

Ausschuss für Stadtentwicklung	02.09.2020
--------------------------------	------------

Ergänzung

öffentlich

Vorlage Nr.	391/2020-7
-------------	------------

Stand	07.08.2020
-------	------------

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 20.05.2020 betr. Grundsätze für die künftige Bauleitplanung

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, die zukünftigen Grundsätze der Bauleitplanung im neuen Fachausschuss zu beraten und zu beschließen.

Sachverhalt

Die SPD-Fraktion hat am 20.05.20 Grundsätze für die zukünftige Bauleitplanung zum Beschluss vorgelegt (s. Antrag).

Zu den einzelnen Grundsatzvorschlägen wird wie folgt Stellung genommen:

1. Die Anzahl der Wohneinheiten in Bebauungsplänen orientiert sich künftig an der vorhandenen örtlichen Infrastruktur (Kitas, Schulen, Verkehr).

Zu 1: Die erforderlichen Kindergarten- und Grundschulplätze werden auf Grundlage der neuen Wohngebiete (Einwohnerstruktur) ermittelt. Eine entsprechende Kita- und Schulplanung hängt somit von der politischen Entscheidung über neue Wohnbauflächen ab. Des Weiteren resultiert der Infrastrukturbedarf nicht allein aus der Baulandbereitstellung, sondern auch aus veränderten Anforderungen an die Infrastruktur (z.B. höherer Flächenbedarf, steigenden Quote der U3-Betreuung, OGS).

Grundsätzlich ist es aber zwingend notwendig, dass die zeitliche Realisierung neuer Wohnbauflächen mit der Kindergartenbedarfsplanung und der Schulentwicklungsplanung sowie der Umsetzung notwendiger Maßnahmen abgestimmt wird.

Die verkehrliche Infrastruktur wird auf Grundlage der Erkenntnisse der Gutachten zum motorisierten Verkehr, zum Radverkehr und zum ÖPNV weiter angepasst.

Wichtig ist darüber hinaus eine zeitlich gesteuerte Wohnbauflächenentwicklung, um eine Überlastung der Infrastruktur zu vermeiden. Diese Steuerung sollte über die Größe der oder eine zeitliche Staffelung von neuen Baugebieten erfolgen.

Die Festlegung der Baudichte soll sich nach Nähe zu den Infrastruktureinrichtungen und zum ÖPNV orientieren. Bei guter Lage mit kurzen Wegen zum Ortskern oder zum Bahnhofpunkt kann die Baudichte höher liegen, bei größerer Entfernung eher niedriger. Damit kann die Ausnutzung des vorhandenen Baulandes optimal gesteuert werden. Unter Berücksichtigung der bestehenden regionalplanerischen Anforderungen an die Baudichte sollten die Werte in den aktuellen Bebauungsplanverfahren von 25-30 Wohneinheiten nicht oder nur im Ausnahmefall unterschritten werden.

Es ist dagegen nicht sinnvoll, Bauland in günstiger Lage mit einer geringen Baudichte zu

versehen. Die Entwicklung eines „Urban-ländlichen“ Wohnstandort (Wohnen im Grünen / auf dem Land, maßvolle Verdichtung an geeigneten Standorten / gewisser Anteil von Mehrfamilienhäusern) wird für Bornheim vorgeschlagen (s. empirica-Studie 2019).

Denn mit der Entwicklung von neuen Bauflächen gehen Freiflächen zu Lasten von Natur und Landschaft dauerhaft verloren. In günstiger Lage sollten die neuen Bauflächen dann auch optimal mit einer hohen Baudichte genutzt werden. Sollte damit die vorhandene oder geplante Infrastruktur nicht übereinstimmen, dann empfiehlt es sich z.B. das Gebiet zu verkleinern oder in zwei Schritten zu entwickeln. Bei mehreren Baugebieten in einer Ortschaft kann eines der Baugebiete auch zeitlich später entwickelt werden.

Bei relativ geringer Baulandbereitstellung muss die Wirkung auf Bauland- und Wohnungspreise betrachtet werden.

2. Die Art der Bebauung orientiert sich an dem erkennbaren Bedarf an Wohnungsformen und -größen.

Zu 2: Auch hier wird auf das Handlungskonzept Wohnen verwiesen. In den aktuellen Bebauungsplänen wird in der Regel immer eine Mischung der Wohnformen in festgesetzt (Einzel- / Doppel- / Reihen- und Mehrfamilienhäuser). Klassische (Angebots-) Bebauungspläne können nur Festsetzungen zu Grundstücksgrößen und zur Anzahl der Wohneinheiten auf dem Grundstück enthalten, nicht die Wohnungsgrößen bestimmen.

Für die städtebauliche Entwicklung ist jedoch nicht nur die relativ beschränkte Zahl an Wohnungen in Neubaugebieten zu betrachten, sondern das Baugeschehen in Bornheim insgesamt. Mittlerweile wird ein deutlich höherer Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern bereitgestellt. So waren in 2019 von 147 genehmigten Wohnungen 100 in Mehrfamilienhäusern.

3. Bei der Bauleitplanung ist die Leistungsfähigkeit auch des überörtlichen Straßennetzes zu berücksichtigen. Dies gilt ebenso für die Inhalte entsprechend notwendiger Verkehrsgutachten.

Zu 3: Bei größeren Bebauungsplänen wird immer eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Sie betrachtet die Auswirkungen der Verkehrszunahme durch die Umsetzungen der Wohneinheiten des Bebauungsplanes. Die Verkehrsströme verteilen sich in der Regel auf das umliegende Straßennetz. Kommt es dennoch zur starken Beeinträchtigung von einzelnen Straßen durch das neue Baugebiet, werden Maßnahmen dort getroffen.

Die gesamte zukünftige Verkehrssituation in Bornheim wurde aktuell mit dem Verkehrsmodell Bornheim 2030 prognostiziert. Es berücksichtigt auch die bis 2030 umgesetzten, neuen Baugebiete und schlägt Maßnahmen zur Steuerung des MIV vor. Das Verkehrsmodell wurde am 22.04.20 vom Ausschuss für Stadtentwicklung beschlossen (s. Vorlag 241/2020-7).

Die Verkehrsdichte resultiert nicht nur aus lokalen Faktoren, sondern auch aus regionaler Verkehrs- und Baulandentwicklung. Es gibt eine Konfliktlage zwischen Siedlungswachstum und Verkehrsentwicklung. Eine verkehrspolitische Gegensteuerung verschlechtert nicht nur die regionale Wohnsituation, sondern trägt auch noch zu einer weiteren starken Erhöhung der örtlichen Baulandpreise bei.

4. Zu berücksichtigen ist weiterhin, ob ein ausreichendes ÖPNV-Angebot vorliegt oder angepasst werden kann.

Zu 4: Gemäß den am 17.07.13 beschlossenen Leitlinien der Wohnbauflächenentwicklung (s. Vorlage 345/2013-7) spielt die Lage der Wohnbaufläche eine wichtige Rolle. Der größte Teil der neuen Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan 2011 liegt in der Nähe einer Haltestelle des SPNVs. Diese Flächen haben eine hohe Priorität bei der Entwicklung von Bauland.

Das ÖPNV-Angebot wird regelmäßig an den Bedarf angepasst. Kurzfristige Möglichkeiten zu gewünschten massiven Veränderungen der Mobilität zu Gunsten des ÖPNVs und des nicht motorisierten Verkehrs bestehen nicht.

5. Bei den Straßen mit Sammelfunktion ist grundsätzlich ein Radweg mit einzuplanen.

Zu 5:

Die Veränderung von Mobilität wird in den nächsten Jahren auch die Planung von Straßen und Straßenräumen und des Verkehrs insgesamt mit sich bringen. Diese Diskussion muss sich auf alle Straßen ausdehnen und nicht nur auf Straßen mit Sammelfunktion.

Rad- und Fußgängerverkehr müssen eine wesentlich stärkere Bedeutung bekommen. Bei überörtlichen Verbindungen sollte ein Radweg immer mit eingeplant werden. Innerorts müssen aber überwiegend andere Wege überlegt werden, um den Rad- und den Fußgängerverkehr zu erleichtern. Die Stadt Bornheim ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Hier gibt es interessante Modelle und Anregungen wie die Mobilität der Zukunft organisiert werden sollte. Diese Möglichkeiten kann die Stadt Bornheim auch zur weiteren Information der Ratsgremien nutzen.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag der SPD-Fraktion vom 20.05.2020