

Bundesstadt Bonn – Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß §3(1) BauGB

Bebauungspläne Nr. 6719-5 und Nr. 6718-2 „urban dot“
im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Dottendorf

FAQ – Frequently Asked Questions

- Aus der Projekthistorie heraus und den Diskussionen in den politischen Gremien der Bundesstadt Bonn und den Fachämtern sind bereits einige Themenschwerpunkte mit öffentlichem Interesse bekannt

Allgemeine Fragen zur Umsetzung?

Wer ist der/die Bauherr/in

Die Flächen im Planungsraum sind unterschiedlichen Eigentümer*innen zuzuordnen, die ggf. nicht alle selber als Bauherren/innen auftreten. Die größten Eigentümer*innen sind die Stadt Bonn und die Cresco Real Estate aus Berlin mit anderen Projektgesellschaften.

Ist die Finanzierung des Vorhabens gesichert?

Die Finanzierung der Planungskosten sind über eine Kosten- und Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Bonn und die privaten Flächeneigentümern geregelt. Da die Stadt Bonn auch eigene Flächen im Planungsraum hat, beteiligt sich die Stadt Bonn in entsprechendem Umfang an den Planungskosten.

Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?

Der Baubeginn ist abhängig vom Abschluss der Bebauungsplanverfahren. Nach derzeitigem Stand ist von einem Satzungsbeschluss bis Ende des Jahres 2024 auszugehen. Die Bebauung im Planungsraum wird jedoch in verschiedenen Realisierungsphasen entstehen.

Verfahren

Welche Verfahrensart wurde gewählt?

Das Planungsrecht wird im Wege zweier Angebotsbebauungspläne im Vollverfahren, d.h. mit allen Verfahrensschritten der Öffentlichkeitsbeteiligung und vollständiger Umweltprüfung geschaffen. Zusätzliche Regelungen werden über einen städtebaulichen Vertrag vereinbart.

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- Klima/Nachhaltigkeit
- Verkehr

Verfahren

Welche Möglichkeiten zur Angabe von Anregungen und Hinweisen gibt es im Bebauungsplanverfahren?

- Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB stellt den ersten formellen Beteiligungsschritt im Bebauungsplanverfahren dar
- Im weiteren Verfahren haben Sie zur öffentlichen Auslegung (Offenlage) gemäß § 3 (2) BauGB erneut die Möglichkeit Anregungen und Hinweise abzugeben
- Über den Umgang mit allen Stellungnahmen entscheidet abschließend der Rat der Stadt Bonn

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- Klima/Nachhaltigkeit
- Verkehr

Städtebau

Welche Idee steckt hinter dem städtebaulichen Konzept?

Das städtebauliche Konzept wurde durch einen städtebaulichen Realisierungswettbewerb nach RPW mit 13 teilnehmenden Entwurfsteams ermittelt, den das Büro GBP Architekten (Berlin) zusammen mit dem Büro HOLZWARTH Landschaftsarchitektur (Berlin) für sich entscheiden konnte.

Der städtebauliche Leitgedanke ist es, die Teilräume nördlich und südlich der Dottendorfer Straße als „urban dot“ zu verknüpfen. Der nördliche Teil soll durch einen durchgängigen, baumbestandenen Boulevard mit dem südlichen Quartier als städtebauliches Rückgrat verbunden werden. Betont wird diese Verknüpfung durch einen übergreifend gestalteten Quartiersplatz. Im Bereich der Dottendorfer Str. soll beiderseits eine Raumkante mit gemischten urbanen Nutzungen entstehen.

Im nördlichen Plangebiet ist die Entwicklung eines Büro- und Wissenschaftscampus beabsichtigt (ca. 4,50 ha).

Südlich der Dottendorfer Straße ist die Entwicklung eines Wohnquartiers mit studentischem Wohnen und gemischten Strukturen vorgesehen (ca. 4,40 ha).

Ca. 3,00 ha gewerblich genutzte Bestandsflächen angrenzend an die Straße In der Raste werden erhalten.

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- Klima/Nachhaltigkeit
- Verkehr

Städtebau

Baustruktur und Nutzungen:

- 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 v.a. ein attraktives Arbeitsumfeld bieten.
- 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 als belebter Nutzungsbaustein in zentraler Lage. Als ergänzende Nutzung ist hier im Erdgeschoss neben Serviceangeboten und Gastronomie auch ein Discounter funktional integrierbar. Es soll ausschließlich ein Einzelhandelsbetrieb mit einer Größenordnung von max. 800 m² – unterhalb der Großflächigkeit – angesiedelt werden.

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- Klima/Nachhaltigkeit
- Verkehr

Städtebau

Baustruktur und Nutzungen:

- Weiter südlich 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 ist durch differenzierte Gebäude- und Wohntypologien (III-IV Geschosse) geprägt, die das Quartier für unterschiedliche Haushaltsformen und für alle Lebensphasen attraktiv machen sollen. 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.

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- Klima/Nachhaltigkeit
- Verkehr

Grün & Umwelt

Kommt es zu einer Erhöhung des Lärmniveaus?

Die Auswirkungen durch den planinduzierten Mehrverkehr auf schutzbedürftige Nutzungen sind im Rahmen eines schalltechnischen Prognosegutachtens im Bebauungsplanverfahren zu untersuchen.

Auswirkungen des HKW auf die geplante Entwicklung?

Die Auswirkungen des HKW, insbesondere im Hinblick auf den tieffrequenten Schall, auf die geplante Gebietsentwicklung sind ebenfalls im Rahmen eines entsprechenden Gutachtens im Bebauungsplan zu untersuchen. Ziel ist es perspektivisch eine Flexibilität für gewerbliche und wohnbauliche Nutzung zu ermöglichen.

Werden die Dachflächen begrünt?

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).

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- Klima/Nachhaltigkeit
- Verkehr

Klima/Nachhaltigkeit

Welche Maßnahmen werden zum Klimaschutz getroffen?

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.

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- **Klima/Nachhaltigkeit**
- Verkehr

Verkehr

Was wird im Verkehrsgutachten untersucht?

- 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.
- Im 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 für die Verkehrserzeugung in zwei Szenarien mit und ohne Berücksichtigung einer Unterführung der Bahntrasse durchgeführt.

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- Klima/Nachhaltigkeit
- Verkehr

Verkehr

Wie ist die Verkehrsführung im Plangebiet vorgesehen?

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.

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.

Wo und wieviele Fahrradstellplätze werden untergebracht?

Fahradstellplätze der Bewohner*innen und Beschäftigten werden in ausreichender Anzahl und Qualität vorrangig geschützt in Tiefgaragen untergebracht. Zusätzlich sind im Quartier oberirdisch dezentrale Fahrradstellplätze für Besuchende einzuplanen.

- Verfahren
- Städtebau
- Grün & Umwelt
- Klima/Nachhaltigkeit
- Verkehr