

Ausschuss für Stadtentwicklung	14.09.2021
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	376/2021-7
Stand	07.06.2021

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 02.06.2021 betr. Grundsätze für die zukünftige Bauleitplanung

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt

Die SPD-Fraktion hat am 02.06.2021 Grundsätze für die zukünftige Bauleitplanung zum Beschluss vorgelegt (s. Antrag). Auf die Vorlage 391/2020-7 aus dem Jahr 2020 mit ähnlichen Ausführungen sowie die aktuelle Vorlage 378/2021-7 mit dem dort vorgeschlagenen Beschlussentwurf wird verwiesen.

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), die bereits vorhanden ist und/oder mit der Maßnahme zwingend geschaffen wird.

Zu 1: Grundsätzlich befürwortet die Verwaltung diese städteplanerische Überlegung. Die erforderlichen Kindergarten- und Grundschulplätze werden unter Berücksichtigung der neuen Wohngebiete (Einwohnerstruktur) ermittelt. Eine entsprechende Kita- und Schulplanung hängt somit auch 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 weiter notwendig, dass die zeitliche Realisierung neuer Wohnbauflächen mit der Kindergartenbedarfsplanung und der Schulentwicklungsplanung sowie der Umsetzung notwendiger Maßnahmen abgestimmt wird.

So wurden bzw. werden in den folgenden Bebauungsplangebieten oder in unmittelbarer Nähe Kitas geplant/gebaut:

- He 31
- Ro 22 u. 23 (am Maarpfad)
- Bo 24
- Me 16
- Me 18 (1-2 Kitas)
- Rb 01 (ehem. Sportplatz)

Im Baugebiet Se 21 in keine Kita vorgesehen, da es in Sechtem 5 Kitas gibt.

Die verkehrliche Infrastruktur wird auf Grundlage der Erkenntnisse der Gutachten zum

motorisierten Verkehr, zum Radverkehr und zum ÖPNV weiter angepasst. Diese werden bei allen größeren Bebauungsplänen erstellt. Bei kleineren Plänen kann auf Grund geringer Auswirkungen darauf verzichtet werden.

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. Im Handlungskonzept Wohnen wird von den Gutachtern der empirica die Entwicklung eines „Urban-ländlichen“ Wohnstandort (Wohnen im Grünen / auf dem Land, maßvolle Verdichtung an geeigneten Standorten / gewisser Anteil von Mehrfamilienhäusern) für Bornheim vorgeschlagen (s. empirica-Studie 2020).

Die aktuellen Bebauungspläne der Stadt Bornheim entsprechen mit der vorgesehenen Mischung verschiedener Bauformen dieser Empfehlung.

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.

Die Flutkatastrophe im Juli 2021 hat leider gezeigt, wie wichtig bei einer Versiegelung von Flächen ein Entwässerungskonzept und ein Überflutungsnachweis sind, welche bei allen Bebauungsplanverfahren erstellt werden. Der zukünftige Umgang mit solchen Ereignissen wird gerade gutachterlich betrachtet und von der Verwaltung in Maßnahmen umgesetzt.

Bei relativ geringer Baulandbereitstellung muss die Wirkung auf Bauland- und Wohnungspreise betrachtet werden. Eine Verknappung von Bauland führt zu weiter steigenden Preisen.

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.

- Sechtem: Ortsumgehung
- Hersel: Ortsumgehung
- Merten: Verkehrssimulation aller Knotenpunkte
- Bornheim: Ausbau Apostelpfad.
- Roisdorf: Beobachtung Kreuzung Bonner Str./ Herseler Str. /Siegesstr.

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. Ein Verzicht auf eine Baulandentwicklung trägt auch zu einer weiteren starken Erhöhung der örtlichen Baulandpreise bei.

4. Zu berücksichtigen ist weiterhin, ob ein ausreichendes ÖPNV-Angebot vorliegt bzw. wie es in engem zeitlichen Zusammenhang geschaffen 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.

Die Machbarkeitsstudie zum 2-gleisigen Ausbau der Stadtbahn-Linie 18 soll in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt werden.

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.

Bei überörtlichen Verbindungen sollte ein Radweg immer mit eingeplant werden. Bei der Planung von innerörtlichen Radwegen ist zunächst die Funktion der Straße zu betrachten. Bei Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen sollen im Regelfall separate Wege eingeplant werden. Diese können als Schutzstreifen auf der Straße oder als separate Wege hergestellt werden. Die Einplanung solcher separaten Wege erfordert allerdings einen hohen Flächenverbrauch durch die erforderlichen Mindestbreiten.

Die Verbindung zwischen Merten und Sechtem (Händelstr./Brüsseler Straße) wurde bereits mit einem straßenbegleitenden Radweg ausgestattet. Beim Umbau des Apostelpfades wurden Schutzstreifen für den Radverkehr markiert.

Bei innerörtlichen Straßen mit einer Sammelfunktion für nur wenige angrenzende Straßen bestehen meist nur geringe Verkehrsstärken. Diese Straßen liegen praktisch ausschließlich innerhalb von Tempo-30-Zonen. Hier dürfen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) keine benutzungspflichtigen Radwege und Schutzstreifen angeordnet werden. Innerhalb von Tempo-30-Zonen kann der Radverkehr auf Grund der reduzierten Geschwindigkeit sicher gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der gleichen Fahrbahn fahren. Darüber hinaus bieten die vorhandenen Ortslagen auch keinen Platz, um separierte Fahrwege für den Fahrradverkehr anzubieten.

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.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag SPD-Fraktion