

Urban dot

Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

1. Anlass und Ziel der Planung

Der Planungsraum „urban dot“ im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Dottendorf, befindet sich seit den 1990er Jahren im Umbruch. Durch die Aufgabe industrieller Produktion sind größere zusammenhängende Brachflächen entstanden, die heute eines der letzten großen Flächenentwicklungspotentiale in gesamtstädtisch zentraler Lage darstellen. Die Reaktivierung der ehemals gewerblich genutzten Flächen nördlich und südlich der Dottendorfer Straße unter Einbezug des Gewerbestandortes In der Raste und die Entwicklung von innerstädtischen Freiflächen, soll den Zielsetzungen einer mehrfachen Innenentwicklung gerecht werden (u.a. Nachnutzung von Brachflächen, hohe bauliche Qualitäten, Nutzungsvielfalt durch bauliche Entwicklung etablieren, Qualifizierung der Freiräume, vielseitige Mobilitätsangebote schaffen).

Ziel ist es, durch eine Kombination von „Arbeiten & Wohnen“ ein lebendiges urbanes zukunftsfähiges Quartier zu entwickeln, welches im folgenden Text unter dem Namen „Urban dot“ geführt wird. Hierfür sollen ein geeigneter Nutzungsmix etabliert, sowie innovative Ansätze hinsichtlich verschiedener Wohnformen, Mobilität sowie nachhaltigem Bauen verfolgt werden. Dabei ist für eine perspektivische Erweiterung der Bahntrasse auf vier Gleise ein rund 25 Meter breiter Korridor von Bebauung freizuhalten. In diesem Korridor sind auch Flächen für eine bahnparallele Radwegeverbindung vorgehalten. Der bestehende Radweg soll zukünftig auf 4,00 m verbreitert werden. Zusätzlich wird ein Gehweg mit 2,50 m Breite geplant. Die Radwegeverbindungen sollen mit dem Quartier verzahnt werden.

Das Wettbewerbsverfahren mit 13 Entwurfsteams aus den Fachrichtungen Architektur, Stadtplanung und Landschaftsarchitektur fand im September 2020 mit der Sitzung des Preisgerichts seinen Abschluss. Der Siegerentwurf von GBP Architekten mit HOLZWARTH Landschaftsarchitektur stellt mit den zwischenzeitlich umgesetzten Überarbeitungsempfehlungen des Preisgerichts die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren dar. Die Überarbeitungsempfehlungen betrafen insbesondere konzeptionelle Ansätze für ein hybrides Parkhaus, welches die Voraussetzungen für einen (Teil-) Umbau in Wohnflächen bietet, eine günstigere Verortung der geplanten Kita im nördlichen Teilbereich, eine Reduktion der Dichte im südlichen Teil des Quartiers zugunsten des Stadtklimas und Optimierung der Durchlüftung, eine Orientierung der Baukörper zum Freihaltekorridor in einer Fluchtlinie mit der Bestandsbebauung sowie eine punktuelle Nachverdichtung nördlich der Dottendorfer Straße.

Für das ehemalige Christian-Miesen-Gelände (Teilbereich A) ist die Entwicklung eines Büro- und Wissenschaftscampus beabsichtigt. Wohnnutzungen sind nördlich der Dottendorfer Straße aktuell nicht möglich, da sich die tatsächliche Belastung durch tieffrequenten Schall des Heizkraftwerks Süd nur im gebauten Zustand in Innenräumen der betroffenen Gebäude messen lässt und insofern keine rechtssichere Prognose möglich ist. Kritisch ist dabei der Nachtzeitraum, für den die TA Lärm in Verbindung mit der DIN 45680 strengere Richtwerte vorsieht. Im Bebauungsplanverfahren sollen jedoch gutachterlich auch Wohnnutzungen untersucht werden, um eine flexible planungsrechtliche Perspektive unter veränderten immissionsschutzrechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Auf dem Areal der ehemaligen Großbäckerei (Teilbereich B) sollen studentische Wohnformen, davon 40% als gefördertes studentisches Wohnen mit ergänzenden Serviceangeboten im Erdgeschoss entstehen. Vorgesehen ist hier auch die Ansiedlung eines Discounters bis maximal 800 m² Verkaufsfläche. Es besteht eine grundsätzliche Bereitschaft des Eigentümers zur Ansiedlung sowie die Interessensbekundung eines Discounters.

Die Dottendorfer Straße soll als verbindender urbaner Raum zwischen Teilbereich A und Teilbereich B durch gestalterische Aufwertung der sich anschließenden Flächen und Straßenbegleitgrün integriert werden. Auch der geplante Ausbau einer niveaufreien Bahnquerung (Unterführung / Rampen) zur Ollenhauerstraße ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die verbleibenden überwiegend

unbebauten Teilbereiche C-F, die sich mehrheitlich im Eigentum der Stadt Bonn befinden, sollen primär einer Wohnbauentwicklung zugeführt werden.

2. Planbereich "Urban Dot"

Der rund 13 ha große Planbereich befindet sich im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Dottendorf und umfasst im Umfeld der „Dottendorfer Straße“ sowie der Straße „In der Raste“ folgende Teilbereiche :

- A. den ehemaligen Produktionsstandort der Firma C. Miesen GmbH & Co. KG (privat, ca. 4,50 ha)
- B. die aufgegebenen Flächen der ehemaligen Großbäckerei der Firma LUBIG (privat, ca. 0,83 ha)
- C. die ehemalige Friedhoferweiterungsfläche Südfriedhof (städtisch, ca. 1,80 ha)
- D. die un bebauten Flächen des Gewerbegebietes südlich „In der Raste“ (privat, ca. 0,87 ha)
- E. die Arrondierungsflächen entlang der Bahntrasse (städtisch, ca. 0,18 ha)
- F. einen Hundesportplatz, Brachfläche (städtisch, ca. 0,81 ha)

Neben diesen rund 8,9 ha großen Teilbereichsflächen umfasst der Planbereich rd. 3,0 ha gewerblich genutzte Bestandsfläche angrenzend an die Straße In der Raste. Hier befinden sich verschiedene kleinteilige Gewerbebetriebe (Beherbergungsbetriebe, Fitness, Büronutzungen) sowie zwei Kindertagesstätten u.a. mit Betriebsplätzen. Diese Flächen werden im Folgenden als Teilbereich "Bestand" bezeichnet.

3. Planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bonn überwiegend als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die Fläche südlich der Straße „In der Raste“ ist als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Friedhof“, die Fläche des Hundesportplatzes als Grünfläche dargestellt. Entlang der Bahnlinie ist ein Streifen über die komplette Nord-Süd-Ausdehnung des Plangebiets als Hauptverkehrsstraße, teils mit der näheren Zweckbestimmung „Fläche für Bahnanlagen“, dargestellt. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes ist der FNP gem. § 8 Abs. 3 BauGB entsprechend der neuen Planung zu ändern. Der Bereich, der im FNP noch als Hauptverkehrsstraße dargestellt ist, soll auch zukünftig als Freihaltekorridor für eine potenzielle Erweiterung der DB-Trasse freigehalten werden und entsprechend im FNP dargestellt bleiben. Wie die Flächen darüber hinaus im Flächennutzungsplan zu ändern sind, hängt von den tatsächlichen Planungen für die Teilflächen ab und kann derzeit noch nicht genau bestimmt werden.

Bebauungspläne

Nördlich der Dottendorfer Straße im Bereich des ehem. Christian-Miesen Geländes besteht verbindliches Planungsrecht durch die Bebauungspläne Nr. 7919-46 und -47 aus den Jahren 1965/66. Danach liegen die Grundstücke innerhalb eines Industriegebietes, in dem allerdings besonders geräuschvolle Anlagen ausgeschlossen sind. Baulich kann dieses Gebiet bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,7 und einer Baumassenzahl (BMZ) von 3,5 in offener Bauweise genutzt werden. Im Bereich des Freihaltekorridors, der sich entlang der Bahngleise der Deutschen Bahn AG erstreckt, ist teilweise ein Pflanzgebot festgesetzt. Die Festsetzungen dieser beiden Bebauungspläne schließen die Realisierung der beschriebenen, geplanten Nutzungen aus, so dass eine Änderung des Planungsrechts erforderlich wird. Ein Industriegebiet, auch wenn es durch den Ausschluss besonders geräuschvoller Anlagen in der Nutzung zum Teil eingeschränkt ist, ist im Übrigen in innerstädtischer Lage, angrenzend an die bestehenden Wohngebiete in Dottendorf und Kessenich, zu konfliktträchtig und entspricht nicht mehr den heutigen planerischen Zielvorstellungen. Die Teilbereiche der beiden Bebauungspläne Nr. 7919-46 und -47, die von den neuen Planungen betroffen sind, werden durch den neu aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 6719-5 ersetzt.

Südlich der Dottendorfer Straße im Bereich der Straße In der Raste werden die städtebaulichen Zielsetzungen durch die Bebauungspläne mit den Nrn. 7919-1 und 7919-5 bestimmt.

Der Bebauungsplan Nr. 7919-5 aus dem Jahr 1955 sollte neben der planungsrechtlichen Sicherung und Erweiterung des Südfriedhofs und der Schaffung eines neuen Industriegebietes entlang der Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG (Bonn-Koblenz) eine neue Entlastungsstraße zwischen der Dottendorfer Straße und der früheren Stadtgrenze zwischen Bonn und Bad Godesberg ermöglichen. Entsprechend wurde im Jahre 1972 der Bebauungsplan Nr. 7919-1 mit der Zielsetzung aufgestellt, im Bereich der heutigen Straße „In der Raste“ ein Gewerbegebiet zu etablieren und die Flächen neu zu ordnen. Dieser setzt die Teilbereiche B (ehemalige Großbäckerei) und D (Brachfläche) sowie die gewerblich genutzten Flächen im Bereich der Straße „In der Raste“ (Bestand / Erhalt) als Gewerbegebiet fest.

Zur Unterstützung und Sicherung der Ortsteilzentren wurde im Jahr 2004 der Bebauungsplan mit der Zielsetzung geändert, dass Einzelhandelsbetriebe des Lebensmittelbereiches und sonstige Einzelhandelsbetriebe sowie Betriebe mit Verkaufsflächen für den Verkauf an letzte Verbraucher nur ausnahmsweise zulässig sind.

Da das vormals als Friedhoferweiterungsfläche vorgesehene Areal (Teilbereich C) bisher nicht in Anspruch genommen wurde und auch für die langfristige Bestattungsflächenplanung der Stadt Bonn als nicht mehr erforderlich bewertet wurde, hat der Rat der Stadt Bonn am 25.02.2016 eine Teilaufhebung der oben aufgeführten Bebauungspläne in diesem Bereich beschlossen (DS-Nr. 1513834), sodass diese Flächen damit planungsrechtlich teils nach § 34 BauGB, teils nach § 35 BauGB zu beurteilen sind.

Für die Teilbereichsfläche F (Anlage 3 „Übersicht Teilbereiche“) Hundesportwiese setzt der Bebauungsplan Nr. 7915-5 entlang der südwestlichen Plangebietsgrenze noch eine öffentliche Verkehrsfläche (Entlastungsstraße) fest. Für die übrigen Flächen des Teilbereichs F sowie für den Teilbereich E (Arrondierungsfläche) und für den bahnparallelen Streifen trifft der Bebauungsplan aus dem Jahre 1955 keine Festsetzungen.

Die Teilbereiche der beiden Bebauungspläne Nrn. 7919-1 und 7919-5, die von den neuen Planungen betroffen sind, werden durch die neu aufzustellenden Bebauungspläne Nrn. 6719-5 und 6718-2 ersetzt.

Planverfahren

Um die geplante städtebauliche Entwicklung des Projektes „urban dot“ umsetzen zu können, ist die Schaffung neuen Planungsrechts erforderlich. Die Öffentlichkeit ist gem. § 3 Abs. 1 BauGB möglichst frühzeitig über die geplanten Ziele und Zwecke des gesamten Planungsraums zu unterrichten. Die Beteiligung wird abhängig von den mit der Corona-Pandemie einhergehenden Kontaktbeschränkungen ggf. als ein digitales Beteiligungsformat durchgeführt.

Im Anschluss an diese Unterrichtung soll eine Teilung in zwei eigenständige Bebauungsplanverfahren erfolgen. Dies ist aufgrund der Größe des Plangebietes, der unterschiedlichen Eigentümer und unterschiedlicher Nutzungsschwerpunkte sowie der Komplexität angeraten. Die Trennung der Planverfahren in einen Angebotsbebauungsplan für die Teilbereiche A und B als Bebauungsplan Nr. 6719-5 mit städtebaulichem Vertrag sowie einem zweiten Angebotsplan Nr. 6718-2 für die Teilbereiche C-F ist verfahrenstechnisch geboten. So können Festlegungen in Abhängigkeit zu den Eigentumsverhältnissen und in zeitlich abweichendem Verfahrensfortschritt getroffen werden.

Die beiden Bebauungspläne werden aufgrund ihrer Größenordnung und ihrem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang sowie des Einbezugs von Außenbereichsflächen jeweils im Normalverfahren aufgestellt. Damit ist die Erstellung eines Umweltberichtes erforderlich, welcher sämtliche umweltbezogene Belange nach §1 Abs. 6 Nr. 7 und §1a BauGB umfasst. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung.

Bebauungsplan Nr.: 6719-5 – Teilbereich A und B

Der Planbereich nördlich und südlich angrenzend an die Dottendorfer Straße (ehem. Christian Miesen Gelände und ehem. Gelände der Großbäckerei Lubig) wird unter dem Bebauungsplan Nr. 6719-5

geführt. Er wird als Angebotsbebauungsplan aufgestellt, mit der Terrabon GmbH und der WID BONN R1 GmbH als Entwicklerin und Vertragspartnerin.

Bebauungsplan Nr. 6718-2 – Teilbereich C-F und Bestand

Für die weiteren Entwicklungsflächen (Teilbereiche C-F; überwiegend städtische Flächen) soll der Bauungsplan Nr. 6718-2 aufgestellt werden. Hierfür liegt bereits ein Aufstellungsbeschluss vom 14.11.2018 vor (DS-Nr. 1812720EB3). Dieser Aufstellungsbeschluss umfasst den südlichen Planbereich jedoch nicht vollständig. Über den Aufstellungsbeschluss hinausgehende Flächen sollen im weiteren Verfahren durch Fassung eines neuen Aufstellungsbeschlusses im Rat förmlich einbezogen werden.

Durch das bereits bestehende Gewerbegebiet wird die mit der Neuplanung heranrückende Misch- und Wohnnutzung ggf. immissionsschutzrechtliche Konfliktlagen erzeugen, die im Aufstellungsverfahren zu lösen sind. Diese Konfliktlösung kann sich dabei nicht auf den bloßen Verweis auf §15 Bau NVO und das Baugenehmigungsverfahren beschränken, sondern es ist eine Lösung des Konflikts mit den Mitteln der Bauleitplanung erforderlich. Dies macht es notwendig, den Teilbereich "Bestand" entweder in die Aufstellungsverfahren der Bauungspläne Nr. 6718-2 und Nr.: 6719-5 zu integrieren oder in einem eigenständigen Verfahren zu bearbeiten.

4. Planung

Städtebauliches Konzept

Der städtebauliche Leitgedanke ist es, die Teilräume nördlich und südlich der Dottendorfer Straße als „urban dot“ zu verknüpfen.

Nördlich der Dottendorfer Straße

Der nördliche Büro- und Wissenschaftscampus (Teilbereich A) soll durch einen durchgängigen baumbestandenen Boulevard mit dem südlichen Wohnquartier als städtebauliches Rückgrat verbunden werden. Nördlich der Dottendorfer Straße führt der Boulevard in einen sich öffnenden Campuspark, um den sich sechs Gebäude gruppieren. Diese Baukörper mit gestaffelten Gebäudehöhen (III-VIII Geschosse) geben dem Campus einen Rahmen und vermitteln ein urban verdichtetes Erscheinungsbild. Der Auftakt in den Campus an der Dottendorfer Straße wird durch einen achtgeschossigen Hochpunkt mit einem vorgelagerten repräsentativen Platz (Campusfoyer) markiert. Der gesamte Campus ist weitgehend autofrei geplant und soll mit hoher Aufenthaltsqualität sowie vielfältigen Möglichkeiten der Begegnung und Kommunikation ein attraktives Arbeitsumfeld bieten. Nutzerabhängig besteht ggf. aufgrund von Sicherheitsanforderungen die Notwendigkeit, Teilbereiche des Campus einzufrieden. Der Platz sowie der Campuspark und die Querverbindungen für Fußgänger und Radfahrer sollen öffentlich zugänglich sein. In dem nordwestlich abschließenden Gebäude wird bedarfs- und nutzerabhängig die Möglichkeit gegeben, eine Betriebskita unterzubringen. Im Teilbereich A besteht ein Entwicklungspotential für rd. 71.000 m² BGF zzgl. eines Quartiersparkhauses, das im Norden des Plangebietes angeordnet ist und über die Christian-Miesen-Straße angefahren wird.

Im Zuge der Erstellung des Bauungsplans werden für den Teilbereich A für die weitere städtebauliche, hochbauliche und freiraumplanerische Qualifizierung der Baufelder Gestaltungsleitlinien durch die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Stadt Bonn entwickelt.

Diese Gestaltungsleitlinien tragen den Vorgaben Rechnung, ein Quartier zu realisieren, das sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltig, möglichst klimaneutral und klimaresilient geplant wird. Weiter sind Aussagen zur Sicherung einer nachhaltigen Bauweise (z.B. zertifizierte Nachhaltigkeitsstandards der DGNB in Hinblick auf ökologische, ökonomische und technische Qualität, soziokulturelle und funktionale Qualität, Standortqualitäten etc.), der Architektursprache und der Freiraumqualitäten zu treffen. Entsprechend sollen zur Sicherung einer qualitativ hochwertigen Gestaltung konkrete Vorgaben zu der zukünftigen Freiraumplanung (Bepflanzungen, Bodenbeläge, Möblierung etc.) und zur

Gestaltung der Gebäude (Materialität, Farbigkeit, Sockelzonen, technische Aufbauten etc.) festgeschrieben werden. Sollte nicht der Wettbewerbsgewinner mit der Weiterplanung der Gebäude beauftragt werden sind hochbauliche Wettbewerbe durchzuführen. Die Freiraumplanung ist in diesem Falle ebenso mit einem Wettbewerb nach RPW zu konkretisieren.

Neben den öffentlich zugänglichen Freibereichen werden auch die Schnittstellen zwischen den Bebauungsplangebiet und der Dottendorfer Straße sowie der Bestandsbebauung in der Raste in die Entwicklung der Gestaltungsleitlinien einbezogen. Die abgestimmten Gestaltungsleitlinien werden den politischen Gremien im Zuge der Fassung des Satzungsbeschlusses zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6719-5 zur Beschlussfassung vorgelegt und werden Anlage zum städtebaulichen Vertrag bzw. zum Durchführungsvertrag gemäß §12 BauGB.

Südlich der Dottendorfer Str.

Das Plangebiet südlich der Dottendorfer Straße wird außerhalb der Bestandsbebauung überwiegend als neues Wohnquartier geplant. Auf der südlichen Seite der Dottendorfer Straße weitet sich der Boulevard als Fortführung des nördlich angrenzenden Campusfoyers zu einem Platz auf und leitet in das Wohnquartier über. Hier liegt der Eingang des bestehenden Hostel „Basecamp“ und vis-a-vis das geplante Studierendenwohnen in zwei Baukörpern (rd. 15.000 m² BGF) als belebter Nutzungsbaustein in zentraler Lage (Teilbereich B). Als ergänzende Nutzung ist hier im Erdgeschoss neben Serviceangeboten und Gastronomie auch ein Discounterfunktional integrierbar. Es soll ausschließlich ein Einzelhandelsbetrieb mit einer Größenordnung von max. 800 m² – unterhalb der Großflächigkeit – angesiedelt werden.

Das Büro Junker und Kruse hat im Jahr 2018 eine Verträglichkeitsuntersuchung für die Ansiedlung eines Discounters erarbeitet. Das Gutachterbüro kommt zu dem Ergebnis, dass die Ansiedlung eines Lebensmitteldiscounters auf dem Miesen Gelände mit einer maximalen Verkaufsfläche von 800 m² rein rechnerisch eine städtebaulich verträgliche Größenordnung im Sinne des § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung darstellt, sodass der Standort planungsrechtlich realisiert werden könnte.

Verkaufsflächen über 800 m² dagegen würden negativen Auswirkungen auf benachbarte Zentren zur Folge haben.

Im Gutachten wird herausgearbeitet, dass das Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen des Bonner Einzelhandels- und Zentrenkonzepts nicht übereinstimmt. Dabei wird hervorgehoben, dass der Umsatz nicht durch die bis dato vorhandene Wohnbevölkerung im Umfeld generiert werden könne und der Standort städtebaulich nicht integriert sei. Insofern weicht dieser Standort vom Einzelhandels- und Zentrenkonzept ab. Allerdings war zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens durch das Büro Junker und Kruse die hier nun vorliegende Planung, verbunden mit der Errichtung zusätzlicher Wohnbebauung, noch nicht bekannt.

Im Zuge der laufenden Bearbeitung des Bebauungsplanes Nr. 6719-5 (Teilbereich B) wird die Vorhabenträgerin bezüglich der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung und der vorgesehenen Materialien für die Außenflächen der geplanten Baukörper sowie der Freiraumgestaltung laufende Abstimmungen mit der Stadt vornehmen. Weiter südlich (Teilbereiche C-F) mündet der Boulevard in einen größeren öffentlichen Quartiersplatz. Hier soll die Ausbildung eines urbanen Treffpunktes mit gemeinschaftlich nutzbaren Bereichen und der Ansiedlung von Gastronomie ermöglicht werden. Südlich der Ringerschließung sind entlang der Bahntrasse zur Minderung der Geräuschbelastung geschlossene Gebäuderiegel (V-VI Geschosse) vorgesehen, um auf der bahnabgewandten Gebäudeseite beruhigte Freibereiche zu schaffen. Gleichzeitig kann durch diese lärmabschirmende Wirkung, unabhängig von sonstigen Lärmschutzmaßnahmen, für die weiter im Südwesten gelegenen Wohnhäuser, ein Beitrag zu gesunden Wohnverhältnissen geleistet werden. Der südwestliche Teil des Wohnquartiers (Teilfläche C) ist durch differenzierte Gebäude- und Wohntypologien (III-IV Geschosse) geprägt, die das Quartier für unterschiedliche Haushaltsformen und für alle Lebensphasen attraktiv machen sollen. Die Struktur ist hier offen und mit zahlreichen fußläufigen Wegebeziehungen durchlässig angelegt. Neben privaten Gärten sind hier auch gemeinschaftlich

nutzbare Freiräume vorgesehen, die eine Bildung von Wohnnachbarschaften fördern sollen. Insgesamt besteht in den Teilbereichen C-F ein Entwicklungspotential für rd. 45.000 m² BGF Wohnfläche. Die Flächen im städtischen Eigentum werden nach der Planrechtschaffung voraussichtlich im Konzeptverfahren vergeben (s.u.).

Die zusätzlich zu den vorhandenen Kitas geplante Kindertagesstätte mit rd. 1.000 m² BGF (mindestens 3-gruppig) ist im Bereich des westlichen Eingangs an der Dottendorfer Straße auf städtischen Flächen verortet. Aufgrund der Lage am Quartierseingang kann der Hol- und Bringverkehr aus dem Quartier herausgehalten werden. Der Freibereich orientiert sich zur geschützten, straßenabgewandten Südwestseite mit den benachbarten Friedhofsflächen.

Im südlichen Abschluss des Plangebietes werden rd. 0,5 ha Freiflächen für die Entwicklung von Kleingartenflächen vorgehalten.

Das heute bereits vorhandene Gewerbegebiet soll planungsrechtlich im Bestand gesichert werden, wobei ggf. entstehende immissionsschutzrechtliche Konflikte planungsrechtlich zu bewältigen sind. Hierzu bedarf es ggf. planungsrechtlicher Beschränkungen des in dem Gebiet zulässigen Nutzungsspektrums. Die derzeit hier ausgeübten gewerblichen Nutzungen werden aber aller Voraussicht nach auch in den zukünftigen Nutzungsrahmen hineinpassen.

Baulandmodell (BBM) und geförderter Wohnungsbau auf städtischen Flächen

Die Planung sieht eine wohnbauliche Entwicklung in den Teilbereichen B bis F vor. Auf den privaten Flächen, welche durch Investoren mit vorhabenbezogenen Bebauungsplänen mit Durchführungsvertrag für eine Wohnbebauung entwickelt werden, greift das Baulandmodell. Ebenso gilt dies für Angebotsbebauungspläne mit städtebaulichen Verträgen. Die Planung beinhaltet, dass 40 % der BGF Wohnen als öffentlich geförderter Wohnraum zu entwickeln sind (Förderweges A (mindestens 20%) und Förderweges B). Ebenso müssen die Investoren eine Kostenbeteiligung zur Herstellung der durch das Vorhaben ausgelösten KiTa-Plätze leisten.

Teilfläche B:

Im Teilbereich B (ehem. Lubig Bäckerei) sollen studentische Wohnformen mit rund 15.000 m² BGF realisiert werden. Davon sollen 40% der BGF des Studierendenwohnens mit Mitteln der Wohnraumförderung des Landes NRW für Wohnraum für Auszubildende und Studierende finanziert werden. Hierdurch werden die Anforderungen des Baulandmodells erfüllt. Durch diese Landesförderung werden Wohnungen für Alleinstehende, Paare und Gruppenwohnungen für die Zielgruppen der Auszubildenden und der Studierenden gefördert. Aufgrund der langen Belegungsbindung (mindestens 20 Jahren) welche durch diese Förderung bedingt ist, und der damit verbundenen geringen Erwartung von hier wohnenden Kindern im Kindergartenalter kann der Investor für diesen Anteil des Studierendenwohnens von der Beteiligung an den Folgekosten für die Schaffung von KiTa-Plätzen befreit werden. Für die restlichen, freifinanzierten 60% der BGF des geplanten Studierendenwohnens gilt diese Befreiung nicht.

Teilbereiche C-F:

Die übrigen Teilbereiche C-F befinden sich überwiegend im städtischen Eigentum, für die das Baulandmodell keine Anwendung findet. Hier legt sich die Stadt als Eigenverpflichtung auf, nicht hinter den Anforderungen des Bonner Baulandmodells für private Investoren zurückzubleiben.

Nach der Planrechtschaffung werden diese Teilflächen voraussichtlich im Konzeptverfahren (Vorgabe von ökologischen, sozialen sowie städtebaulichen und architektonischen Kriterien oder auch quantitative oder qualitative Programmvorgaben) vergeben. Hierzu werden zu einem späteren Zeitpunkt weitere Beschlüsse in die Gremien eingebracht. Gemäß dem Ratsbeschluss „Bonner Wohnungsnot durch aktives städtisches Flächenmanagement bekämpfen“ (DS-Nr. 1512113EB8) werden im weiteren Verfahren städtische Flächen zunächst der VEBOWAG angeboten. Im Rahmen der Überplanung privater Flächen werden ebenfalls im weiteren Verfahren Gespräche mit Eigentümern zur Mitwirkung

am Verfahren geführt, mit dem Ziel eine Bereitschaft hinsichtlich des Bonner Baulandmodells zu erwirken.

Generell gilt, für den geförderten Wohnungsbau, dass die nach Nr. 4.1. Wohnraumförderungsbestimmungen (WFB) des Landes NRW geforderten städtebaulichen Qualitäten einzuhalten sind. Beim Zuschnitt der Baufelder für den geförderten Wohnungsbau, die dezentral im Planungsgebiet zu verteilen sind, ist darauf zu achten, dass bei den städtischen Flächen grundsätzlich mindestens 1/3 der Grundstücksfläche als nutzbare Grünfläche gestaltet werden sollte. Im weiteren Verfahren wird konkretisiert, ob insbesondere auf den städtischen Flächen innovative Konzepte aus den Bereichen innovativer Wohnformen an dem Standort umgesetzt werden können.

Erschließung/ Ruhender Verkehr

ÖPNV

Der Standort ist gut in den öffentlichen Nahverkehr eingebunden. Der DB- Haltepunkt „UN-Campus“ befindet sich in rd. 500 m Entfernung zum Teilgebiet A bzw. rd. 800m -1000m zum Teilgebiet B- F. Damit ist das Plangebiet von den Bahnhöfen Bonn Hbf und Bad Godesberg sowie den Haltepunkten in Enderich und Duisdorf grundsätzlich zügig zu erreichen. Auch die linksrheinischen Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises sowie der Kreis Ahrweiler sind über das DB-Netz sehr gut mit dem Standort verbunden. Mit den Stadtbahnhaltepunkt Ollenhauerstraße (Linien 16, 63, 66, 67, 68), der in einer Entfernung von ca. 450 m zum Plangebiet liegt, ist der Standort direkt und ohne Umsteigen von der Bonner Innenstadt, von den Stadtbezirken Beuel und Bad Godesberg sowie Königswinter, Bad Honnef, Sankt Augustin, Siegburg, Alfter, Bornheim und Köln zu erreichen. Die Straßenbahnhaltestelle Quirinplatz (Linien 61,62) liegt in einer Entfernung von rd. 800 m. Eine Bushaltestelle (Linie 634) befindet sich unmittelbar im Plangebiet.

MIV

Das Plangebiet ist über die Dottendorfer Straße erschlossen. Der überörtliche Verkehr erreicht das Plangebiet u.a. über die Autobahn 562 (Konrad-Adenauer- Brücke), die Nahum-Goldmann-Allee und die Ollenhauerstraße. Zur planfreien Querung der DB ist im Bereich der Dottendorfer Str. eine Bahnüberführung geplant.

Die innere Erschließung erfolgt über die Christian-Miesen-Straße und die Straße In der Raste. Das Plangebiet befindet sich im Umgriff der Rahmenplanung Bundesviertel, die ein geringes MIV Aufkommen als Zielsetzung berücksichtigt und eine Förderung und Stärkung des Umweltverbundes anstrebt. Die Strategie „umsteigen“ der Rahmenplanung zielt auf ein insgesamt verändertes Mobilitätssystem und –verhalten und gibt den Anstoß für eine Verkehrswende. Eine flächenmäßig reduzierte innere Kfz- Erschließung hält das Quartier in weiten Teilen von Autoverkehr frei, zusätzlich werden alternative Mobilitätsformen verstärkt gefördert. Es soll eine Umstiegskultur gefördert werden: Der Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen, Sharing Modelle) soll dem Auto vorgezogen werden. Hierzu werden Mobilitätskonzepte im weiteren Verfahren entwickelt. Die Erschließung des nördlichen Campus erfolgt für den motorisierten Individualverkehr über die Christian-Miesen-Straße. Hier liegt die Einfahrt in die Tiefgaragen, die im Bereich der zwei westlichen Baukörper angeordnet sind. Am nördlichen Ende des Plangebiets befindet sich die Zufahrt in das Quartiersparkhaus.

Das Wohnquartier südlich der Dottendorfer Straße soll für PKW vorrangig über den westlichen Teil der Straße In der Raste erschlossen werden, um den östlichen Teil der Ringerschließung In der Raste als Boulevard für Fußgänger- und Radfahrer zu stärken. Um endgültige Aussagen zur Erschließung der einzelnen Teilgebiete sowie Gebäude treffen zu können, wird derzeit ein Verkehrsgutachten erstellt, das Aussagen zur Verkehrserzeugung und Verkehrsabwicklung sowie der Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte liefern wird. Ein Umbau des Straßenraums der Dottendorfer Str. wird im Bereich des Plangebietes in jedem Fall erforderlich. In wieweit eine Kostenbeteiligung auf die beteiligten Vorhabenträger erfolgen kann, wird im weiteren Verfahren geprüft. Darüber hinaus gehende Anpassungen bzw. Ertüchtigungen des angrenzenden Straßenabschnittes und Knotenpunktes

(Servatiusstraße/Karl-Barth-Straße) sollen im Kontext der beabsichtigten Optimierung der Radwege entlang der Dottendorfer Str. erfolgen.

Ruhender Verkehr

Sämtliche Kfz-Stellplätze, die durch die geplante Bebauung ausgelöst werden, sind in Tiefgaragen (Teilgebiet B-F) bzw. Tief- und Hochgaragen (Teilgebiet A) unterzubringen. Im Teilbereich A sind zudem auch die erforderlichen Besucherstellplätze in einem Quartiersparkhaus zu verorten. Einzig entlang des westlichen Arms der Straße „In der Raste“ sind vereinzelte Besucherstellplätze im Straßenraum vorgesehen. Abhängig vom Bedarf der Besucherstellplätze ist im weiteren Verfahren festzulegen, ob Längsparker im Straßenraum erforderlich sind. Alle öffentlichen Stellplätze sollen im Rahmen des gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes in das Untersuchungsgebiet „Bundesviertel“ aufgenommen und mittelfristig einer Parkraumbewirtschaftung zugeführt, um u.a. Parksuchverkehr durch Fremdparker zu verhindern.

Für den neuen Discounter Standort wird eine reduzierte Anzahl von 16 Stellplätzen vorgesehen, die oberirdisch und ggf. ergänzt durch weitere Stellplätze in der Tiefgarage geplant werden.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Fahrradstellplätze sind ebenfalls in den Tief- und Hochgaragen vorzusehen. Dabei ist auf eine ausreichende Anzahl und Qualität der Stellplätze zu achten. Zusätzlich sind im Quartier dezentrale Fahrradstellplätze für Anwohner und Besucher einzuplanen. Im weiteren Verfahren werden auf Bebauungsplanebene nutzungsbezogene Mobilitätskonzepte erstellt, auch um den bauordnungsrechtlich erforderlichen Umfang an Kfz-Stellplätzen reduzieren zu können.

Fußgänger und Radverkehr

Beidseits der DB-Strecke verlaufen bahnparallel ausgebaute Rad- und Fußwege, die eine gute Anbindung des Standortes aus den Stadtbezirken Bonn und Bad Godesberg bieten. Im Bereich des Haltepunktes UN-Campus besteht bereits heute die Möglichkeit zur planfreien Querung der DB-Trasse für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Mit Realisierung der geplanten Bahnüberführung an der Ollenhauerstraße wird die Erreichbarkeit für den Radverkehr sowieso fußläufig optimiert und insbesondere die Vernetzung mit den Bürostandorten im Bundesviertel verbessert. Mittel-/Langfristig wird auf der westlichen Seite der Ausbau des Radweges (auf 4,00m und einem zusätzlich angrenzenden Gehweg von 2,50m in Richtung Bonn und Bad Godesberg geplant, eine konkrete Zeitschiene kann noch nicht benannt werden.

Mehrere Durchwegungen verknüpfen den bahnparallelen Fuß- und Radweg mit dem Quartier. Die innere Erschließung für zu Fuß Gehende und den Radverkehr erfolgt vor allem über den großzügigen Boulevard. Darüber hinaus ermöglichen Durchwegungen eine Ost-West Querung des Quartiers, die auch an die bestehenden äußeren Fuß- und Radwege im Westen anschließen. Im Bereich der Dottendorfer Straße sollen die Verkehrsflächen im Trennprinzip gestaltet werden. Hier werden insbesondere im Bereich der Bushaltestelle sichere Querungen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

Freiraumkonzept

Ein qualitätsvolles Freiraumgerüst soll die gegebenen, übergeordneten und bahnparallelen Grünstrukturen und deren Nutzung aufgreifen und so weiterentwickelt werden, dass sie den Anforderungen der Bewohner sowie der Beschäftigten und den Herausforderungen des Klimawandels gerecht werden.

Ein Vegetationsband zieht sich um das Quartier und zeichnet zu allen Seiten eine grüne Kulisse ab. Der Übergangsbereich zwischen dem Plangebiet In der Raste und dem angrenzenden Südfriedhof stellt sich als Wiesenfläche mit vielfältigem Baum- und Gehölzbeständen dar und ist naturschutzfachlich von hohem Wert. In diesem Bereich soll ein breiter Grünstreifen von Bebauung frei gehalten werden. Die Bestandsbäume und ein Krautsaum mit Biotopvernetzungsfunction entlang von Flanierwegen (ca. 10 m), welche das Quartier und den Naherholungsraum verbinden, sollen erhalten bleiben. Im südlich abschließenden Bereich des Plangebietes werden Freiflächen von 0,5ha für kleingärtnerische

Nutzungen vorgehalten. Es besteht hier die Möglichkeit einer Einbindung in die angrenzend bereits bestehenden kleingärtnerisch genutzten Flächen südlich der Fußwegeverbindung „Am Südfriedhof“. Im Wohngebiet sind insgesamt rd. 1.500 m² öffentliche Spielflächen zzgl. 500 m² Aufstellfläche für ein Spielmobil am Quartiersplatz im Süden des Wohnquartiers vorgesehen. Hinzu kommen bauordnungsrechtlich erforderliche private Spielflächen in den Wohnquartieren.

Energiekonzept

Da ein großer Anteil der Emissionen im Gebäudebereich verursacht wird, sollen durch besonders energieeffiziente Neubauten CO₂-Emissionen vermieden und somit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Entsprechend dem „Leitbild der Stadt Bonn zu Klimaschutz und Klimaanpassung“, welches die Klimaneutralität bis 2035 vorsieht, ist ein zukunftsweisendes Konzept zu entwickeln, damit das Quartier einen Beitrag zur Zielerreichung leisten kann. Bezogen auf den Energieeffizienzstandard und die Energieversorgung der Gebäude bedeutet dies, dass ein Gebäudestandard realisiert werden muss, der einen sehr niedrigen Endenergiebedarf aufweist, der weitestgehend mit regenerativen Energien gedeckt werden kann. Im Rahmen der Bauleitplanung sind entsprechende Konzepte zu erstellen und frühzeitig mit der Verwaltung der Bundestadt Bonn abzustimmen.

5. Auswirkungen der Planung

Verkehrliche Auswirkungen

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Dottendorfer Straße für den motorisierten Verkehr ist heute durch lange Schrankenschließzeiten des Bahnüberganges zur Ollenhauerstraße eingeschränkt. Zudem stellt der Bahnübergang auch für den Rad- und Fußgängerverkehr eine erhebliche Barriere dar. Mit dem vorgesehenen Ausbau einer niveaufreien Querung zur Ollenhauerstraße hin wird diese Barrierewirkung abgebaut und es ist eine höhere Leistungsfähigkeit zu erwarten. Vor diesem Hintergrund wurde zwischen der Stadt Bonn und der Deutsche Bahn AG eine Planungsvereinbarung für den Bau einer Unterführung an der Dottendorfer Straße abgeschlossen.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung des Büros IGEPA Verkehrstechnik, Eschweiler, im Vorfeld des Wettbewerbsverfahrens wurden zunächst die derzeitigen Kapazitäten des Verkehrsnetzes auf Basis aktueller Verkehrszählungen analysiert. Einbezogen wurden die Knotenpunkte Karl- Barth-Str./Dottendorfer Str./Servatiusstr., Oscar-Romero- Allee/Ollenhauerstr./Nahum-Goldmann-Allee/Dottendorfer Str., Christian- Miesen-Str./Dottendorfer Str. und Dottendorfer Str./In der Raste (Nord/Süd). Darüber hinaus wurden die Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Dottendorfer Str. und die daraus resultierenden Rückstaulängen erfasst.

Die Planung Eisenbahnüberführung Ollenhauerstraße bzw. die Planung und Querschnittsaufteilung der Dottendorfer Straße wird im weiteren Verfahren berücksichtigt. Genauere Aussagen zur Straßenplanung innerhalb der Erschließungsgebiete sind erst möglich, wenn eine detailliertere Planschärfe des Fachplaners vorliegt. Im Sinne einer realitätsnahen worst-case Betrachtung wurde eine Prognose der planinduzierten Ziel- und Quellverkehre auf Grundlage der städtebaulichen Entwicklungspotenziale mit und ohne Realisierung der Unterführung der Bahntrasse durchgeführt. Insgesamt sind aus den städtebaulichen Entwicklungspotentialen rd. 4.500 Zusatzfahrten/Tag zu erwarten.

Maßgeblich für die Beurteilung der Kapazitätsreserven im Verkehrsnetz ist die Untersuchung der Leistungsfähigkeit in der Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde an den o.a. Knotenpunkten. Ein Umbau des Straßenraums der Dottendorfer Str. wird im Bereich des Plangebietes in jedem Fall erforderlich. Weiterhin ist im Bereich des Knotenpunktes Christian-Miesen- Str. / Dottendorfer Straße eine Aufweitung des Straßenraums erforderlich, um Konflikte zwischen rechts- und linksausfahrenden Radfahrenden und PKW zu vermeiden. Empfohlen wird darüber hinaus eine zusätzliche Linksabbiegespur von der Dottendorfer Str. in die Christian-Miesen-Str., um bei Rückstauerscheinungen während der Schrankenschließzeiten ein freies Linksabbiegen zu ermöglichen bzw. während der Schrankenöffnungszeiten Behinderungen der Geradeausverkehre durch wartende Linksabbiegende zu

vermeiden. Am Knoten Dottendorfer Straße/ in der Raste wird ebenfalls eine Aufstellfläche für die Linksabbiegenden in Richtung Süden für die Zufahrt der Straße notwendig werden.

Darüber hinausgehende Anpassungen bzw. Ertüchtigungen des angrenzenden Knotenpunktes (Servatiusstraße/Karl-Barth-Straße) sind im Kontext der beabsichtigten Optimierung der Radwege entlang der Dottendorfer Str. im weiteren Verfahren noch zu prüfen.

Grundlage für die Bemessung- und Planung von Verkehrsanlagen sind die RStO und die RAST. Ergänzend sind die „Bautechnischen Grundsätze und Standards der Bundesstadt Bonn“ zu beachten. Des Weiteren sollen anschließend Mobilitätskonzepte entwickelt werden, mit denen die erforderliche Anzahl von Kfz-Stellplätzen unter Berücksichtigung alternativer Mobilitätsangebote reduziert werden kann. Dabei wird die weitere Verkehrsprognose in zwei Szenarien mit und ohne Berücksichtigung einer Unterführung der Bahntrasse durchgeführt. In diesem konkretisierenden zweiten Teil des Verkehrsgutachtens werden auch die von VSU, Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau und Umweltschutz, Herzogenrath, prognostizierten Zusatzverkehre gemäß der neuen Rahmenplanung Bundesviertel berücksichtigt.

Für die autofrei geplanten Bereiche ist die Erreichbarkeit der Gebäude durch Feuerwehrfahrzeuge sowie die Erreichbarkeit durch End- und Versorgungsfahrzeuge sicher zu stellen. Gegebenenfalls sind Stellflächen für Mülltonnen am Abholtag vorzusehen, welche von den entsprechenden Müllentsorgern angefahren werden können.

Belange der Umwelt

Schutzgut Mensch

Aufgrund der Nähe des Plangebietes zur DB-Strecke ist dieser Bereich durch Schalleinwirkungen vorbelastet. Bahnparallel werden Werte von über 75 dB(A) erreicht. Mit zunehmender Entfernung liegt der 24h-Pegel im Plangebiet zwischen 60 und 65 dB(A). Im städtebaulichen Konzept wurde der passive Schallschutz bereits durch die Kubaturen und Orientierung der Baukörper berücksichtigt. Auch nutzungsbezogen soll auf die Schalleinwirkungen der DB- Strecke reagiert werden. Insbesondere sind in der weiteren Hochbauplanung von Wohnungen Schallschutzgrundrisse vorzusehen. Die Notwendigkeit für aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang der DB-Strecke ist im Rahmen der weiteren schalltechnischen Untersuchung zu prüfen. Im Nahbereich der Gleise können darüber hinaus durch den Schienenverkehr erzeugte Erschütterungen auftreten, die ggf. eine Wohnbebauung einschränken können. Diesbezüglich sind im weiteren Planverfahren Prüfungen vorzunehmen.

Im Plangebiet ist zudem mit gewerblichen Geräuschimmissionen durch den Gastronomiebetrieb Dottys, das Basecamp, das Fitnessstudio kw und das Boardinghouse Bonnox zu rechnen. Die zentral gelegenen, bestehenden Gewerbebetriebe In der Raste sind immissionsschutzrechtlich hinsichtlich ihrer genehmigten Nutzungen zu überprüfen. Hier sind Nutzungskonflikte mit den heranrückenden Wohnnutzungen nicht auszuschließen und bedürfen einer planungsrechtlichen Steuerung im Rahmen der Bauleitplanung.

Durch den Betrieb des Heizkraftwerks Süd auf dem ehem. Miesen Gelände treten tieffrequente Geräusche im Sinne der TA Lärm (Geräuschanteile < 90 Hz) in schutzbedürftigen Räumen auch bei geschlossenen Fenstern auf. Eine belastbare Prognose tieffrequenter Geräusche ist nicht mit ausreichender Sicherheit möglich, da eine Vielzahl an Einflussfaktoren für die Ausbreitung und das Auftreten von solchen Geräuschen bestehen. Der definitive Nachweis kann gem. DIN 45680 erst durch Messung nach Realisierung des Hochbaus im Innenraum erfolgen. Kritisch ist dabei vor allem der Nachtzeitraum, für den die TA Lärm in Verbindung mit der DIN 45680 strengere Richtwerte vorsieht. Vor diesem Hintergrund soll nördlich der Dottendorfer Straße (Teilbereich A) auf eine Wohnbebauung verzichtet werden. Unabhängig hiervon werden insbesondere für den Teilbereich A sowohl die von dem Heizkraftwerk allgemein ausgehenden Lärmemissionen als auch die der Sportanlagen Wasserland im weiteren Planverfahren geprüft und bei Bedarf erforderliche Maßnahmen zum Schallschutz im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt.

Schutzgut Boden

Das Plangebiet weist mehrere Bereiche auf, für die Einträge im Altlastenkataster der Stadt Bonn vorhanden sind. Diese betreffen Flächen in den Teilbereichen B und C (ehem. Lubig Gelände und Friedhoferweiterungsfläche). Ein weiterer Altstandort befindet sich im Freihaltekorridor der Bahn, zwischen ehem. Miesen Gelände und der Bahn, der nicht bebaut wird. Zurzeit erfolgt eine gutachterliche Untersuchung und Bewertung der Flächen in den Teilbereichen B und C, die noch nicht abschließend für alle Teilbereiche vorliegt. Eine Probenentnahme der Altlastenflächen ist im 4. Quartal 2021 erfolgt. Die Auswertung und Analyse der Proben befindet sich zurzeit in der Bearbeitung.

Nach dem jetzigen Erkenntnisstand sind aber keine grundsätzlichen Nutzungseinschränkungen zu erwarten. Allerdings können im Einzelfall im Bereich von Altablagerungen durch verfüllte Kiesgruben erhöhte Entsorgungskosten für die Bodensanierung und ein erhöhter Gründungsaufwand entstehen. Dies betrifft vor allem den Randbereich des Teilbereichs C (Friedhoferweiterungsfläche), der sich im Eigentum der Stadt Bonn befindet. Eine Kampfmittelauswertung ist im weiteren Verfahren vorzunehmen.

Grundsätzlich ist die Umnutzung im Plangebiet positiv zu bewerten, da hier im Hinblick auf den Bodenschutz Bereiche genutzt werden sollen, die keine naturnahen Böden mehr aufweisen und daher Gebieten mit noch intakten Böden für eine Bebauung vorzuziehen sind.

Schutzgut Wasser

Natürliche Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Außerdem liegt es außerhalb eines gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebietes von Bächen, Fließgewässern sowie außerhalb einer festgesetzten oder geplanten Trinkwasserschutzzone. Bei der Planung ist auszuschließen, dass Gefährdungen durch Überflutungen auf dem eigenen Grundstück sowie von bestehenden Gebäuden benachbarter Grundstücke und Gebiete entstehen.

Mit einer topographischen Gefährdungsanalyse (Stand 2021) wurden die Auswirkungen von Starkregenereignissen untersucht. Wie die Ergebnisse der topografischen Gefährdungsanalyse zeigen, bilden sich die Fließwege an der Oberfläche in nördliche Richtung aus. Dem Bebauungsgebiet fließen dabei auch Regenwasserabflüsse aus Außengebieten zu. Aufgrund der teilweisen Lage in einer Senke ist bei Starkregenereignissen mit einem Einstau von Wassermengen an der Oberfläche von bis zu 1 m, stellenweise auch höher, zu rechnen. Eine Gefährdung der geplanten Bebauung bei Starkregenereignissen ist daher nicht auszuschließen. Die topografische Gefährdungsanalyse nimmt eine rein statische Betrachtung der Höhenverhältnisse vor. Das Niederschlagsvolumen von Starkregenereignissen und die sich in Verbindung mit der Oberflächenstruktur einstellende Abflussdynamik an der Oberfläche werden nicht untersucht. Diese hydrodynamische Oberflächenabflussberechnung wird im weiteren Verfahren mit einer erweiterten Starkregenuntersuchung erarbeitet. Mit dieser werden die Gefahren für das Plangebiet und die betroffene Umgebung untersucht und bewertet. In den Untersuchungen wird ebenso die geplante Unterführung in Richtung Ollenhauerstraße unter der planerischen Maßgabe einbezogen, die Fließwege aus dem Plangebiet so zu optimieren, dass die Unterführung bei Starkregenereignissen nicht mit Niederschlagswasser aus dem Plangebiet beaufschlagt wird.

Hinsichtlich des Wassermanagements weist die Planung bereits konzeptionelle Ansätze auf, die weiter zu konkretisieren sind. Dazu gehören die Nutzung von Dachflächen zur Retention im Sinne der blau-grünen Infrastruktur, sowie die Integration von Filterteichen und Verdunstungsbeeten (Wadi). Tiefgaragen sind weitgehend unter den Gebäuden vorzuhalten, um versickerungsfähigen Boden im Blockinnenbereich zu erhalten und Pflanzungen mit Bodenanschluss zu ermöglichen.

Da weite Teile des Plangebietes bereits vor dem Stichtag 01.01.1996 bebaut waren, besteht für diese Flächen keine Verpflichtung, das anfallende Niederschlagswasser gemäß § 44 Abs. 1 Landeswassergesetz (LWG) nach Maßgabe des § 55 Abs. 2 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) ortsnah zu versickern, zu verrieseln oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer einzuleiten, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften oder Belange der Wasserwirtschaft entgegenstehen. Hiervon unabhängig sollte bei Neubauten auf Grundstücken, welche

vor dem 01.01.1996 bereits bebaut waren, die Möglichkeit einer Versickerung des Niederschlagswassers im Sinne einer wassersensiblen Stadtgestaltung geprüft und angestrebt werden. Im Plangebiet sind mehrere Altlastflächen vorhanden, die möglicherweise einer gezielten Versickerung von Niederschlagswasser entgegenstehen. Diesbezüglich wird eine Einzelfallprüfung notwendig werden. Einige Teilbereiche sind für eine erstmalige Bebauung vorgesehen (Teilbereiche C, D und F), Hier ist nach der Maßgabe der oben genannten Rechtsgrundlagen eine Zuführung des Niederschlagswassers in den natürlichen Wasserkreislauf verpflichtend, sofern nicht ungünstige hydrologische Verhältnisse oder die Altlastensituation entgegenstehen.

Grundsätzlich sind geplante Entwässerungsanlagen in neuen Erschließungsgebieten, die in die Zuständigkeit der Stadt Bonn übergehen, nach den Standards der Stadt Bonn hydraulisch zu bemessen. Der entwässerungstechnische Anschluss der B-Plan-Fläche 6719-5 („Christian- Miesen-Gelände“) hat an den Hauptsammler in der Dottendorfer Straße (ggf. mit Abflussdrosselung und Rückhaltung, abhängig von den Ergebnissen der netzhdraulischen Berechnungen) zu erfolgen.

Für die geplanten Erschließungen und Neubebauungen im Bereich „urban dot“ sind im Sinne einer Klimafolgenanpassungsstrategie und einer möglichst geringen Verformung des Wasserhaushalts der bebauten Flächen gegenüber einer ortstypischen Kulturlandschaft (DWA-A 102-4) die Möglichkeiten der Abflussvermeidung und Verzögerung umfassend zu nutzen. Anhand von den hydrodynamischen Berechnungen für den von „urban dot“ beeinflussten Bereich des öffentlichen Mischwassernetzes ist zu überprüfen, ob durch die geplanten Erschließungen eine Verschlechterung der Netzhydraulik festzustellen ist. Falls dies der Fall ist, ist im nächsten Schritt zu prüfen, ob durch zusätzliche Maßnahmen der Abflussvermeidung/-verzögerung eine ausreichende Verbesserung erreichbar ist. Andernfalls ist zusätzlich eine Drosselung und Rückhaltung der Abflüsse aus den Erschließungsgebieten erforderlich. In dem Zusammenhang ist auch zu überprüfen, ob der Bestandskanal „In der Raste“ unter Berücksichtigung der geplanten zusätzlichen Bebauung noch ausreichend hydraulisch leistungsfähig ist. Die Randbedingungen und Ansätze für die hydrodynamischen Netzberechnungen sind vorab mit dem Tiefbauamt der Stadt Bonn abzustimmen.

Bei der Planung wird beachtet, dass öffentliche Kanalisationsanlagen jederzeit und unmittelbar zu Unterhaltungszwecken anfahrbar sein müssen. Weiterhin wird bei dem Freiraumkonzept berücksichtigt, dass ein Sicherheitsabstand von 2,5 m zwischen der Außenkante von Kanalisationsanlagen und der Stammachse von Bäumen eingehalten wird. Falls dies nicht möglich ist, wird ein Wurzelschutzkonzept in Abstimmung mit dem Tiefbauamt erarbeitet.

Hierbei werden nicht nur die bestehenden Kanalanlagen berücksichtigt, sondern ebenfalls sämtliche geplante Kanalanlagen, auch die im Rahmen der Bahnunterführung neu zu verlegenden Kanalisationsanlagen. Die Oberflächengestaltung und die Kanalplanungen werden aufeinander abgestimmt.

Hausanschluss technische Belange

Bei der Erstellung von Grundstücksentwässerungsanlagen sind folgende Vorgaben laut Entwässerungssatzung zu berücksichtigen:

Wird eine neue Grundstückseinteilung vorgenommen, ist darauf zu achten, dass gemäß Entwässerungssatzung §14 (1) grundsätzlich jedes Grundstück mit einer eigenen Anschlussleitung und ohne technischen Zusammenhang mit den Nachbargrundstücken an die öffentliche Kanalisation (unter einer öffentlichen Straße) anzuschließen ist. Nur in Ausnahmesituationen und unter besonderen Auflagen (z.B. dingliche Sicherung) ist die gemeinsame Anschlussleitung mehrerer Grundstücke gestattet (§14 Abs. 8). Grundsätzlich bedarf die Herstellung oder Änderung von Anschlüssen der vorherigen Zustimmung der Stadt.

Schutzgut Klima/Luft

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 im weiteren Verfahren 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.

In Anbetracht des sich weiter intensivierenden Klimawandels einhergehend mit einer voraussichtlich weiteren Zunahme von Hitzetagen und Tropennächten ist eine klimaangepasste Planung erforderlich, damit auch künftig noch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.

Durch das Büro Peutz Consult wurden im Rahmen einer mikroklimatischen Untersuchung (2021) Simulationsrechnungen mit dem mikroskaligen Stadtklimamodell ENVI-met in der aktuellen Version 4.4.5 für den Ist- und den Planfall für zwei Hauptwindrichtungen für einen heißen Sommertag durchgeführt. In die Berechnungen fließen Gebäudestellungen und -höhen, der Vegetationsbestand sowie die Oberflächenbeschaffenheit ein. Die Beurteilung der klimatischen Veränderungen erfolgte anhand der simulierten Temperaturverhältnisse sowie der bioklimatischen Kenngröße des PET-Wertes zu drei verschiedenen Uhrzeiten. Zusätzlich wurden die Windverhältnisse in einer Auswertehöhe von 1,5 m und in 15 m ausgewertet und dargestellt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass durch die bereits jetzt vorgesehenen Klimaanpassungsmaßnahmen (u.a. umfangreiche Baumneupflanzungen, das Anlegen von Garten- und Ackerflächen, Realisierung von extensiver Dachbegrünung auf einem Großteil der Dachflächen, Anlage von Sickermulden zur Zwischenspeicherung des Niederschlagswassers) einer zusätzlichen Erwärmung des Plangebietes und der angrenzenden Nutzungen entgegengewirkt werden kann. So zeigen sich zu allen Auswertzeitpunkten und bei beiden untersuchten Windrichtungen Abkühlungstendenzen gegenüber der Ist-Situation, die zudem in die angrenzenden Nutzungen ausstrahlen.

Allerdings verschlechtert sich durch die zum Teil relativ dichte Bebauung die Durchlüftung des Plangebietes, was wiederum zu ungünstigen bioklimatischen Bedingungen mit großer thermischer Belastung innerhalb des Plangebietes führt. Betroffen von hohen PET-Werten (physiologisch äquivalente Temperatur = gefühlte Temperatur) sind insbesondere die Innenhofbereiche im nördlichen Teil des Plangebietes sowie die geplante Bebauung südlich der Straße In der Raste. Durch den Gutachter werden entsprechende Maßnahmen (Begrünung, Verschattung, Oberflächengestaltungen etc.) zur Verbesserung der Durchlüftung, zusätzliche Baumpflanzungen und lokalen Klimabedingungen, die im weiteren Verfahren berücksichtigt werden. Eine durch das geplante Vorhaben Verschlechterung der bioklimatischen Belastungssituation in den an das Plangebiet angrenzenden Nutzungen kann auf Grundlage der Rechenergebnisse und auf Grundlage der gutachterlichen Einschätzung ausgeschlossen werden.

Eine weiter zunehmende Wärmelast ist jedoch in Folge des Klimawandels zu erwarten. Daher sollte im Sinne der Vorsorge ein möglichst hoher Vegetationsanteil angestrebt werden. Hierbei sind insbesondere wohnungsnahe Grünflächen sowie öffentlich zugängliche verschattete Grünflächen als „kühle Orte“ relevant.

Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Das Plangebiet besteht in weiten Teilen aus offenen Brachflächen oder versiegelten Flächen, auf denen keine artenschutzrechtliche Betroffenheit oder Umweltrelevanz zu erwarten ist. Für die Teilbereiche A und B (ehem. Miesen Gelände und Lubig Gelände) wurde bereits im Jahr 2020 durch das Büro RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn, eine Artenschutzprüfung Stufe II (vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände auf der Grundlage faunistischer Untersuchungen) durchgeführt, die zu nachfolgenden Ergebnissen kommt.

Artenschutzrechtliche Betroffenheit Vogelarten

Die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der nachgewiesenen Brutvogelarten im Plangebiet bleibt im räumlichen Zusammenhang erfüllt. Dies

bedeutet, dass diese Vogelarten in der Umgebung weiterhin einen Brutlebensraum vorfinden und ihr Bestand dadurch nicht beeinträchtigt wird. Insgesamt betrachtet liegen unter Beachtung artspezifischer Vermeidungsmaßnahmen, wie die Rodung außerhalb der Brutzeit, keine erheblichen Verletzungen der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vor. Für den Verlust von Nisthöhlen des Stars bzw. der Meisenarten sind vor der Rodung der Höhlenbäume künstliche Nistkästen in der Umgebung zu installieren (siehe Vermeidungsmaßnahmen).

Artenschutzrechtliche Betroffenheit Fledermausarten

Bei den fledermauskundlichen Untersuchungen wurde sowohl auf dem Miesen- als auch auf dem Lubig-Gelände ausschließlich die Zwergfledermaus festgestellt. Nach den Detektorerfassungen in 2019 konnten keine Nutzungen der ehemaligen Wohn- und Produktionsgebäude der Lubig-Bäckerei als Tagesverstecke oder Wochenstubenquartiere dieser Art nachgewiesen werden. Die Freiflächen des ehem. Christian-Miesen-Geländes wird als Nahrungslebensraum der Zwergfledermaus zur Suche nach Insekten genutzt. Die Zwergfledermaus gilt in Nordrhein-Westfalen aufgrund erfolgreicher Schutzmaßnahmen als ungefährdet. Sie ist in allen Naturräumen auch mit Wochenstuben nahezu flächendeckend vertreten.

Artenschutzrechtliche Betroffenheit Reptilienarten

Die Begehungen des ehem. C. Miesen-Geländes ergaben keinen Nachweis eines Vorkommens der streng geschützten Zauneidechse. Die nächsten größeren Vorkommen befinden sich an der Bahnstrecke westlich des

Hauptbahnhofes von Bonn. Da diese unzureichend mit dem Plangebiet an der Dottendorfer Straße angebunden sind, ist eine sukzessive Besiedlung des Raumes nicht wahrscheinlich. Eine vertiefende Betrachtung ist demnach nicht erforderlich.

Auch bei den früheren Untersuchungen des Geländes durch J. Trasberger im Jahr 2011 und die westlich angrenzende Bahnstrecke durch U. Hauptmann im Jahr 2012 ergaben keine Nachweise der streng geschützten Zauneidechse.

Die unversiegelten Flächen im südlichen bzw. südwestlichen Bereich des Plangebietes (Teilbereiche C-F) weisen aufgrund der vorhandenen Vegetation grundsätzlich eine höhere ökologische Wertigkeit auf, die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weiter zu untersuchen ist. 2021 wurde eine artenschutzrechtliche Vorprüfung des Büros RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten (2021) durchgeführt, die eine potenzielle Betroffenheit von Lebensräumen planungsrelevanter Arten auf der Basis vorhandener Daten und einer Ortsbegehung beurteilt. Nach vorliegender Datenlage ist demnach nicht einschätzbar, ob Wochenstuben- oder Balzquartiere von Fledermausarten durch die Siedlungserweiterung betroffen sind. Nach den bisherigen Untersuchungen der ehemaligen Großbäckerei liegen keine Hinweise auf eine Quartiernutzung vor. Darüber hinaus kann die geplante Bebauung zu Einschränkungen des für Fledermäuse genutzten Nahrungslebensraumes führen.

Nach vorliegenden Erkenntnissen früherer faunistischer Untersuchungen kommen im Plangebiet mehrere planungsrelevante Vogelarten vor. Sowohl die Gehölzflächen am Südfriedhof und an der DB-Strecke als auch die Brachflächen und extensiv genutzten Wiesen weisen geeignete Lebensraumbedingungen für planungsrelevante Vogelarten auf. Eine abschließende Beurteilung des Artenschutzes ist erst auf der Grundlage einer Brutvogelkartierung möglich. Aufgrund der günstigen Lebensraumeignung für Zauneidechsen im Plangebiet sind weitergehende Untersuchungen erforderlich. Die artenschutzrechtliche Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass in Folge des Abbruchs von Gebäuden, der Rodung von Gehölzen und der Inanspruchnahme von Freiflächen Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Säugetier-, Vogel- und Reptilienarten möglicherweise betroffen sind. Eine abschließende Beurteilung ist erst durch eine vertiefende Artenschutzprüfung (ASP II) auf der Grundlage der Ergebnisse von noch durchzuführenden Bestandskartierungen möglich.

An den Rändern des Plangebiets ist Baumbestand vorhanden, der unter den Schutz der Baumschutzsatzung der Stadt Bonn fallen könnte. Der Baumbestand im Plangebiet wird im weiteren Verfahren durch ein Fachgutachten erfasst, bewertet und Vorschläge für vermeidungs-, Schutz- und

Pflegemaßnahmen getroffen. Notwendige Ersatzpflanzungen für die Fällung von satzungsgeschütztem Baumbestand sind innerhalb des Plangebiets vorzunehmen. Mit der Planung wird ein größtmöglicher Schutz, zum Erhaltung und zur Vermeidung von Eingriffen in den vorhandenen Baumbestand vorgesehen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt aufgrund der naturschutzfachlichen Wirkungen sowie der Größe der von der Planung betroffenen Fläche, im Vollverfahren. Eingriffe in Natur und Landschaft werden bilanziert und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen definiert. Zur Berücksichtigung der Umweltbelange und Abhandlung der Eingriffsregelung ist eine Umweltprüfung / Umweltbericht mit integriertem Landschaftspflegerischem Fachbeitrag zu erarbeiten.