 2035 (Energieeffizienzstandard, Energieversorgung, Erneuerbare Energien) werden im städtebaulichen Vertrag festgeschrieben.

Klimaanpassung

Flache und flach geneigte Dächer sind mindestens extensiv zu begrünen (10-15 cm Substratdicke bei einem Abflussbeiwert von max. 0,4). Die Eignung von Fassaden für eine Begrünung ist zu prüfen. Geeignete Fassaden wie große, fensterlose Flächen sind zu begrünen. Nicht begrünbare Fassadenflächen sollten hell gestaltet werden, um eine hohe Albedo zu erreichen. Um gleichzeitig keine zu hohe Blendwirkung zu erzielen wird ein RAL Wert von 70-100 empfohlen. Weitere Hinweise zur Klimaanpassung finden sich unter "Schutzgut Klima/Luft".

Auswirkungen der Planung

• **Verkehrliche Auswirkungen**

Auf der Grundlage der städtebaulichen Planung für den gesamten Bereich „Innovationsdreieck“ wurden durch das Ingenieurbüro VSU GmbH Verkehrskennwerte (Stand September 2021) abgeleitet. Diese wurden verwendet, um das Verkehrsaufkommen sowie den Stellplatzbedarf am Standort abschätzen zu können. Darüber hinaus wurde auf der Grundlage das Verkehrsmodell angepasst und ein Mindestmaß an Mobilitätsmaßnahmen zu Grunde gelegt, um die verkehrlichen Wirkungen abschätzen zu können.

Im Ergebnis ist zu erwarten, dass die Planung an Werktagen, an denen auch Veranstaltungen in der geplanten Veranstaltungshalle stattfinden werden, zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 2.000 Pkw-Fahrten am Tag führen wird. Hinzu kommt der Wirtschaftsverkehr mit ca. 350 Fahrten sowie das durch den Bauhof der Stadt Bonn und den erneuerten Wertstoffhof verursachte Verkehrsaufkommen. Das Gesamtaufkommen wird damit auf ca. 3.500 Kfz-Fahrten am Tag geschätzt. Zur Reduzierung der Verkehrsmengen wird ein Mobilitätskonzept erstellt. Das Konzept umfasst sowohl Infrastrukturmaßnahmen wie die geplante Fußgänger- und Radfahrerbrücke sowie die Mobilitätsstation, als auch Maßnahmen im ÖPNV wie eine veränderte Buslinienführung und ein autonomes Bus-Shuttlesystem. Darüber hinaus sollte ein verbindliches Jobticket am Standort vorgesehen werden. Das Verkehrsaufkommen im Pkw-Verkehr kann mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements überschlägig um 1.300 Kfz-Fahrten auf ca. 2.200 Kfz-Fahrten am Tag reduziert werden.

Die Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit relevanter Knotenpunkte ergaben, dass alle anliegenden, nicht signalisierten Knotenpunkte auch mit der Planung ausreichend leistungsfähig sind. Für die Endericher Straße hat die Frage, wie die Zufahrt in das Gebiet von dort aus organisiert werden kann, hohe Bedeutung, insbesondere in Bezug auf den Knotenpunkt Karlstraße. Der Knoten befindet sich schon im Bezugsfall im Grenzbereich seiner Leistungsfähigkeit. Dies wird vor allem durch den Linksabbieger in der Karlstraße und den zu kurzen Linksabbieger aus der Endericher Straße verursacht. Durch die Planung wird der Zustand verstärkt, wenn auch nur gering, da ein Teil des zusätzlichen Verkehrs durch die Planung von Norden abgewickelt wird.

Wegen der geringen Leistungsfähigkeit der Endericher Straße ist es erforderlich, alle vorgeschlagenen Bausteine eines Mobilitätsmanagements verbindlich zu vereinbaren. Eine vollständige Gebietsentwicklung wird mit umfangreichen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements mit akzeptabler Verkehrswirkung möglich sein.

- **Belange der Umwelt**

Schutzgut Mensch

Das Plangebiet ist durch den Verkehrslärm der nördlich gelegenen Straßen und Schienenwege der Bahnstrecke Köln-Koblenz sowie der ihr hier parallelverlaufenden Stadtbahn und der östlich gelegenen A565 stark vorbelastet. Im Plangebiet sind zwar keine Wohnnutzungen vorgesehen, aber auch die geplanten Büronutzungen sind vor Verkehrslärm zu schützen. Weiterhin sind die Auswirkungen der gewerblichen Geräusche (MVA, Heizkraftwerk) auf das Plangebiet zu betrachten. Darüber hinaus sind auch die Auswirkungen durch den planinduzierten Mehrverkehr auf schutzbedürftige Nutzungen südlich der Immenburgstraße im Rahmen eines schalltechnischen Prognosegutachtens im Bebauungsplanverfahren zu untersuchen.

Die heute am Standort befindliche Straßenprostitution (Anbahnung und Verrichtung) wird in ein Areal nördlich des Plangebietes am Dickobskreuz verlegt. Damit einher geht ein geändertes Betriebskonzept, das die Sicherheit und Betreuung der Sexarbeiterinnen verbessert.

Schutzgut Boden

Das Plangebiet ist von zwei Altstandorten betroffen, die im Altlastenkataster der Bundesstadt Bonn unter den Ziffern 7422-241 und 7622-301 erfasst sind.

Altstandort 7422-241

Bei diesem Altstandort handelt es sich um den ehemaligen Güterbahnhof Bonn, der hier von 1873 bis zur Schließung der Güterabfertigung im Jahre 1995 betrieben wurde. Im Anschluss an die Betriebsstilllegung erfolgten auf der DB-Liegenschaft im Auftrag der Deutschen Bahn AG Bodenuntersuchungen. Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse belegten zum Teil erhebliche Verunreinigungen u. a. mit Kohlenwasserstoffen und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK's). Vor der Durchführung von Baumaßnahmen im Bereich des Altstandortes sind hier nutzungs- und planungsorientierte Untersuchungen gemäß der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) in Abstimmung mit der Unteren Umweltbehörde der Stadt Bonn durchzuführen. Im Rahmen einer Baumaßnahme anfallende Aushubmaterialien sind einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.

Altstandort 7622-301

Auf diesem Altstandort wurde von 1889 bis 1994 der städtische Schlachthof betrieben. 1988 wurden alle baulichen Anlagen wie Schlachthaus, Kesselhaus, Werkstatt und Tankanlagen abgebrochen. Anschließend erfolgte der Neubau der MVA Bonn und der Um- und Ausbau der bestehenden Betriebsgebäude zu Lager, Büros und Sozialräumen. Eine zwischenzeitlich durchgeführte Bodenuntersuchung ergab, dass Bereiche vorliegen, in denen erhöhte Gehalte an Schadstoffen im Boden vorhanden sind. Die Belastungen sind jedoch nicht so hoch, dass Einschränkungen hinsichtlich der angedachten Umnutzung zu erkennen sind. Im Vorfeld der Umnutzung ist eine nutzungsbezogene Neubewertung der Untersuchungsergebnisse und ein Bodenmanagementkonzept zu erstellen.

Schutzgut Wasser

Das gesamte Plangelände wird von Altstandorten eingenommen. Nach jetzigem Kenntnisstand ist allerdings nicht von einer flächigen Belastung auszugehen. Somit ist eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Eine Verpflichtung zur Versickerung von Niederschlagswasser besteht jedoch nicht, da die Grundstücke nicht erstmalig bebaut werden. Auch eine Mulden- oder Beckenversickerung mit belebter Bodenzone ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Die geplante hohe bauliche Dichte lässt allerdings wenig Raum für flächenintensive oberirdische Versickerungsmulden. Mulden-Rigolen in den seitlichen Grünsteifen werden im Rahmen des Entwässerungskonzepts geprüft.

Im Bebauungsplangebiet werden öffentliche Kanäle und Verkehrsflächen hergestellt, daher ist zwingend eine Überflutungsbetrachtung nach Vorgaben des Tiefbauamtes (Leitlinien Netzhydraulik) durchzuführen. Eine topographische Gefährdungsanalyse wurde bereits durchgeführt. Bei der Planung von Bauvorhaben ist zwingend auszuschließen, dass Gefährdungen durch Überflutungen entstehen. Es sind Notwasserwege aufzuzeigen, in denen das Wasser auf der Geländeoberfläche gefahrlos abgeleitet werden kann. Gefährdungen bestehender Baukörper durch geplante Bauvorhaben sind unbedingt zu verhindern. Das städtische Kanalnetz ist für die Ableitung der Abflüsse bei Starkregenereignissen ungeeignet. Kritische Infrastrukturelemente wie beispielsweise Mischverkehrsflächen ohne Bordsteine sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Neben diesen Überlegungen ist auf den objektbezogenen Schutz hinzuweisen. Hierzu gehört die Rückstausicherung des Kanalhausanschlusses, aber

auch der Schutz vor oberflächlichen Überflutungen. Diese sind bereits bei den Planungen für Bauvorhaben zu berücksichtigen. Eine Simulation von Starkregenereignissen wird im weiteren Verfahren vorgenommen.

Das Plangebiet liegt etwa zur Hälfte im Hochwasserrisikogebiet des Endericher Bachs. Gemäß § 78b des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sind bei der Änderung von Bauleitplänen für Gebiete, die nach § 30 Abs. 1 und 2 BauGB zu beurteilen sind, insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Da das Plangebiet bereits heute zu großen Teilen als Baufläche genutzt wird, sind wesentliche Beeinträchtigungen des Bachsystems durch die Änderung des bestehenden Planungsrechtes bzw. bei dessen Realisierung nicht zu erwarten.

Schutzgut Klima/Luft

Der Planungsraum Weststadt / Enderich wird durch eine dichte Bebauung, einen hohen Versiegelungsgrad sowie einen geringen Grünanteil charakterisiert. Daher weisen die Flächen laut Klimaanalyse bei sommerlichen austauscharmen Hochdruckwetterlagen am Tag eine extreme Wärmebelastung auf. In der Nacht tritt ein sehr hoher Wärmeinseleffekt auf. Vor dem Hintergrund der stadtklimatischen Situation im Planungsraum ist bei der Planung und Bauausführung der thermische Komfort am Tag und in der Nacht, gerade auch im Hinblick auf den sich weiter intensivierenden Klimawandel und dem damit einhergehenden Trend zur weiteren Zunahme der jährlichen Anzahl von Hitzetagen und Tropennächten zu berücksichtigen. Die Neugestaltung und Entwicklung des Planungsraumes sollte dazu genutzt werden, Potenziale zur Verbesserung der stadtklimatischen Situation zu nutzen. Mit dem Ziel der mehrfachen Innenentwicklung sowie unter Berücksichtigung des Schwammstadt-Prinzips soll den Belangen der Klimaanpassung und Resilienz sowie einer nachhaltigen Freiflächenentwicklung Rechnung getragen werden. In diesem Sinne soll der Vegetationsanteil erhöht und soweit möglich Flächen entsiegelt werden. Maßnahmen am Gebäude wie eine Dach- und/oder Fassadenbegrünung sowie die Begrünung von Tiefgaragendächern wirken sich zusätzlich positiv auf das Kleinklima aus. Um die Aufheizung von Oberflächen und damit die Wärmeabgabe in den Straßenraum so gering wie möglich zu halten, sollten dort, wo keine Begrünung möglich ist, helle Oberflächenfarben verwendet werden, die möglichst wenig Sonneneinstrahlung über den Gebäudekörper absorbieren, zugleich aber eine zu starke Reflexion kurzweiliger Strahlung vermeiden. Bezogen auf den Freiraum sollte Wert auf verschattende Elemente sowie eine Minimierung der Versiegelung gelegt werden. Oberirdische Stellplätze und deren Zufahrten sollten nach Möglichkeit mit wasserdurchlässigen Materialien oder nach Möglichkeit teilweise begrünt ausgeführt werden. Nicht überbaute Flächen, die nicht als Wege, Zu- und Ausfahrten, Stellplätze oder Nebenanlagen genutzt werden, sollten begrünt und mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden.

Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Von der Aufstellung des Bebauungsplans bzw. dessen Umsetzung können Wirkungen auf Naturhaushalt und Landschaft ausgehen, die Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen hervorrufen und somit einen Eingriff im Sinne des § 14 (1) BNatSchG verursachen können. Unvermeidbare Eingriffe in den satzungsgeschützten Baumbestand sind gesondert nach den Vorschriften der Baumschutzsatzung auszugleichen. Im Zuge der Planung sind aufgrund der vorhandenen Bebauung bzw. versiegelten Flächen jedoch nur in geringem Umfang Bäume von der Planung betroffen.

Sind auf Grund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen oder von Satzungen nach § 34 (4) Satz 1 Nr. 3 BauGB Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden. Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist daher – wenn wie hier aufgrund der Plangebietsgröße kein Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB aufgestellt wird - gemäß § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) für die Ermittlung der abwägungsrelevanten Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt sowie in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Der Umweltbericht zur Aufstellung des Bebauungsplans wird die notwendigen Angaben zur Abhandlung der Eingriffsregelung (auf Grundlage der Empfehlungen eines landschaftspflegerischen Fachbeitrags / LFB) beinhalten, die für eine gerechte Abwägung der privaten und öffentlichen Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB erforderlich sind. Im Umweltbericht sind zudem die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen darzustellen.

Im Februar 2022 wurde im Plangebiet eine Artenschutzuntersuchung (Vorprüfung Stufe 1) durchgeführt. Da im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Vorprüfung ein Vorkommen planungsrelevanter Reptilien-, Vogel- und Fledermausarten auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs nicht auszuschließen sind, sind im weiteren Verfahren vertiefende Untersuchungen für diese Arten im Plangebiet durchzuführen (Artenschutzprüfung Stufe 2). Ein Brutvorkommen planungsrelevanter Arten auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs an der Immenburgstraße ist nicht zu erwarten, dennoch wird durch weitere Begehungen geprüft, ob Turmfalke und Star in den Gebäuden brüten. Der Verlust von Niststätten dieser Arten ist grundsätzlich zu vermeiden. Aufgrund der relativen Nähe bekannter Zauneidechsen Vorkommen zum Plangebiet muss durch eine Vertiefende Prüfung eine Betroffenheit dieser Art ebenfalls ermittelt werden. Ein Vorkommen weiterer streng und besonderes geschützter Arten auf dem Gelände, wie z.B. Amphibien, wird aufgrund fehlender Lebensräume ausgeschlossen.

Eine abschließende Beurteilung des Artenschutzes ist erst durch eine vertiefende Prüfung möglich.

Schutzgut Landschaftsbild und Erholung

Das Plangebiet stellt sich gegenwärtig für die Öffentlichkeit als unzugängliche, in weiten Teilen verwahrloste Brachfläche dar. Es bestehen keine besonderen Blickbeziehungen. Im Zuge der Planung wird beabsichtigt, eine öffentlich zugängliche Campusfläche zu realisieren und diese stärker in das städtebauliche Gefüge zu integrieren. Am Westwerk ist ein Quartiersplatz vorgesehen. Vielfältig gestaltete Freibereiche sollen insbesondere den Beschäftigten, Anwohnern und Besuchern als Ort zum Verweilen und zur Erholung dienen.

Der Rückbau des verfallenen ehemaligen Schlachthofs sowie die Neubebauung stellen eine erhebliche Verbesserung des Stadtbildes dar.

Schutzgut Kultur und Sachgüter

Kultur und Sachgüter sind von der Planung nicht betroffen.