TOP

Ausschuss für Stadtentwicklung	10.08.2022

öffentlich

Vorlage Nr.	411/2022-7
Stand	23.06.2022

Betreff Neuaufstellung Regionalplan - (Gesamt-)Stellungnahme der Stadt Bornheim im Rahmen der Offenlage

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung

1. bestätigt die Beschluss-Tabelle vom 14.06.22 (s. Vorlage 315/2022-7) einschließlich der geänderten, vorliegenden Karten (s. Anlagen).

2. berichtigt den Beschluss zur Ortschaft Dersdorf (s. Anlage Beschlusstabelle, rote Schrift)

3. beschließt, dass die Aufnahme des Radweges entlang der L 300 in den Regionalplan beantragt wird.

Sachverhalt

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Neuaufstellung des Regionalplans läuft vom 07.02. bis 31.08.2022.

Am 14.06.2022 wurde vom Stadtentwicklungsausschuss bereits ein Teil-Beschluss der Stellungnahme zum Entwurf, insbesondere zu den ASB und GIB gefasst (s. Vorlage 315/2022-7). Nun soll unter Berücksichtigung weiterer Vorschläge aus den Fraktionen zu den weiteren Festlegungen der Gesamtbeschluss gefasst werden.

Für die Ortschaft Dersdorf muss der Beschluss ergänzt werden. Am 14.6.22 wurde vom SteA beschlossen, den (Suchraum) ASB erneut anzumelden. Dies geht aber nur, wenn der FNP-Bestand ebenfalls erneut zur Darstellung als ASB angemeldet wird.

Das Projekt NEILA – Nachhaltige Entwicklung durch interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein—Sieg/Ahrweiler (s. www.neila-rak.de) soll helfen, mögliche Flächenkonflikte innerhalb der funktional eng vernetzten Region gemeinsam zu lösen. Von 2018 bis 2021 wurden die Ansätze des bestehenden Siedlungsflächenmonitoring zu einen integrierten Raumentwicklungsmonitoring verknüpft. Hier wurden Lasten und Nutzen von Flächenentwicklungen regional quantitativ und qualitativ bewertet. In der jetzigen Umsetzungsphase fließen die Ergebnisse in ein interkommunales Siedlungsentwicklungskonzept. Der Stadt Bornheim wurden im Rhein-Sieg-Kreis die meisten Flächen zugewiesen bzw. die meisten Flächen wurden hier bewertet (ca. 160 Flächen über 2000 m²).
Die Ergebnisse des NEILA-Projekt fließen in die Stellungnahme des regionalen Arbeitskreises (:rak) zum Regionalplan ein. Die Flächenpotenziale sind hier noch größer als

die im Regionalplan-Entwurf dargestellten Flächen.

Vorschläge der CDU-Fraktion:

Allgemeine Erläuterung der Verwaltung:

Die Bezirksregierung Köln stellt im Regionalplan in Abstimmung mit den Kommunen die ASB und GIB im Regionalplan da. Andere Planungen wie z.B. Bahnlinien übernimmt sie dagegen von den jeweiligen Fachplanungsbehörden. Hier werden keine eigenen Planungen durchgeführt. Somit ist der Regionalplan für Anträge aus den Kommunen zu den Verkehrsanlagen nicht die richtige Planungsebene. Entsprechende Anfragen oder Anträge können an die jeweiligen Verkehrsträger oder Fachbehörden gerichtet werden.

Umgehungsstraße Knotenpunkt Hersel / Verbindungsstraße L300 mit L118

Mit Bezug auf die zeichnerischen Festlegungen des Regionalplanplans Köln, Karte des Rhein-Sieg-Kreis, ist festzustellen, dass die geplante Verbindungsstraße der L300 mit der L118 / Umgehungsstraße (Südumgehung) Knotenpunkt Hersel, nicht eingezeichnet ist (vgl. Anlage 1). Der Rat der Stadt Bornheim hat mit den Vorlagen 312/2020 und 067/2020 die Realisierung einer Umgehungsstraße für den nicht zu optimierenden und völlig überlasteten Bahnübergang am Haltepunkt Hersel beschlossen. In der textlichen Festsetzung des Regionalplan heißt es, dass die bestehende Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig erhalten werden soll und bedarfsgerecht weiterentwickelt wird. Durch die Sicherung und Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sollen die räumlichen Voraussetzungen für die Mobilität von Personen und Gütern in der Region bewahrt werden. Die Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes soll sich an der bestehenden Raumstruktur und der zentralörtlichen Gliederung orientieren und die Wechselwirkungen der einzelnen Verkehrsträger untereinander berücksichtigen. Gerade diese regionalplanerisch bedeutsame Verbindung zweier Landesstraßen, die obendrein vom Rat der Stadt Bornheim beschlossen wurde, muss der Karte des Regionalplans hinzugefügt werden.

Stellungnahme Verwaltung:

Der Regionalplan stellt ausschließlich Autobahnen oder großräumig bedeutsame Bundes- und Landesstraßen als Verkehrsverbindungen dar. Auch bedeutsame Kreisstraßen finden keine Aufnahme in den Regionalplan. Landesstraßen, die nur eine ergänzende Verbindungs- und Erschließungsfunktion haben, sind nicht im Regionalplan festgesetzt. Es ist daher nicht zu erwarten, dass eine kleinräumige Umfahrung von Landesstraßen, die als Gemeindestraße geplant ist, in den Regionalplan aufgenommen wird. Dem Vorschlag kann daher nicht gefolgt werden.

Stadtbahntrasse Auerberg-Buschdorf-Hersel

Auf Seite 169 ist in der textlichen Festsetzung zur Bezeichnung der sonstigen regionalbedeutsamen Schienenwege ohne räumliche Konkretisierung unter anderem eine Verlängerung der Stadtbahn von Auerberg nach Buschdorf Mitte/Ost beschrieben. Auf den zeichnerischen Festlegungen des Regionalplanplans Köln, Karte des Rhein-Sieg-Kreis / Bonn, ist festzustellen, dass diese geplante Verlängerung von Bonn-Auerberg auf die L300 führt, von dort weiter auf das derzeit stillgelegte Gütergleis in Richtung Hersel (vgl. Anlage 1). Im vorausgegangenen Regionalplan wurde dieses geplante Gleis noch gänzlich auf/entlang der L300 bis zum Haltepunkt Hersel fortgeführt.

In der neuen Variante des Regionalplans scheint eine Verlängerung bis Hersel zielführend, da sich in Hersel bereits zwei Kopfbahngleise / Gleisenden befinden, die unter geringem Aufwand zu Endhaltestellen ausgebaut werden können. Gleichzeitig soll der Bereich des Haltepunktes Hersel in den kommenden Jahren im Rahmen des Baugebietes Hersel 09 (He 09) umgestaltet werden. Hier ließe sich sehr leicht ein entsprechender Ausbau des Endhaltepunktes integrieren.

Bornheim-Hersel sollte zwingend als Endhaltepunkt der Verlängerung der Stadtbahn von Auerberg kommend festgesetzt werden.

Stellungnahme Verwaltung:

Entscheidendes Kriterium zur Aufnahme von Neubaustreckenprojekten in den Regionalplan ist, dass diese entweder Bestandteil von Bedarfsplänen oder aber vom Regionalrat bestätigt worden sind (s. textliche Festsetzungen, G54 und G55). Beides ist für (Auerberg –) Buschdorf Mitte – Hersel nicht der Fall. Die gemeinsame Anmeldung von Bonn und Rhein-Sieg-Kreis beinhaltet das Projekt „Verlängerung der Stadtbahn von Bonn-Tannenbusch Mitte über HP Buschdorf und/oder der Straßenbahn von Auerberg nach Buschdorf-Mitte/Ost“.

Vor diesen Hintergründen gibt es keine Grundlage für eine Festsetzung von Hersel als Endpunkt einer aus Auerberg kommenden Straßenbahnlinie. Die Darstellung im Regionalplan schließt aber nicht aus, auf eine der beiden bestehenden Trassen zukünftig eine Verlängerung bis nach Hersel zu erreichen. Dafür muss aber zunächst eine entsprechende Beschlussfassung in den dafür zuständigen Gremien (NVR, Bonn, Rhein-Sieg-Kreis) erfolgen.

Es wird daher empfohlen, zunächst einen allgemeinen Beschluss in den Gremien der Stadt Bornheim zu fassen und anschließend mit dem RSK eine mögliche Verlängerung anzuregen.

Stadtbahnverbindung Bonn-Wesseling-Rechte Rheinseite (Flughafen Köln/Bonn)

Im Rahmen des Stadtbahnprojektes Bonn-Niederkassel-Köln ist eine Rheinquerung (Stadtbahn + Fuß/Radweg) zwischen Lülsdorf und Langel auf der rechten Rheinseite und Godorf auf der linken Rheinseite geplant. In der Zeichnerischen Festlegung des Regionalplan, Karte des Rhein-Sieg-Kreises, ist diese Stadtbahntrasse noch mit der Trasse der Rheinspange553 gebündelt (vgl. Anlage 3). Die aus Bonn kommende neue Stadtbahn soll linksrheinisch auf der Eisenbahntrasse der Linie 16 fortgeführt werden. Die entsprechende textliche Festsetzung findet sich auf Seite 168. Rechtsrheinisch ist ebenfalls eine Verlängerung der Trasse der Linie 7 von Zündorf bis Lülsdorf planerisch eingezeichnet.

Um den Städten Bornheim und Wesseling nicht von Beginn an möglicher ÖPNV-Entwicklungspotentiale zu berauben, muss von vorneherein sichergestellt werden, dass linksrheinische, aus Richtung Bonn kommende Stadtbahnen auf der Trasse der Linie 16 in der Lage sein werden, auf die zukünftige Stadtbahnrheinbrücke bei Godorf aufzufahren und diese zu nutzen.

Eine neue Stadtbahntrasse als Lückenschluss vom Ausgangspunkt Lülsdorf oder Langel zum Flughafen Köln-Bonn muss planerisch ergänzt werden. Eine Stadtbahnverbindung vom Bonner Hauptbahnhof über die Bornheimer Rheinorte und Wesseling zum Flughafen muss, auch im Sinne der Verkehrswende, perspektivisch zwingend geplant werden.

Es wird um Prüfung, Berücksichtigung und Ergänzung gebeten.

Stellungnahme Verwaltung:

Für derartige Ergänzungen gibt es bislang keine Beschlüsse der unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften (Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Köln, Stadt Niederkassel, Stadt Wesseling) und insofern auch keine Grundlage für eine Aufnahme in den RP.

Nach Auskunft des Rhein-Sieg-Kreise wäre eine Gleisanbindung der geplanten Stadtbahnbrücke bei Godorf an die Rheinuferbahn (Linie 16) auch in südliche Richtung grundsätzlich denkbar, sofern dies bei den Städten Köln und Wesseling bzw. dem Rhein-Erft-Kreis als sinnvoll erachtet wird. Damit wäre ggf. eine Verlängerung eine Linie 7 von Zündorf/Langel über den Rhein hinweg bis Godorf/Wesseling möglich.

Eine neue Stadtbahntrasse zum Flughafen Köln/Bonn (ca. 10 km) würde ebenfalls die Planungshoheit der Stadt Köln betreffen.

Es wird daher empfohlen, statt einer Prüfung im Regionalplan zunächst mit dem RSK als zuständigem Planungsträger für den ÖPNV über eine mögliche Trassenführung zu sprechen. Sollte die Einschätzung des RSK positiv ausfallen, dann könnte man auch mit den

benachbarten Gebietskörperschaften in Kontakt treten.

DB/S-Bahnverbindung Bonn-Bornheim-Brühl-Wesseling-Flughafen Köln/Bonn

Im Rahmen des Stadtbahnprojektes Bonn-Niederkassel-Köln ist eine Rheinquerung (Stadtbahn + Fuß/Radweg) zwischen Lülsdorf und Langel auf der rechten Rheinseite und Godorf auf der linken Rheinseite geplant. In der Zeichnerischen Festlegung des Regionalplan, Karte des Rhein-Sieg-Kreises, ist diese Stadtbahntrasse noch mit der Trasse der Rheinspange553 gebündelt (vgl. Anlage 3). Die aus Bonn kommende neue Stadtbahn soll linksrheinisch auf der Eisenbahntrasse der Linie 16 fortgeführt werden. Rechtsrheinisch ist ebenfalls eine Verlängerung der Trasse der Linie 7 von Zündorf bis Lülsdorf planerisch eingezeichnet. Bei diesen Planungen fehlt eine Verknüpfung/Lückenschluss zum Flughafen.

Es sollte geprüft werden, ob es möglich wäre die Trasse der ehemaligen „Querbahn“ zwischen Brühl und Wesseling auf die neue Stadtbahnbrücke zu führen, um so eine S-Bahnverbindung aus Ri. Koblenz mit möglichen Haltestellen: […] Mehlem -Bad Godesberg – UN-Campus – Bonn-Hauptbahnhof – Roisdorf – Sechtem – Brühl – Wesseling Nord – Flughafen – weiter Ri. Köln, perspektivisch zu ermöglichen.

Es wird um Prüfung und Ergänzung gebeten.

Stellungnahme Verwaltung:

Eine DB/S-Bahn- Verbindung wäre Bestandteil einer sog. SPNV-Planung. für die das landesweite SPNV-Zielnetz maßgebend ist. Der NVR als zuständiger Aufgabenträger für den SPNV hat sich bzgl. der Schaffung einer neuen Rheinquerung für den SPNV zwischen Köln und Bonn für einen Ausbau der Kölner Südbrücke positioniert, was wiederum auch Bestandteil der landesweiten SPNV-Zielnetzplanung ist.

Nach Auskunft des Rhein-Sieg-Kreises wird die geplante neue Rheinquerung bei Godorf dagegen technisch und rechtlich als Straßenbahn (BOStrab) geplant und wäre für aus dem DB-Netz kommende Züge gar nicht nutzbar. Denkbare alternative Ansätze für eine Verbindung Bonn Hbf – Flughafen mit Zweisystemstadtbahnen kamen in den vergangenen beiden Jahrzehnten aufgrund hoher technischer, organisatorischer und wirtschaftlicher Hürden nicht über Vorüberlegungen hinaus. Aufgrund der höheren Fahrgastpotenziale und kürzeren Streckenlänge lagen die Überlegungen des RSK hierzu in der Vergangenheit schwerpunktmäßig bei Linienführungen via Troisdorf und nicht via Wesseling.

Der RSK weist auch darauf hin, dass die Querbahn keine ehemalige Trasse ist, sondern eine in Betrieb stehende Infrastruktur der HGK. Sie hat auch erhebliche Bedeutung für den Stadtbahnverkehr (ein- und ausrückende Bahnen zum Btf Wesseling) und ist vor diesem Hintergrund inkompatibel zu den Strecken der DB Netz mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert.

Auf Grund der technischen Gegebenheiten sowie der planerischen Festlegung des SPN-Zielnetzes wird eine entsprechende Anregung seitens der Stadt Bornheim nicht empfohlen.

Neue SPNV-Haltestelle Erftstraße Hersel

Nachdem mit dem Baugebiet He 31 in Bornheim-Hersel ein neuer Ortsteil entsteht und der Sportplatz der Ortschaft Hersel bereits vom Rhein an die Erftstraße, wo sich ebenfalls der Friedhof befindet, verlegt wurde gilt es zu prüfen ob auf halben Weg zwischen den Haltestellen Hersel und Uedorf eine neue SPNV-Haltestelle erstellt werden kann. Diese neue Haltestelle befände sich ca. 750 Meter entfernt der beiden Haltestellen Hersel und Uedorf.

Es wird um Prüfung und Ergänzung in Tabelle 18 der textlichen Festsetzung Regionalplan gebeten.

Stellungnahme Verwaltung:

Eine zusätzliche Haltestelle an der Erftstraße kann nicht empfohlen werden. Für zusätzliche

Haltestellen müssen sowohl die Abstände zu den bisherigen Haltepunkten, als auch die umliegenden Baugebiete mit der vorhandenen Infrastruktur berücksichtigt werden. Dabei spielt der Radius um die Haltestellen eine besondere Rolle. Für die Nutzer des ÖPNV werden Entfernungen von 500 bis ca. 1000 m in die Betrachtung einbezogen. In diesem Radius würde ein Haltepunkt Erftstraße lediglich ca. 20-30% an Baufläche aufweisen. Die restliche Fläche besteht überwiegend aus Landwirtschaft und Rhein (der Abstand zum Rhein beträgt ca. 300m). Es ist auch eher selten zu erwarten, dass Sportler oder Friedhofsbesucher erst zur Haltestelle Hersel gehen, um anschließend an einer Haltestelle Erftstraße auszusteigen.

Die Entfernung zu den Haltestellen Uedorf und Hersel zur Erftstraße beträgt lediglich ca. 750 m bis 770 m.

Im Gesamtergebnis kann keine Empfehlung für den Vorschlag ausgesprochen werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu ÖPNV-Projekten allgemein:

In der Legislaturperiode des vorherigen Rates gab es einen Arbeitskreis ÖPNV zur Besprechung / Vorberatung solcher Projekte. Hier war der Rhein-Sieg-Kreis ebenfalls vertreten. Es besteht die Möglichkeit diesen Arbeitskreis wieder zu aktivieren und die Vorschläge dort mit dem Rhein-Sieg-Kreis zu beraten.

Wälder unter Naturschutz (hier auch Privatbesitz)

Laut Regionalplan sind alle Flächen außerhalb von Ortschaften unter Landschaftsschutz, der neue Regionalplan hat aber darüber hinaus fast alle Waldgebiete unter Naturschutz gestellt: das ist nicht akzeptabel, wenn man betrachtet, dass die unter Schutz Stellung des Waldes einer Teil-Enteignung des Waldbauerns gleichkommt.

Wir wollen mindestens die Zurücknahme bei Privatbesitz von Wäldern.

Stellungnahme Verwaltung:

Bereits im alten Regionalplan liegen alle Waldflächen im Bereich für den Schutz der Natur (BSN). Des Weiteren sind die Waldflächen fast immer im Privatbesitz.

Eine siedlungsräumliche Inanspruchnahme dieser Flächen und Nutzungen die deren Funktion beeinträchtigen sind ausgeschlossen, die Waldbewirtschaftung jedoch nicht.

Die BSN sind nicht identisch mit den Naturschutzgebieten aus dem Landschaftsplan Nr. 2 (Bornheim) des Rhein-Sieg-Kreises. Sie umfassen Kernräume, Verbindungsräume, Ergänzungsräume und Entwicklungsräume mit unterschiedlicher Schutzwürdigkeit. Die Ziele werden u.a. erst durch den Landschaftsplan umgesetzt, welcher dann für die Waldbauern bindend ist. Der Regionalplan hat somit keine direkte Auswirkung.

Eine Änderung des Landschaftsplanes ist nur in einem öffentlichem Verfahren durch Rhein-Sieg-Kreis möglich.

Radwege:

Auch wenn uns bewusst ist, dass die Radwege nicht aus Sicht der Bezirksregierung von regionaler Bedeutung sind, wollen wir sie gerne in der Stellungnahme aufnehmen.

Lückenschluss Radweg entlang der L300

Mit Bezug auf die Erläuterungskarte I2 Radwege ist festzustellen, dass der Radweg entlang der L300 nicht aufgeführt ist (vgl. Anlage 2). Hier fehlen nicht bloß die bereits ausgebauten Teile zwischen Bonn und Hersel (Richard-Piel-Str.) und ab Urfeld in Richtung Köln, sondern auch der geplante Lückenschluss zwischen diesen Abschnitten. Bei diesem Radweg handelt es sich um einen interkommunalen Radweg zwischen Bonn und Köln. Es wird um Ergänzung

in der entsprechenden Karte gebeten.

Radwegeverbindung Ville-Rheinschiene entlang Bornheimer Straße und Uedorfer Weg in Bornheim

Mit Bezug auf die Erläuterungskarte I2 Radwege ist festzustellen, dass der von der Stadt Bornheim beschlossene Ausbau der Bornheimer Straße und des Uedorfer Wegs mit begleitendem Radweg als Verbindungsachse zwischen den Rheinorten und dem Radweg entlang der L300 sowie der Ville nicht aufgeführt ist (vgl. Anlage 2). Hier fehlt der geplante Radweg gänzlich. Gerade dieser Lückenschluss ermöglicht den schnellen und reibungslosen Verkehr zwischen dem Teilraum Ville und der Rheinschiene durch den Radverkehr und ist somit zwingender Bestandteil der flächendeckenden und lückenlosen Weiterentwicklung im Sinne der textlichen Festsetzung des Regionalplans.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nur regionalbedeutsame und schnelle Radwegeverbindungen werden in den Regionalplan aufgenommen. Hochfrequentierte Verbindungen müssen einen höheren Ausbaustandard als nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) haben.

Die Aufnahme des Radweges an der L 300 kann beantragt werden, da er von Bonn bis Wesseling führt und er somit eine regionale Bedeutung hat. Er wird allerdings nicht über einen erhöhten Ausbaustandard verfügen.

Ein zukünftiger Radweg entlang des Uedorfer Weges wäre nur ein innerkommunaler Radweg. Eine Aufnahme in den Regionalplan wird daher nicht empfohlen.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

1. Beschluss-Tabelle StEA 14.06.22
2. (nicht abgedruckt) Karten zum Beschlussentwurf
3. Vorschläge der CDU-Fraktion