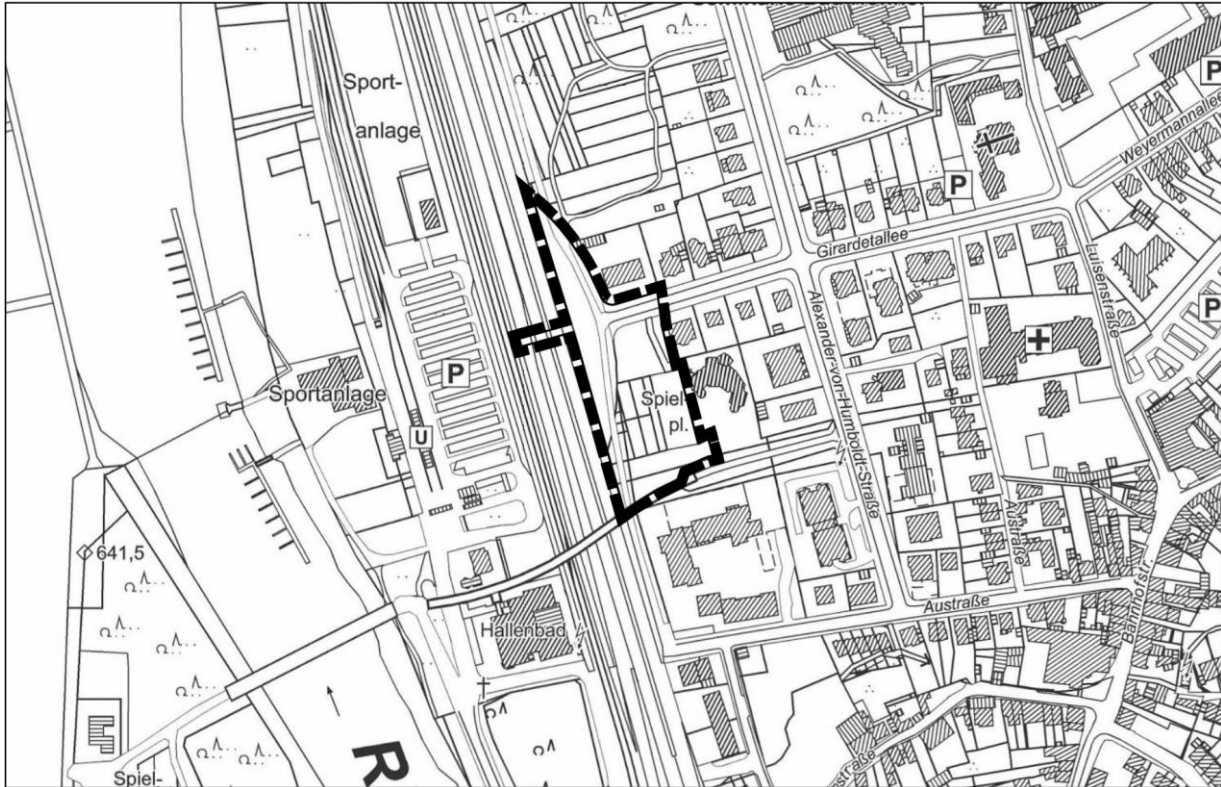


STADT BAD HONNEF

DER BÜRGERMEISTER



Stadt Bad Honnef, Datum 02.02.2026

Maßstab 1:5000

Hintergrundkarte: Amtliche Basiskarte von NRW © Geobasis NRW 2026, dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Bebauungsplan Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef - Teilbereich Westende Girardetallee / B42“

- Begründung

Entwurfsverfasser:

Stadt Bad Honnef

Inhaltsverzeichnis

1	Planerfordernis	6
1.1	Anlass	6
1.2	Ziel und Zweck	6
2	Plangebiet und Planverfahren	7
2.1	Plangebiet.....	7
2.2	Planverfahren: Anwendbarkeit von § 13a BauGB.....	8
3	Planerische Rahmenbedingungen.....	9
3.1	Landesplanung.....	9
3.2	Regionalplanung.....	9
3.3	Schutzgebiete und Schutzobjekte	10
3.3.1	Überschwemmungsgebiet „Rhein“	10
3.3.2	Fauna-Flora-Habitat- (FFH) und Naturschutz- (NSG) Gebiete	11
3.3.3	Gesetzlich geschützte Allee nach § 41 LNatSchG NRW.....	12
3.3.4	Landschaftsschutzgebiet (LSG)	13
3.4	Informelle Planungen – ISek und InHK	14
3.4.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISek)	14
3.4.2	Integriertes Handlungskonzept (InHK)	15
3.5	Sanierungsgebiet Stadterneuerung Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf.....	20
3.6	Flächennutzungsplan	21
3.7	Bestehende Bebauungsplanung	22
4	Bestandssituation	24
4.1	Derzeitiger Zustand und Nutzung des Plangebietes	24
4.2	Umgebende Nutzung	25
4.3	Eigentumsverhältnisse im Plangebiet.....	25
5	Städtebauliches Konzept.....	26
5.1	Städtebaulicher Planungskontext.....	26
5.2	Planung eines Abschlagsbauwerks durch das Abwasserwerk	28
5.3	Planung einer Fußgängerbrücke über die B42	29
5.4	Planung einer Änderung der Verkehrs- und Freianlagen	31
5.4.1	Kraftfahrzeug-, Fußgänger und Radverkehr.....	33
5.4.2	Öffentlicher Personennahverkehr	34
5.4.3	Ruhender Verkehr.....	34
5.5	Leitungsgebundene Erschließung.....	35
5.6	Städtebauliches Grundkonzept des Bebauungsplans	36
6	Bebauungsplanung	37
6.1	Planungsrechtliche Festsetzungen	37
6.1.1	Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sowie Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen.....	37
6.1.2	Öffentliche Grünflächen	42
6.1.3	Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen	44
6.1.4	Anpflanzung und Erhaltung von Bäumen	45
6.2	Nachrichtliche Übernahmen.....	46
6.2.1	Öffentliche Straßenverkehrsfläche B 42	46

6.2.2	Festgesetztes Überschwemmungsgebiet.....	46
6.2.3	Hochwasserrisikogebiet	47
6.2.4	Anbauverbotszone und Anbaubeschränkungszone der Bundesstraße 42	47
7	Auswirkungen des Bebauungsplans.....	48
7.1	Bauplanungsrechtliche, städtebauliche und verkehrliche Auswirkungen ..	48
7.2	Umweltauswirkungen	50
7.2.1	Mensch und seine Gesundheit	50
7.2.2	Fläche, Boden und Wasser	53
7.2.3	Tiere und Pflanzen.....	54
7.2.4	Luft und Klima	55
7.2.5	Kultur- und Sachgüter.....	55
7.2.6	Landschaftsbild und Erholung.....	55
7.2.7	Wechselwirkungen.....	56
7.3	Hochwasserschutz.....	56
7.4	Starkregen	60
8	Planalternativen	65
9	Bodenordnung und Realisierung	65
10	Zusammenfassung	66
11	Gutachten und Anlagen zur Begründung.....	66
	Hinweise zum Bebauungsplan	68
	Abfallwirtschaft	68
	Artenschutz (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen)	69
	Bahnseitige Emissionen	70
	Beleuchtung und Werbeflächen	70
	Erdbebenzone	70
	Hochwassergefahren.....	71
	Kampfmittel.....	71
	Naturschutzrecht (Alleenschutz)	73
	Starkregengefahren	73
	Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone.....	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Luftbild mit Kennzeichnung des Plangebiets (Quelle: © Land NRW (2025) Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung Stadt Bad Honnef, ohne Maßstab, 2025)	7
Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Regionalplan Köln, Blatt 13, Rhein Sieg Kreis mit Ausschnitt aus der Legende (Quelle: Bezirksregierung Köln – Dezernat 32, Land NRW (2025) Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0, Eigene Darstellung, 2025)	9
Abbildung 3: festgesetztes Überschwemmungsgebiet "Rhein" mit Kennzeichnung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans (Datenquellen: © Land NRW (2025), Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung, 2025)	10
Abbildung 4: Geltungsbereich im Kontext der FFH-Gebiete und des NSG-Gebiets (Land NRW (2025), Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (2025), Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung, 2025)	11
Abbildung 5: Geltungsbereich im Kontext der geschützten Girardetallee (Land NRW (2025), Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (2025), Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung, 2025)	12
Abbildung 6: Geltungsbereich im Kontext des LSG (Land NRW (2025), Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (2025), Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung, 2025).....	13
Abbildung 7:Ausschnitt I Sek Handlungsraumkarte Tallage (Stadt Bad Honnef mit RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten und Norbert Post Hartmut Welters Architekten & Stadtplaner GmbH, 2017)	14
Abbildung 8: Ausschnitt InHK Masterplan (Stadt Bad Honnef mit post welters + partner mbB Architekten und Stadtplaner, 2018)	17
Abbildung 9: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan (Stadt Bad Honnef, 2012) .	21
Abbildung 10: Zusammenstellung der zeichnerischen Planinhalte der rechtskräftigen Bebauungspläne (Stadt Bad Honnef, Eigene Darstellung, ohne Maßstab, 2025)	22
Abbildung 11: Aufnahmen des Plangebiets (Stadt Bad Honnef, 2024)	24
Abbildung 12: Personenüberführung des neuen DB-Bahnhaltepunkts - Blick von Norden auf Seite des P+R Parkplatzes (Visualisierung, Ingenieurbüro für Bauwesen Schmidt GmbH, 2025)	26
Abbildung 13: Verkehrsbeziehungen im Planfall (aus: Machbarkeitsstudie „Mobilstation West Bad Honnef“, Sweco GmbH, ohne Maßstab, 2025)	27
Abbildung 14: Lageplan des Abschlagsbauwerks (Auszug aus der Ausführungsplanung, ohne Maßstab, Schmidt Ingenieurbüro für Bauwesen, Stand Juni 2025).....	28

Abbildung 15: Entwurfsplanung der Fußgängerbrücke über die B42, Ansicht von Osten aus der Girardetallee (Schmidt Ingenieure, ohne Maßstab, 2025)	29
Abbildung 16: Entwurfsplanung der Fußgängerbrücke über die B42, Ansicht von Norden (Schmidt Ingenieure, ohne Maßstab, 2025)	30
Abbildung 17: Lageplan der Verkehrs- und Freianlagenplanung (Ausschnitt aus der Entwurfsplanung, ohne Maßstab, RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, 2025)	31
Abbildung 18: Hochwassergefahrenkarte niedrige Wahrscheinlichkeit (HQ extrem) (Datenquelle Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW, Klimaatlas NRW, https://www.klimaatlas.nrw , Zugriff 13.01.2026)	58
Abbildung 19: außergewöhnliches Niederschlagsereignis - Überflutungstiefen und Fließgeschwindigkeiten im Kontext des Geltungsbereichs des BP 1-155 (© BKG (2026) dl-de/by-2-0, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_hwk_srg.pdf , eigene Darstellung (2026), ohne Maßstab)	60
Abbildung 20: extremes Niederschlagsereignis - Überflutungstiefen und Fließgeschwindigkeiten im Kontext des Geltungsbereichs des BP 1-155 (© BKG (2026) dl-de/by-2-0, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_hwk_srg.pdf , eigene Darstellung (2026), ohne Maßstab)	61
Abbildung 21: außergewöhnliches Niederschlagsereignis - überflutete Flächen zwischen Am Spitzenbach und Austraße im Kontext des Geltungsbereichs des BP 1-155 (© BKG (2026) dl-de/by-2-0, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_hwk_srg.pdf , Eigene Darstellung (2026), ohne Maßstab)	62
Abbildung 22: extremes Niederschlagsereignis –Überflutungstiefen und Fließgeschwindigkeiten in den Stadtteilen Selhof und Mitte im Kontext des Geltungsbereichs des BP 1-155 ((© BKG (2026) dl-de/by-2-0, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_hwk_srg.pdf , eigene Darstellung (2026), ohne Maßstab)	63

1 Planerfordernis

1.1 Anlass

Die DB InfraGO AG, Konzerntochter der Deutsche Bahn AG (DB), plant die Generalsanierung des Korridors „Rechter Rhein“ im 2. Halbjahr 2026. Hierzu werden einzelne Streckenkorridore bei einer Totalsperrung über alle notwendigen Gewerke hinweg grundsaniert. Zwischen Troisdorf und Wiesbaden werden u.a. Gleise, Weichen, Oberleitungen, Brücken sowie zahlreiche Bahnhöfe modernisiert. In diesem Zuge beabsichtigt die DB InfraGO AG im Rahmen der dritten Modernisierungsoffensive (MOF 3) ihres Bahnhofsmodernisierungsprogramms die Umsetzung des Projekts „MOF3 Bf Bad Honnef“. Das Projekt sieht vor, den Bahnhof Bad Honnef (Rhein) an seinem Altstandort August-Lepper-Straße zurückzubauen und die Verkehrsstation in Richtung Norden (Richtung Rhöndorf) auf Höhe des P+R-Platz Rheinpromenade neu zu errichten.

Parallel plant die Stadt Bad Honnef, gemäß ihren Zielvorstellungen der integrierten Stadtentwicklung, die barrierefreie Anbindung der Verkehrsstation an die Innenstadt. Hierzu soll eine Fußgängerbrücke über die Bundesstraße 42 (B 42) errichtet werden, welche die Personenüberführung des DB-Bahnhaltepunkts mit dem West-ende der Girardetallee verbindet. Zudem errichtet das Abwasserwerk der Stadt Bad Honnef ein neues unterirdisch gelegenes Abschlagsbauwerk am Westende der Girardetallee und unter einem Teil der südlich daran anschließenden Grünfläche. Daher sind im Zusammenhang mit der Neuerrichtung einer Fußgängerbrücke, der dazugehörigen Treppen- und Aufzugsanlage sowie der Errichtung des Abschlagsbauwerks die Flächen im Bereich des Westendes der Girardetallee verkehrs- und freiraumplanerisch zu überplanen und neu anzulegen.

1.2 Ziel und Zweck

Das städtebauliche Ziel für das Plangebiet liegt in dessen Entwicklung gemäß den Planungszielen der integrierten Stadtentwicklung aus dem „Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISek) Bad Honnef – Rahmenkonzept Gesamtstadt“ sowie dem „Integrierten Handlungskonzept (InHK) Stadterneuerung Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf“.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-155 wird die Vorbereitung folgender Planungen beabsichtigt:

- Neubau einer Fußgängerbrücke zur Anbindung der Achse Weyermannallee/ Girardetallee an den Neubau des DB-Bahnhaltepunkts Bad Honnef (Rhein)
- Neuordnung und Umgestaltung des Umfelds des neuen Mobilitätsknotens Bad Honnef am Westende der Girardetallee.

Der Neubau einer Fußgängerbrücke wird ausgelöst, steht in einem direkten funktionalen Zusammenhang und ist unmittelbar abhängig von der Entscheidung der DB InfraGO AG, den DB-Bahnhaltepunkt Bad Honnef auf Höhe der Stadtbahn Endhaltestelle zu verlagern bzw. dort neu zu bauen. Der Bebauungsplan dient der Schaffung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit für eine Fußgängerbrücke sowie für eine Umgestaltung der bestehenden Verkehrsflächen am Westende der Girardetallee.

2 Plangebiet und Planverfahren

2.1 Plangebiet

Das Plangebiet liegt zentral in der Gemarkung „Honnef“, Flur 19, und umfasst die Flurstücke Nr. 437, 3385, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3409, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3439, 3440, 3441, 3442, 4148, 4150, am Westende der Girardetallee und der südlich anschließenden Grünanlage, eine Teilfläche des Flurstücks 4139 der B 42 sowie eine Teilfläche des Flurstücks 3491 an der Bahnstrecke Köln-Niederlahnstein.

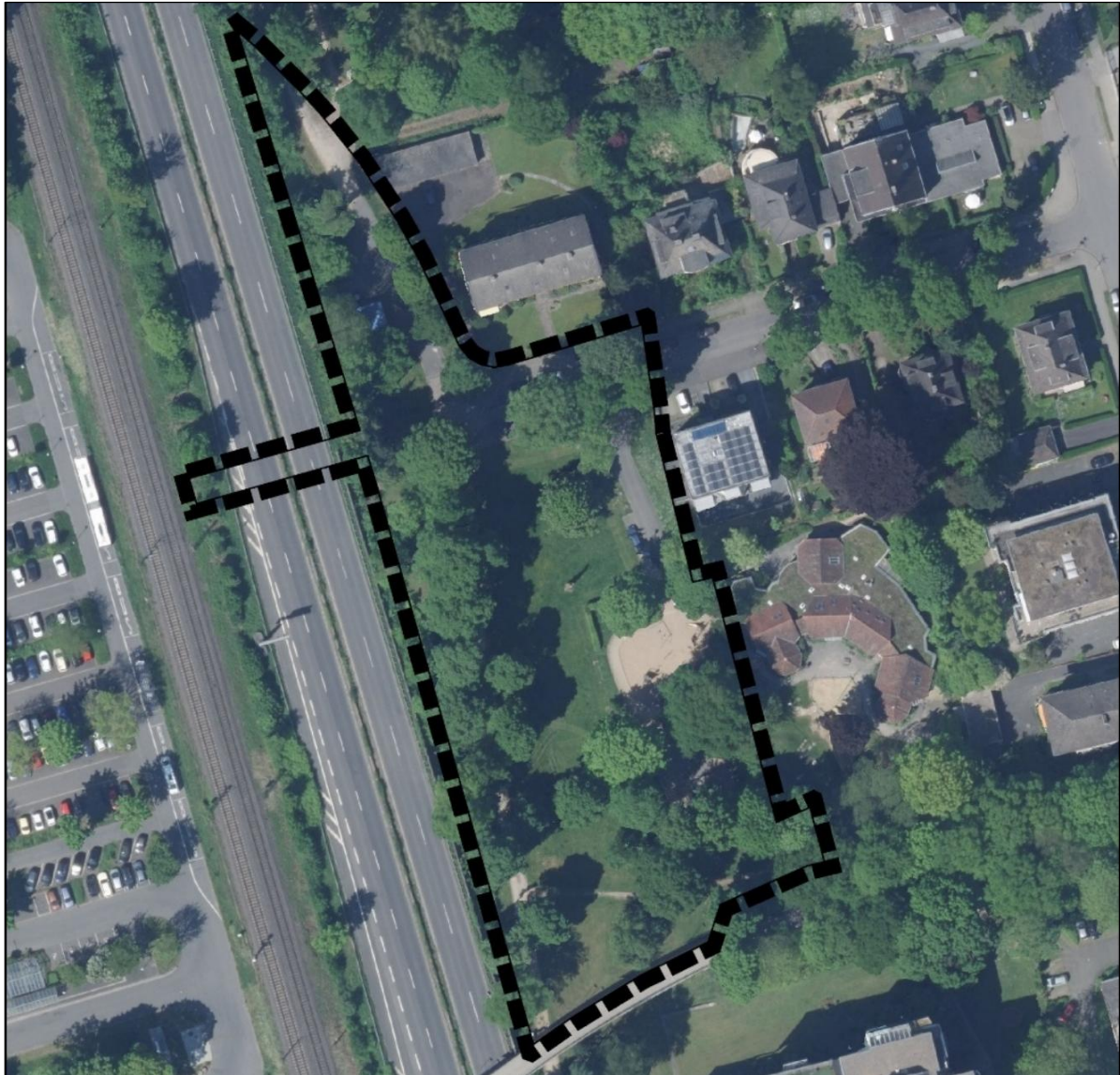


Abbildung 1: Luftbild mit Kennzeichnung des Plangebiets (Quelle: © Land NRW (2025) Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung Stadt Bad Honnef, ohne Maßstab, 2025)

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von etwa 8.154 m², wovon in der Bestandsituation ungefähr 5/7 auf öffentliche Grünflächen (Parkanlage, Wiese, Abstandsgrün zur Bundesstraße, Stellplätze), rd. 1/7 (1.175 m²) auf einen Spielplatz und rd. 1/7 (1.180 m²) auf Verkehrsflächen (Straße, Fußweg) entfallen. Die Abgrenzung des Plangebietes berücksichtigt die unter Ziffer 1.2 angegebenen Ziele und Vorhaben.

2.2 Planverfahren: Anwendbarkeit von § 13a BauGB

Der Bereich soll, hervorgerufen durch die Verlegung des Bahnhofpunkts Bad Honnef (Rhein), an neue Nutzungsanforderungen zur gezielten Schaffung von Baurechten angepasst werden. Das Plangebiet liegt im Siedlungszusammenhang und wird aufgrund der bestehenden und umgesetzten Bebauungspläne „BP Nr. 7 (Kurgebiet) Blatt 3“, „BP 1-73 A“ und „BP 1-73 1. Änderung“ nach §30 Baugesetzbuch (BauGB) beurteilt. Es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung, bei der geltende Bebauungspläne im Zuge notwendiger Anpassungen durch einen neuen Bebauungsplan ersetzt werden sollen. Der Bebauungsplan dient somit einer „anderen Maßnahme der Innenentwicklung“ im Sinne des § 13a BauGB.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von insgesamt 8.154 m². Die überbaubare Grundstücksfläche liegt damit deutlich unter 20.000 m² (§ 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB). Die Zulässigkeit für ein Vorhaben, das einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, wird mit dem beabsichtigten Bebauungsplan nicht begründet. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Schutzgüter im Sinne der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks von „Natura 2000“-Gebieten und für Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) bestehen nicht.

Auf Grund dieser Voraussetzungen wird der Bauleitplan im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt (sog. „Bebauungsplan der Innenentwicklung“). Es gelten somit die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB.

Das heißt:

- von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB wird abgesehen (Hinweis: Dafür wurde gemäß § 13a Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten und sich zur Planung zu äußern.),
- es wird keine Umweltprüfung im Sinne von § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt,
- es wird kein Umweltbericht nach § 2a BauGB erstellt, und es werden keine Angaben nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB gemacht, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind,
- zusammenfassende Erklärungen nach § 10a Abs. 1 BauGB für den Bebauungsplan und nach § 6a Abs. 1 BauGB für die Berichtigung des Flächennutzungsplans werden nicht erstellt,
- es erfolgt keine Überwachung nach § 4c BauGB (Monitoring).

Hinweis: Die Vorschriften des Artenschutzes (§ 39 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)) bleiben unberührt.

3 Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan für das Land Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) wurde am 25. Januar 2017 im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes verkündet und trat danach gemäß Art. 71 Abs. 3 der Landesverfassung NRW am 8. Februar 2017 in Kraft. Die Stadt Bad Honnef ist nach dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) in der zentralörtlichen Gliederung als Mittelzentrum festgelegt. Für das Plangebiet legt der Landesentwicklungsplan Überschwemmungsbereiche fest. Nachrichtlich wird Freiraum und Siedlungsraum dargestellt.

3.2 Regionalplanung

Die Neuaufstellung des Regionalplans Köln für den Regierungsbezirk Köln wurde am 11.07.2025 durch den Regionalrat festgestellt. Die Neuaufstellung des Regionalplans Köln vom 09.10.2025 wurde am 29.10.2025 bekanntgemacht.



Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Regionalplan Köln, Blatt 13, Rhein Sieg Kreis mit Ausschnitt aus der Legende (Quelle: Bezirksregierung Köln – Dezernat 32, Land NRW (2025) Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0, Eigene Darstellung, 2025)

Das Plangebiet befindet sich überwiegend innerhalb eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB). Die geplante Nutzung entspricht der Funktion eines ASB. Für einen Teilbereich der geplanten Fläche wird im Regionalplan die Festlegung „Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr“ sowie „Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr“ getroffen. Zudem liegt es im Randbereich an zwei „Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen“ für Haltepunkte für „Schienenwege für den

Höchstgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr“ und „Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr“. Das Plangebiet befindet sich teilweise innerhalb der Festsetzung Freiraumfunktion „Überschwemmungsbereiche“.

Die nachfolgend begründete Bauleitplanung folgt den Zielen der Landes- und Regionalplanung.

3.3 Schutzgebiete und Schutzobjekte

3.3.1 Überschwemmungsgebiet „Rhein“

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt beinahe vollständig im Bereich der „Ordnungsbehördlichen Verordnung zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes des Rheins im Bereich der Städte Köln, Bonn, Leverkusen, Wesseling, Niederkassel, Troisdorf, Sankt Augustin, Siegburg, Bornheim, Königswinter und Bad Honnef (Überschwemmungsgebietsverordnung „Rhein“)“ vom 11.02.2015. Lediglich ein Teilbereich der B 42 ist hiervon nicht betroffen.

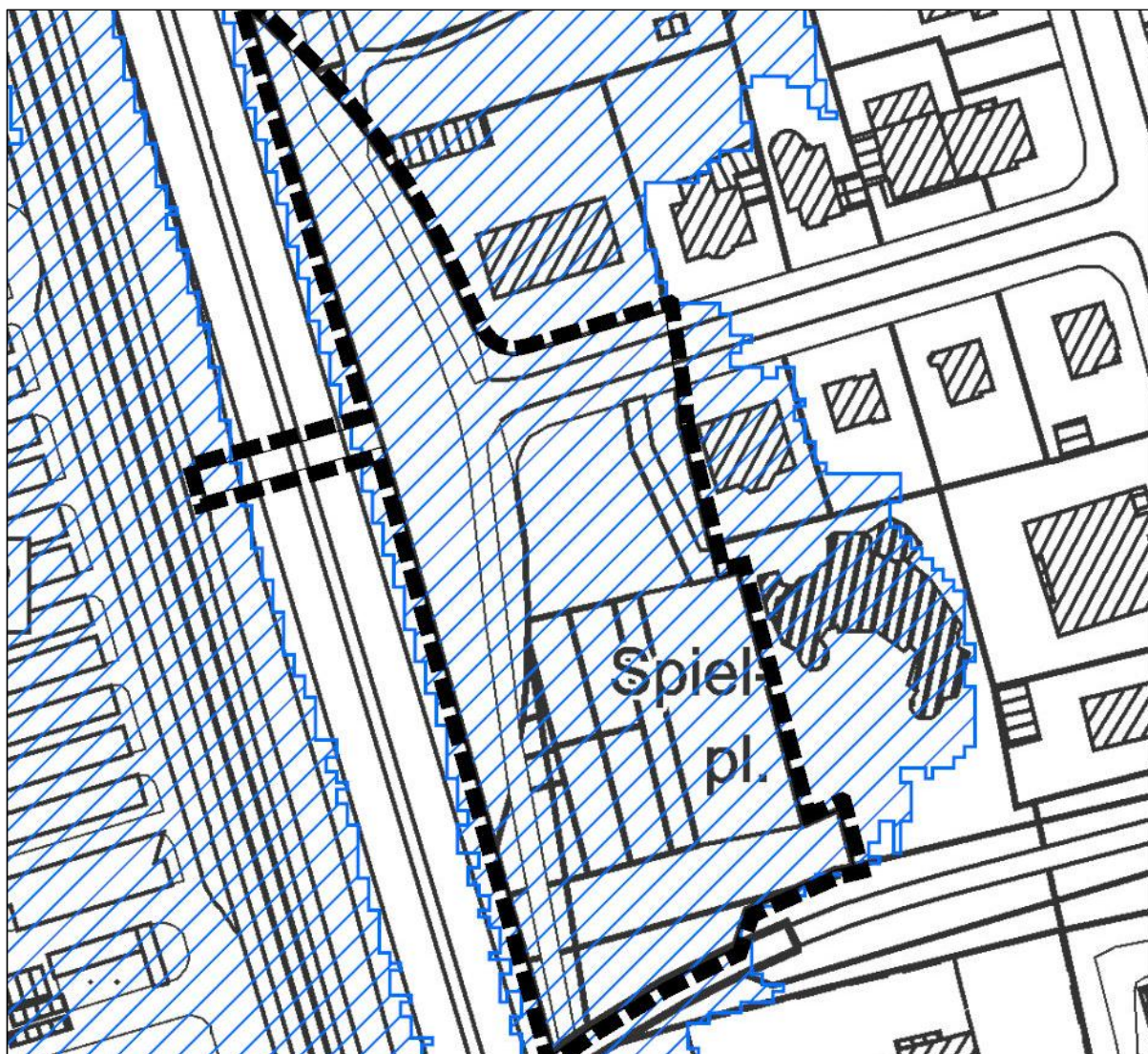


Abbildung 3: festgesetztes Überschwemmungsgebiet "Rhein" mit Kennzeichnung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans (Datenquellen: © Land NRW (2025), Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung, 2025)

3.3.2 Fauna-Flora-Habitat- (FFH) und Naturschutz- (NSG) Gebiete

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in einer Entfernung von rund 980 m westlich des FFH-Gebiets Siebengebirge (Kennung: DE-5309-301) und des fast flächendeckungsgleichen NSG Siebengebirge (Kennung: SU-001K2). Eine Beeinträchtigung der vorgenannten Schutzgebiete aufgrund der Änderung und Ergänzung des bestehenden Planungsrechts durch den Bebauungsplan ist nicht erkennbar.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt zudem ca. 200 m östlich des FFH-Gebiets „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ (DE-4405-301) in NRW und ca. 410m östlich des FFH-Gebiets „Mittelrhein“ (DE-5510-301) in Rheinland-Pfalz (RLP).

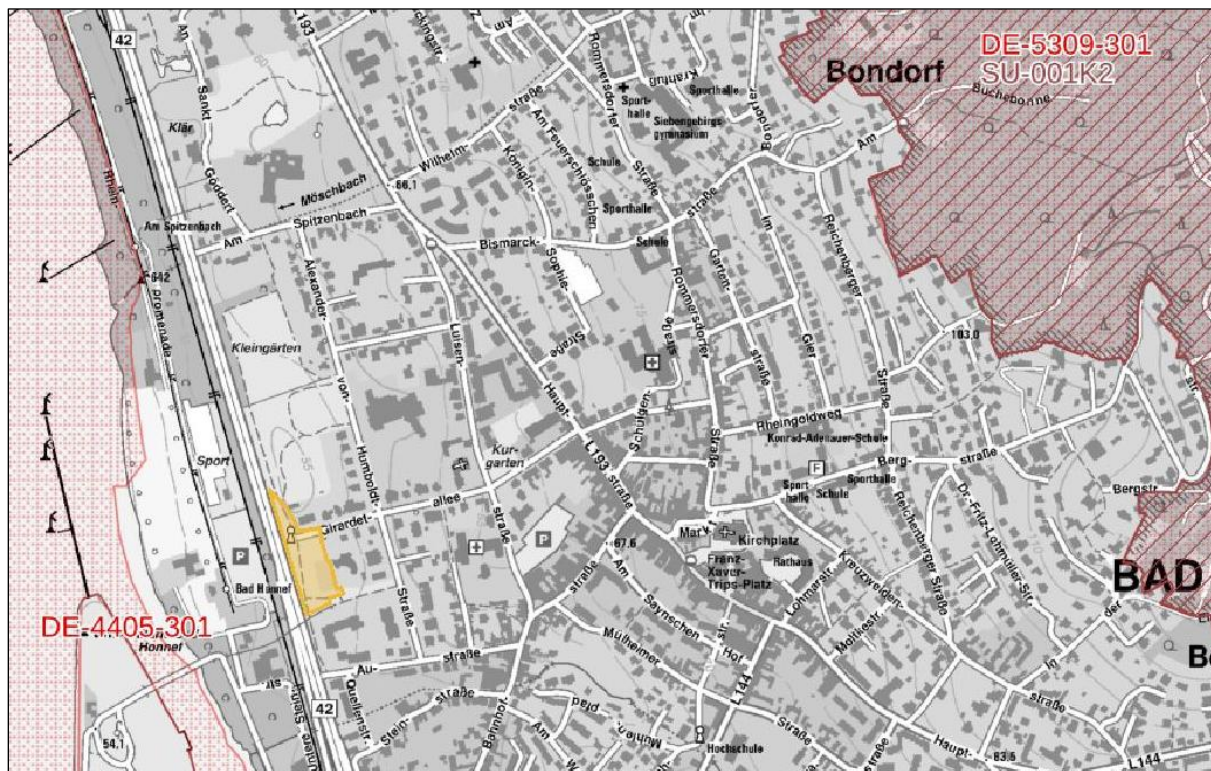


Abbildung 4: Geltungsbereich im Kontext der FFH-Gebiete und des NSG-Gebiets (Land NRW (2025), Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (2025), Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung, 2025)

Daher wurde für den Bebauungsplan eine Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung Stufe I (FFH-Vorprüfung) durch das Büro Strix GmbH Co. KG erstellt. Hinsichtlich des FFH-Gebiets „Mittelrhein“ (DE-5510-301) in RLP wurde aus den im Gutachten genannten Gründen auf eine FFH-Vorprüfung verzichtet. Die Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung Stufe I (FFH-Vorprüfung) kommt in Ihrer Zusammenfassung zu folgendem Ergebnis:

„Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung Stufe I zum Bebauungsplan Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef - Teilbereich Westende Girardetallee / B42“ in Bezug auf das FFH-Gebiet „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ (DE-4405-301) können erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets sowie dessen maßgeblicher Bestandteile und der jeweiligen Erhaltungsziele durch das Vorhaben ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus können auch mögliche Summations- oder Wechselwirkungen im Zusammenhang mit anderen Vorhaben, die eine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ (DE-4405-301) darstellen könnten, ausgeschlossen werden. Eine vertiefende Untersuchung der Stufe II ist nicht erforderlich.“

Das Gutachten „Bebauungsplan Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef -Teilbereich Westende Girardetallee / B42“ - Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung Stufe I (FFH-Vorprüfung)“ ist der Begründung beigelegt.

3.3.3 Gesetzlich geschützte Allee nach § 41 LNatSchG NRW

Der Geltungsbereich umfasst das Westende einer im Alleen-Kataster verzeichneten geschützten Allee mit der Objektbezeichnung „Girardetallee“ (Linfos AL: AL-SU-0003).



Abbildung 5: Geltungsbereich im Kontext der geschützten Girardetallee (Land NRW (2025), Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (2025), Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung, 2025)

Im Rahmen einer Baumaßnahme des Abwasserwerks der Stadt Bad Honnef zum Neubau eines Abschlagsbauwerks (Kap. 5.2) müssen in der gesetzlich geschützten „Girardetallee“ sechs Alleebäume an deren Westende entnommen werden.

Zu diesen Baumfällungen wurde durch das Abwasserwerk der Stadt Bad Honnef ein Antrag bei der Unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Sieg-Kreises (UNB) gestellt. Hierzu hat die UNB den Naturschutzbeirat des Rhein-Sieg-Kreises angehört. In der Sitzung des Naturschutzbeirates am 25.09.2025 hat dieser keine Bedenken gegen die Erteilung einer Befreiung vom Alleenschutz erhoben. Die UNB ist im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gekommen, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse am geplanten abwassertechnischen Bauwerk besteht und hat am 19.11.2025 eine Befreiung von den Verboten nach § 41 LNatSchG erteilt.

Die gefälltten Alleebäume werden durch sechs Neupflanzungen (Winterlinden - *Tilia cordata*) in vorhandene Lücken der Allee ersetzt. Hiervon liegen drei Neupflanzungen im westlichen Abschnitt der Girardetallee auf der nördlichen Straßenseite zwischen den Hausnummern 14 und 16. Von diesen drei Neupflanzungen liegt eine im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155.

3.3.4 Landschaftsschutzgebiet (LSG)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in der Hauptsache, abgesehen von dem Bereich des Anschlusses der Fußgängerbrücke an die Personenüberführung des neuen Bahnhalt punkts, rund 50 Meter vom „LSG-In den Staedten Koenigswinter und Bad Honnef“ (LINFOS-Kennung: LSG-5209-0001) entfernt. Dazwischen liegen die Trassen der B 42 und der DB-Bahnstrecke „Köln- Niederlahnstein“. Der Bereich des vorgenannten LSG umfasst im Bereich westlich der Bahnstrecke vollflächig den dortigen P+R Parkplatz an der Straße Rheinpromenade.

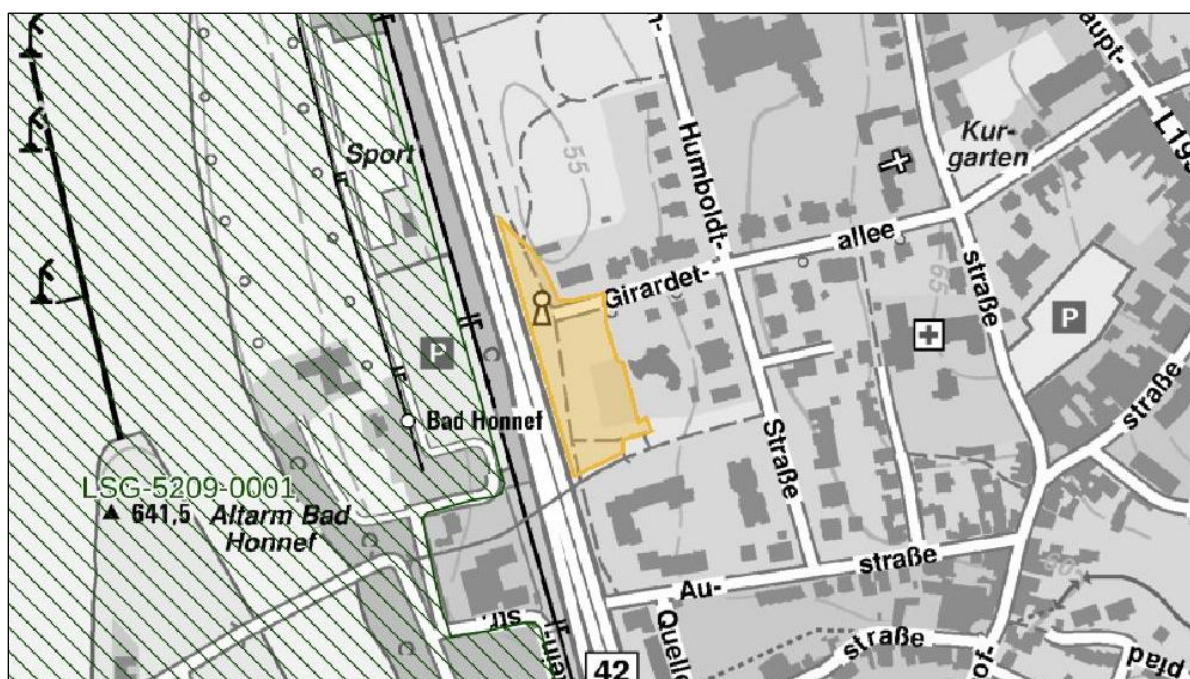


Abbildung 6: Geltungsbereich im Kontext des LSG (Land NRW (2025), Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (2025), Datenlizenz Deutschland – Zero - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0); Eigene Darstellung, 2025)

Parallel zum BP 1-155 wird der Bebauungsplan Nr. 1-156 "Mobilitätsknoten Bad Honnef – Teilbereich Parkplatz Rheinpromenade" aufgestellt. Im Zuge dieses Verfahrens soll eine Teilaufhebung der LSG-Verordnung beantragt werden. In der frühzeitigen Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB hat die Bezirksregierung Köln bezüglich der Planung des BP 1-156 geäußert, dass Seitens der höheren Naturschutzbehörde keine grundsätzlichen Bedenken bestehen.

Eine Beeinträchtigung des vorgenannten Schutzgebiets aufgrund der Änderung und Ergänzung des bestehenden Planungsrechts durch den Bebauungsplan Nr. 1-155 ist nicht erkennbar.

3.4 Informelle Planungen – ISek und InHK

3.4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISek)

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Bad Honnef – Modul „Rahmenkonzept Gesamtstadt“ wurde am 08. Dezember 2016 vom Rat der Stadt Bad Honnef beschlossen. Das ISek bildet den gesamtstädtischen Orientierungsrahmen für städtebauliche Projekte und Aktivitäten in einem Zeitraum von 10 bis 15 Jahren und bildet so eine wichtige Grundlage für die zukunftsfähige Entwicklung der Stadt. Das ISek-Rahmenkonzept besteht aus einem umfassenden Bericht und zwei Karten. Der Bericht enthält eine nach Themenfeldern gegliederte Stärken–Schwächen-Analyse für das gesamte Stadtgebiet Bad Honnefs. Aus den Erkenntnissen dieser Analyse werden insgesamt drei grundsätzliche Leitperspektiven formuliert. Eine dieser vorangestellten Leitperspektiven, die „Leitperspektive Innen: Teamwork in Stadtbereichen“, steht in direktem Zusammenhang mit dem Stadtbereich in dem der Bebauungsplan Nr. 1-155 liegt und der damit verbundenen Planungsaufgabe. Das „Teamwork in Stadtbereichen“, mit- und untereinander, bezieht sich in diesem Falle auf die Stadtbereiche der Innenstadt und dem Rheinufer bzw. der Insel Grafenwerth und somit auf die Wechselbeziehungen des Hauptversorgungszentrums mit dem Naherholungsmagneten.

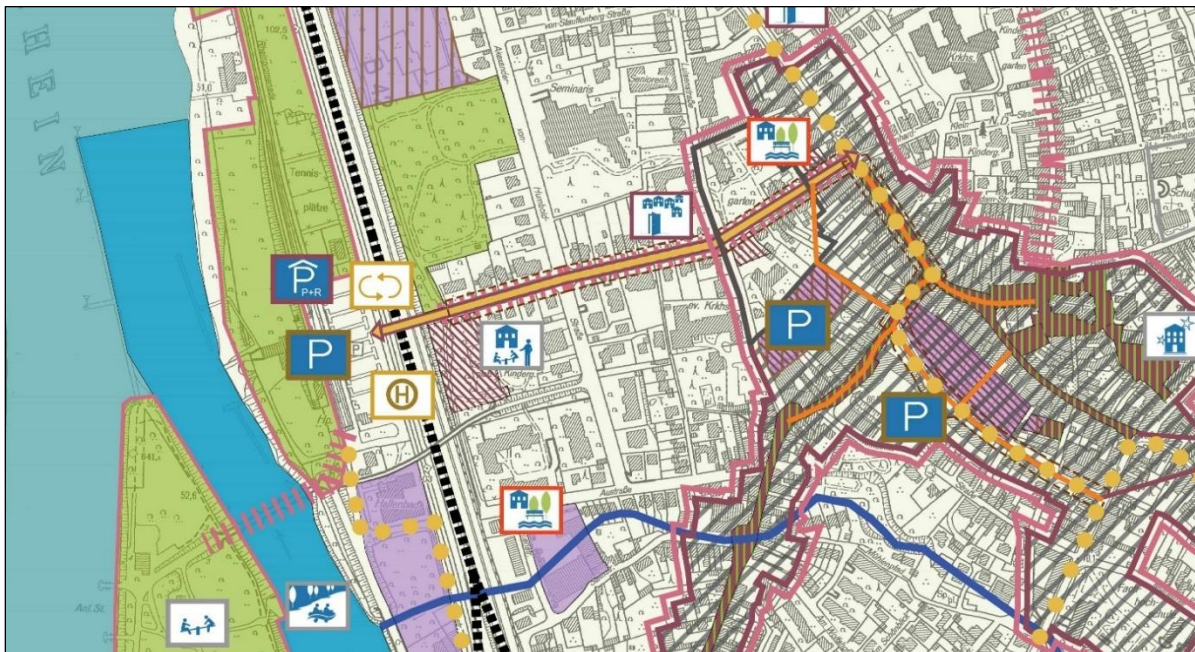


Abbildung 7: Ausschnitt ISek Handlungsraumkarte Tallage (Stadt Bad Honnef mit RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten und Norbert Post Hartmut Welters Architekten & Stadtplaner GmbH, 2017)

Ferner werden im ISek-Rahmenkonzept die Erkenntnisse aus der Analyse und den Leitperspektiven in insgesamt 18 Leitziele für die Stadtentwicklung Bad Honnefs abgeleitet. Aus dem Kanon der Leitziele werden zahlreiche Handlungsfelder und Handlungsräume konkretisiert. Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155 werden in den Leitziele und den daraus abgeleiteten Handlungsräumen folgende Planungsaussagen abgeleitet und konkretisiert:

Das „Leitziel 7: Stärkung und Weiterentwicklung des Hauptversorgungszentrums Innenstadt“ beschreibt u.a., dass eine direktere und attraktivere Verbindung der Innenstadt an das Rheinufer und eine ebensolche bessere äußere Erschließung durch ÖPNV, Nahmobilität und motorisierten Individualverkehr (MIV) für die Stärkung und

Weiterentwicklung des Hauptversorgungszentrums notwendig sind. Diese Zielaussage wird mit dem Handlungsraum „Achse Girardetallee / Brücke B42“ in der Handlungsraumkarte „Tallage“ dargestellt. Die Darstellung bezieht sich u.a. direkt auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155. Zudem liegt ein „Schwerpunktraum Bebauungspotentiale für innenstadtbedeutsame Nutzungen“ im Bereich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

Das „Leitziel 11: Berücksichtigung der Inklusion bei allen städtebaulichen Planungen und Maßnahmen“ identifiziert im Hinblick auf bestehende Strukturen und Bedarfe in Bad Honnef Inklusionsmaßnahmen, vornehmlich die der Barrierefreiheit, die (auch) im Rahmen der Vertiefung bzw. in den konkret daraus abgeleiteten Bauvorhaben mit Priorität weiterverfolgt werden sollen. Diese Zielaussage wird mit dem Handlungsraum „Schwerpunktraum für Städtebauliche Inklusionsmaßnahmen“ in der Handlungsraumkarte „Tallage“ dargestellt. Die Darstellung bezieht sich u.a. direkt auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155.

Das „Leitziel 12: Weiterentwicklung und Qualifizierung der Verkehrsangebote im Umweltverbund Fußgänger/ Radfahrer/ ÖPNV“ identifiziert zahlreiche Schwerpunkträume für verkehrliche Maßnahmen im Umweltverbund, die in Synergie zu übergreifenden städtebaulichen Aufwertungen und bspw. auch der Profilierung im Bereich Tourismus (Rheinuferzone) stehen. Die Achse Weyermannallee/ Girardetallee (Brückenschlag B 42) ist aus sich heraus bereits ein wichtiger Anker für zahlreiche, sie räumlich und funktional begleitende städtebauliche Entwicklungen. Diese Zielaussage wird mit dem Handlungsraum „Schwerpunktraum Anbindung des Rheinuferbereichs“ in der Handlungsraumkarte „Tallage“ dargestellt. Die Darstellung bezieht sich u.a. direkt auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155.

3.4.2 Integriertes Handlungskonzept (InHK)

Das Integrierte Handlungskonzept (InHK) Stadterneuerung Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf wurde am 13. Dezember 2018 vom Rat der Stadt Bad Honnef beschlossen. Aus den Leitperspektiven, Leitzielen, Handlungsfeldern und Handlungsräumen des I-Sek-Rahmenkonzepts (s. o.) wurden drei Vertiefungs-Module abgeleitet, darunter das „Integriertes Handlungskonzept (InHK) Stadterneuerung Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf“. Das InHK besteht aus einem umfassenden Bericht und einer Karte, dem „Masterplan“. Der Bericht enthält eine nach Themenfeldern gegliederte Stärken–Schwächen-Analyse und leitet die Ziele des gesamtstädtischen Rahmenkonzepts auf das InHK-Programmgebiet über. Im Rahmen der Projektstrategie »BEWEGEN – BEGEGNEN – BAD HONNEF« werden acht Projektziele beschrieben. Die Projektziele stellen die thematischen und räumlichen Vorstellungen zur Entwicklung des Programmgebietes anhand einzelner Themenfelder dar. Die Projektziele sind räumlich bzw. bereichsscharf bereits konkret; sie liegen wie Layer über dem Gebiet und »klammern« damit im Sinne des integrierten Planungsansatzes die Ausrichtung der nachfolgenden Maßnahmen(pakete) des Masterplanes.

Sieben der acht InHK-Projektziele stehen in direktem Zusammenhang mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155 und der damit verbundenen Planungsaufgabe. In der Folge sind diese Projektziele in Bezug auf den Bebauungsplan wiedergegeben:

»BAUEN FÜR EINE STARKE INNENSTADT« Gemischte Innenstadtnutzungen - Bad Honnef braucht urbane Funktionsvielfalt! Um die Versorgungsaufgaben der Innenstadt zu erhalten und auch künftig sicherzustellen, muss eine bauliche Entwicklung und Profilierung des Innenstadtbereiches erfolgen. Die bestehenden Nutzungen der Innenstadt werden zum Teil durch brachliegende oder mindergenutzte Flächen geschwächt – gleichzeitig besteht primär ein Bedarf beim Nahversorgungssortiment, Wohnungsangebot und Parkraum. Daher ist es sinnvoll, die Flächenpotentiale gezielt solchen innenstadttypischen Nutzungen wie Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Büros, Gastronomie und Parken zuzuführen. Dabei ist vorzugsweise eine vertikale Nutzungsmischung anzustreben, wobei Wohnen möglichst nicht in der Erdgeschosszone und Parken vorrangig in Tiefgaragen stattfinden sollte.

»STADTRÄUME SCHAFFEN ATTRAKTIVITÄT« Urbane Verbindungen zum Rhein - Ein weiterer Brückenschlag hilft, Barrieren zu überwinden! Das Rheinufer soll eine wesentliche Facette der Innenstadt werden, ist von ihr aber größtenteils abgetrennt. Die Erlebbarkeit der Stadt wird durch die Wirkung der Verkehrsstrassen zwischen dem Rheinufer und dem dahinter liegenden Stadtkörper negativ beeinflusst. Die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Rheinufer soll durch die Neuorganisation der Wegeverbindungen qualifiziert werden. Hauptziel ist die Schaffung eines attraktiven, leicht auszumachenden Hauptfuß- und -radweges zwischen dem Rheinufer und der Innenstadt, vermittelt durch den zentralen Mobilitätsknoten Bad Honnef.

»EINRICHTEN FÜR GEMEINSCHAFTLICHE BELANGE« Verbindungsachsen Infrastrukturen - Die Einrichtungen und sozialen Infrastrukturen sollen nicht nur weiterentwickelt, sondern deren Verbindung untereinander und mit der Innenstadt gestärkt werden. Aufgrund der gegebenen bandartigen Struktur ist vor allem eine bessere Vernetzung für den Rad- und Fußverkehr in Form einer Verbindungsachse in Nord-Süd-Richtung möglich, um eine bequeme und sicherere Erreichbarkeit der einzelnen Standorte von der Innenstadt aus ermöglichen. Diese Qualität soll die neue, starke Achse zwischen Innenstadt und Insel Grafenwerth zusätzlich erfüllen.

»INSZENIERUNG TOURISTISCHER POTENTIALE« Verbindungsraum zum historischen Stadtraum - An der Rheinlage muss die Stadt mehr ins Bewusstsein! Damit die historischen Stadträume vom Freizeitverkehr am Rheinufer profitieren und ein Aufenthalt in der Innenstadt Teil der Freizeitgestaltung wird, ist der Ausbau und die Qualifizierung von attraktiven und leicht auszumachenden Wegeverbindungen notwendig.

»GESTALTUNG DER MOBILITÄT VON MORGEN« Fuß- und Radverkehrsachse - Bad Honnef der kurzen Wege! Innerhalb des Siedlungsgefüges sollen kürzere Wege verstärkt zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Um attraktive Wege und eine komfortable Mobilität anbieten zu können, sollen Fuß- und Radverkehrsachsen entwickelt werden, die wichtige Stadträume sowie Institutionen miteinander und mit der Innenstadt verbinden.

Mobilitätsknoten - Zwei Basisstationen für die Stadt: Durch die Weiterentwicklung der Bahnhaltepunkte zu Mobilitätsknoten soll intermodales Verkehrsverhalten erleichtert werden. Die Verzahnung von Bahn bzw. Stadtbahn mit den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und die Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt soll durch die Verlagerung des Bahnhaltepunktes Bad Honnef (Rhein) auf Höhe der Stadtbahn-Endhaltestelle verbessert werden.

»FREIZEIT LEBEN IN DER STADT« Verbindungsachse zum Naherholungsschwerpunkt - Der Innenstadtbereich als Herz des öffentlichen Lebens und der Naherholungsschwerpunkt am Rhein übernehmen beide wichtige, aber unterschiedliche Freizeitfunktionen für die Bevölkerung. Künftig soll eine bessere Anbindung der Innenstadt an den Naherholungsschwerpunkt erfolgen, um die sich ergänzenden Stärken der Freizeitangebote beider Bereiche für Fußgänger und Radfahrer zu verknüpfen. Mal hier – mal da!

»PLANEN IN QUARTIEREN« Das Verschneiden der übergreifenden thematischen Projektziele mit den Ressourcen innerhalb einzelner Stadträume führt letztlich zu dem »runden« integrierten Planungsansatz, den das Handlungskonzept verfolgt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155 beinhaltet Bereiche der zwei Quartiere »Entwicklung Achse Weyermannallee- Girardetallee – »Innenstadt und Rhein verbinden« und »Städtebauliche Weiterentwicklung und Mobilitätsknoten Bad Honnef – »R(h)ein nach Bad Honnef« deren Beschreibung und Begründung in den Maßnahmensteckbriefen des Masterplans vorgenommen wird.

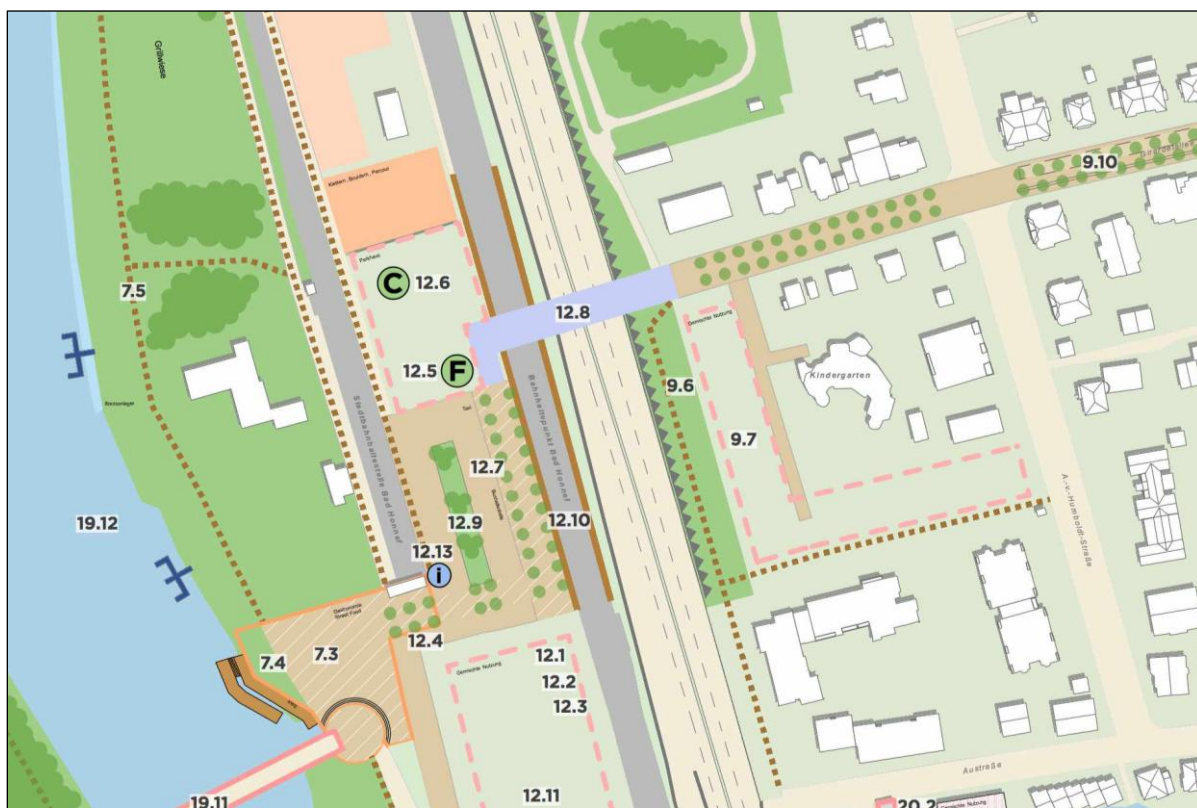


Abbildung 8: Ausschnitt InHK Masterplan (Stadt Bad Honnef mit post welters + partner mbB Architekten und Stadtplaner, 2018)

Im Weiteren legt das InHK in Maßnahmensteckbriefen die Planungsziele für das jeweilige Quartier dar und beschreibt – im Sinne einer integrierten Planung – in wieweit Wechselwirkungen zu anderen Feldern der Stadtentwicklung erwartbar sind. Die Maßnahmen werden zusätzlich im Masterplan grafisch dargestellt. Der Masterplan und die Maßnahmensteckbriefe stellen den »Fahrplan« für ein Handlungsprogramm der Stadtentwicklung dar. Der Masterplan ist Orientierungsrahmen für die städtebauliche Entwicklung im Programmgebiet für die nächsten 15 bis 20 Jahre, und für zahlreiche konkrete Projekte und Maßnahmen die konzeptionelle Grundlage: so etwa für die Umsetzung von öffentlichen und privaten Baumaßnahmen, für die Gestaltung der öffentlichen

Wege und Plätze, für die Verkehrs- und Parkraumplanung oder auch für zunächst notwendige Bebauungsplanverfahren. Folgende Maßnahmensteckbriefe betreffen das Plangebiet des Bebauungsplans:

Maßnahmensteckbrief 9 - Entwicklung Achse Weyermannallee-Girardetallee – »Innenstadt und Rhein verbinden«

Planungsziel: Um die Innenstadt näher an den Rhein »zu rücken«, ist die Entwicklung einer neuen Verbindungsachse über die Weyermannallee und Girardetallee geplant. Die Achse wird damit eine Ergänzung im Hauptstraßennetz darstellen und durch Neubauprojekte mit gemischter Nutzung funktional angereichert.

Dabei soll der Bereich Weyermannallee im Einzelhandels- und Zentrenkonzept als Erweiterung des Hauptversorgungszentrums definiert werden, weshalb die Verortung des Cityportals am Beginn dieser Straße erfolgt. Neben dem Ausbau und der Neugestaltung des Straßenraumes ist auch die gestalterische Aufwertung des angrenzenden Kurparks und des Kirchenvorplatzes der Erlöserkirche geplant. Das Kurhaus soll als Kultur- und Veranstaltungsort weiter qualifiziert werden.

Wechselwirkungen: Die Achse Weyermannallee – Girardetallee ist ein zentraler Baustein des Handlungskonzepts zur besseren Verknüpfung des Hauptversorgungszentrums Innenstadt mit der Rheinzone, Nahmobilität und Naherholung. Die Umsetzung der Maßnahmen steht im engen Zusammenhang mit der Verlagerung des Haltepunkts Bad Honnef und dem hiermit verbundenen Bau einer neuen Brücke über die B 42.

Maßnahmensteckbrief 12 - Städtebauliche Weiterentwicklung und Mobilitätsknoten Bad Honnef - »R(h)ein nach Bad Honnef«

Planungsziel: Der bestehende Bahnhof Haltepunkt Bad Honnef (Rhein) liegt im Umfeld des Honnefer Kreuzes, ist vom übrigen Siedlungsbereich durch die B 42 isoliert und vom Rheinuferbereich durch die Bahngleise abgeschnitten. Fuß- und Radwege in den Innenstadtbereich führen stets über das Honnefer Kreuz und bieten somit keine attraktive Verbindung. Die Sanierungsbedürftigkeit des Bahnsteigs und des Zugangs sowie das komplette Fehlen der Barrierefreiheit der Anlage wird zum Anlass genommen, mit dem InHK eine Verlagerung des Bahnhof Haltepunktes planerisch vorzubereiten.

Den ersten Arbeitsschritt stellt die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des DB-Haltepunktes dar. Der neue Standort sollte idealerweise auf Höhe der Stadtbahn-Endhaltestelle angeordnet werden. Hierdurch besteht die Chance, einen Mobilitätsknoten für Bad Honnef zu entwickeln, an dem sich verschiedene Mobilitätsangebote bündeln und intermodales Mobilitätsverhalten erleichtert wird. So können neben den verschiedenen Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs (bestehend aus Bahn-, Stadtbahn- und Bushaltestellen) auch die Rahmenbedingungen für andere Verkehrsträger ausgebaut werden. Für den Radverkehr wird dazu die Anlage überdachter Abstellplätze und Ladestationen für E-Bikes vorgesehen. Für den Kfz-Verkehr ist ein P+R-Parkhaus anstelle des heutigen P+R-Parkplatzes geplant, um weiterhin ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen bereitzustellen. Der Bau des Parkhauses bietet

zudem die Chance, zumindest einen Teil der Stellplätze mit Auflademöglichkeiten für E-Autos auszustatten und/ oder für Car-Sharing-Angebote zur Verfügung zu stellen.

Der Bahnhaltepunkt soll über eine die B 42 und DB-Bahntrasse überspannende Brücke in Verlängerung der Achse Weyermannallee – Girardetallee barrierefrei erschlossen werden. Hierdurch wird einerseits eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung Verbindung von Innenstadt und Rheinufer geschaffen werden. Andererseits werden die Innenstadt und der Naherholungsbereich deutlich besser an die Region angeschlossen. Hiervon werden neben den Wohn- und Einzelhandelslagen der Innenstadt auch die Hotelstandorte profitieren.

Ein neuer zentraler Stadtplatz soll die Verteilerfunktion zwischen den einzelnen Nutzungen übernehmen, einen Stadteingang mit einer adäquaten Ankommenssituation darstellen, und den Auftakt für die angrenzende neue Veranstaltungsfläche (s. Maßnahme 7.3) bilden. Hierfür können Teile des bestehenden P+R-Parkplatzes als zentraler Platz des Mobilitätsknotens umgestaltet werden und Flächen für Bushaltestellen, Sitzmöglichkeiten, Taxenstände usw. bieten. Zudem ist die Errichtung eines Informationspunktes geplant, der den mit der Bahn bzw. Stadtbahn nach Bad Honnef reisenden Touristen Aufschluss über Sehenswürdigkeiten, Einkaufs- und Übernachtungsmöglichkeiten sowie Wander- und Fahrradrouten gibt.

Das P+R Parkhaus kann in Verbindung mit dem Brückenbauwerk in der Verlängerung der Achse Weyermannallee-Girardetallee entwickelt werden. Neben der P+R Nutzung kann das Parkhaus auch von Gästen Bad Honneps, von Besuchern von Großveranstaltungen in der Innenstadt und am Rheinufer und allgemein von Nutzern der beiden Naherholungsmagneten Insel Grafenwerth und Rheinuferparks zentral angesteuert werden.

Südlich des geplanten Mobilitätspunktes können durch eine grundsätzliche Neuordnung des Areals zusätzliche Nutzungen den Mobilitätsknoten sinnvoll ergänzen, wodurch ein höheres Maß an sozialer Kontrolle in diesem Bereich erreicht werden kann. Für den angrenzenden Ohbach ist die Renaturierung des Einmündungsbereiches vorgesehen. Der konkretisierenden Planung des Mobilitätsknotens soll die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes vorgeschaltet werden. Hierdurch können unterschiedliche Lösungsansätze aufgezeigt werden, wie eine sinnvolle Gestaltung des Mobilitätsknotens unter Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsträger erfolgen kann. Dies schließt auch die Gestaltung des neuen Bahnhofvorplatzes, des Parkhauses, des Brückenbauwerks und der baulichen Erweiterung in Richtung Süden mit ein.

Wechselwirkungen: Die Entwicklung des Mobilitätsknotens Bad Honnef wird die Rahmenbedingungen für intermodales Verkehrsverhalten begünstigen und zu einer Stärkung des Umweltbundes beitragen. Durch das geplante Brückenbauwerk entsteht für den Fuß- und Radverkehr eine attraktive und barrierefreie Verbindung zwischen Rhein und Innenstadt über die Achse Weyermannallee-Girardetallee (s. Maßnahmensteckbrief 9).

3.5 Sanierungsgebiet Stadterneuerung Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf

Die Stadt Bad Honnef hat in 2018 das Sanierungsgebiet „Bad Honnef - Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf“ förmlich festgelegt. Der Schwerpunkt der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme liegt im Wesentlichen auf der nachhaltigen Aufwertung und Gestaltung der öffentlichen Stadträume der Innenstadt, des Rheinufers inklusive der Rheininsel Grafenwerth und des Stadtteils Rhöndorf. Die Sanierungsmaßnahme wird gemäß § 142 (4) BauGB im vereinfachten Verfahren, unter Ausschluss der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152- 156 a BauGB, durchgeführt. Die Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB für genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge wird insgesamt ausgeschlossen.

Die Ziele der Sanierung werden vollumfänglich im Zielkatalog aus Leitperspektiven, Leitzielen, Handlungsfeldern und Handlungsräumen des „Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISek) Bad Honnef – Rahmenkonzept Gesamtstadt“ beschrieben und in der Begründung der Sanierungssatzung präzisiert. Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 1-155 liegt im Geltungsbereich der Sanierungssatzung. Für den Bereich des Bebauungsplans sind folgende wichtige Ziel für das Sanierungsgebiet Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf benannt:

„- Aufwertung und Stärkung der Innenstadt

Eng verknüpft mit der Ausrichtung auf den Rhein ist die Stärkung und Entwicklung der Innenstadt zum als zentraler Einkaufs-, Dienstleistungs-, Kultur- und Tourismusstandort sowie als Standort für Tagungen und Kongresse, mit einem Fokus auf der Fußgängerzone und der Verbindungsachse von der Innenstadt an den Rhein. Hierbei gehören, neben der umfassenden funktionalen Stärkung der definierten Innenstadt als Einzelhandelszentrum, die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Stadtraumes, die Überwindung trennender Verkehrsbarrieren und die Aktivierung mindergenutzter Flächen. Zudem soll mit einer langfristig anvisierten Verlagerung des DB-Bahnhaltepunktes Bad Honnef an die Verbindungsachse von Innenstadt und Rheinufer (Naherholung) ein Mobilitätsknoten für Bad Honnef entstehen, der durch die Verbindung von DB-Haltepunkt, Straßenbahn, Busbahnhof und einem P+R-Parkhaus die Erreichbarkeit und die Attraktivität des Standortes Bad Honnef signifikant erhöht. Aufbauend auf den vorgenannten Zielen sind als wesentliche Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet „Bad Honnef - Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf“ zu benennen: [...]

- Aufwertung und Gestaltung der Zugänge der Innenstadt und der Zugänge zum Rheinufer als Ankerpunkte der Qualifizierung der öffentlichen Stadt- und Landschaftsräume,

- Verknüpfung der Innenstadtbereiche miteinander und mit dem Rheinufer sowie Reduzierung der trennenden Wirkung der Verkehrsbänder von Bundesstraße und DB-Bahnstrecke,

- Schaffung einer Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Rheinufer mit einer neuen städtebaulich motivierten und gestalteten Fuß- und Radwegebrücke in Verlängerung der Achse Weyermannallee/ Girardetallee,

- Schaffung eines Mobilitätsknotens für Bad Honnef an dieser Verbindungsachse [...]" (aus: Begründung der Dringlichkeitsentscheidung vom 07.11.2017, Seite 5)

3.6 Flächennutzungsplan

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Bad Honnef stellt einen Großteil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1-155 als Grünfläche mit den Zweckbestimmungen Spielplatz und Parkanlage dar. Die Zweckbestimmung Spielplatz bezieht sich auf den Bereich westlich der Girardetallee und den angrenzende nördlichen Teilflächen sowie den Bereich des heutigen Spielplatzes im Süden. Der Mittlere Bereich der Grünfläche zwischen Girardetallee und dem Spielplatz im Süden ist mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt. Die Darstellung der Wohnbaufläche schließt den Straßenkörper der Girardetallee mit ein.

Der Bereich des Bebauungsplans, der sich im Bereich der B 42 befindet, wird nachrichtlich als „Straßenverkehrsfläche - Autobahn, autobahnähnliche Straße, überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (klassifiziertes Straßennetz)“ dargestellt. Auch im FNP ist das Überschwemmungsgebiet „Rhein“ nachrichtlich dargestellt.

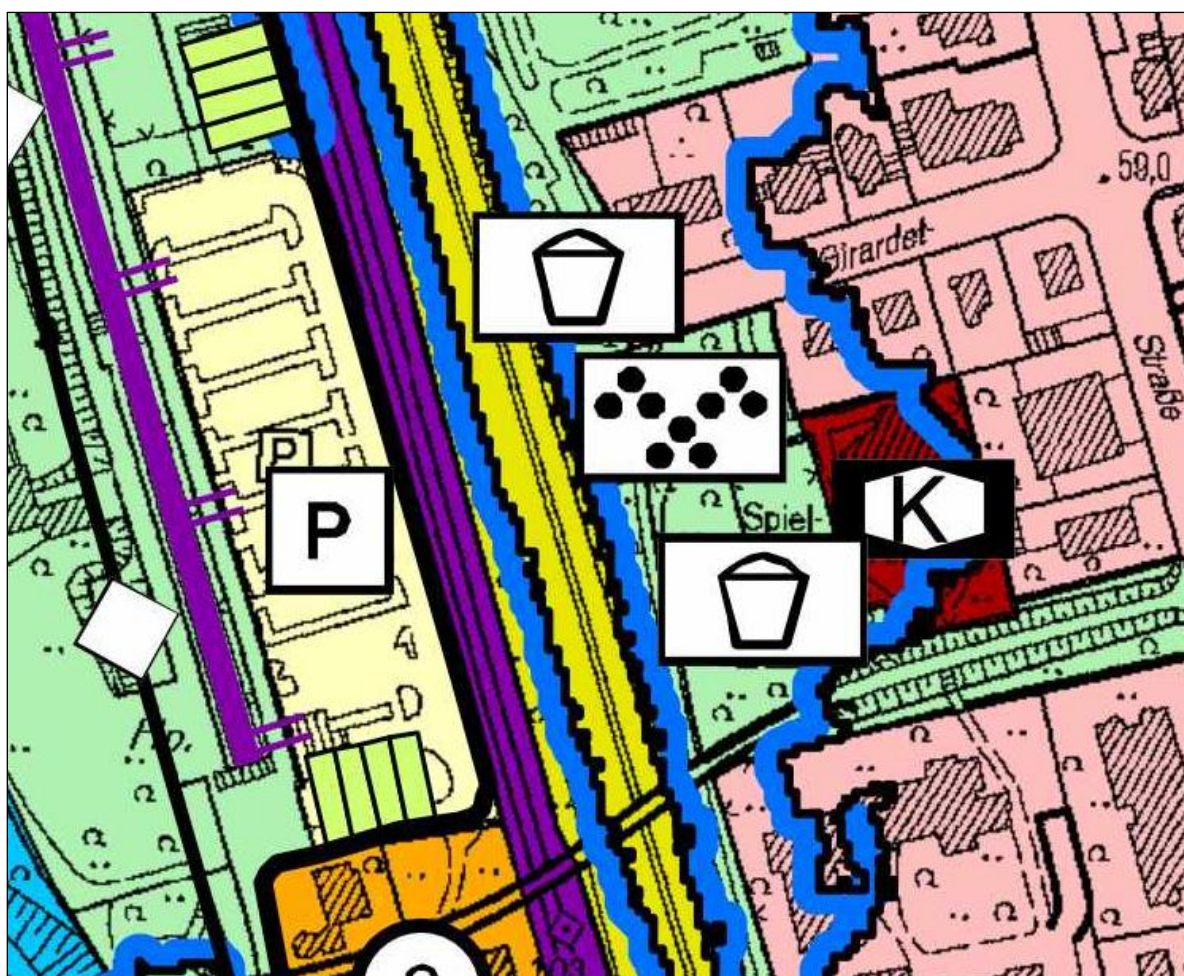


Abbildung 9: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan (Stadt Bad Honnef, 2012)

Gemäß § 13a Abs. 2 Satz 1 2. BauGB kann im beschleunigten Verfahren ein Bebauungsplan, der von Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist sofern die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets nicht beeinträchtigt wird. Der Flächennutzungsplan ist dann im Wege der Berichtigung anzupassen.

3.7 Bestehende Bebauungsplanung

Am Westende der Girardetallee sowie im Bereich der B 42 gelten derzeit die Bebauungspläne Nr. 7 (Kurgebiet) Blatt 3, BP 1-73 1. Änderung sowie BP 1-73 A.



Abbildung 10: Zusammenstellung der zeichnerischen Planinhalte der rechtskräftigen Bebauungspläne (Stadt Bad Honnef, Eigene Darstellung, ohne Maßstab, 2025)

Im Norden des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1-155 setzt der BP 1-73 A auf seiner gesamten Fläche eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage fest. Im Süden ist innerhalb dieser Grünfläche zudem eine Stellplatzanlage mit acht Stellplätzen parallel zu B42 festgesetzt.

Südlich daran anschließend setzt der Bebauungsplan Nr. 7 (Kurgebiet) Blatt 3 die Straße Girardetallee parallel zur nördlich angrenzenden Bebauung über die Festsetzungen Straßenverkehrsfläche und Straßenbegrenzungslinie fest. Westlich daran anschließend ist öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage festgesetzt. Im Westen ist die Bundesstraße B 42 (nachrichtlich) festgesetzt. Dabei wird deren Gesamtfläche durch eine Straßenbegrenzungslinie festgesetzt, welche die öffentliche Verkehrsfläche und die öffentliche Grünfläche umfasst. Zusätzlich ist die öffentliche Verkehrsfläche als „Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen“ dargestellt.

Daran südlich anschließend setzt der Bebauungsplan Nr. 1-73 1. Änderung öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage und im Südosten öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kinderspielfeld fest. Von Norden nach Süden verlaufend wird ein Fußweg innerhalb der Parkanlage als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Innerhalb der Parkanlage werden sämtliche Bäume als zu erhalten festgesetzt. In einem 4,5 m breiten Streifen der von Nordosten nach Osten verläuft ist eine Fläche als „Geh.- Fahr.- u. Leitungsrecht zu Gunsten der Bundespost, Anlieger, Stadt Bad Honnef, Bad Honnef AG“ festgesetzt, welche den nicht im Geltungsbereich der Neuaufstellung liegenden im BP 1-73 1. Änderung festgesetzten Kindergarten erschließt.

Im Südwesten des Plangebiets, in einem Streifen parallel zur B 42, setzt der Bebauungsplan Nr. 7 (Kurgebiet) Blatt 3 öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage fest.

Die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen, respektive Zulässigkeiten der vorgenannten Bebauungspläne entsprechen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1-155 großteils dem heutigen örtlichen Bestand.

4 Bestandssituation

4.1 Derzeitiger Zustand und Nutzung des Plangebietes

Das Plangebiet ist in der Hauptsache, zwischen der Straße Girardetallee im Norden und der Rampe zum Brückenzugang bzw. dem Brückenfuß der Fuß- und Radwegbrücke im Süden, sowohl durch die Grünanlage als auch den Spielplatz „Girardetallee“ geprägt. Die Westgrenze der Grünanlage entlang der B 42 (Lärmschutzwand, Fahrbahn B 42) stellt eine unüberwindbare Grenze des Stadtraums dar.



Abbildung 11: Aufnahmen des Plangebiets (Stadt Bad Honnef, 2024)

Das Plangebiet gliedert sich in mehrere Teilbereiche. Der nördlichste Teil wird durch eine geschotterte Stellplatzanlage und die anschließende Grünanlage bestimmt. Daran schließt südlich das Westende der Straße Girardetallee an. Die Girardetallee endet stumpf ca. 15 Meter vor der B 42. An deren stumpfen Ende schließt nördlich die Zufahrt zur oben geschilderten Stellplatzanlage und südlich ein Fußweg an.

Die Mitte des Plangebiets wird durch die Grünanlage, in der Hauptsache eine große Wiese mit Baumbestand, und zwei von Norden nach Süden verlaufende Fußwege bestimmt. Der westliche Fußweg, am stumpfen Ende der Girardetallee, ist für den Fahrradfahrer freigegeben. Der östliche Fußweg erschließt die Kindertagesstätte und den Kinderspielplatz. Im südlichen Drittel teilt sich der Geltungsbereich in den Spielplatz „Girardetallee“ im Osten und die Grünanlage mit Fußweg (Fahrrad frei) im Westen. Der Fußweg im Westen verbindet außerhalb des Geltungsbereichs die Grünanlage mit der Austraße. Im Süden bildet der Fußpunkt der als Damm ausgebildeten Rampe zur Brücke zwischen Alexander-von-Humboldt-Straße und Grafenwerther Brücke sowie der Verlauf der Brücke im Westen den Abschluss des Geltungsbereichs.

Der östliche der beiden von der Girardetallee nach Süden verlaufenden Wege führt durch den Spielplatz und geht außerhalb des Geltungsbereichs an der Brückenrampe

in eine verbindende Treppenanlage über. Am westlichen Rand des Plangebiets verläuft ein Vegetationsstreifen unterschiedlicher Qualität mit Büschen/Sträuchern und klein- bis großkronigen Bäumen. Vom Süden des Plangebiets bis auf Höhe der Mitte der Girardetallee verläuft entlang der B42 eine Lärmschutzwand. Der westlich gelegenen Ausläufer des Plangebiets, welcher den „Brückenschlag“ umfasst, schneidet quer die Verkehrsanlagen der B 42, also deren Fahr-, Mittel- und Seitenstreifen, Bankett und Böschung.

4.2 Umgebende Nutzung

Die Stadt Bad Honnef als Mittelzentrum, südöstlich von Bonn gelegen, ist im westlich der Innenstadt gelegenen Teilbereich des Stadtteils „Mitte“ durch eine stark durchmischte Bebauung im Kontext von Grünanlagen und Verkehrsanlagen gekennzeichnet. Die Vielfalt der Bebauung lässt sich im direkten Umfeld des Plangebiets durch einen eingeschossigen Kindergarten, zwei- bis dreigeschossige Wohnhäuser und drei- bis achtgeschossigen Geschosswohnungsbau gut ablesen. Der Kindergarten liegt städtebaulich, in Bezug zur Girardetallee und zur Alexander-von-Humboldt-Straße, in zweiter Reihe. Das Grundstück des Kindergartens grenzt im Osten an den Geltungsbereich des Bebauungsplans. Der Kindergarten selbst wird über die Grünfläche innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans erschlossen.

Südlich vom Geltungsbereich und direkt daran angrenzend liegt die Rampe zur Fußgänger- und Radfahrerbrücke, welche nach Westen hin in das Brückenbauwerk übergeht und von der Alexander-von-Humboldt-Straße auf den Brückenkopf der Grafenwerther Brücke führt. Südlich dahinter liegt die bis zu achtgeschossige Wohnbebauung Austraße 24-36. Die Rampe stellt durch den topografischen Höhenversprung eine Zäsur zum dahinter liegenden Stadtbereich dar, welche im Westen unter dem Brückenbauwerk durchbrochen wird.

Westlich an das Plangebiet schließen sich der Straßenkörper der Bundesstraße B42 und die Bahntrasse der DB-Bahnstrecke Köln- Niederlahnstein an. Die B42 und die DB-Bahntrasse durchtrennen den Stadtteil Mitte in Nord-Süd-Richtung. Hierdurch wird, abgesehen von den bestehenden Brücken, die Innenstadt von Bad Honnef vom Rhein, dessen Uferbereich und den dort gelegenen Infrastruktur- und Freizeitnutzungen abgetrennt.

Nördlich vom Geltungsbereich entlang der Girardetallee liegt die dreigeschossige Bebauung Girardetallee 16. Nördlich davon und an den Geltungsbereich des Bebauungsplans anschließend liegt zwischen B42 im Westen und Alexander-von-Humboldt-Straße im Osten die Parkanlage „Stadtgarten“. Die Parkanlage wird unter anderem von Süden her über den Geltungsbereich des Bebauungsplans erschlossen.

4.3 Eigentumsverhältnisse im Plangebiet

Die Grundstücke des Plangebietes befinden sich fast vollständig im Eigentum der Stadt Bad Honnef. Lediglich der Teilbereich des von Westen nach Osten verlaufenden „Brückenschlags“ über die B 42 liegt im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

5 Städtebauliches Konzept

5.1 Städtebaulicher Planungskontext

Von der DB InfraGO AG ist die Verlegung der Verkehrsstation Bad Honnef (Rhein) in Richtung Norden (Richtung Rhöndorf) auf die Höhe der Stadtbahnendhaltestelle / P+R-Platz geplant. Dies entspricht den städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt Bad Honnef, die unter Kapitel 3.4 „Informelle Planungen – ISek und InHK“ erläutert werden.

Für den DB-Haltepunkt Bad Honnef (Rhein) ist der Neubau zweier Außenbahnsteige vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird eine Personenüberführung über die vorhandenen zwei elektrifizierten Gleise erstellt. Die Personenüberführung wird über zwei Treppenaufgänge erschlossen, die jeweils auf den Bahnsteigen enden. Neben den Treppenanlagen wird die Personenüberführung barrierefrei über zwei Aufzüge erschlossen. Der P+R Parkplatz auf der Rhein zugewandten Seite des Bahnhalt punkts wird vom westlichen Außenbahnsteig aus von drei Treppenzugängen sowie barrierefrei über eine Rampenanlage erschlossen.



Abbildung 12: Personenüberführung des neuen DB-Bahnhalt punkts - Blick von Norden auf Seite des P+R Parkplatzes (Visualisierung, Ingenieurbüro für Bauwesen Schmidt GmbH, 2025)

Hierzu hatte die DB InfraGO AG einen Antrag auf Plangenehmigung für das Vorhaben beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt. Das EBA hat die Plangenehmigung gemäß § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG am 20.06.2025 erteilt.

Im Rahmen der Abstimmung mit der DB InfraGO AG wurde die städtebauliche Zielsetzung der Stadt, die Brückenverbindung auch für den Radverkehr nutzen zu können,

Auf Basis der integrierten Stadtentwicklungsplanung ist geplant, dass der neue DB-Bahnhaltepunkt (Regionalzug Linien RE 8/ RB 27) zusammen mit der bestehenden Stadtbahnendhaltestelle (Straßen-/Stadtbahn Linie 66), einer Neuanlage der bestehenden Busendhaltestellen (Buslinien 560, 566, 567 und SB 51) sowie einem noch zu planenden P+R Parkhaus als „Mobilitätsknoten Bad Honnef“ qualifiziert werden. In diesem Zuge ist auch die Prüfung einer direkten Verbindung zwischen der Personenüberführung der Bahn und dem P+R Parkhaus im Westen Teil der weiteren Planungsaufgabe.

Das Diagramm zeigt eine perspektivische Ansicht eines urbanen Bereichs mit folgenden Elementen:

- Parkhaus:** Ein großer rechteckiger Bereich, der durch eine gestrichelte rote Linie begrenzt ist.
- Busbahnhof:** Ein Bereich mit gelber gestrichelter Linie, der an der Unterseite des Parkhauses liegt.
- Stadtbahn:** Ein Bereich, der durch eine gestrichelte rote Linie begrenzt ist und sich entlang der linken Seite des Parkhauses erstreckt.
- Bahnhof:** Ein Bereich, der durch eine gestrichelte rote Linie begrenzt ist und sich an der rechten Seite des Busbahnhofs befindet.
- Stadt Bad Honnef:** Ein Bereich, der durch eine gestrichelte rote Linie begrenzt ist und sich an der oberen Seite des Parkhauses befindet.

Rote Pfeile verdeutlichen die Verkehrsverbindungen zwischen diesen verschiedenen Stationen und Bereichen.

Parallel dazu ist im Straßen- und Wegekonzept der Stadt Bad Honnef aus dem Jahr 2022 vorgesehen, für die Girardetallee und die Weyermannallee ab den Jahren 2025/2026 eine Straßenausbaumaßnahme durchzuführen. In diesem Zuge ist beabsichtigt, die Allee gemäß den Zielvorstellungen von ISek und InHK als Achse Weyermannallee-Girardetallee weiter zu qualifizieren und die Fuß- und Radwegverbindung vom Mobilitätsknoten Bad Honnef in die Innenstadt zu stärken.

5.2 Planung eines Abschlagsbauwerks durch das Abwasserwerk

Das Abwasserwerk der Stadt Bad Honnef plant am Westende der Girardetallee und der anschließenden südlichen Grünfläche ein unterirdisch gelegenes Abschlagsbauwerk zu errichten. Das Abschlagsbauwerk soll den vorhandenen Abwasserkanal im Starkregenfall entlasten und ist Bestandteil des Vorhabens „Kanalisation Bad Honnef-Tallage - Errichtung eines neuen Abschlagbauwerks RÜB 1072 – Alexander-von-Humboldt-Straße mit einer neuen Einleitungsstelle am Rhein bei Rhein-km 641,8“.

Die zur Realisierung dieses Vorhabens notwendigen Genehmigungen und Vereinbarungen wurden von Seiten des Abwasserwerks in eigenständigen Verfahren eingeholt bzw. geschlossen. Im Zuge der Planungen hierfür wurde ein eigenständiger Landschaftspflegerischer Fachbeitrag mit FFH-Verträglichkeitsprüfung und Artenschutzprüfung erstellt. Der Fachbeitrag regelt u.a. auch die Baumfällungen am Westende der Girardetallee, die mit dem Bau des Abschlagsbauwerks in Verbindung stehen, sowie deren Ersatz.

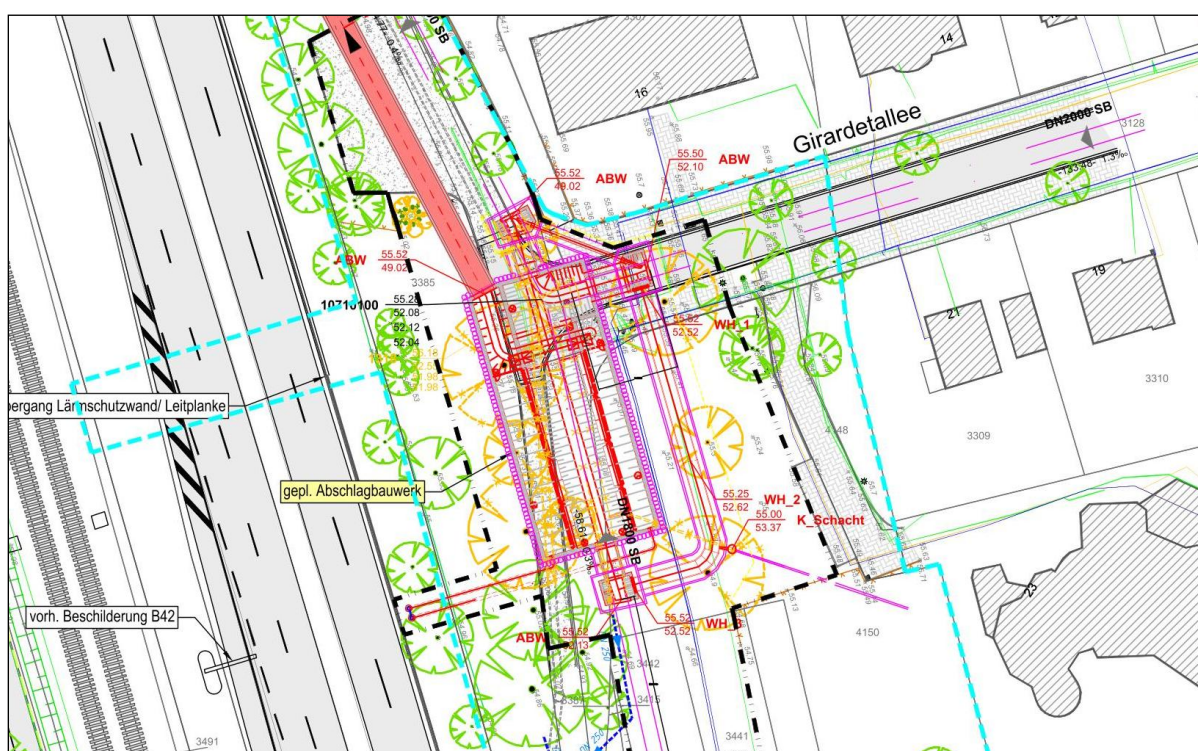


Abbildung 14: Lageplan des Abschlagsbauwerks (Auszug aus der Ausführungsplanung, ohne Maßstab, Schmidt Ingenieurbüro für Bauwesen, Stand Juni 2025)

Gemäß der wasserrechtlichen Genehmigung des Abschlagsbauwerks werden durch die geplanten baulichen Anlagen zusätzliche Retentionsvolumen in Höhe von 2.915 m³ geschaffen. Der Zugewinn entsteht dadurch, dass die gesamten verlegten Rohrverbindungen, die vom Abschlagsbauwerk an die Einleitungsstelle in den Rhein verlaufen, sowie ein Teil des Abschlagsbauwerk selbst im Hochwasserfall geflutet werden und somit weiteren Retentionsraum generieren.

Der Zugewinn an Retentionsraum, der im Rahmen der Maßnahme des Abschlagsbauwerks entsteht, soll auf die Bilanzierung der Planungen, die mit dem Bebauungsplan Nr. 1-155 verfolgt werden (Fußgängerbrücke über die B 42 und Umbau der Verkehrs- und Freianlagen) angerechnet werden (siehe: Kap. 7.3).

5.3 Planung einer Fußgängerbrücke über die B42

Mit der Aufstellung des BP Nr. 1-155 wird in Form einer Angebotsplanung das Planungsrecht geschaffen, das unter anderem erstmalig die Errichtung einer Fußgängerbrücke über die B 42 an dieser Stelle ermöglicht. Nachstehend wird der zum Zeitpunkt der Bebauungsplan-Aufstellung vorliegende und beschlossene Planungsstand einer Fußgängerbrücke skizziert, der in der weiteren Ausführungs- und Gestaltungsplanung noch modifiziert werden kann:

Entwurfsplanung der Fußgängerbrücke über die B 42

Die Personenüberführung der Bahn soll in Form einer Fußgängerbrücke über die Bundesstraße B42 verlängert werden. Am Westende der Girardetallee soll diese Fußgängerbrücke mit einem Brückenkopf enden. Somit wird über die Achse Weyermannallee-Girardetallee eine direkte Verbindung in Richtung Innenstadt ermöglicht. Gleichzeitig stellt der Brückenkopf den östlichsten Punkt des Mobilitätsknotens dar.

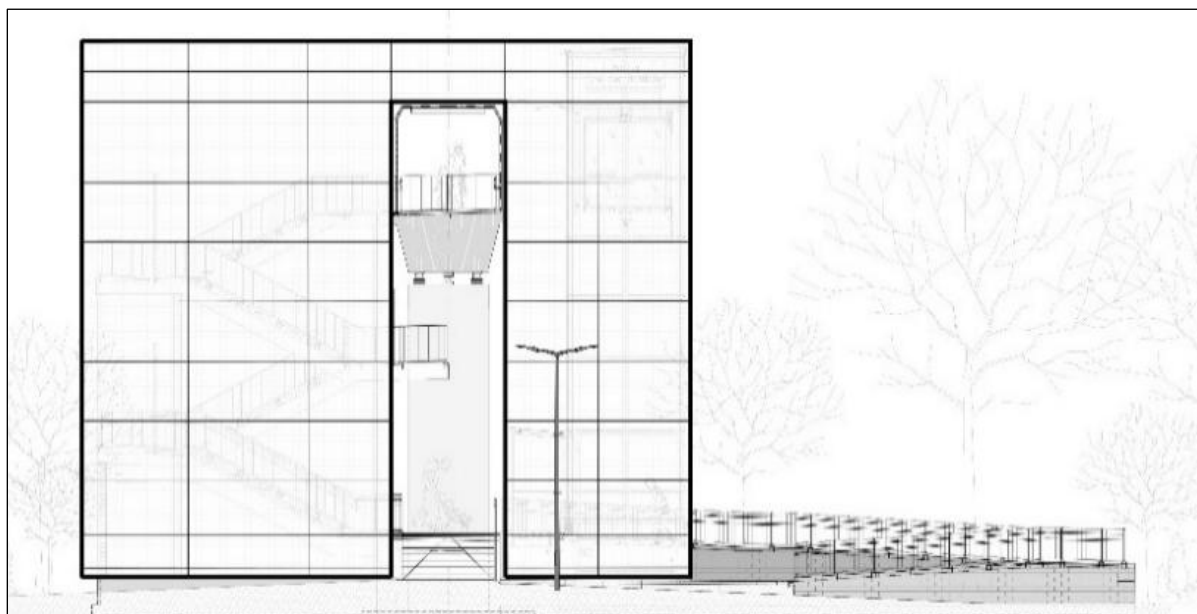


Abbildung 15: Entwurfsplanung der Fußgängerbrücke über die B42, Ansicht von Osten aus der Girardetallee (Schmidt Ingenieure, ohne Maßstab, 2025)

Im Rahmen der Planung der Fußgängerbrücke wurden mehrere Varianten geprüft. Der vorliegende Entwurf sieht vor, diese als eine ca. 43,50 m lange Stahlbrücke in Hohlprofilbauweise, weitgehend als Fertigteilbauwerk hergestellt, nahezu waagrecht in der Ebene der Personenüberführung der Bahn über die B 42 zu führen. Der Brückenkörper soll auf zwei westlich und östlich der B 42 verorteten Stützen aufliegen. Am östlichen Ende der Fußgängerbrücke wird der Anschluss auf die Ebene der Girardetallee über einen Treppenturm mit einer gegenläufigen Treppenanlage mit Zwischenpodesten ermöglicht. Zudem wird das Straßenniveau barrierefrei über einen Aufzug und eine Rampe erreicht. Dabei reagiert die Planung auf das vorliegende Überschwemmungsgebiet, indem der Zugang zum Aufzug auf Ebene der Girardetallee oberhalb des Hochwasserniveaus HQ 100 liegt. Hierfür ist eine zusätzliche Rampenanlage notwendig.

Der östliche Brückenkopf einschließlich Treppenanlage und Aufzug soll durch eine konturierende Hülle zu einer prägnanten städtebaulichen Figur zusammengefasst werden. Hierfür ist eine semitransparente Verkleidung, bestehend aus Streckmetall oder gleichwertigem Material (evtl. Architekturgewebe oder Lamellen) vorgesehen.

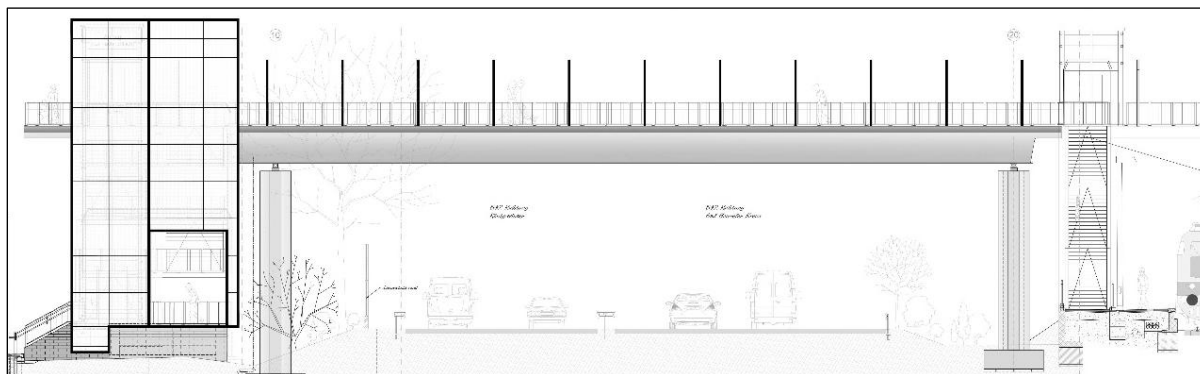


Abbildung 16: Entwurfsplanung der Fußgängerbrücke über die B42, Ansicht von Norden (Schmidt Ingenieure, ohne Maßstab, 2025)

Kreuzungsvereinbarung über die Bundesstraße 42

Im September 2025 wurde mit dem Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), eine Verwaltungsvereinbarung über den Neubau einer Fußgängerüberführung im Zuge der B 42 in Bad Honnef nach § 12 (1) FStrG [Kreuzungsvereinbarung] geschlossen, die die Herstellung der Fußgängerbrücke über die B 42 regelt. Der Bauwerksentwurf nach RAB-ING wird von der Stadt in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung erstellt.

Planung im Überschwemmungsgebiet

Die Planung einer Fußgängerbrücke liegt im Überschwemmungsgebiet des Rheins (siehe: Kap. 3.3.1). Hierdurch sind die Grundsätze nach § 78 Abs. 4 Satz 1 und § 78a Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) betroffen, weshalb auf Planungsebene der Detailplanung einer Fußgängerbrücke die für eine Vorhabenzulassung erforderliche hochwasserschutzrechtliche Abweichungsentscheidung nach §§ 78 und 78a erforderlich ist.

Durch die Realisierung der vorliegenden Planung, bestehend aus einer Fußgängerbrücke und deren Treppen- und Aufzugsturm, werden rd. 150m³ Retentionsraum in Anspruch genommen. Dieser Retentionsraumverlust soll mit dem Retentionsraumgewinn der Maßnahme des Abwasserwerks (siehe: Kap. 5.2 und 7.3) ausgeglichen werden.

Im Rahmen der weiteren Detailplanung einer Fußgängerbrücke hat die Stadt einen Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung nach §§ 78 und 78a WHG für ein Vorhaben im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rhein bei der Bezirksregierung Köln gestellt.

5.4 Planung einer Änderung der Verkehrs- und Freianlagen

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans wird Planungsrecht in Form einer Angebotsplanung geschaffen, das unter anderem eine Änderung der Verkehrs- und Freianlagen am Westende der Girardetallee ermöglicht. In der Folge wird der zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegende und beschlossene Planungsstand einer Verkehrs- und Freianlagenplanung skizziert, der in der weiteren Ausführungs- und Gestaltungsplanung noch modifiziert werden kann:



Abbildung 17: Lageplan der Verkehrs- und Freianlagenplanung (Ausschnitt aus der Entwurfsplanung, ohne Maßstab, RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, 2025)

Änderung der Anforderungen der Verkehrs- und Freianlagen

Das Westende der Girardetallee und die nördlich und südlich anschließenden Grünanlagen haben bereits heute unterschiedliche Funktionen inne (siehe: Kap 4.1), deren Umfang und Aufgaben durch eine neue Fußgängerbrücke erweitert werden. Mit einem Brückenkopf am Westende der Girardetallee wird dieser Bereich zum östlichen Zugang, letztlich Teil des Mobilitätsknotens Bad Honnef. Zusätzlich müssen die räumlichen Anforderungen eines neuen Abschlagsbauwerk mitberücksichtigt werden.

Daher wurde parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans ein Vorentwurf für eine Verkehrs- und Freianlagenplanung erstellt. Die Grundlagen hierfür bildet ein Verkehrsgutachten der Sweco GmbH aus 2024 (siehe: Anlage 4).

Im Abschlusssdokument der Vorplanung der Verkehrs- und Freianlagen wurde die Zieldefinition der Planung zusammengefasst. „Die Gestaltung der Bereiche rund um die Fußgängerbrücke zielt darauf ab, eine hohe Effizienz und Qualität im Hinblick auf Mobilität und Landschaftsbild des umliegenden Raumes zu gewährleisten. Die wesentlichen Planungsziele umfassen:

- die Neuordnung der Fußgängerflächen entlang der Girardetallee,
- die Einrichtung einer Fahrradstraße für die Girardetallee zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs,
- die Pflege und den Schutz der bestehenden sowie des neuen Baumbestandes entlang der Girardetallee,
- die Gestaltung von Aufenthaltsbereichen an der Girardetallee und im Park,
- die Schaffung einer neuen Fuß- und Radwegeverbindung, die das Areal in Längsrichtung durchquert und an das nördlich gelegene grüne Wegenetz anschließt,
- die Abstimmung zwischen den funktionalen Anforderungen des Entwässerungssystems und den neu gestalteten Raumformen,
- die Realisierung eines zusätzlichen Parkzugangs im Süden,
- die Integration der Nutzungsanforderungen der Kindertagesstätte in den Park,
- sowie die Entwicklung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für das gesamte Gebiet.“ (aus: ABSCHLUSSDOKUMENTATION LPH2, Vorentwurfsplanung der Freianlagen, Brückenschlag B42, Bad Honnef, RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Stand: Mai 2025)

-

Lage der Verkehrs- und Freianlagenplanung in Überschwemmungsgebiet

Die Verkehrs- und Freianlagen liegen im Überschwemmungsgebiet des Rhein (siehe: Kap. 3.3.1). Hierdurch sind die Grundsätze nach § 78 Abs. 4 Satz 1 und § 78a Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) betroffen. Durch eine Umsetzung werden rd. 500 m³ Retentionsraum in Anspruch genommen. Dieser Retentionsraumverlust soll mit dem Retentionsraumgewinn der Maßnahme des Abwasserwerks (siehe: Kap. 5.2 und 7.3) ausgeglichen werden. Hierzu wird die Stadt im Rahmen der weiteren Detailplanung der Verkehrsanlagen einen eigenständigen Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung nach §§ 78 und 78a WHG für ein Vorhaben im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rhein bei der Bezirksregierung Köln stellen.

Regenwassermanagement der Verkehrs- und Freianlagenplanung

Im Rahmen der Neuplanung der Verkehrs- und Freianlagen werden die Themen Starkregen und Regenwasserrückhaltung berücksichtigt. Mit der Erstellung des Überflutungsnachweises nach DIN 1986 erfolgt anhand der Ermittlung der Niederschlagsmengen eines 30-jährigen Regenereignisses die Prüfung der schadlosen Aufnahme und Speicherung des Regenwassers innerhalb des Bearbeitungsgebietes.

Durch die nachfolgend beschriebenen planerischen Maßnahmen soll eine maximale dezentrale Rückhaltung des Regenwassers sichergestellt werden. Durch die Herstellung versickerungsfähiger Wegebelaäge (wassergebundene Decken, Pflasterbelaäge mit Fugenanteil, Rasengittersteinflächen) sowie einer Asphaltdecke ausschließlich im Bereich der Verkehrsflächen der Girardetallee wird die Flächenversiegelung minimiert und die Regenwasserversickerung gefördert.

Darüber hinaus wird das Regenwasser über die Gefälleausbildung der befestigten Flächen „über die Schulter“ (abgesenkte Einfassungen der Flächenbefestigung) in angrenzende Vegetationsflächen sowie in Mulden- und Rigolensysteme entwässert. Dadurch soll gegenüber der Bestandssituation keine Verschlechterung der Regenwasserableitung entstehen. Gegebenenfalls ist bei Extremniederschlägen eine kontrollierte Ableitung des Regenwassers erforderlich.

5.4.1 Kraftfahrzeug-, Fußgänger und Radverkehr

Die öffentliche äußere Erschließung des Plangebiets ist durch die Girardetallee vorhanden. Im Rahmen der Verkehrs- und Freianlagenplanung erfolgt eine weitere Differenzierung der Verkehrsflächen. Alle geplanten Flächen entsprechen den erforderlichen Zufahrts- und Wenderadien für Fahrräder und PKW sowie für Müllfahrzeuge und Fahrzeuge des Abwasserbetriebs (Spülfahrzeug).

„Barrierefreiheit:

Das Thema Barrierefreiheit betrifft nicht nur den Zugang von der Innenstadt über die Girardetallee zur Fußgängerbrücke, sondern auch die direkten Zugänge zum Park. Es werden daher Maßnahmen geplant, die den Komfort für alle Nutzergruppen berücksichtigen. Die Besucher der Kindertagesstätte sowie mobilitätseingeschränkte Personen haben über die Zufahrt und die Stellplätze der Kindertagesstätte ebenso die direkte barrierefreie Anbindung an den Park. [...]

Neugestaltung der Girardetallee

Die Breite der Girardetallee wird leicht angepasst, um ausreichend Raum nicht nur für Fahrzeuge und Fußgänger, sondern auch für den vorhandenen Baumbestand zu schaffen. Die Baumscheiben unter den bestehenden Bäumen werden vergrößert, um Wurzelaufschlüsse zu vermeiden und potenzielle Konflikte mit neuer Bepflanzung zu verhindern. Entlang der Girardetallee sind sieben Bänke vorgesehen, um den Anwohnenden Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum zu bieten. Am südlichen Ende der

Straße, in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerbrücke, ist ein kleiner Kreisverkehr geplant. Dieser ermöglicht eine zügige Anfahrt zur Brücke und gewährleistet zugleich die erforderliche Wendemöglichkeit für LKW und Pflegefahrzeuge. So wird die Nutzung der Girardetallee auf ein Minimum reduziert und die Umweltbelastung gesenkt, was die Nachhaltigkeit des Quartiers unterstützt. Auch die Querstraße zur Kindertagesstätte wurde im Zuge der Planung neu geplant. [...]

Wegeführung

Die neu gestalteten Fußwege haben eine Mindestbreite von 1,8 m, der Hauptweg des Parkes hat eine Breite von 3,5m. Das zentrale Element des Wegesystems bildet ein neuer Fuß- und Radweg, der die vorhandene Verbindung in den Park fortsetzt. Diese Achse verläuft von Norden nach Süden und bindet an den Stadtgarten an, wodurch ein zusammenhängendes grünes Wegenetz entsteht. Zusätzlich ist ein Treppenzugang zwischen der verlängerten Grafenwerther Brücke und dem Park des Projektgebiets geplant, sodass auch Radfahrende den Zugang von Süden nutzen können.“ (aus: ABSCHLUSSDOKUMENTATION LPH2 Vorentwurfsplanung der Freianlagen, Brückenschlag B42, Bad Honnef, Seiten 3,5 und 6, RMP Stephan Lenzen Architekten, Stand: Mai 2025)

5.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Planung baut auf der Zielvorstellung auf, die Innenstadt besser an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) anzubinden. Dies bedeutet konkret, dass mit einer Fußgängerbrücke am Westende der Girardetallee ein direkter Anschluss der Innenstadt an den Mobilitätsknoten Bad Honnef geschaffen werden soll. Der Mobilitätsknoten Bad Honnef umfasst neben dem neuen DB-Bahnhaltepunkt Bad Honnef (Rhein) mit den Regionalzuglinien RB 27 und RE 8 zusätzlich die Endhaltestelle der Straßen-/ Stadtbahn Linie 66 sowie die Endhaltestellen der Buslinien 560, 566, 567 und SB51.

Dementsprechend ist das Plangebiet sehr gut an den ÖPNV angeschlossen. Innerhalb der Verkehrs- und Freianlagenplanung werden keine Flächen hierfür berücksichtigt.

5.4.3 Ruhender Verkehr

Fahrrad-Parkplätze

Das Verkehrsgutachten hat die Bedarfe an Fahrrad-Parkplätzen für den Mobilitätsknoten Bad Honnef unter Annahme einer Brückenverbindung ermittelt. Gemäß den Vorgaben des Verkehrsgutachtens und dem gewählten Szenario werden in der Verkehrs- und Freianlagenplanung folgende Fahrradabstellanlagen an der Mobilstation Ost (östlich der B 42) vorgesehen:

- 13 Fahrradboxen
- 64 überdachte Fahrradstellplätze mit Anlehnbügel
- 32 Fahrradbügel
- 5 Fahrradbügel am Kita-Zugang

PKW-Parkplätze

In der Verkehrs- und Freianlagenplanung werden im Plangebiet keine öffentlichen PKW-Parkplätze vorgesehen. Für den Mobilitätsknoten Bad Honnef sollen öffentliche PKW-Parkplätze, öffentliche K+R-Parkplätze (Kiss and Ride) sowie Taxenstände ausschließlich westlich der DB-Bahnstrecke vorgesehen werden (Bebauungsplan-Gebiet Nr. 1-156, heutiger P+R-Platz).

PKW-Stellplätze

Für die Stellplatzanlage, die nördlich an die Girardetallee angrenzt und parallel zur B 42 verläuft, besteht bereits seit dem Bebauungsplan Nr. 1-73 A Planungsrecht. Hierbei handelt es sich nicht um eine öffentliche Parkplatzanlage, sondern um vertraglich an die Kindertagesstätte (Kita) gebundene bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze.

Zusätzlich zu der bestehenden Stellplatzanlage werden im Rahmen der Verkehrs- und Freianlagenplanung vier weitere Behindertenstellplätze vorgesehen. Davon liegen zwei direkt an der Stellplatzanlage parallel zur B42 und zwei an der Zuwegung zur Kita. Dies geschieht aufgrund der Ausrichtung der integrativen Kita, welche auch für Kinder mit körperlichen Behinderungen sowie Schwerst-(mehrfach)-Behinderungen eine Betreuung anbietet.

Zusammenfassend werden in der Verkehrs- und Freianlagenplanung folgende PKW-Stellplätze vorgesehen:

- 8 Kfz-Stellplätze für die Kindertagesstätte parallel zur B42 (im Bestand vorhanden)
- 2 barrierefreie Stellplätze parallel zur B42
- 2 barrierefreie Stellplätze am Kita-Zugang

Aufstellflächen für ein Spülfahrzeug

Zur Reinigung des Abschlagsbauwerks (siehe: Kap. 5.2). müssen dessen Revisionsöffnungen in regelmäßigen Abständen durch ein Spülfahrzeug angefahren werden können. Die Ausformulierung der befestigten Flächen der Planung basiert unter anderem auf den Anforderungen der notwendigen Aufstell- und Rangierflächen an den Revisionsöffnungen des Abschlagsbauwerks.

5.5 Leitungsgebundene Erschließung

Am Westende der Girardetallee und der anschließenden südlichen Grünfläche soll auf Betreiben des Abwasserwerks der Stadt Bad Honnef ein Abschlagsbauwerk errichtet werden, das den dort liegenden Abwasserkanal im Starkregenfall entlastet (siehe: Kap. 5.2). Es befinden sich zudem Strom-, Gas-, Wasser- und Telekommunikationsleitungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans die im Rahmen der weiteren Detailplanungen und Baumaßnahmen mitberücksichtigt werden.

5.6 Städtebauliches Grundkonzept des Bebauungsplans

Das städtebauliche Grundkonzept des Bebauungsplans rekrutiert aus den Zielsetzungen der integrierten Stadtentwicklung des ISek und des InHK (siehe: Kap. 3.4). Der neue DB-Bahnhaltepunkt soll zur direkten Anbindung der Innenstadt zusätzlich über eine die B 42 überspannende Brücke in Verlängerung der Achse Weyermannallee-Girardetallee erschlossen werden.

Mit einer zusätzlichen Brückenverbindung wird die Wegeverbindung verkürzt und vereinfacht. Hiermit soll die Innenstadt Bad Honnefs besser an die Region angeschlossen werden – und umgekehrt. Zudem soll hierdurch der Anreiz für den ÖPVN und dessen Nutzung attraktiver gestaltet und somit positiv zur Mobilitätswende beigetragen werden. In diesem Zuge soll das Umfeld des neuen Mobilitätsknotens Bad Honnef am Westende der Girardetallee für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, deren Anforderungen entsprechend, neu geordnet und umgestaltet werden. Dabei soll ein wesentlicher Aspekt auf der Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen im Kontext des Mobilitätsknotens liegen.

Entgegen der Zielsetzung des InHK konnte an einer zusätzlichen Radwegeverbindung, wie unter Kapitel 5.1 „Städtebaulicher Planungskontext“ beschrieben, nicht festgehalten werden. Das Brückenbauwerk wurde daher als eine reine Fußgängerbrücke geplant.

Ebenso können die ISek- und des InHK-Zielsetzungen, das südliche Westende der Girardetallee für eine weitere Bebauung zu aktivieren, nicht weiterverfolgt werden. Aufgrund der Flächeninanspruchnahme des Abschlagsbauwerks verringert sich maßgeblich die hierfür infrage kommende Fläche. Zudem wurde der Spielplatz Girardetallee neu angelegt und als barrierefreier Spielplatz weiterqualifiziert. Dementsprechend bleiben die heutige Parkanlage und der Spielplatzstandort in ihrer Grundkonfiguration weitestgehend bestehen.

Der Bebauungsplan Nr.1-155 schafft das Planungsrecht für eine Fußgängerbrücke über die B 42 sowie zur Änderung der Verkehrs- und Freianlagen im Kontext der Girardetallee. Darüber hinaus werden keine weiteren Planungen mit der Aufstellung des Bebauungsplans verfolgt. Die Abgrenzung des Geltungsbereichs und die Bestandfestsetzung der öffentlichen Parkanlage im Norden und Süden sowie die weitestgehende Bestandfestsetzung des öffentlichen Spielplatzes im Süden rekrutiert aus der bauplanungsrechtlichen Gesamtüberplanung des bestehenden Bebauungsplans Nr. 1-73 A sowie der Teilüberplanung des Bebauungsplan Nr. 73 1. Änderung, auch um deren Regelungen eindeutig abzulösen bzw. fortzuschreiben.

Die fachspezifischen Genehmigungsplanungen (z.B. wasserrechtliche Genehmigungen) und die damit verbundenen Regelungen der Brücken- sowie der Frei- und Verkehrsanlagenplanungen erfolgen nicht im Rahmen der Bauleitplanung, sondern sind Aufgabe der eigenständigen Detailplanungen der Bauaufgaben.

6 Bebauungsplanung

Vorbemerkungen

Zur Planzeichnung des Bebauungsplans gehört aufgrund der besonderen Situation, dass ein Teil eines unter Kapitel 5.3 erläuterten möglichen Brückenbauwerks keinen direkten Bodenbezug hat, eine Nebenzeichnung. In dieser Nebenzeichnung wird der Planinhalt eines Brückenbauwerks, der nicht direkt mit dem Erdboden verbunden ist, für eine gesonderte Ebene festgesetzt.

6.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

Im Bebauungsplan Nr. 1-155 werden gemäß § 9 Abs. 1 BauGB folgende bauplanungsrechtliche Festsetzungen vorgenommen:

6.1.1 Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sowie Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen

Öffentliche Straßenverkehrsfläche

Der Bebauungsplan trifft, mit Ausnahme der Bindung über eine Neupflanzung und den Erhalt von Bäumen der geschützten Alleebäume der Girardetallee (siehe: Kap. 6.1.4), keine Festsetzung zur Einteilung der öffentlichen Verkehrsflächen. Die Einteilung der Flächen ist der nachfolgenden Detail- bzw. Ausführungsplanung vorbehalten. Daher wird keine Differenzierung von Straße, Gehweg, Grünstreifen oder Stellplätzen innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche vorgenommen. Die weiteren Regelungen zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsflächen bleiben verkehrsbehördlichen Anordnungen vorbehalten.

Der Querschnitt der öffentlichen Verkehrsfläche der Girardetallee im Osten und entlang der Nordgrenze zur Bebauung Girardetallee 16 entspricht in Lage und Dimensionierung der Festsetzung des Vorgängerplanes BP 7 Blatt 3 und dem vorliegenden Bestand. Am Westende der Girardetallee entspricht die mit dem BP 1-155 getroffene Festsetzung der Verkehrsfläche in Nord-Süd Richtung in der Summe dem Wendekreis eines dreiachsigen Müllfahrzeugs und zwei in Norden und Süden begleitenden Fußwegen. Im Süden erschließen die öffentlichen Verkehrsflächen den angrenzenden Stadtgarten für Fußgänger und Radfahrer sowie Rettungs- und Betriebsfahrzeuge z. B. der Stadt.

Im Nordwesten umfasst die öffentliche Verkehrsfläche die notwendigen Flächen für eine Stellplatzanlage, deren Zufahrt sowie Wendebereiche. Das Planungsrecht für acht Stellplätze mit Wendeanlage und Zufahrt besteht bereits mit Rechtskraft des Bebauungsplans NR. 1-73 A. Aufgrund der Planung einer Fußgängerbrücke sowie deren Erschließungsrampe werden die Stellplätze jedoch im Rahmen der Verkehrs- und Freianlagenplanung parallel nach Norden verschoben und um den Flächenumfang von zwei vorgesehenen Behindertenstellplätzen erweitert. Die Festsetzung der Verkehrsfläche berücksichtigt summarisch dieses Vorhaben, überlässt die genaue Ausplanung

jedoch der weitergehenden Detailplanung. Zusätzlich erschließen die öffentlichen Verkehrsflächen den im Norden angrenzenden Stadtgarten für Fußgänger und Radfahrer sowie Rettungsfahrzeuge u. ä.

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen werden zur Sicherung der Erschließung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB zeichnerisch festgesetzt.

Aufgrund der Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen ist die zeichnerische Festsetzung von Straßenbegrenzungslinien zur Abgrenzung gegenüber anderen Nutzungsarten erforderlich.

Öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“

Der Hauptweg innerhalb der Parkanlage Stadtgarten im Norden, der an die öffentliche Verkehrsfläche im Plangebiet anschließt, der Bereich zwischen der öffentlichen Verkehrsfläche am Westende der Girardetallee und der Fußgängerbrücke (öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fußweg) im Westen sowie der Hauptweg innerhalb der Parkanlage im Süden, die an die öffentliche Verkehrsfläche anschließt, werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 zeichnerisch als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt.

Dies hat zweierlei Funktionen. Zum einen wird damit im Norden und im Süden die Trasse für eine Fuß- und Radweg-Verbindungsachse zwischen den Straßen Am Spitzenbach im Norden und Austräße im Süden innerhalb des Geltungsbereichs bauplanungsrechtlich gesichert. Zum anderen dient die Festsetzung der Bereitstellung der notwendigen Flächen für eine Vorplatzfunktion des Mobilitätsknotens frei von PKW-Verkehr.

Die Vorplatzfunktion des Mobilitätsknotens Bad Honnef, auch Mobilstation genannt, beinhaltet die Flächen für den Aufenthalt und zur Orientierung der nutzenden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, einer Rampe zur barrierefreien Erschließung der Fußgängerbrücke und zudem einer größeren Abstellanlage (Parkplätze) für Fahr- und Lastenräder. Die Abstellanlage für Fahr- und Lastenräder umfasst überdachte und nicht-überdachte Fahrradbügel, Fahrradboxen und E-Lademöglichkeiten für Fahrräder.

Eine genaue Einteilung der Flächen ist der nachfolgenden Detail- und Ausführungsplanung vorbehalten. Daher wird keine Differenzierung von Geh- und Fahrweg, Rampen- und Aufenthaltsfläche, begleitender Bepflanzung oder überdachten und nicht-überdachten Fahrradparkplätzen innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung vorgenommen. Die weiteren Regelungen hierzu bleiben auch verkehrsbehördlichen Anordnungen vorbehalten.

Zur Abgrenzung der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ zur öffentlichen Straßenverkehrsfläche, zur Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ sowie zu angrenzenden Nutzungen ist die Festsetzung von Straßenbegrenzungslinien erforderlich.

Öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“

Die für eine Fußgängerbrücke über die B 42 notwendige Fläche wird zusammen mit dem Flächenumfang für deren Zugangstreppe und deren Fahrstuhl östlich der B42 gemäß § 9 Abs. 11 als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ zeichnerisch festgesetzt.

Im Westteil trifft der Bebauungsplan hierzu zeichnerische Festsetzungen in zwei Ebenen, da eine Fußgängerbrücke, abgesehen von ihren Stützen, ohne direkten Bodenkontakt quer zur öffentlichen Verkehrsfläche der B42 und deren Straßenrandbegrünung verläuft. Deshalb wird hier die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ innerhalb der „Nebenzeichnung Fußgängerbrücke Festsetzungen oberhalb 63 Meter NHN“ getroffen.

Eine Fußgängerbrücke soll an der westlichen Grenze des Geltungsbereichs direkt an die Personenüberführung der DB anschließen und in grader Linie weitergeführt werden. Um der weiteren Detailplanung einer Fußgängerbrücke Raum zu geben wird in Bezug zur bestehenden Entwurfsplanung (siehe: Kap. 5.3) die Festsetzung in der Breite großzügiger gefasst.

Zur Abgrenzung der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ zur Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ sowie zu angrenzenden Nutzungen ist die Festsetzung von Straßenbegrenzungslinien erforderlich. Im Teilbereich der Festsetzung in zwei Ebenen entspricht diese für die Nebenzeichnung zusätzlich der Geltungsbereichsgrenze im Norden, Westen und Süden.

Textliche Festsetzung 1a): Fußgängerbrücke

Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ wird in einem Teilbereich, zur Absicherung der Anforderungen der Bundesstraße (Lichtraumprofil) und zur Definierung des nutzbaren Raumes einer Fußgängerbrücke, gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Verbindung mit § 9 Abs. 3 BauGB folgende textliche Festsetzung getroffen:

Textliche Festsetzung 1a) Fußgängerbrücke (siehe Nebenzeichnung Fußgängerbrücke)

*Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ mit dem Zusatz „*1a“ ist die Errichtung von Verkehrsanlagen als Fußgängerbrücke zulässig, sofern die Unterkante der Brückenkonstruktion eine Höhe von 63 m über Normalhöhennull (NHN) nicht unterschreitet und die Oberkante der ausgebauten Verkehrsfläche eine Höhe von 66 m über NHN nicht überschreitet. Die Oberkante der ausgebauten Verkehrsfläche darf durch untergeordnete Aufbauten (z.B. Geländer, Leuchten und Lärmschutz) um bis zu 3 m überschritten werden.*

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) beträgt die Durchfahrts- höhe bei Autobahnen 4,7 Meter. Diese Dimensionierung beinhaltet bereits einen Puffer von 0,2 Meter, um eine zukünftige Sanierung des Straßenbelags mittels Deckschich-

ten zu ermöglichen. Der Straßenkörper der B42 hat im Geltungsbereich des Bebauungsplans eine Höhenlage von 56,69 m über NHN an ihrem östlichen und 56,65 m über NHN an ihrem westlichen Fahrbahnrand. Eine Durchfahrtshöhe nach RAA wäre demnach bereits bei 61,4 m über NHN gegeben.

Das Ergebnis der bestehenden Entwurfsplanung einer Stahlbrücke in Hohlprofilbauweise (vgl.: Kap. 5.3) sieht mit knapp 7 Meter eine deutlich größere Durchfahrtshöhe vor. Um jedoch der weiteren Detailplanung einer Fußgängerbrücke Raum zu geben wird in Bezug hierzu die Festsetzungen in der Höhe geringer gefasst und ein Lichtraum von mindestens 6,30 Meter zwischen der B 42 und der Unterkante einer Fußgängerbrücke vorgesehen. Daher wird gemäß § 9 Abs. 11 i.V.m. § 9 Abs. 3 BauGB eine Höhenlage der Unterkante der Brücke von mindestens 63 m über NHN festgesetzt.

Die gemäß § 9 Abs. 11 i.V.m. § 9 Abs. 3 BauGB festgesetzte Höhenlage der Oberkante der ausgebauten Verkehrsfläche von maximal 66 Meter über NHN steht in direkter Abhängigkeit der DB-Personenüberführung des neuen Bahnhofpunkts. Die Fußgängerbrücke soll die Personenüberführung barrierefrei anbinden. Daher ist die Höhenlage der Oberkante der Personenüberführung, abgesehen von einem leichten Gefälle für deren Entwässerung, über die B42 weiterzuführen. Auch hier ist für die spätere Detailplanung gegenüber der Entwurfsplanung ein Puffer berücksichtigt.

Eine Überschreitung der maximalen Höhenlage durch untergeordnete Aufbauten wie Geländer, Leuchten und Lärmschutz zur Einhaltung aller baulich-technischen Vorgaben ist allgemein notwendig. Zudem soll eine Fußgängerbrücke die Gestaltung der DB-Personenüberführung weiterführen. Die DB-Gestaltung sieht eine Beleuchtung in Form von Lichtbügeln vor, die als Leuchten oberhalb der Fußgänger*innen quer zur Laufrichtung verlaufen. Die Lichtbügel machen eine Überschreitung von maximal 3 Metern notwendig. Durch die gleichzeitige Begrenzung auf „bis zu 3 Meter“ wird sichergestellt, dass die Auswirkungen der Brücke auf das Landschaftsbild auf das erforderliche Maß beschränkt werden.

Zur Abgrenzung der textlichen Festsetzung 1a von der textlichen Festsetzung 1b wird in der Planzeichnung eine zeichnerische Differenzierung der Fläche durch die Beschriftung „*1a“ vorgenommen.

Textliche Festsetzung 1b): Treppen- und Aufzugsanlage

Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ wird in einem Teilbereich, zur Absicherung und klaren Definierung des nutzbaren Raumes der Treppen und Aufzugsanlage am Ostende einer Fußgängerbrücke, gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Verbindung mit § 9 Abs. 3 BauGB folgende textliche Festsetzung getroffen:

Textliche Festsetzung 1b) Treppen- und Aufzugsanlage

*Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ mit dem Zusatz „*1b“ ist die Errichtung von baulichen Anlagen und Verkehrsanlagen als Treppen- und Aufzugsanlage zulässig.*

Die kombinierte Treppen- und Aufzugsanlage kann allseitig eingehaust und überdacht werden. Die Einhausung und Überdachung darf eine Höhe von 71 m über NHN nicht überschreiten.

Die mittels der Textfestsetzung 1b vorgenommene Präzisierung der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ resultiert aus der städtebaulichen Zielvorstellung, eine attraktive Verbindung zwischen dem Mobilitätsknoten Bad Honnef und der Achse Weyermannallee-Girardetallee herzustellen und in diesem Zuge einen Stadteingang vom und zum Mobilitätsknoten Bad Honnef mit einer adäquaten Ankommenssituation zu schaffen.

Zur Überbrückung des Höhenversprungs von rd. 9,5 Metern zwischen den Ebenen der Girardetallee im Osten und einer Fußgängerbrücke im Westen ist von der Oberkannte einer Fußgängerbrücke zur Platzfläche an der Girardetallee die Errichtung einer Treppenanlage notwendig. Zusätzlich ist zur barrierefreien Erschließung, analog der Erschließung der Bahnsteige des DB-Haltepunkts, eine Aufzugsanlage notwendig. Zur städtebaulichen Ausdifferenzierung wird die Möglichkeit eröffnet, die Treppenanlage und den Aufzug unter einem Dach am Ende der Girardetallee einzuhausen. Die Festsetzung der maximalen Höhe von 71 Meter über NHN dient der planungsrechtlichen Definierung und Absicherung des hierfür maximal zu umbauenden Raumes.

Zur Abgrenzung der textlichen Festsetzung 1a von der textlichen Festsetzung 1b wird in der Planzeichnung eine zeichnerische Differenzierung der Fläche durch die Beschriftung „*1b“ vorgenommen.

Textliche Festsetzung 2: Öffentliche Straßenverkehrsfläche Bundesstraße Nr. 42 - bauliche Anlagen und Bauteile der Verkehrsanlagen

Für die spätere Umsetzung einer Fußgängerbrücke wird die Realisierung von Brückenpfeilern östlich und westlich des Fahrbahnrandes der B42 innerhalb des Bereichs des Straßenbegleitgrüns erforderlich. Daher wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB folgende textliche Festsetzung getroffen:

Textliche Festsetzung 2: Öffentliche Straßenverkehrsfläche Bundesstraße Nr. 42 - bauliche Anlagen und Bauteile der Verkehrsanlagen

*Auf den mit dem Zusatz „*2“ festgesetzten Teilflächen innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche der Bundesstraße Nr. 42, ist die Errichtung von baulichen Anlagen und Bauteilen der Verkehrsanlagen (z.B. Brückenpfeiler, Fundamente, Schilder) zulässig.*

Die Realisierung eines Brückenbauwerks und die damit verbundene Errichtung von Brückenpfeilern innerhalb Verkehrsfläche beeinträchtigt nicht die widmungsgerechte Nutzung der Bundesstraße. Die Einhaltung der notwendigen Abstände zum Fahrbahnrand wird im Rahmen der Detailplanung berücksichtigt.

Im Zuge der weiteren Detailplanung wurde mit dem Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), eine Verwaltungsvereinbarung über den Neubau einer Fußgängerüberführung im Zuge der B 42 in Bad Honnef nach § 12 (1) FStrG [Kreuzungsvereinbarung] geschlossen, die die Herstellung der Fußgängerbrücke über die B 42 regelt. Die genaue Gründung

(Lage und Abmessung) einer Brücke wird im Rahmen deren Ausführungsplanung festgelegt und durch Straßen.NRW freigegeben.

Bereich ohne Ein- und Ausfahrten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155 grenzt im Westen an das Straßenbegleitgrün und die freie Strecke der B 42. Zur Klarstellung wird entlang der westlichen Plangebietsgrenze gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB i. V. m. § 9 Abs. 6 BauGB und unter Berücksichtigung des § 9 FStrG ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrten festgesetzt.

Die den Straßenkörper der B 42 überführende Fußgängerbrücke ist von dieser Festsetzung ausgenommen. Ihre Lage ist in der „Nebenzeichnung Fußgängerbrücke“ festgesetzt, und sie quert die Bundesstraße oberhalb von 63 m ü. NHN. Da die Brücke die Bundesstraße lediglich überquert, stellt sie keine Ein- oder Ausfahrt dar.

6.1.2 Öffentliche Grünflächen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1-155 umfasst einen aus städtebaulicher Sicht besonders zu behandelnden Rand- und Übergangsbereich des Stadtteils Stadtmitte zu den die Stadt durchschneidenden Verkehrsanlagen der Bundesstraße und der Bahn. Die nach § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzten öffentlichen Grünflächen dienen der Ausformulierung des Übergangs in diesen Bereich und sind Bestandteil des städtebaulichen Konzepts des Flächennutzungsplans.

Parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans Nr. 1-155 wurde eine Verkehrs- und Freianlagenplanung (siehe: Kap. 5.4) erstellt um die Weiterentwicklung der Grünflächen abzusichern. Im Rahmen der Planung ist vorgesehen die Grünflächen, abgesehen von den notwendigen Anpassungen in den Randbereichen, in ihren Grundzügen zu erhalten. Die Festsetzungen der öffentlichen Grünflächen orientieren sich dementsprechend weitestgehend am Bestand, wobei das Ergebnis der Vorplanung im Bereich der Girardetallee deren Rahmen neu absteckt.

Zweckbestimmung „Parkanlage“

Der im Norden an die öffentlichen Verkehrsflächen anschließende Übergangsbereich zur öffentlichen Grünanlage „Stadtgarten“, welche außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegt, sowie der Großteil der öffentlichen Grünanlage im Süden werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt. Dies entspricht, ausgenommen der Bereiche der Neufestsetzungen der Verkehrsflächen, den Festsetzungen der Vorgängerplänen BP Nr. 1-73A im Norden sowie BP Nr. 1-73 1. Änderung und BP Nr. 7 Blatt 3 im Süden.

Im Gegensatz zum Vorgängerplan BP Nr. 1-73 1. Änderung wird jedoch auf eine dezidierte Flächenaufteilung bzw. auf die damit verbundenen Festsetzungen zu Einzelgehölzen verzichtet. Zudem findet Innerhalb der Festsetzung der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ keine Unterscheidung von befestigten

Flächen und Geh- oder Fahrwegen statt. Zusätzlich werden Teile der befestigten platzartigen Flächen aus der Vorentwurfsplanung der Verkehrs- und Freianlagen, die nicht Teil der Verkehrsflächen am Westende der Girardetallee sind, von der Festsetzung öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ eingeschlossen.

Dieses Vorgehen entspricht der fachlichen Rechtsauffassung: „Parkanlagen sind [...] durch Wege erschlossenen begrünte Flächen die lediglich nach gartenbaulichen, ökologischen, landschaftsästhetischen oder ähnlichen Gesichtspunkten gestaltet sind [...]. Dies schließt nicht aus, dass eine Parkanlage Wege, Plätze, Zierbrunnen, Sitzgelegenheiten usw. enthalten kann, weil sie der Zweckbestimmung und Nutzung der Parkanlage dienen.“ (aus: BauGB Kommentar Ernst-Zinkahn-Bielenberg § 9 BauGB, Rn. 129)

Zur Abgrenzung der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ von der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ wird in der Planzeichnung eine Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen vorgenommen.

Zweckbestimmung „Spielplatz“

Der Spielplatz Girardetallee liegt zwischen der Parkanlage im Südwesten und der östlichen Grenze des Geltungsbereichs. Er wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzt.

Für den bestehenden Spielplatz Girardetallee besteht bereits mit dem Vorgängerplan BP Nr. 1-73 1. Änderung Planungsrecht. In den vergangenen Jahren wurde der Spielplatz als inklusiver Spielplatz umgestaltet. Hierdurch haben sich die Flächenbedürfnisse geringfügig geändert. Zudem wurden bei der Umplanung die Bestandsgehölze und Bäume im Kontext des Spielplatzes berücksichtigt. Deshalb wird der Flächenumfang der Festsetzung „Spielplatz“ des Vorgängerplans auf das Flurstück 437 (Gemarkung Honnef, Flur 19) erweitert. Im Gegenzug wird ein Teil der Vorgängerfestsetzung „Spielplatz“ im Süden auf einer Teilfläche des Flurstücks 4150 (Gemarkung Honnef, Flur 19) in etwa gleichem Flächenumfang zu Gunsten der Festsetzung „Parkanlage“ aufgegeben.

Zur Abgrenzung der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ von der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ wird in der Planzeichnung eine Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen vorgenommen.

Zweckbestimmung „Straßenrandbegrünung“

Öffentliche Grünflächen, die primär die Funktion einer abstand-generierenden Fläche zu einer Verkehrsanlage innehaben aber selbst nicht Teil der Verkehrsflächen sind, werden, zur Abgrenzung gegenüber der Zweckbestimmung „Parkanlage“, gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB in der Planzeichnung als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenrandbegrünung“ festgesetzt (vgl. hierzu BauGB Kommentar Ernst-Zinkahn-Bielenberg § 9 BauGB, Rn. 129).

So werden die öffentlichen Verkehrsflächen im Norden durch die Festsetzung öffentlicher Grünflächen mit der Zweckbestimmung Straßenrandbegrünung von der nördlichen Bebauung der Girardetallee im Osten und von der B 42 bzw. deren Straßenrandbegrünung im Westen abgegrenzt.

6.1.3 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB können die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten der Allgemeinheit, eines Erschließungsträgers oder eines Beschränkten Personenkreis zu belastenden Flächen festgesetzt werden. Weiter ist in der Festsetzung der Begünstigte zu bezeichnen. Bezüglich der Allgemeinheit bedarf es grundsätzlich nicht einer weiteren Konkretisierung.

In der Planzeichnung wird innerhalb der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ eine mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche festgesetzt. Hierzu werden folgende konkretisierende textliche Festsetzungen getroffen:

Textliche Festsetzung 3 a): Fläche für Gehrecht

Die in der Planzeichnung mit GFL gekennzeichnete Fläche ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Innerhalb des gekennzeichneten Bereichs liegt der Zugang zu der Kindertagesstätte, die in Bezug zur Girardetallee in zweiter Reihe liegt. Gleichzeitig erschließt dieser Zugang den öffentlichen Spielplatz, der im Anschluss in der Grünanlage liegt. Darüber hinaus kann dieser Weg in der Verlängerung über den Spielplatz als Zugang zur Treppeanlage am Fuß der südlich gelegenen Fußgängerbrücke genutzt werden. Daher soll die Fläche mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet werden, um eine generelle Begünstigung zu erwirken.

Textliche Festsetzung 3 b): Fläche für Fahr- und Leitungsrechte

Die in der Planzeichnung mit GFL gekennzeichnete Fläche ist mit einem Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Grundstücks Gemarkung Honnef, Flur 19, Flurstück 4149, zu belasten.

Wie unter der textlichen Festsetzung 3 a beschrieben, erschließt die mit dem GFL zu belastende Fläche die Kindertagesstätte. In der Verkehrs- und Freianlagenplanung sind hierzu entlang der Zuwegung zwei Behindertenstellplätze vorgesehen. Zudem muss eine regelmäßige Anlieferung an die Kindertagesstätte dargestellt werden. Dem entsprechend bezieht sich das Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Grundstücks der Kindertagesstätte.

6.1.4 Anpflanzung und Erhaltung von Bäumen

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 können für einzelne Flächen oder für ein Bebauungsplangebiet oder Teile davon sowie für Teile baulicher Anlagen mit Ausnahme der für landwirtschaftliche Nutzungen oder Wald festgesetzten Flächen a) das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen, und b) Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern festgesetzt werden.

In der Planzeichnung werden innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche anzupflanzende sowie zu erhaltenden Bäume festgesetzt. Wie in Kap. 3.3.2 beschrieben, ist die Girardetallee eine nach Landesnaturschutzgesetz geschützte Allee. Zur Konkretisierung der Bindungen für Bepflanzungen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen werden die folgenden textlichen Festsetzungen getroffen:

Textliche Festsetzung 4: Einzelbaumpflanzung im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche

Der in der Planzeichnung zum Anpflanzen innerhalb der Verkehrsfläche festgesetzte Baum ist als Hochstammpflanzung der Art Winterlinde (Tilia cordata) in der Qualität Alleebaum, mind. 3xv, 20 - 25 cm Stammumfang, Stammhöhe mind. 220 cm inkl. Befestigungen und Stammschutz zu pflanzen, dauerhaft zu pflegen zu erhalten und bei Verlust zu ersetzen. Von der in der Planzeichnung festgesetzten Lage kann um bis zu 5,0 Meter abgewichen werden, wenn dabei das gestalterische „Bild“ einer gleichmäßigen und parallel zum Straßenrand angeordneten Bepflanzung gewährleistet werden kann.

Zur Erstellung des Abschlagsbauwerks des Abwasserwerks werden Baumfällungen innerhalb der geschützten Allee notwendig. Daher wurde von der Unteren Naturschutzbehörde eine Befreiung vom Alleenschutz unter der Auflage von Neuanpflanzungen gewährt. Innerhalb des Geltungsbereichs des BP 1-155 liegt der Bereich einer dieser Neuanpflanzungen - einer Winterlinde - Tilia cordata - deren Standort in der Planzeichnung des Bebauungsplans und deren Auflagen im Rahmen der textlichen Festsetzungen bauleitplanerisch gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB übernommen werden.

Erhaltung von Bäumen - Bestandsbäume der Geschützten Allee

Die geschützte Allee mit der Objektbezeichnung „Girardetallee“ (Linfos AL: AL-SU-0003) ist im Alleenkataster als reine Liniensignatur festgelegt. Durch die Baumaßnahme und die damit verbundenen Befreiungen werden Veränderungen an der Allee vorgenommen. Nach Abschluss der Bauarbeiten des Abschlagsbauwerks verbleiben neben dem unter Textliche Festsetzung 4a) genannten Alleebaum drei weitere nach Landesnaturschutzgesetz geschützte Bestands-Alleebäume innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

Auf Ebene der Bauleitplanung würde die nachrichtliche Übernahme der Liniensignatur des Alleenkatasters zu keiner Eindeutigkeit führen. Daher werden im Rahmen des Bebauungsplans diese drei Alleebäume über eine zeichnerische Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 b) BauGB als zu erhalten festgesetzt und auf eine gesonderte nachrichtliche Übernahme des Alleenkatasters an dieser Stelle verzichtet. Aufgrund des bestehenden Schutzstatus der Bäume wird auf eine qualifizierende Textfestsetzung zu den Bestandsbäumen verzichtet.

Den Hinweisen zum Bebauungsplan, die der Begründung beigelegt sind, wurde ein Hinweis zur geschützten Allee beigelegt.

6.2 Nachrichtliche Übernahmen

Im Bebauungsplan Nr. 1-155 werden die folgenden nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 6 und Abs. 6a BauGB nachrichtlich übernommen:

6.2.1 Öffentliche Straßenverkehrsfläche B 42

Die nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzung der Bundesstraße 42 (B42) liegt im Zuständigkeitsbereich des Bundes bzw. des Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) und wird in den Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6 BauGB zu seinem Verständnis nachrichtlich zeichnerisch als öffentliche Straßenverkehrsfläche übernommen. Die nachrichtliche Übernahme der Verkehrsflächen umfasst alle Flurstücke, die sich im Besitz der Bundesrepublik Deutschland befinden und öffentlich gewidmet sind. Somit zählen zu den Verkehrsflächen der B 42 auch deren Straßenbegleitgrün bzw. Straßenrandbegrünung.

Aufgrund der nachrichtlichen Übernahme der öffentlichen Straßenverkehrsflächen der B 42 ist die zeichnerische Festsetzung von Straßenbegrenzungslinien im Osten und Westen zur Abgrenzung gegenüber anderen Nutzungsarten erforderlich. Im Westen entspricht die Straßenbegrenzungslinie zusätzlich der Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans.

Zur Verbesserung der Lesbarkeit wird der Fahrbahnrand der B 42 innerhalb des Plangebiets dargestellt.

6.2.2 Festgesetztes Überschwemmungsgebiet

Wie in Kap. 3.3.1 beschrieben, liegt der Geltungsbereich des BP 1-155 beinahe vollständig im Bereich der Überschwemmungsgebietsverordnung „Rhein“. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet im Sinne des § 76 Absatz 2 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) wird gemäß § 9 Abs. 6a BauGB nachrichtlich übernommen.

6.2.3 Hochwasserrisikogebiet

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb der Hochwassergefahren- und -risikokarten des 2. Zyklus der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (HWRM-RL).

Gemäß § 9 Abs. 6a BauGB sollen Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne des § 78b Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes nachrichtlich übernommen werden.

Der Bereich des Risikogebiets außerhalb des Überschwemmungsgebiets beschränkt sich auf eine untergeordnete Fläche im Bereich der Bundesstraße B 42. Zur Eindeutigkeit der nachrichtlichen Übernahme wird der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans als Hochwasserrisikogebiet nachrichtlich übernommen.

6.2.4 Anbauverbotszone und Anbaubeschränkungszone der Bundesstraße 42

Die Anbauverbotszone gemäß § 9 (1) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) von 20 Metern sowie die Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 (2) FStrG von 40 Metern werden auf der Grundlage von § 9 Abs. 6 BauGB in der Planurkunde nachrichtlich übernommen. Zusätzlich erfolgt ein textlicher Hinweis hierzu in den Hinweisen zum Bebauungsplan Nr. 1-155.

7 Auswirkungen des Bebauungsplans

Nachstehend erfolgt eine Bewertung von möglichen bzw. zu erwartenden Auswirkungen im Plangebiet selbst und in dessen direkter Nachbarschaft, welche sich aus der Aufstellung des Bebauungsplans ergeben könnten.

Die zusammenfassende Betrachtung einzelner Belange ist damit begründet, dass diese sich inhaltlich ergänzen und erst eine übergreifende Betrachtung das komplette Bild der Auswirkungen anzeigen kann.

7.1 Bauplanungsrechtliche, städtebauliche und verkehrliche Auswirkungen

Bei der vorliegenden Planung des BP 1-155 handelt es sich um eine Neuaufstellung der Bebauungsplanung, die innerhalb ihres Geltungsbereichs die Bebauungspläne BP Nr. 7 (Kurgebiet) Blatt 3 und BP 1-73 1. Änderung ablöst sowie den BP 1-73 A in Gänze überplant.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1-155 führen nicht zu Berichtigungen der Flächendarstellung des FNP, da die notwendigen Neufestsetzungen von Verkehrsflächen innerhalb der als Grünfläche und der nachrichtlich als „Straßenverkehrsfläche - Autobahn, autobahnähnliche Straße, überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (klassifiziertes Straßennetz)“ dargestellten Flächen stattfinden. Jedoch entfällt die nördliche der beiden Standort-Zweckbestimmungen „Spielplatz“, sodass in diesem Fall gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB eine Berichtigung des Flächennutzungsplans erforderlich wird.

Durch den Bebauungsplan Nr. 155 werden keine neuen Baugebiete im Sinne der BauNVO ermöglicht, da der Bebauungsplan ausschließlich öffentliche Verkehrs- und Grünflächen regelt. Durch die Schaffung von Planungsrecht für eine Fußgängerbrücke über die B 42 wird erstmalig die Möglichkeit einer direkten öffentlich nutzbaren Fußgänger Verbindung zwischen der Innenstadt und dem neuen DB-Bahnhaltepunkt/ Mobilitätsknoten Bad Honnef eröffnet.

Das rechtskräftige Bauplanungsrecht des Bebauungsplans BP Nr. 7 (Kurgebiet) Blatt 3, das die Bebauung des Gebietes entlang der Straße Girardetallee außerhalb des Plangebiets des BP 1-155 regelt, bleibt weiterhin bestehen. Ebenso verbleibt der vom BP 1-155 nicht überplante Teil des Bebauungsplans Nr. 73 1. Änderung, der das Grundstück Gemarkung Honnef, Flur 19, Flurstück 4149 der dortigen Kindertagesstätte betrifft, auch nach Rechtskraft des BP 1-155 weiterhin rechtskräftig. Dementsprechend werden, bezogen auf die Bebauung im Kontext der Girardetallee, keine Änderungen vorgenommen. Somit werden auch keine zusätzlichen nutzungsbezogenen Verkehre generiert, die über das verfolgte Ziel der Bebauungspläne BP Nr. 7 (Kurgebiet) Blatt 3 und BP 1-73 1. Änderung hinausgehen.

Jedoch wird durch das Hinzukommen einer neuen Fußwegeverbindung, die mit der Schaffung des Planungsrechts für eine Fußgängerbrücke einhergeht, davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsmengen der Fuß- und Radverkehre in das Plangebiet erhöhen.

Das Gutachten „Mobilstation Bad Honnef - Verkehrsgutachten zur Verlegung des DB Haltepunktes nach Norden“ (siehe: Anlage 4) erwartet, „dass sich in Zukunft Anreisen via Pkw zum Mobilitätsknoten auf Anreisen via Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus) verlagern. Die neue Fußgängerbrücke direkt zur Mobilstation, wo auf Bahn, Bus oder Stadtbahn umgestiegen werden kann sowie die Fahrradstraße in der Weyermannallee, die dort hinführt, begünstigen die Anreise zur neuen Mobilstation zu Fuß und mit dem Rad.“ (vgl.: o.g. Gutachten, Seite 42 „Verkehrsentwicklung“)

Dementsprechend werden die im Gutachten genannten zusätzlichen notwendigen Flächenbedarfe für Fuß- und Radverkehre sowie die Flächenbedarfe von Fahrradabstellanlagen im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-155 mitberücksichtigt.

Hinsichtlich des PKW-Verkehrs im Kontext des Mobilitätsknotens empfiehlt das Verkehrsgutachten folgendes:

„Kfz-Netz und Stellplätze: [...] Die Pkw-Zufahrt zur P+R-Anlage [anm.: an der Stadtbahn Endhaltestelle] sollte ausschließlich zur Mobilstation West führen, um eine Mehrbelastung der Girardetallee zum Schutz von Kita und Anwohnenden zu verhindern. Eine Unterbindung der Mehrverkehre ist durch eine verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraums sowie bei Bedarf durch Sperrung der Straße mit Pollern zu erwirken. [...]

Zufahrt zur Mobilstation Ost: Die Mobilstation Ost sollte nur für den Fuß- und Radverkehr bzw. Anlieger zugänglich sein. Pkw-Stellplätze werden hier wenn nur für Behinderte geschaffen, um zu vermeiden, dass Pkw-Verkehre die dort angrenzende und als Wohnstraße klassifizierte Girardetallee, überlasten.“ (vgl.: „Mobilstation Bad Honnef - Verkehrsgutachten zur Verlegung des DB Haltepunktes nach Norden“, Seiten 38-40, Sweco GmbH, September 2024)

Im Rahmen der Szenarien-Betrachtung des Verkehrsgutachtens werden keine Parkplätze für den Mobilitätsknoten im Bereich der Girardetallee vorgesehen. Um Parken an der Fußgängerbrücke bzw. ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Girardetallee zum Schutz von Anwohnenden und der dortigen Kita zu vermeiden, soll Parken und Halten dort möglichst vermieden werden. Kiss&Ride-Parkplätze sollten auf die Mobilstation West an der Stadtbahn Endhaltestelle beschränkt und so auch ausgeschildert werden. Daher wird in der weitergehenden Detailplanung der Verkehrs- und Freianlagen auf Parkplätze östlich der B 42 verzichtet.

Dementsprechend werden hinsichtlich des PKW-Parkens mit dem neuen Planungsrecht des BP 1-155 keine weiteren Flächen für PKW-Parkplätze geschaffen, die substanziell über das mit den Vorgängerplänen bereits zulässige Maß hinausgehen. Eine Verkehrszunahme hinsichtlich des PKW-Verkehrs, deren Ursache mit der Realisierung des mit dem BP 1-155 geschaffenen Planungsrechts in Verbindung steht, kann sich daher allenfalls auf Hol- und Bringverkehre beschränken, da durch die Umsetzung des Bebauungsplans keine Flächen für weitere Parkplätze geschaffen werden.

Da ohne bauliche Maßnahmen Hol- und Bringverkehre nicht ganz zu vermeiden sind, gilt es, die Situation vorerst zu beobachten und bei Bedarf weitere Maßnahmen umzusetzen wie bspw. der Einsatz von Pollern. Diese Maßnahmen sind jedoch im Rahmen der weiteren Detailplanungen der Verkehrsanlagen und verkehrsrechtlichen Anordnungen, und nicht auf Ebene der Bauleitplanung zu regeln.

7.2 Umweltauswirkungen

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Der Bebauungsplan 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef – Teilbereich Westende Girardetal/ B42“ wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt (siehe: Kap. 2.2) und es werden entsprechende verfahrensvereinfachende Schritte vorgenommen.

Um die Auswirkungen der Planung auf die Belange des Umweltschutzes in ausreichendem Umfang zu würdigen, werden diese – soweit gegeben auf Basis der vorliegenden Gutachten – im Rahmen dieser Begründung zum BP 1-155 berücksichtigt.

Nachfolgend erfolgt eine Kurzprüfung aller Umweltbelange. Die Prüfsystematik erfolgt in Anlehnung an die Nennung der Belange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 sowie § 1a BauGB, die nachstehend zusammengefasst sind als:

- Schutzgut Mensch und seine Gesundheit
- Schutzgut Fläche, Boden und Wasser
- Schutzgut Tiere und Pflanzen
- Schutzgut Luft und Klima
- Schutzgut Kultur- und Sachgüter
- Schutzgut Landschaftsbild und Erholung
- Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

7.2.1 Mensch und seine Gesundheit

Eine intakte Umwelt mit gesunden Lebens- und Arbeitsverhältnissen bildet die Grundlage der Lebensbedingungen von Menschen. Die nachfolgende Beschreibung des Schutzguts Mensch und die Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen der Planung bezieht sich wesentlich auf mögliche Lärm- und Schadstoffimmissionen während der Bau- und Betriebsphasen.

Bestand

Vorangestellt ist festzuhalten, dass das Plangebiet selbst nicht mit Wohngebäuden bebaut ist. Jedoch schließen im Norden und Osten Wohnbebauung und im Osten eine Kindertagesstätte unmittelbar an das Plangebiet an.

Bei dem Plangebiet und dem daran anschließenden Gebiet handelt es sich um ein von Schienen- und Straßenverkehr lärmvorbelastetes Gebiet. Die Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr stammen von der Bundesstraße Nr. 42 (B 42), die Lärmimmissionen des Schienenverkehrs stammen von der DB-Bahnstrecke Bahnstrecke Köln-

Niederlahnstein. Die B 42 sowie die Bahntrasse verlaufen unmittelbar im Westen entlang der Plangebietsgrenze, wobei der Bereich des Plangebiets, der das Planungsrecht für eine Fußgängerbrücke schafft, die B 42 quert.

Eine bestehende Lärmschutzwand, die parallel zur B 42 an deren Ostseite entlangführt, findet auf Höhe der Girardetallee ihren nördlichen Abschluss. Nördlich davon bestehen keinen Lärmschutzvorrichtungen im näheren Kontext des Plangebiets.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase ist in der Nachbarschaft der Baustelle zu rechnen mit:

- einem höheren Verkehrsaufkommen aufgrund von Bewegungen von Baufahrzeugen,
- einer erhöhten Lärmbelästigung durch Baufahrzeuge und -maschinen sowie typischen Geräuschen einer Baustelle,
- einer erhöhten Staubbelastung und
- einem erhöhten Einsatz von künstlichen Lichtquellen.

Diese Auswirkungen treten jedoch temporär auf. Sie sind durch die Bauphase bedingt und werden ausschließlich in dieser zu dulden sein. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten wird der bekannte Zustand einkehren.

Eine Minderung der baubedingten Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit kann durch das Einhalten der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeits- und Ruhezeiten sowie Einsatz von „geräuscharmen“ Baumaschinen, wenn solche vorhanden sind und der wirtschaftliche Aufwand für deren Einsatz als zumutbar zu beurteilen wäre, erreicht werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch eine Umsetzung des mit dem BP 1-155 geschaffenen Planungsrecht wird eine Änderung an den bestehenden Frei- und Verkehrsanlagen am Westende der Girardetallee, also beim innerstädtischen Straßennetz, nicht aber an der B42 vorgenommen. In diesem Zuge wird erstmalig ein Planungsrecht für eine Fußgängerbrücke geschaffen. Zusätzlich wird die Bestandsfestsetzung eines Spielplatzes in ihrer Lage geringfügig geändert.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden keine neuen Zulässigkeiten für Nutzungen (z.B. Wohngebäude) innerhalb des Plangebiets ermöglicht, die selbst einer notwendigen Lärmbetrachtung bzw. Schutzanforderungen unterliegen.

Eine Änderung der bestehenden Lärmschutzwand ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens oder durch dieses ausgelöst; Lärmschutz entlang der B 42 liegt im Übrigen im Zuständigkeitsbereich des dortigen Straßenbaulastträgers. Unabhängig davon wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass nach den aktuellen Planungsständen der Fußgängerbrücke sowie der Verkehrs- und Freianlagenplanung die bestehende Lärmschutzanlage an der B 42 nicht geändert wird.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf die nähere Umgebung

Bezogen auf die im Norden und Osten an das Plangebiet anschließende Wohnbebauung sowie die im Osten anschließende Kindertagesstätte wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

Der Spielplatz innerhalb des Plangebiets liegt bereits heute im Bestand vor. Hinsichtlich des Spielplatzes besteht bereits seit Rechtskraft des Bebauungsplan BP 1-73 1. Änderung Planungsrecht. Im Rahmen des BP 1-155 wird lediglich dessen Lage im Plangebiet an seinen südlichen und westlichen Rändern geringfügig angepasst, die Fläche des Spielplatzes bleibt in der Summe gleich. Es wird nicht davon ausgegangen, dass es hierdurch zu einer Änderung der vom Spielplatz ausgehenden Emissionen kommt.

Durch die Änderung der Verkehrs- und Freianlagen wird, abgesehen von der neuen Fußwegeverbindung über die B42, der Zuschnitt der Verkehrsanlage an die heutigen Bedürfnisse (Fuß- und Radverkehr, Wendeanlage dreiachsiges Müllfahrzeug, Spülfahrzeug) angepasst. In diesem Zuge werden auch Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radverkehr“ festgesetzt, auf denen im Rahmen der weitergehenden Detailplanungen Flächen für Fahrradparkplätze vorgesehen werden können. Durch eine Zunahme des Fuß- und Radverkehrs werden keine signifikanten Emissionen erwartet.

Durch die Neufestsetzung von Verkehrsflächen werden keine weiteren Flächen für PKW-Parkplätze geschaffen, die substanziell über das mit den Vorgängerplänen bereits zulässige Maß hinausgehen. Daher kann sich eine mögliche Verkehrszunahme von PKW-Verkehr, durch die eine Erhöhung der Verkehrslärmemissionen entstehen könnte, allenfalls auf eine Zunahme von Hol- und Bringverkehr im Kontext einer neuen Fußgängerbrücke beschränken. Die Hol- und Bringverkehre sollen weitestgehend unterbunden werden. Die hierfür notwendigen Maßnahmen sind jedoch im Rahmen der weiteren Detailplanungen der Verkehrsanlagen und verkehrsrechtlichen Anordnungen, und nicht auf Ebene der Bauleitplanung zu regeln.

Eine Fallgestaltung im Anwendungsbereich des Regelungsgehalts der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) liegt nicht vor.

Ungeachtet der Vorbelastungen durch die Bundesstraße und die Bahnstrecke wird davon ausgegangen, dass durch die Umsetzung des Bebauungsplans keine zusätzlichen Schallemissionen entstehen, die Lärmschutzmaßnahmen auslösen. Eine durch die Umsetzung des Bebauungsplans ausgelöste Änderung an der bestehenden Lärmbelastung, mit Auswirkungen auf die bestehende Wohnbebauung außerhalb des Geltungsbereichs, wird nicht erwartet.

Aus diesem Grunde sind mit dem Vollzug des Bebauungsplans keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch innerhalb des Plangebiets und in dessen Umgebung zu erwarten.

7.2.2 Fläche, Boden und Wasser

Mit dem Inkrafttreten des BP 1-155 sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden und Wasser zu erwarten:

Fläche

Das Plangebiet des BP Nr. 1-155 befindet sich laut Neuaufstellung des Regionalplans Köln für den Regierungsbezirk Köln überwiegend innerhalb eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB).

Im Flächennutzungsplan der Stadt Bad Honnef ist das Plangebiet als Grünfläche mit den Zweckbestimmungen Spielplatz und Parkanlage, als Wohnbaufläche und nachrichtlich als „Straßenverkehrsfläche - Autobahn - autobahnähnliche Straße dargestellt. Dabei sei darauf hingewiesen, dass in der Darstellungsart des rechtskräftigen FNP der Stadt Bad Honnef außer dem überörtlichen Straßennetz und örtlichen Hauptverkehrsstraßen keine Verkehrsflächen dargestellt werden. Dementsprechend gehen alle anderen Verkehrsflächen (Straßen, Wege, Plätze) in den Darstellungen der Flächennutzungen (hier Wohnbaufläche und Grünfläche) auf.

Der Bebauungsplan Nr. 1-155 beplant ein Plangebiet von rund 0,8 ha. Darin enthalten sind rund 0,15 ha Verkehrsfläche, 0,12 ha Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und 0,53 ha Grünfläche.

Boden

In den Altlastenhinweisflächen und Luftbildflächen - vom Rhein-Sieg-Kreis (Stand 22.11.2023) sind im Geltungsbereich oder im näheren Umfeld keine Flächen verzeichnet.

Mit dem Vollzug des Bebauungsplans kommt es in den Bereichen der Neuanlage von Verkehrsanlagen, die bisher Teil der Grünanlage waren, zu einer Neuversiegelung des Bodens.

Wasser

Innerhalb des Plangebiets befinden sich weder fließende noch stehende Gewässer. Die Entfernung zum Rhein beträgt rund 180 m.

Durch die Vergrößerung der Verkehrsflächen kommt es zu einer Neuversiegelung. Hierdurch wird die Fläche, auf der Versickerung von anfallendem Niederschlagswasser stattfinden kann, verringert.

Darüber hinaus sind mit Inkrafttreten des BP 1-155 keine Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

7.2.3 Tiere und Pflanzen

Im Rahmen der Aufstellung des BP 1-155 wurden eine Artenschutzprüfung der Stufe 1 (ASP I) und Stufe 2 (ASP II) sowie eine FFH-Vorprüfung erstellt. Mit dem Inkrafttreten des BP 1-155 sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen zu erwarten:

Natur und Habitatschutz

Wie unter Kapitel 3.3.2 dargestellt, sind bereits aufgrund der vorliegenden Abstände keine Auswirkungen auf die Schutzgebiete FFH-Gebiet „Siebengebirge“ (Kennung: DE-5309-301), NSG „Siebengebirge“ (Kennung: SU-001K2) sowie FFH-Gebiet „Mittelrhein“ (DE-5510-301) zu erwarten.

Hinsichtlich des FFH-Gebiets „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ (DE-4405-301) wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung der Stufe I (FFH-Vorprüfung) durch das Büro Strix GmbH & Co. KG erstellt. Das Gutachten ist in Anlage 3 der Begründung beigelegt.

Das Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets sowie dessen maßgeblicher Bestandteile und der jeweiligen Erhaltungsziele durch das Vorhaben ausgeschlossen werden.

Artenschutz

Um artenschutzrechtliche Konflikte sicher ausschließen bzw. diese zu mindern oder vermeiden zu können, wurde im Frühjahr/ Sommer 2025 eine Artenschutzprüfung (ASP) der Stufen I und II durch das Büro Strix GmbH & Co. KG erstellt. Das Gutachten ist in den Anlage 1 und 2 der Begründung beigelegt.

Das Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der Bebauungsplan Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef - Teilbereich Westende Girardetallee / B42“ vollzugsfähig ist und das auf Ebene der Bauleitplanung keine vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) notwendig werden.

Darüber hinaus werden Vermeidungsmaßnahmen genannt, die im Rahmen der Umsetzung der Planungen vorzusehen sind. Diese Vermeidungsmaßnahmen wurden in die Hinweise zum Bebauungsplan, die der Begründung beigelegt sind, aufgenommen.

Ferner werden in der Artenschutzbegutachtung die mit dem Bebauungsplan verfolgten Planungen, der Errichtung der Fußgängerbrücke und dem Umbau von Verkehrs- und Freianlagen, unter Berücksichtigung der konzipierten Vermeidungsmaßnahmen im Hinblick auf artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG in Zusammenhang mit § 44 Abs. 5 BNatSchG als zulässig bewertet.

7.2.4 Luft und Klima

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-155 können nachhaltige negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima ausgeschlossen werden. Mit dem Bebauungsplan werden keine emittierenden Vorhaben planungsrechtlich begründet.

Die nur mittelbar mit dem Bebauungsplan in Verbindung stehenden Baumfällungen im Plangebiet, die durch den Bau des Abschlagsbauwerks ausgelöst werden, werden im Zuge der Umsetzung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts dieser Baumaßnahme an anderer Stelle ausgeglichen.

Die allein mit der Neuanlage von Verkehrs- und Freianlagen bzw. einer Fußgängerbrücke in Verbindung stehenden Baumfällungen sollen im Rahmen der weiteren Detailplanungen unter Beachtung der Baumschutzsatzung der Stadt Bad Honnef auf städtischen Flächen innerhalb der Parkanlage neugepflanzt werden. Der Bebauungsplan trifft hierzu keine weiteren Festsetzungen.

Ferner soll der Bebauungsplan, durch eine Verbesserung der Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Mobilitätsknoten Bad Honnef, zur Steigerung der Attraktivität des ÖPVN und somit zur Mobilitätswende beitragen.

7.2.5 Kultur- und Sachgüter

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind mit der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans nicht zu erwarten. Das Denkmalschutzrecht bleibt von den Festsetzungen des Bebauungsplans unberührt.

Auch negative Auswirkungen auf die in der näheren Umgebung vorhandenen Baudenkmäler (Girardetallee Nr. 8 und Nr. 10) sind aufgrund der Entfernung zum Plangebiet von rd. 115 Meter und der Abschirmung durch die vorhandene Bebauung und die Bäume der Girardetallee nicht zu erwarten.

Bau- oder Bodendenkmäler innerhalb des Plangebiets sind nicht bekannt.

7.2.6 Landschaftsbild und Erholung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-155 sind keine negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholung erkennbar. Ein Großteil des Plangebiets bleibt in seinen Grundzügen als Grünanlage erhalten.

Die Plangebietsteilflächen, die heute Teil der Grünanlage sind und als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung überplant werden, weisen derzeit, aufgrund Ihrer Randlage zur B 42, einen eingeschränkten Wert für die Erholungsnutzung sowie für das Ortsbild auf.

Mit der Schaffung des Planungsrechts wird die Möglichkeit der erstmaligen Überbauung der B 42 mit einer Fußgängerbrücke an dieser Stelle eröffnet. Dabei ist eine mögliche Fußgängerbrücke im Kontext der Bundesstraße und der weiteren Infrastruktureinrichtungen der DB-Bahnstrecke und des P+R-Parkplatzes sowie der weiteren Brückenbauwerke im Verlauf der B42 zu betrachten.

Mögliche Auswirkungen einer Fußgängerbrücke auf das Landschaftsbild werden durch die textlichen Festsetzungen „1a): Fußgängerbrücke“ und „1b): Treppen- und Aufzugsanlage“, die Beschränkungen hinsichtlich der Dimensionierung auf das erforderliche Maß vorsehen, weitestgehend unterbunden.

Eine Wirkung der Planung auf das Ortsbild und die Erholungsmöglichkeiten ist auf Grund der bereits vorhandenen Infrastruktureinrichtungen mindestens als neutral zu beurteilen, soweit sich nicht durch die Gestaltung der öffentlichen Freiräume und der Wegefunktion eine Aufwertung ergibt.

7.2.7 Wechselwirkungen

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-155 sind aufgrund der Bestandssituation keine hohen bzw. nicht vertretbaren oder nicht ausgleichbaren Eingriffe für die Menschen, in Natur und Landschaft verbunden. Die mit der Aufstellung des Bebauungsplans verbundene Änderung des Planungsrechts beschränkt sich auf das notwendige Maß zur Erreichung der Zielvorstellungen der integrierten Stadtentwicklung.

Die heutige Qualität des Ortsbildes bleibt durch die weitestgehende Bestandsfestsetzung der Parkanlage erhalten. Durch die Überplanung der Randalage der Grünanlage zur B 42 durch Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung können durch die weitergehenden Detailplanungen Verbesserungen des Ortsbildes sowie der Attraktivität des ÖPNV erzielt werden.

7.3 Hochwasserschutz

Wie in Kap. 3.1.1 beschrieben, liegt das Plangebiet fast vollflächig im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Zudem liegt das gesamte Plangebiet im Hochwasserrisikogebiet des Rheins. Somit sind alle Teilflächen des Plangebiets von möglichen Hochwasserereignissen des Rheins betroffen. Daher wurden die Belange des Hochwasserschutzes im vorliegenden Bauleitplanverfahren gemäß §§ 78 - 78b WHG geprüft.

Gemäß § 78 Abs. 1 Satz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist „in festgesetzten Überschwemmungsgebieten [...] die Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich in Bauleitplänen oder in sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch untersagt.“ Die für einen geplanten Neubau eines Brückenbauwerks und die Neuordnung und Umgestaltung des Umfelds des neuen Mobilitätsknotens Bad Honnef am Westende der Girardetallee festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche stellt jedoch kein Baugebiet im Sinne der BauNVO dar. Es wird mit der Aufstellung des Bebauungsplans auch nicht erstmals eine zusammenhängende Bebauung ermöglicht, die nach Rechtsprechung mit der Ausweisung eines neuen Baugebiets i. S. d. § 78 Abs. 1 Satz 1 WHG gleichzusetzen wäre (vgl. ECLI:DE:BVerwG:2014:030614U4CN6.12.0, Rn. 12).

Gemäß § 78 Abs. 3 WHG hat die Stadt Bad Honnef im festgesetzten Überschwemmungsgebiet bei der Aufstellung des Bebauungsplans für das Gebiet, das nach § 30 Absatz 1 BauGB beurteilt wird, in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuches insbesondere 1. die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Oberlieger und

Unterlieger, 2. die Vermeidung einer Beeinträchtigung des bestehenden Hochwasserschutzes und 3. die hochwasserangepasste Errichtung von Bauvorhaben zu berücksichtigen:

Zu 1.: Es werden aufgrund des begrenzten Umfangs möglicher baulicher Anlagen keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger erwartet. Das Plangebiet befindet sich außerhalb des Strömungsbereiches des Rheins, hinter der als Wall ausgebildeten B 42. Im Bezug zum HQ 100 bzw. dem festgesetzten Überschwemmungsgebiet steht im Plangebiet Hochwasser, das in Fließrichtung (Norden) jedoch aufgrund der Lage hinter dem Wall der B 42 keinen Abfluss findet.

Bei den auf Basis des BP 1-155 planungsrechtlich möglichen baulichen Anlagen (Fußgängerbrücke/ Umbau von Verkehrs- und Freianlagen) handelt es sich um vergleichsweise kleine Bauvorhaben. Zwar wird durch diese baulichen Anlagen der Retentionsraum verringert, die entstandenen Retentionsraumverluste können jedoch voll durch die Retentionsraumgewinne der Maßnahme des Abwasserwerks (vgl.: Kap. 5.2) ausgeglichen werden. Eine genaue Bilanzierung hierzu findet im Rahmen der Antragstellungen auf Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung nach §§ 78 und 78a WHG im Zuge der weiteren Detailplanungen statt. Für eine Fußgängerbrücke (Treppenanlage und Aufzug) hat die Stadt einen Antrag bei der Bezirksregierung Köln gestellt.

Zu 2.: Es wird aufgrund des begrenzten Umfangs möglicher baulicher Anlagen keine Beeinträchtigung des bestehenden Hochwasserschutzes erwartet. Hochwasserschutzanlagen im näheren Umfeld sind nicht bekannt. Eingriffe an der Walllage der B42 werden nicht vorgenommen. Retentionsraumverluste sollen voll ausgeglichen werden (siehe: Zu 1.:).

Zu 3.: Die hochwasserangepasste Errichtung von Bauvorhaben wird im Rahmen der weiteren Detailplanungen berücksichtigt werden können. Bereits dem Planungsstand der Entwurfsplanung eines Brückenbauwerks (Kap. 5.3) ist zu entnehmen, dass aufgrund des HQ 100 Pegels (festgesetztes Überschwemmungsgebiet) der Zugang zum Brückenkopf einer Fußgängerbrücke zweigeteilt werden muss. Die barrierefreie Erschließung einer Fußgängerbrücke erfolgt im Bereich unterhalb des HQ 100 Pegels über eine Rampenanlage, oberhalb des HQ 100 Pegels erfolgt diese über einen Aufzug. Die Beschreibung der Planungsdetails erfolgt im Rahmen der Antragstellungen auf Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung nach §§ 78 und 78a WHG im Zuge der weiteren Detailplanungen. Für eine Fußgängerbrücke hat die Stadt einen Antrag bei der Bezirksregierung Köln gestellt.

Gemäß § 78b Abs. 1 WHG sind bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bauleitplänen für nach § 30 Abs. 1 des BauGB zu beurteilende Gebiete insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Hierzu wurden die Hochwasserrisiken auf Grundlage der vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellten Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten ermittelt und bewertet:

Gemäß der Darstellung der Hochwassergefahrenkarte ist das Plangebiet von Hochwasserereignissen mit einer wiederkehrenden Wahrscheinlichkeit von je 20 Jahren (hohe Wahrscheinlichkeit) nicht betroffen.

Ein Großteil des Plangebiets, der Bereich innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets, ist von Hochwasserereignissen mittlerer Wahrscheinlichkeit - HQ 100 betroffen. Die Ereignisse treten im statistischen Mittel mindestens alle 100 Jahre auf. Im Fall eines Hochwassers mittlerer Wahrscheinlichkeit liegen im Plangebiet Wassertiefen von bis zu 1-2 Meter vor.

Das gesamte Plangebiets ist von Hochwasserereignissen des Rheins mit einer niedrigen Wahrscheinlichkeit – HQ extrem betroffen. Die Ereignisse treten im statistischen Mittel deutlich seltener als alle 100 Jahre auf. Bei einem Extremereignis liegen im Plangebiet Wassertiefen von bis zu 2-4 Meter vor (vgl. Abb. 18).

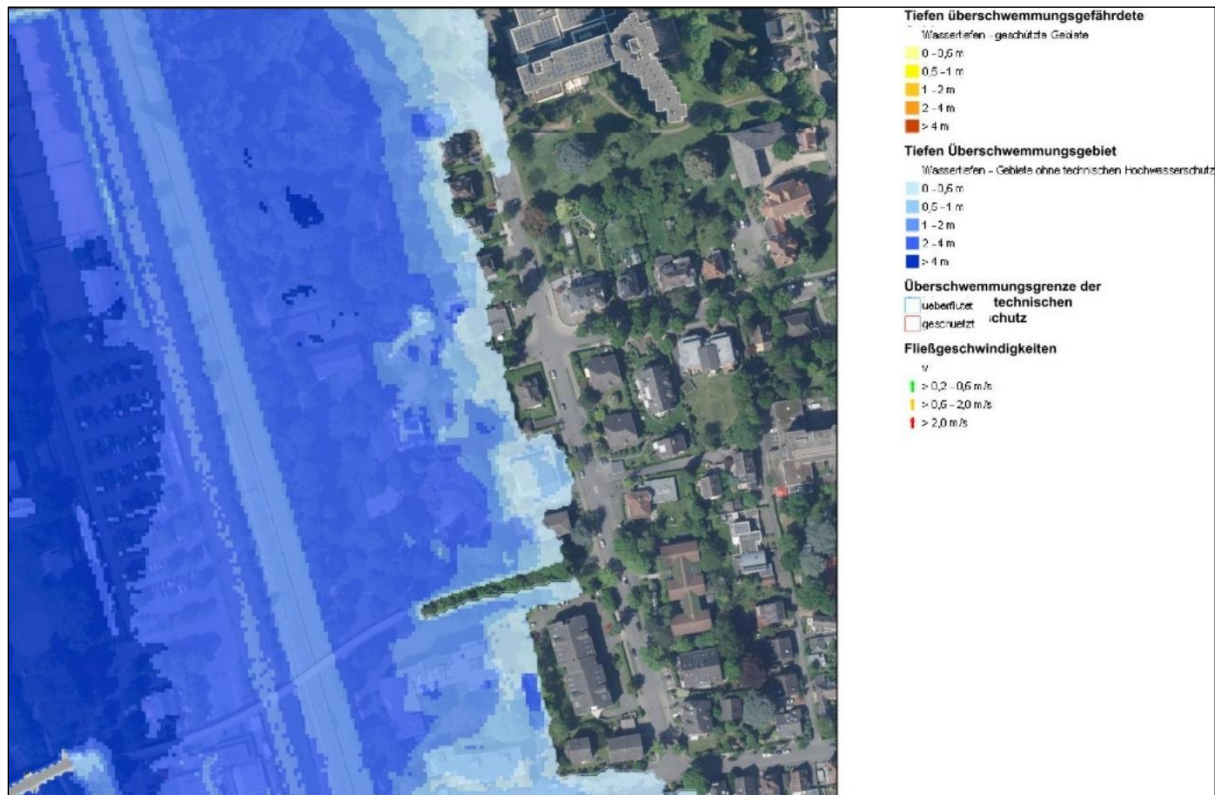


Abbildung 18: Hochwassergefahrenkarte niedrige Wahrscheinlichkeit (HQ extrem) (Datenquelle Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW, Klimaatlas NRW, <https://www.klimaatlas.nrw>, Zugriff 13.01.2026)

Unter Hochwasserereignissen mit einer niedrigen Wahrscheinlichkeit ist eine ungünstige Kombination von seltenen schwer kalkulierbaren Ereignissen und Extremereignissen, die beispielsweise zu Versagen von Hochwasserschutzeinrichtungen führen, zu verstehen. Ein technischer Hochwasserschutz, der aus wirtschaftlicher Sicht der Kommune zumutbar wäre, ist beinahe unmöglich zu realisieren.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 1-155 werden keine Baugebiete oder Möglichkeiten baulicher Anlagen eröffnet, die zum dauerhaften Aufenthalt geeignet wären. Bezogen auf die planungsrechtlich möglichen baulichen Anlagen (Fußgängerbrücke/ Umbau von Verkehrs- und Freianlagen) bleibt hinsichtlich eines Hochwasserereignisses auf planungsrechtlicher Ebene der Schutz von Leben und Gesundheit gewahrt.

Eine Vermeidung bzw. Minderung erheblicher hochwasserbedingter Sachschäden an zulässigen baulichen Anlagen kann durch eine hochwasserangepasste Bauweise umgesetzt werden, soweit diese technisch und wirtschaftlich zumutbar ist.

Gemäß § 9 Abs. 6a BauGB werden das festgesetzte Überschwemmungsgebiet im Sinne des § 76 Absatz 2 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und das Hochwasserrisikogebiet in den Bebauungsplan übernommen.

Für Bad Honnef liegt zudem die „Hochwasserrisikomanagementplanung in NRW - Hochwasserrisiko und Maßnahmenplanung Bad Honnef“ des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen vor. Die Maßnahmenplanung für Bad Honnef definiert folgende Maßnahmen, die bei der Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen sind:

F02-02: Regelmäßige Berücksichtigung von Hochwasserrisiken bei der Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen			
Maßnahmenbeschreibung	Beginn	Umsetzung	Risikogewässer
Aufnahme von Hinweisen zu hochwasserangepasstem Bauen (HQ100) in Bebauungsplänen; Angabe zu hochwasserangepasstem Bauen (z.B. Höhe des EG, Verbot oder hochwasserangepasste Ausführung von Kellern, Vorgaben zu Bauweisen oder zur Hausinstallation/-heizung) (Mn-ID: 05382008_20140714_05)	2014	fortlaufend	Ohbach, Rhein
Bei Neuaufstellung von Bebauungsplänen: nachrichtliche Darstellung der Überschwemmungsflächen (HQ100) und Hinweis auf Überflutungsflächen (HQextrem) (Mn-ID: 05382008_20140714_04)	2014	fortlaufend	Ohbach, Rhein

(Quelle: Hochwasserrisikomanagementplanung NRW - Kommunensteckbrief Bad Honnef, Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Stand Dezember 2021, Auszug/ eigene Darstellung)

Der Maßnahmen-ID: 05382008_20140714_04 entsprechend wurden die Darstellungen des HQ 100 nachrichtlichen in der Planzeichnung übernommen. Zudem wurden Hinweise zu Überflutungsflächen (HQextrem) vorgenommen.

Zu den baulichen Anlagen (Verkehrs- und Freianlagen, Fußgängerbrücke) sind aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet im Rahmen der weiteren Detailplanungen eigenständige wasserrechtliche Genehmigungen erforderlich. In den Antragsunterlagen wird deren hochwasserangepasste Bauweise zu erläutern sein. Für weitere bauliche Anlagen wird mit dem BP 1-155 kein Planungsrecht geschaffen. Weitere Hinweise zum hochwasserangepassten Bauen der Maßnahmen-ID: 05382008_20140714_05 sind daher entbehrlich.

Das Plangebiet und seine direkte Nachbarschaft liegen im Einzugsgebiet des Rheins. Auf der Höhe des Plangebiets bzw. entlang des Siedlungskörpers von Bad Honnef sind entlang des Rheins keine Hochwasserschutzanlagen bzw. -einrichtungen vorhanden. Gemäß der Maßnahmenliste 2024 des Nationalen Hochwasserschutzprogramms

(NHWSP) sind im Abschnitt des Rheins in Bad Honnef und auch in den angrenzenden Gemeinden keine Maßnahmen der Deichrückverlegung, Hochwasserrückhaltung sowie Schwachstellenbeseitigung geplant. Renaturierungsmaßnahmen sind nicht geplant.

Durch die verfolgten Planungen sind die Grundsätze nach § 78 Abs. 4 Satz 1 und § 78a Abs 1 WHG betroffen. Daher werden auf Ebene der weiteren Detailplanungen die erforderlichen hochwasserschutzrechtlichen Abweichungsentscheidungen nach §§ 78 und 78a WHG bei der Bezirksregierung Köln eingeholt. Im Rahmen der Behördenbeteiligung im Bauleitplanverfahren und der weiteren Detailplanungen haben hierzu Abstimmungen stattgefunden. Für eine Fußgängerbrücke wurde ein Antrag nach §§ 78 / 78 a WHG gestellt. Die notwendigen Retentionsraumausgleiche können über die Baumaßnahme des Abschlagsbauwerks (vgl. Kap. 5.2) erreicht werden.

7.4 Starkregen

Die Topographie des Plangebiets und seiner näheren Umgebung begünstigt den Abfluss des Niederschlagswassers in Richtung des Plangebiets. Aufgrund dessen wurde geprüft, ob das Plangebiet von Starkregenereignissen betroffen werden kann. Die Risiken aus Starkregenereignissen wurden auf Grundlage der vom Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) veröffentlichten „Hinweiskarte Starkregengefahren“ (HWK_SRG) ermittelt und beurteilt.

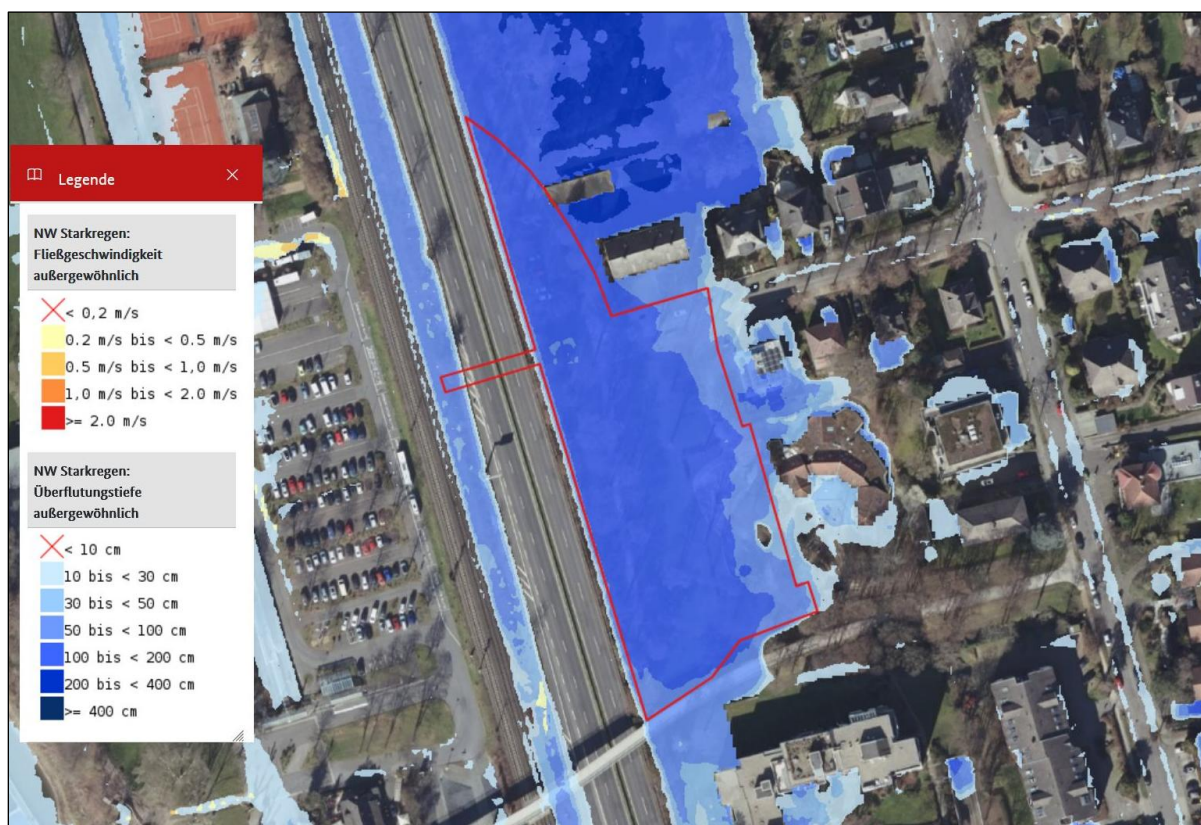


Abbildung 19: außergewöhnliches Niederschlagsereignis - Überflutungstiefen und Fließgeschwindigkeiten im Kontext des Geltungsbereichs des BP 1-155 (© BKG (2026) dl-de/by-2-0, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_hwk_srg.pdf, eigene Darstellung (2026), ohne Maßstab)

Die „Hinweiskarte Starkregengefahren“ stellt die Simulationsergebnisse zu möglichen Starkregenszenarien dar. In ihr werden für ein außergewöhnliches Niederschlagsereignis (100-jährlich) und ein extremes Niederschlagsereignis ($h_N = 100 \text{ mm/h}$) jeweils die maximalen Überflutungstiefen, die maximalen Fließgeschwindigkeiten sowie die Fließrichtung dargestellt.

Dynamische Druckkräfte, die durch die Fließgeschwindigkeit einwirken, können bereits bei Tiefen von 0,3 bis 0,5 m zu Gefahren führen. Bei einer Fließgeschwindigkeit von 0,2 – 0,5 m/s besteht Gefahr für ältere, bewegungseingeschränkte Bürger*innen und Kinder beim Queren des Abflusses. Ab einer Fließgeschwindigkeit von 0,5 m/s besteht Gefahr für die menschliche Gesundheit beim Versuch, sich durch den Abflussstrom zu bewegen.



Abbildung 20: extremes Niederschlagsereignis - Überflutungstiefen und Fließgeschwindigkeiten im Kontext des Geltungsbereichs des BP 1-155 (© BKG (2026) dl-de/by-2-0, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_hwk_srg.pdf, eigene Darstellung (2026), ohne Maßstab)

Die „Hinweiskarte Starkregengefahren“ zeigt eine mögliche Betroffenheit in beinahe allen Teilbereichen des Plangebiets sowohl durch ein außergewöhnliches als auch durch ein extremes Niederschlagsereignis. Beim außergewöhnlichen Niederschlagsereignis (Abb. 19) sind beinahe im gesamten Plangebiet Überflutungstiefen zwischen 0,5-1 Meter bis stellenweise 1-2 Meter prognostiziert. Die Fließgeschwindigkeiten liegen dabei unterhalb 0,2 m/s. Beim extremen Niederschlagsereignis (Abb. 20) sind beinahe im gesamten Plangebiet Überflutungstiefen von 1-2 Meter bis stellenweise 2-4 Meter prognostiziert. Die Fließgeschwindigkeiten liegen dabei unterhalb 0,2 m/s. Dementsprechend wird im außergewöhnlichen und im extremen Starkregenereignis beinahe das gesamte Plangebiet aufgrund der Muldenlage überflutet.

Die Überflutungen begrenzen sich jedoch nicht nur auf das Plangebiet. Laut der „Hinweiskarte Starkregengefahren“ liegt bei einem außergewöhnlichen Niederschlagsereignis (100-jährlich) im Bereich zwischen der Straße am Spitzenbach im Norden und Austraße im Süden ab einer Überflutungstiefe von mindestens 0,3-0,5 Meter eine zusammenhängend überflutete Fläche in einer Größenordnung von rd. 3,4 Hektar vor (Abb. 21). Die zusammenhängend überflutete Fläche ist somit viermal so groß wie der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1-155. Auf rd. 2,3 Hektar dieser zusammenhängenden Überflutungsfläche liegt die Überflutungstiefe zwischen 1-2 Metern. Diese Überflutung wird primär nicht durch das anfallende Niederschlagswasser innerhalb des Plangebiets bzw. auf den überfluteten Flächen zwischen den Straßen Am Spitzenbach im Norden und Austraße im Süden ausgelöst.

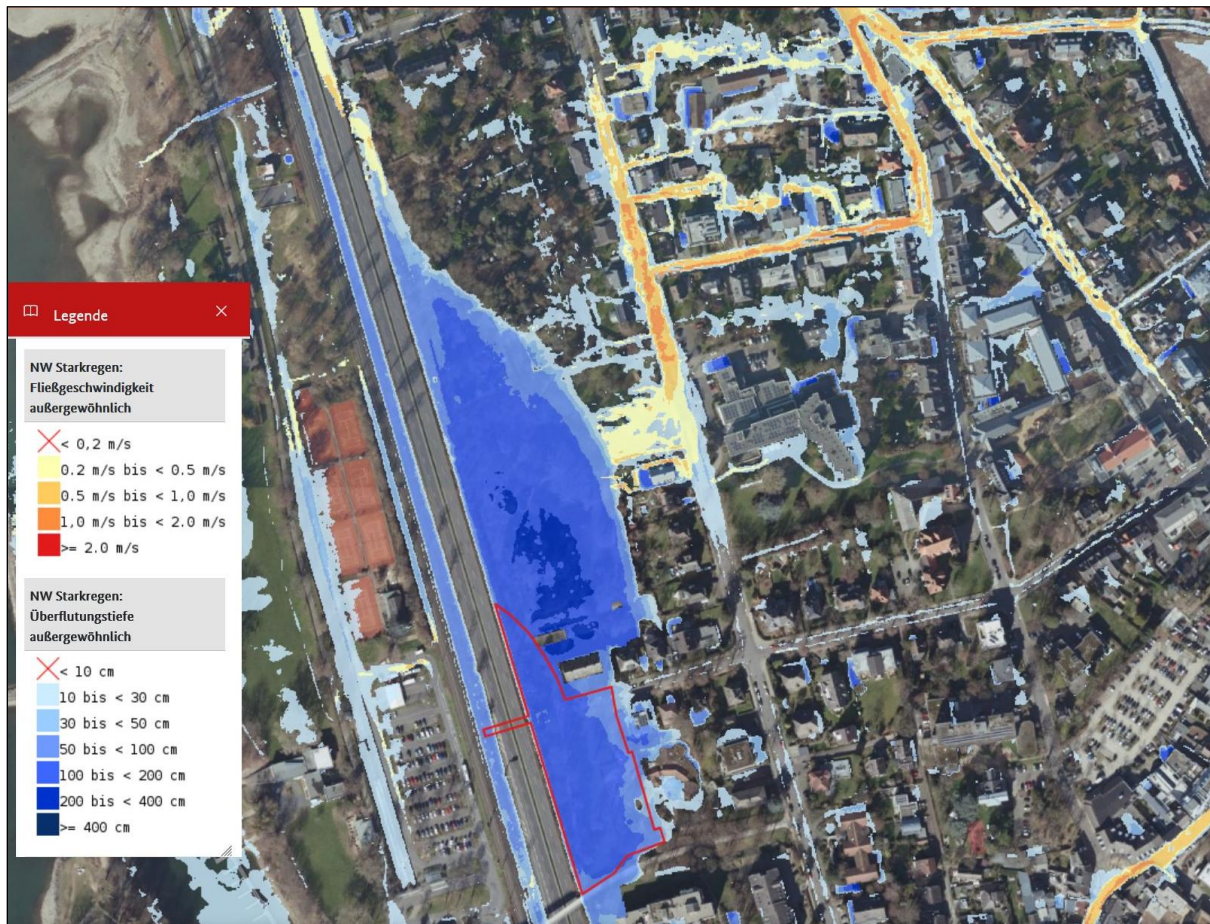


Abbildung 21: außergewöhnliches Niederschlagsereignis - überflutete Flächen zwischen Am Spitzenbach und Austraße im Kontext des Geltungsbereichs des BP 1-155 (© BKG (2026) dl-de/by-2-0, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_hwk_srg.pdf, Eigene Darstellung (2026), ohne Maßstab)

Die Überflutung ist auf die Topographie des Rheintals bei Bad Honnef, die historische Stadtstruktur des Stadtteils Mitte, die Muldenlage des Stadtbereichs und die Damm- lage der Bundesstraße und der DB-Bahnstrecke, die ein weiteres Abfließen der Über- flutung verhindert, zurückzuführen. Sie ist ein Resultat des Zusammenflusses des aus Richtung Osten kommenden bergseitig anfallenden Starkregens. Der Hauptzufluss in diese Überflutungsfläche erfolgt, wie man in der „Hinweiskarte Starkregengefahren“ nachvollziehen kann, außerhalb des Plangebiets insbesondere über die Straße Ale- xander-von-Humboldt-Straße. Die Überflutung der Alexander-von-Humboldt-Straße wird wiederum durch die Zusammenflüsse der in den Straßen Von-Stauffenberg-

Straße, Luisenstraße, Hauptstraße und Bismarckstraße anfallenden Überflutungen gepeist.

Dieser Umstand kommt nicht singulär nur im Plangebiet bzw. im Bereich zwischen den Straßen Am Spitzenbach und Austraße vor, sondern tritt, aufgrund der topographischen Situation der Stadtteile Selhof und Mitte, in vergleichbaren Bereichen in Verbindung mit der Dammlage der B42 auf. Wie der folgenden Abbildung (Abb. 22) zu entnehmen ist, liegen solche, von extremen Starkregenereignissen bedrohte Lagen beinahe durchgehend parallel zur Bundesstraße vor, wobei die Überflutungstiefen in den dargestellten Stufen von 0,1-0,3 Meter bis zu über 4 Meter sehr starke Unterschiede aufweisen. Dort, wo die Überflutungstiefen geringer ausfallen, sind häufig die Fließgeschwindigkeiten extremer und liegen zum Teil bei 1,0 m/s bis 2,0 m/s.

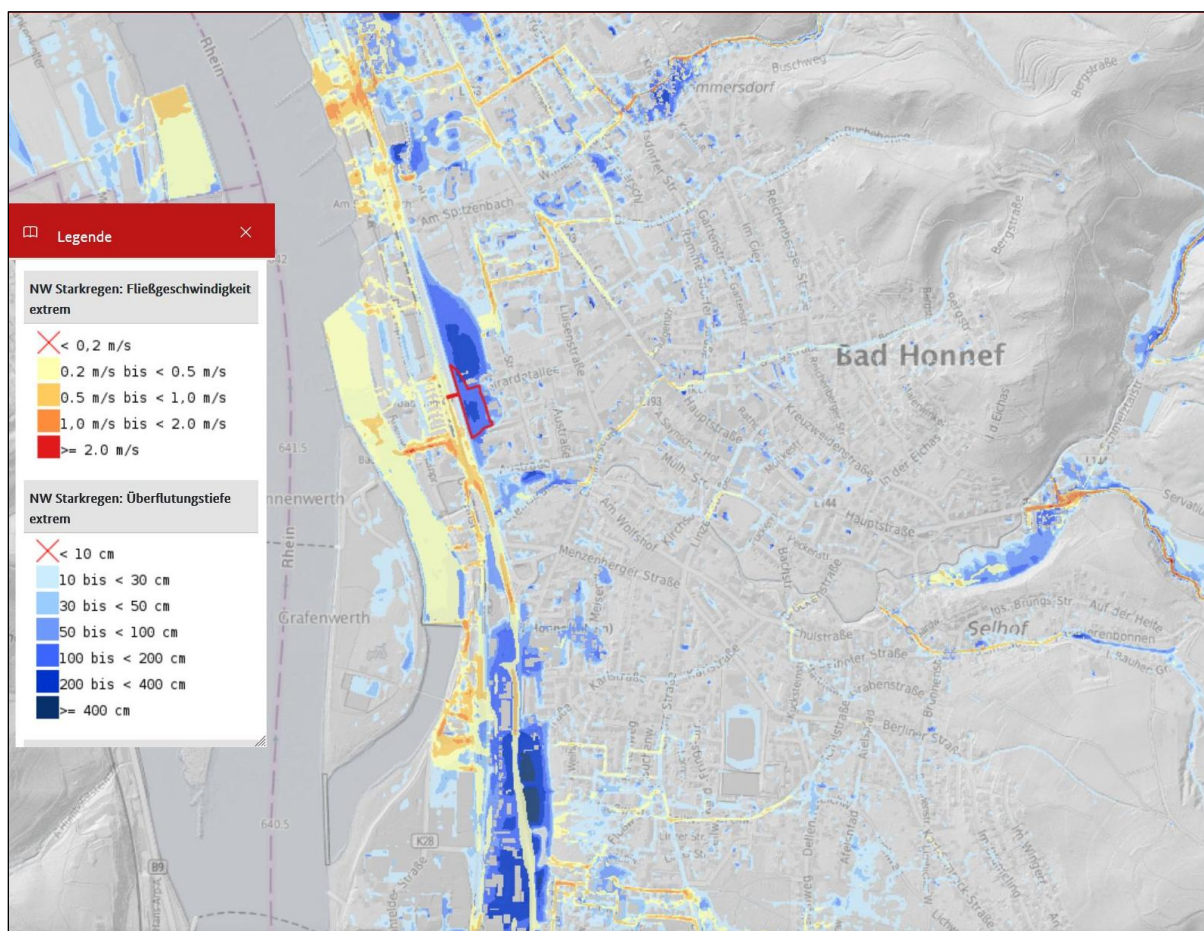


Abbildung 22: extremes Niederschlagsereignis –Überflutungstiefen und Fließgeschwindigkeiten in den Stadtteilen Selhof und Mitte im Kontext des Geltungsbereichs des BP 1-155 ((© BKG (2026) dl-de/by-2-0, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_hwk_srg.pdf, eigene Darstellung (2026), ohne Maßstab)

Es besteht in der Gesamtbetrachtung der Hinweiskarte Starkregengefahren ein Bewusstsein für die bestehenden Starkregengefahren. Mit Bezug auf die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich (dennoch) folgende Beurteilung:

Mit dem Bebauungsplan Nr. 1-155 wird kein neues Baugebiet ausgewiesen. Es werden zudem keine Zulässigkeiten baulicher Anlagen eröffnet, die zum dauerhaften Aufenthalt geeignet wären.

Bezogen auf die planungsrechtlich zulässigen baulichen Anlagen (Fußgängerbrücke/ Umbau von Verkehrs- und Freianlagen) kann eine Vermeidung bzw. Minderung erheblicher starkregenbedingter Sachschäden durch eine starkregenangepasste Bauweise umgesetzt werden. Deren Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Detailplanungen.

Durch die Schaffung einer zusätzlichen Fußwegeverbindung zum neuen DB-Bahnhaltepunkt ist von einer erhöhten Nutzung des Plangebiets auszugehen. Im Starkregenfall ist jedoch aufgrund der vorliegenden Fließgeschwindigkeiten von unter 0,2 m/s (vgl. Abb. 19 und 20) ein Ausweichen der Nutzenden grundsätzlich möglich. Darüber hinaus wird mit der geplanten Fußgängerbrücke ein zusätzlicher Anlaufpunkt (Hochpunkt) geschaffen, der so ausgeführt werden kann, dass eine Überflutung im Starkregenfall vermieden wird. Auch bei seltenen und extremen Starkregenereignissen bleibt damit der Schutz von Leben und Gesundheit im Sinne der planungsrechtlichen Anforderungen gewahrt.

Auch wenn es durch die Anpassung der Verkehrs- und Freianlagen und dem damit verbundenen Bau einer Fußgängerbrücke zu einer Neuversiegelung im Geltungsbereich des Bebauungsplans kommt, wird nicht davon ausgegangen, dass hierdurch (weitergehende) Überschwemmungsrisiken und Wasserschäden als Folge der Planverwirklichung entstehen. Im Vergleich zum vorliegenden aus der Hinweiskarte Starkregengefahren (HWK_SRG) ablesbaren Überflutungsrisiko ist eine mögliche Zunahme der Überflutung aufgrund der Planverwirklichung (Neuversiegelung) als geringfügig zu sehen. Zudem besteht im Rahmen der weiteren Detailplanungen der Verkehrs- und Freianlagen die Möglichkeit, ein Hauptaugenmerk auf versickerungsfähige Oberflächenbefestigungen zu legen, um die Auswirkungen einer Neuversiegelung zu verringern.

Wie in Kap. 5.4 unter „Regenwassermanagement der Verkehrs- und Freianlagenplanung“ beschrieben, sollen zur Minimierung der Flächenversiegelung überwiegend versickerungsfähige Beläge (wassergebundene Decken, Pflasterbeläge mit Fugenanteil, Rasengittersteinflächen) eingesetzt werden und Asphaltflächen auf die Verkehrsflächen der Girardetallee beschränkt bleiben. Das anfallende Regenwasser soll über die Gefälleausbildung der befestigten Flächen gezielt in angrenzende Vegetationsflächen sowie in Mulden- und Rigolensysteme geleitet werden, um eine Rückhaltung und Versickerung zu ermöglichen. Zudem soll sichergestellt werden, dass sich die bestehende Regenwasserableitung nicht verschlechtert und bei Extremniederschlägen eine kontrollierte Ableitung des Regenwassers erfolgen kann.

In dem Bereich der Neuversiegelung unter denen das neue Abschlagsbauwerks liegt ist zwar eine Versickerung ausgeschlossen, die Baumaßnahme selbst dient jedoch dazu den vorhandenen Abwasserkanal im Starkregenfall zu entlasten (Vgl. Kap. 5.2). Die Entwässerung der Fußgängerbrücke soll direkt an einen Kanal angeschlossen werden.

Es ist daher nicht davon auszugehen, dass infolge der Planverwirklichung innerhalb oder außerhalb der Plangrenzen zusätzliche Überschwemmungen bzw. Wasserschäden auftreten werden.

Der bereits vorliegende Konflikt großflächiger Überschwemmungen infolge außergewöhnlicher und extremer Niederschlagsereignisse im vorgenannten Stadtbereich zwischen den Straßen Am Spitzenbach und Austraße ist durch Festsetzungen innerhalb

des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1-155 nicht lösbar. Dies ergibt sich bereits aus dem in den Karten ablesbarem Hauptzufluss der Überschwemmung außerhalb des Plangebiets sowie der Ausdehnung der überfluteten Flächen, die den Geltungsbereich um ein vierfaches überschreiten.

Vor dem Hintergrund des erheblichen Umfangs des seltenen Überschwemmungsrisikos ist festzustellen, dass auch eine Negativplanung ohne Änderungen an den Verkehrs- und Freianlagen – welche den Zielen der integrierten Stadtentwicklung widersprechen würde – nicht geeignet ist, den bestehenden Konflikt zu bewältigen.

Ein räumliches Ausweichen vor potenziellen Gefahren infolge von Starkregenereignissen ist im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 1-155 aufgrund der zugrunde liegenden städtebaulichen Konzeption sowie des funktionalen Zusammenhangs mit dem geplanten DB-Bahnhaltepunkt ausgeschlossen. Darüber hinaus bestehen in alternativen Flächen entlang der B42 ebenfalls starkregenbedingte Gefährdungslagen (vgl. Abb. 22).

8 Planalternativen

Das städtebauliche Grundkonzept des Bebauungsplans basiert auf den beschlossenen Konzepten ISek und InHK (siehe: Kap. 3.4.1 und 3.4.2). Die Konzepte sehen, zur Verbesserung der Anbindung der Innenstadt an den ÖPNV, eine Brückenverbindung von der Achse Weyermannallee-Girardetallee an den neuen Bahnhaltepunkt vor.

Außerhalb des Plangebiets wurde in der Verantwortung und Zuständigkeit der DB InfraGO AG im Rahmen von Alternativen geprüft, ob der neue Bahnhaltepunkt anders konfiguriert und z. B. an die bestehende Fußgängerbrücke zwischen der Alexander-von-Humboldt-Straße und der Grafenwerther Brücke angebunden werden kann. Diese Prüfung verlief jedoch u. a. auf Grund technischer und eigentumsrechtlicher Belange negativ. Daher wurde der Standort der Personenüberführung der Bahn in Übereinstimmung mit den Stadtentwicklungszielen der Stadt Bad Honnef ausgewählt. Für die Planung der DB wurde von Seiten des EBA bereits eine Plangenehmigung erteilt.

Die Lage einer Fußgängerbrücke über die B42, die direkt am neuen DB-Bahnhaltepunkt mündet, ist aufgrund des Sachzusammenhangs mit der Personenüberführung der Bahn an den Endpunkt der Achse Weyermannallee - Girardetallee gebunden.

9 Bodenordnung und Realisierung

Eine Regelung zur Vorbereitung der Bodenordnung durch den Bebauungsplan ist nicht erforderlich. Das Plangebiet befindet sich abgesehen vom Teilbereich der Bundesstraße im Eigentum der Stadt. Das Teilstück der B 42 betreffend haben Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) stattgefunden.

Die Realisierung der Planungen, für die der Bebauungsplan Planungsrecht schafft, erfolgt durch die Stadt Bad Honnef. Zur Realisierung des Brückenschlags über die B 42 auf den Flächen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)

wurde eine Verwaltungsvereinbarung mit Straßen.NRW geschlossen. Eine Grundstücksumlegung ist nicht erforderlich.

Für die Realisierung wird die Inanspruchnahme von Fördermitteln des Zweckverbands go.Rheinland angestrebt, hierzu wurde im März 2024 ein Einplanungsantrag für eine Fußgängerbrücke gestellt. Gegebenfalls wird eine weitere Förderung durch Landes-, Bundes und/oder EU-Mittel im Kontext des Mobilitätsknoten Bad Honnef angestrebt.

10 Zusammenfassung

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef – Teilbereich Westende Girardetallee/ B42“ ist aus Sicht der Stadt unabdingbar, um die städtebauliche Entwicklung und strukturelle Erneuerung innerhalb des Plangebiets zu vollziehen.

Der Bebauungsplan verfolgt und ermöglicht die Umsetzung der Ziele der integrierten Stadtentwicklung, die mit den Konzepten ISek und InHK beschlossen worden sind. Die mit dem Bebauungsplan verfolgten Ziele liegen in direktem Zusammenhang und Abhängigkeit von der Entscheidung der Bahn, den DB-Bahnhaltepunkt Bad Honnef (Rhein) an den neuen Standort zu verlagern und dort neu zu bauen. Die Schaffung von Planungsrecht für eine Fußgängerbrücke verkürzt und vereinfacht die Wegeverbindung vom neuen Bahnhaltepunkt zur Innenstadt für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, macht hierdurch die Nutzung des ÖPNV attraktiver und trägt dadurch zur Mobilitätswende bei.

11 Gutachten und Anlagen zur Begründung

Folgende Gutachten sind Bestandteil der Begründung und werden in Anlage beigelegt:

Anlage 1: Bebauungsplan Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef -Teilbereich Westende Girardetallee / B42“ - Artenschutzprüfung Stufe I (ASP Stufe I), Büro Strix GmbH & Co. KG, Juni 2025

Anlage 2: Bebauungsplan Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef -Teilbereich Westende Girardetallee / B42“ - Artenschutzprüfung Stufe II (ASP Stufe II), Büro Strix GmbH & Co. KG, November 2025

Anlage 3: Bebauungsplan Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef - Teilbereich Westende Girardetallee / B42“ - Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung Stufe I (FFH-Vorprüfung), Büro Strix GmbH & Co. KG, Juni 2025

Anlage 4: Mobilstation Bad Honnef - Verkehrsgutachten zur Verlegung des DB-Haltepunktes nach Norden, Sweco GmbH, September 2024

Diese Begründung gehört zum Bebauungsplan Nr. 1-155 „Mobilitätsknoten Bad Honnef - Teilbereich Westende Girardetallee / B42“ gemäß Satzungsbeschluss des Rates der Stadt Bad Honnef vom 16.07.2026.

Bad Honnef, den 06.08.2026



Philipp Herzog, Bürgermeister

Hinweise zum Bebauungsplan

Die folgenden Hinweise haben keinen Normcharakter, sind jedoch bei späteren Planungen und Umsetzungen zu berücksichtigen:

Abfallwirtschaft

Folgende Maßnahmen der Abfallwirtschaft sind zu berücksichtigen:

Einbau von Recyclingmaterial (außerhalb von Wasserschutzgebieten)

Für den Unterbau der Bodenplatte, sowie sonstige Bodenauffüllungen darf nur inertes Bodenmaterial eingesetzt werden. Bauschutt oder sonstige hohlraumschaffende, auslaugbare, verrottende oder anderweitig wassergefährdende Stoffe dürfen nicht eingebaut werden.

Es ist nur der Einsatz von güteüberwachtem Recyclingmaterial statthaft. Der Einbau des Recyclingmaterials ist nach den Bestimmungen der ErsatzbaustoffV durchzuführen, dementsprechend zu dokumentieren, aufzubewahren und dem Rhein-Sieg-Kreis auf Anfrage vorzulegen. Der Einbau von RC-Material muss den zulässigen Einbauweisen nach Tabellen 1-3 der Anlage 2 ErsatzbaustoffV entsprechen.

Der Einbau des Recyclingmaterials ist nach den Bestimmungen der ErsatzbaustoffV mithilfe der Lieferscheine und unter Verwendung des Deckblatts zu dokumentieren (Formular der Excel-Vorlage, digital und unterschrieben vom Verwender; abrufbar unter: <https://www.umwelt.nrw.de/umwelt/umwelt-und-ressourcenschutz/abfall-und-kreislaufwirtschaft/gewerbeabfall>).

Diese Dokumentation ist nach Fertigstellung dem Grundstückeigentümer oder der Grundstückseigentümerin zu übergeben, der sie bis zu einem Ausbau dieses mineralischen Ersatzbaumaterials an seinen Rechtsnachfolger oder seine Rechtsnachfolgerin weitergeben muss.

Bodenaushub zur Entsorgung

Im Rahmen der Baumaßnahme anfallendes bauschutthaltes oder organoleptisch auffälliges Bodenmaterial ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Vor der Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) von (leicht) verunreinigten Bodenaushub (> BM 0 nach Ersatzbaustoffverordnung), ist der Probenahme- und Analyseumfang mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Umwelt- und Naturschutz (Tel. 02241/13-2759 oder -3163), abzustimmen. Die Entsorgungswege des abzufahrenden Bodenaushubs sind vor der Abfuhr dem Rhein-Sieg-Kreis mitzuteilen (§ 47 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)). Dazu ist die Entsorgungsanlage anzugeben oder die wasserrechtliche Erlaubnis (Anzeige) der Einbaustelle vorzulegen.

Artenschutz (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen)

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung artenschutzrelevanter Beeinträchtigungen sind zu berücksichtigen:

Vermeidungsmaßnahmen 1 (V1) – baubedingt: Baufeldfreimachung - ubiquitäre Vogelarten:

Die Baufeldfreimachung (inklusive Rodung) ist nur innerhalb des Zeitraumes vom 01.10. – 28.02. zulässig (außerhalb der Brutzeit europäischer Vogelarten). Das gerodete Material ist zu entfernen. Eine Lagerung von Schnittgut und Bauschutt länger als drei Tage ist unzulässig.

Darüber hinaus sind alle während der Bauarbeiten in Anspruch genommenen Flächen (inkl. der Arbeitsstreifen und Lagerflächen) in Bezug zu den europäischen Vogelarten für den Zeitraum vom 1. März bis 30. September dauerhaft unattraktiv zu halten. Bei Grünlandflächen kann dies z.B. durch regelmäßiges mulchen (einmal die Woche) erfolgen. Dadurch kann eine Brutansiedlung europäischer Vogelarten (z. B. von Bodenbrütern) innerhalb des Eingriffsbereichs und eine Verletzung bzw. Tötung dieser Arten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden werden.

Vermeidungsmaßnahme 2 (V2) – baubedingt: Ökologische Baubegleitung:

Begleitend zu den Maßnahmen V1 ist eine Ökologische Baubegleitung durchzuführen, die verhindert, dass Individuen europäischer Vogelarten baubedingt verletzt oder getötet werden und der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eintritt.

Hinsichtlich der Baufeldfreimachung (V1) ist sicherzustellen, dass sich durch eine fachgerechte Vergrämung bzw. eine Entwertung der Flächen im Eingriffsbereich (inkl. der Arbeitsstreifen und Lagerflächen, siehe: V1) vor und während der Bautätigkeiten keine Arten ansiedeln. Liegen trotz der genannten Maßnahmen Hinweise auf Brutstätten europäischer Vogelarten im Eingriffsbereich vor, sind die Bautätigkeiten bis zum Verlassen der Brutstätte durch die Art vorübergehend zu stoppen oder in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Die Ökologische Baubegleitung ist durch versiertes und geschultes Fachpersonal durchzuführen.

Vermeidungsmaßnahme 3 (V3) – anlagebedingt: Vermeidung von Vogelschlag:

Das Risiko von einer signifikanten Erhöhung von Vogelschlag an außenliegenden transparenten oder spiegelnden flächigen Glaselementen (Glaswände, Absturzsicherungen, Fenster) oder anderer spiegelnder Baustoffe ist durch nachweislich wirksame Schutzmaßnahmen zu vermeiden. Nachfolgend werden beispielhaft mögliche Maßnahmen genannt:

Vogelschutzgläser mit Streifen- /Punkt- oder sonstige Mustern (entsprechend der Kategorie A der Wiener Umweltanwaltschaft „Vogelschutzglas“, Anflugwahrscheinlichkeit < 10 %), opake Materialien, Ornamentglas, oder feste vorgelagerte Konstruktionen.

Weitere Informationen sind dem derzeit als Stand der Technik geltenden Leitfaden „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ zu entnehmen: <https://www.bfn.de/aktuelles/vogelfreundliches-bauen-mit-glas-und-licht>

[bzw. unter: <https://vogelglas.vogelwarte.ch/>]

Bei der aktuellen Planung ist es vorgesehen, die gesamte Treppenanlage und den Aufzug mit einer vorgelagerten Fassade aus Streckmetall o.Ä. einzuhausen. Bei einer entsprechenden Umsetzung ist keine weitere Maßnahme zur Vermeidung von Vogelschlag notwendig. Alternativ hierzu kann ein gesondertes Vogelschlagschutzgutachten in Abstimmung mit der UNB erstellt werden.

Bahnseitige Emissionen

Hinweis der Deutschen Bahn AG:

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen können gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist. Spätere Nutzer der Flächen sind frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen.

Beleuchtung und Werbeflächen

Hinweis der Deutschen Bahn AG:

Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn (zum Beispiel Beleuchtungen von Parkplätzen, Leuchtwerbung aller Art, etc.) ist darauf zu achten, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Erdbebenzone

Das Plangebiet befindet sich gemäß der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen in Nordrhein-Westfalen innerhalb der Erdbebenzone 1 „Gebiete, denen gemäß dem zugrunde gelegten Gefährdungsniveau ein Intensitätsintervall von 6,5 bis < 7,0 zugeordnet ist. Der Bemessungswert der Bodenbeschleunigung beträgt 0,4 m/s²“ und der Untergrundklasse „Gebiete mit felsartigem Gesteinsuntergrund“. Weitere Informationen hierzu unter: <https://www.gd.nrw.de/>

Hochwassergefahren

Das Plangebiet liegt fast vollflächig im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Zudem liegt das gesamte Plangebiet im Hochwasserrisikogebiet des Rheins. Somit sind alle Teilflächen des Plangebiets von möglichen Hochwasserereignissen des Rheins betroffen.

Bei einem extremen Hochwasserereignis liegen im Plangebiet Überflutungsflächen mit Wassertiefen von 2 bis 4 Meter vor.

Auf die Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten wird hingewiesen. Weitere Informationen hierzu unter: <https://www.flussgebiete.nrw.de/hochwassergefahrenkarten-und-hochwasserrisikokarten>

Kampfmittel

Luftbilder aus den Jahren 1939 - 1945 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bodenkampfhandlungen. Eine Überprüfung der zu überbauende Fläche auf Kampfmittel im ausgewiesenen Bereich [rot] der beigefügten Karte wird empfohlen.

Die Beauftragung der Überprüfung erfolgt über das Formular Antrag auf Kampfmitteluntersuchung:

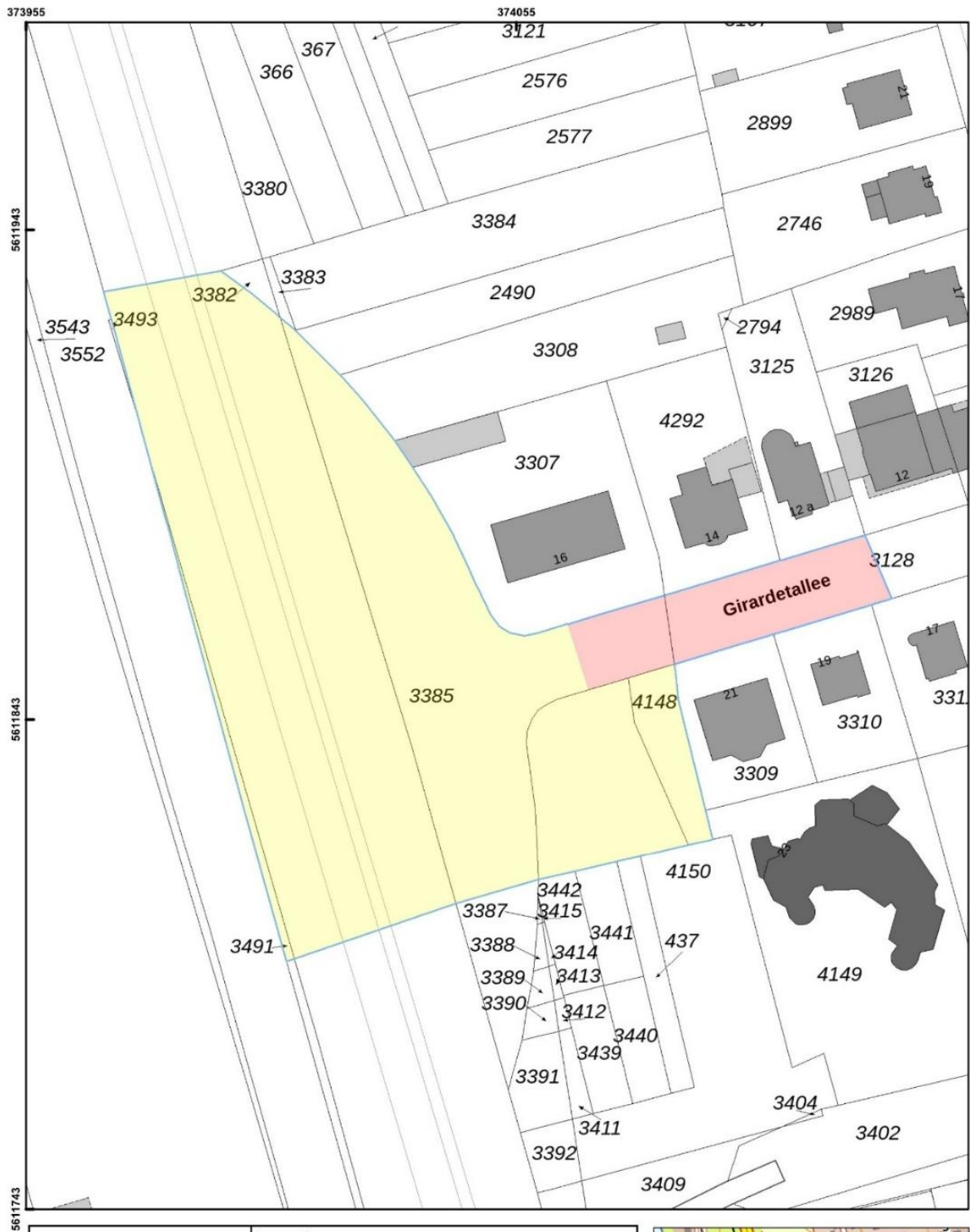
https://www.brd.nrw.de/document/20250708_antrag_auf_kampfmitteluntersuchung.pdf

Sofern es nach 1945 Aufschüttungen gegeben hat, sind diese bis auf das Geländeneiveau von 1945 abzuschieben.

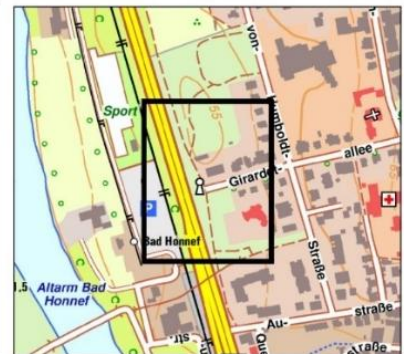
Im Übrigen Teilbereich des Plangebiets ist eine Überprüfung auf Kampfmittel nicht erforderlich. Eine Garantie auf Kampfmittelfreiheit kann gleichwohl nicht gewährt werden. Sofern Kampfmittel gefunden werden, sind die Bauarbeiten sofort einzustellen und die zuständige Ordnungsbehörde oder eine Polizeidienststelle unverzüglich zu verständigen.

Erfolgen Spezialtiefbauarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten etc. wird eine Bohrlochdetektion empfohlen. In diesem Fall ist der Leitfaden des Kampfmittelbeseitigungsdienst zu beachten:

https://www.brd.nrw.de/system/files/media/document/2023-06/20230601_2_22_Leitfaden-Kampfmittelverordnung.pdf



Bezirksregierung Düsseldorf	Legende ausgewertete Fläche(n) Blindgängerverdacht geräumte Blindgänger geräumte Fläche Detektion nicht möglich Überprüfung der zu überbauenden Flächen ist nicht erforderlich Überprüfung der zu überbauenden Flächen wird empfohlen Laufgraben Panzergraben Schützenloch Stellung militär. Anlage
Aktenzeichen : 	
Datum : 07.11.2024	
Diese Karte darf nur mit der zugehörigen textlichen Stellungnahme verwendet werden. Nicht relevante Objekte außerhalb des beantragten Bereichs sind ausgeblendet.	



Naturschutzrecht (Alleenschutz)

Die in der Planzeichnung als zu erhaltende und anzupflanzend gekennzeichneten Bäume sind Bestandteil der nach § 41 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) gesetzlich geschützten Allee „AL-SU-0003“ mit der Objektbezeichnung „Girardetallee“.

Starkregengefahren

Der Planbereich ist in der „Hinweiskarte Starkregengefahren“ (HWK_SRG) für NRW vollflächig als durch Starkregenüberflutungen gefährdeter Bereich ausgewiesen. Bei extremen Starkregenereignissen werden beinahe im gesamten Plangebiet Wasserhöhen von 1-2 Meter bis stellenweise 2-4 Meter und Fließgeschwindigkeiten von bis zu 0,2 m/s prognostiziert.

Auf die Starkregenhinweiskarte NRW wird hingewiesen. Weitere Informationen hierzu unter: https://www.geoportal.de/Info/tk_04-starkregengefahrenhinweise-nrw

Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen

Auf die Regelungen in § 9 (1) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zur Anbauverbotszone und § 9 (2) FStrG zur Anbaubeschränkungszonen wird verwiesen.