

REGIONALPLANNEUAUFSTELLUNG KÖLN

hier: Stellungnahme der Stadt Köln zu den Textlichen Festlegungen sowie der ergänzenden Planbegründung

(Entwurf Stand November 2021)

Ifd Nr.	Bezug (Kapitel, Ziff. Pkt., Seite o.g. Dokument)	Stellungnahmeentwurf
1 Einführung		
	./.	./.
2 gesamträumliche Aspekte		
1	Textliche Festlegungen Kap. 2.1 G.1, S. 42 Kap. 2.1 G.2, S. 45 Kap. 2.1 G.3, S. 46	<p>G.1 Erfordernisse des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel berücksichtigen G.2 Bereiche mit klimaökologischer Bedeutung sichern und entwickeln G.3 Grün- und Freiflächen mit klimatischer Ausgleichsfunktion sichern und entwickeln</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i> In der Formulierung der Grundsätze ist darauf hinzuweisen, dass die Flächen mit hohem Kaltluftentstehungspotenzial bzw. mit hoher Bodenfunktion „Regler“ für den Wasserhaushalt im 2-Meter-Raum sind.</p>
2	Begründung Kap. 2.3, Zu G.9, S. 31	<p>G.9 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit fördern</p> <p>Hier sollte der Bezug zur wirtschaftlichen Zusammenarbeit hergestellt werden.</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i> Dies bezieht sich sowohl auf die Information und Abstimmung zu räumlichen und infrastrukturellen Planungen als auch auf Kooperationen in zahlreichen landwirtschaftlichen, gesellschaftlichen, kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Bereichen.</p>
3 Siedlungsraum		
3	Begründung Kap. 3.1.2, Zu Z.3, S. 39	<p>Z.3 Siedlungsentwicklung am Bedarf ausrichten</p> <p>Siedlungsbereiche in sog. HQ_{extrem}-Lagen, welche aufgrund des Beschlusses des Regionalrats vom 24.09.2021 pauschal als festgelegte Siedlungsbereiche aus dem Regionalplanentwurf gestrichen wurden und für die die</p>

		<p>Kompensation und Abbildung der entfallenden Flächenpotenziale an raumverträglichen Standorten nicht möglich sein wird, sind in die Siedlungsbereichsfestlegungen des Planentwurfes wieder aufzunehmen.</p> <p>Im Rahmen einer kritischen Überprüfung wurde, auch in Abstimmung mit den StEB Köln, festgestellt, dass die pauschale Herausnahme weder rechtlich erforderlich noch sachlich geboten ist. Die in Frage stehenden Siedlungsbereiche befinden sich sämtlich außerhalb der Hochwasserbereiche, sondern in so genannten Risikobereichen.</p> <p>Mit Inkrafttreten des Hochwasserschutzgesetzes II (2018) wurde im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) mit § 78b „Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten“ auf Bundesebene auch Regelungen zu Siedlungsbereichen in HQextrem Lagen geschaffen. In diesen Gebieten sind bei der Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich sowie bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bauleitplänen Hochwasseraspekte zu berücksichtigen. Bauliche Anlagen sollen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisiko angepassten Bauweise nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet oder wesentlich erweitert werden. Ein Entwicklungstopp ist hier nicht notwendig im Regionalplanentwurf umzusetzen, zudem in Absatz 2 § 78b WHG die weitergehenden Rechtsvorschriften der Länder unberührt bleiben.</p> <p>Im Falle von HQ_{extrem}, das einem HQ₅₀₀ entspricht, sind auf Kölner Stadtgebiet z.B weite Teile der Altstadt betroffen. Hier und in anderen Bereichen, die in Bereichen des HQ_{extrem} liegen, gelten die Maßgaben, die im Falle des Eintritts dieses Ereignisses in so genannten Risikobereichen notwendig werden, so dass auch Siedlungsbereiche mit Bestand in die Regionalplanfestlegungen aufgenommen werden können. Dies gilt besonders für die Bereiche, innerhalb derer bereits verbindliche Bauleitpläne bestehen, die aber dennoch aus den Festlegungen des Regionalplans herausgenommen wurden. In den neu festzulegenden Siedlungsbereichen können in den nachgeordneten Planungsebenen (vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung) weitere Regelungen auf Grundlage von vertiefenden und differenzierten Untersuchungen zur Risikovorsorge getroffen werden. Weiterhin stehen umfangreiche Maßgaben im Rahmen des sich dann anschließenden bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens in Form von Auflagen für alle Neubauvorhaben zur Verfügung, so dass auf die Situation, die durch ein HQ_{extrem} entsteht, auch entsprechend baulich reagiert werden kann.</p> <p>Daher wird im Rahmen der Stellungnahme für all diese Flächen (139 ha ASB, 12 ha GIB) die Wiederaufnahme der Darstellung als Siedlungsbereich gefordert.</p> <p>Die bei einem HQextrem geforderten Aspekte der Hochwasservorsorge können durch die Aufnahme von Regelungen zur hochwasserangepassten Entwicklung in die Regionalplanungen umgesetzt werden.</p>
4	Begründung Kap. 3.2.1, S 74	<p>Allgemeine Siedlungsbereiche</p> <p>Im Text wird unter „Festlegungen zu ASB“ auf die Maßstäblichkeit des Regionalplanes und die Darstellungsschwelle von 10 ha hingewiesen. In den zeichnerischen Festlegungen im Regionalplanentwurf sind</p>

		jedoch z. T. sehr kleinräumigen Anpassungen erfolgt. Der Planentwurf sollte dahingehend überprüft werden und die sehr kleinräumigen Anpassungen entsprechend der angestrebten Maßstäblichkeit zu Gunsten der angrenzenden ASB und GIB-Bereiche wieder zurückgenommen werden.
5	Begründung Kap. 3.3.1 C, zu 1 u. 2, S. 87	<p>Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen</p> <p>Grundsätzlich sind entsprechend des Landesentwicklungsplans (LEP) neue Bereiche für GIB und ASB an bestehende Siedlungsbereiche anzuknüpfen. Aufgrund des erheblichen Deltas zwischen der Bedarfsfestsetzung und der im Regionalplanentwurf festgesetzten Bereiche wird darum gebeten zu prüfen, ob für nicht in den Entwurf aufgenommene Flächen aufgrund des hervorragenden Anschlusses an die BAB eine Ausnahme von den Zielen und Grundsätzen der Landesplanung gemacht werden kann. Zwar können auch hierdurch die endogenen Siedlungs- bzw. Gewerbe – und Industrieflächen der Stadt Köln nicht annähernd gedeckt werden. Dennoch ist festzustellen, dass andere Potenzialflächen mit Siedlungsanschluss innerhalb des Stadtgebiets nicht in ausreichender Anzahl vorhanden sind. Für ein ausgeglichenes Verhältnis von ASB- und GIB-Flächenangeboten auf dem Stadtgebiet Kölns sowie dem Erhalt von mittel- bis langfristig zur Verfügung stehenden Potenzialflächen sollten entsprechend auch Ausweisungen ohne Siedlungsanschluss nicht kategorisch ausgeschlossen, sondern ermöglicht werden.</p> <p>Anpassungsvorschlag:</p> <p>Ausnahmen dienen der Sicherung von Bestandsunternehmen und der Verbesserung bei großem Flächendefizit in einer Kommune und somit der Sicherung eines ausreichenden Flächenangebotes unter Vermeidung neuer Flächeninanspruchnahmen von raumordnerischem Freiraum in weiter Entfernung zu zentralen Wirtschaftsbereichen und zum Schutz seiner Funktionen.</p>
6	Textliche Festlegungen Kap. 3.3.1, Z.10, S. 72f	<p>Z.10 GIB sichern und entwickeln</p> <p>In den Erläuterungen zu Ziel 10 wird ausgeführt, dass innerhalb der GIB alle Planungen und Maßnahmen durch die kommunale Bauleitplanung auszuschließen sind, die nicht mit der vorrangigen Funktion der gewerblichen und industriellen Nutzung vereinbar sind und diese erheblich einschränken. Hierzu zählen auch Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Flächen für Freiflächensolaranlagen und Windenergieanlagen.</p> <p>Ein Ausnahmetatbestand wird für den Fall definiert, dass es im Einzelfall erforderlich sein kann zur Gliederung der Baugebiete und zur Umsetzung von bereits bestehenden Abstandserfordernissen, zur Umsetzung des <i>G.18 GIB vor heranrückenden Nutzungen schützen</i> oder zur Sicherung eines bestehenden Betriebes, verbindliche Bauleitplanung für Gewerbegebiete durchzuführen, die der Unterbringung von nicht wesentlich störenden und nicht störenden Gewerbebetrieben dient. Dies soll aber nur dann zulässig sein, wenn sie die</p>

		<p>Rücksichtnahmepflicht zu bestehenden Emittenten (z.B. Störfallbetriebe) nicht beeinträchtigt und geplante oder bestehende gewerblich-industrielle Nutzungen nicht erheblich eingeschränkt werden. Dies habe die Kommune im Anpassungsverfahren gemäß LPIG NRW darzulegen.</p> <p>Kritisch zu sehen sind hier insbesondere die sich aus diesem Ziel ergebenden grundsätzlichen Ausschlüsse von in Gewerbe- und Industriegebieten allgemein zulässigen Nutzungen. Zum einen würde sich daraus z. B. ein grundsätzlicher Ausschluss von Freiflächensolaranlagen in einem Gewerbegebiet ergeben, die gemäß § 8 BauNVO als Gewerbebetriebe aller Art aber grundsätzlich zulässig sind. Insbesondere bei gewerblichen Flächen, die z. B. aufgrund ihres Zuschnittes oder ihrer Topografie für eine bauliche Nutzung schlecht geeignet sind, sollte ein Bebauungsplan mit der Festsetzung eines Gewerbegebietes diese Nutzungsmöglichkeit nicht grundsätzlich ausschließen, um auch derartige Nutzungen z. B. auf Restflächen zu ermöglichen. Hinsichtlich der möglichen Errichtung von Windenergieanlagen können die gleichen Argumente angeführt werden, da auch hier Restflächen z. B. am Rand von Industrie- bzw. Gewerbegebieten als Standorte durchaus geeignet sein könnten.</p> <p>Zudem wird der Ausschluss von Anlagen für sportliche Zwecke als kritisch angesehen, da diese gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO in einem Gewerbegebiet allgemein zulässig sind. Aufgrund der von diesen Anlagen ausgehenden Emissionen und der damit erforderlichen Abstände zur nächsten Wohnbebauung sind innerhalb der ASB kaum geeignete Standorte für intensiv genutzte Sportanlagen zu finden, da hier Konflikte mit der benachbarten Wohnbebauung entstehen.</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i></p> <p>Die Erläuterungen zu Z.10 sind dahingehend anzupassen, dass alle in Gewerbegebieten gemäß § 8 Abs. 2 BauNVO zulässigen Nutzungen auch in den GIB grundsätzlich zulässig sind.</p> <p>Falls ein Ausschluss von gemäß § 8 Abs. 2 BauNVO zulässigen Nutzungen in der kommunalen Bauleitplanung innerhalb der GIB erfolgen soll, ist das vor dem Hintergrund der kommunalen Planungshoheit nur durch die Festlegung eines Grundsatzes der Raumordnung vorstellbar.</p>
7	Textliche Festlegung Kapitel 3.3.2.1, Z.11, S.73 f.	<p>Z.11 GIBinterkommunal sichern und umsetzen</p> <p>Das Ziel wird ausdrücklich begrüßt. Wünschenswert ist hier eine Berücksichtigung der bereits im stadtreionalen Kontext u.a. seitens der Kooperation S.U.N. differenziert untersuchten Standortvorschläge, welche bislang keinen Eingang in die Zeichnerischen Festlegungen fanden. Solche Festlegungen gewährleisteten die planerische Umsetzung der GIB-Flächendefizite für die Stadt Köln zumindest in Teilen im räumlich-funktionalen Kontext zur Stadt.</p>

4 Freiraum		
8	Textliche Festlegungen und Umweltbericht	<p>Methodische Berücksichtigung der Umweltprüfung bzw. des Umweltberichts</p> <p>Die Erkenntnisse der Umweltprüfung bzw. des Umweltberichts in den textlichen und zeichnerischen Festsetzungen sollten transparenter dargelegt werden. Diskrepanzen aus den kommunal vorliegenden Grundlagendaten, hier insbesondere zu den Eingangsdaten zu den natürlichen Bodenfunktionen und der Klimaanalyse sollten klarer herausgearbeitet und erläutert werden. Dies insbesondere auch zur Vermeidung von methodischen Schwächen.</p> <p>Weiterhin ist der Abwägungsprozess zu den einzelnen Flächen für die Siedlungsentwicklung (ASB und GIB) und der Infrastruktur gegenüber der Gewichtung des Freiraums nicht nachvollziehbar und sollte daher ebenfalls ausführlich dargelegt werden,</p> <p>Dies wird anhand der folgenden Sachverhalte aufgezeigt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Belange der Siedlungsentwicklung wurden als Ziele und Grundsätze sehr konkret formuliert, hingegen die Belange „Anpassung an den Klimawandel“ und Bodenschutz im LEP (2020) und REP-Entwurf (2021) lediglich als unverbindliche zu berücksichtigende Grundsätze. Es fehlt an konkretisierenden, verbindlichen Vorgaben für die nachfolgenden Planungsebenen. 2. Die Ziele des neuen Klimaanpassungsgesetzes NRW (2021) wurden unzureichend berücksichtigt. Bei der Formulierung von Zielen wurden die klimawandelbezogenen Aspekte des Bodenschutzes zum Erhalt und Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit natürlicher Boden(teil)funktionen hinsichtlich des Bodenwasserhaushaltes im 2-Meter-Raum für den Freiraum (AFAB, WB) und den Siedlungsraum (ASB, ASBz und GIB) nicht berücksichtigt. Es fehlt an konkretisierenden, verbindlichen Vorgaben in den Grundsätzen für die nachfolgenden Planungsebenen und -verfahren hinsichtlich der Anpassung an den Klimawandel. 3. Die Ziele des Landesbodenschutzgesetzes NRW (2001) wurden unzureichend in wenig verbindlichen und nur reflektorischen Grundsätzen für den Freiraum berücksichtigt. Für den Siedlungsraum fehlen Aussagen zum Schutz der natürlichen Bodenfunktionen gänzlich. Es sind Ziele zum Schutz der natürlichen Bodenfunktionen sowohl im Frei- als auch im Siedlungsraum zu formulieren. Der Umweltbericht geht auf die Differenzierung der Bodenfunktionen nicht ein. Daher fehlen konkretisierende verbindliche Vorgaben auf den nachfolgenden Planungsebenen hinsichtlich des Bodenschutzes.
9	Textliche Festlegungen	<p>G.24 Bodenschutz, Funktionen von Böden erhalten</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i></p>

	Kap. 4.1.2 G.24, S. 92	<p>In diesem Grundsatz sind die kursiv hervor gehobenen Ergänzungen bzw. Änderungen aufzunehmen:</p> <p>Bei Planungen und Maßnahmen im regionalplanerisch festgelegten <i>Siedlungsraum sollen Böden, insbesondere in den nicht überbauten Freiflächen, die aufgrund ihrer natürlichen Funktionen oder aufgrund ihrer Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte eine hohe bis sehr hohe Schutzwürdigkeit besitzen, nach Möglichkeit erhalten werden.</i></p> <p>Ist die Inanspruchnahme von <i>Böden mit hoher und sehr hoher Funktionserfüllung im Siedlungsraum und Freiraum</i> nicht zu vermeiden, soll die <i>Flächeninanspruchnahme</i> sparsam und schonend erfolgen, <i>potenzielle Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen der nicht überbauten Planbereiche vermieden und die Verluste der natürlichen Bodenfunktionen durch geeignete bodenfunktionale Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel kompensiert werden.</i></p>
10	Textliche Festlegungen Kap 4.1.3, S. 94 ff.	<p>Erholung, Sport, Freizeit und Tourismus im Freiraum</p> <p>Die Freizeitnutzungen sollen grundsätzlich den landschaftsorientierten Erholungsnutzungen vorbehalten sein. In Köln befinden sich in den Freiräumen, die in der Regel Regionale Grünzüge sind, umfangreich Sportvereine und Freizeitnutzungen bis hin zum RheinEnergiestadion. Die Kölner Grüngürtel sind explizit für eine solche Freizeitnutzung konzipiert</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i></p> <p>Sofern regionale Grünzüge weitestgehend bzw. fast vollständig von zusammenhängenden, urban gepägten Siedlungsbereichen umschlossen sind, sollten Freizeitnutzungen in diesen Bereichen regelmäßig bzw. mindestens aber als Ausnahmeregelung möglich sein.</p>
5 Infrastruktur		
11	Begründung Kap. 5.2.3.3, zu Z.38, S. 192	<p>Z.38 Standorte für raumbedeutsame Anlagen der Solarenergie raumverträglich steuern</p> <p>Im Gegensatz zur Nutzung im Freiraum sind die Bauflächen der Freiflächensolaranlagen in Siedlungsbereichen laut textlicher Festsetzung grundsätzlich zulässig. In den zeichnerischen Festlegungen zeigte sich, dass im RP-Entwurf teilweise insbesondere in Autobahnnähe ASB und GIB-Flächen in AFAB oder WB umgewandelt wurden. Diese Flächen könnten sich für Freiflächensolaranlagen anbieten und sollten daher weiterhin als ASB oder GIB-Flächen mit besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen werden.</p>
12	Textliche Festlegungen	<p>G.52 Flächendeckende Radverkehrsinfrastruktur entwickeln</p> <p>Das bestehende Radverkehrsnetz NRW erfüllt die Funktion eines regionalen Radwegenetzes gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) nicht. Das bestehende Radverkehrsnetz NRW stellt vielmehr ein</p>

	Kap. 5.1.2, G.52, Kasten, S.131	<p>heterogenes Netz aus Verbindungen unterschiedlicher Funktion, Ausbaustandards und Verbindungsqualitäten dar. Es kann somit nur als Basisnetz einer regionalen Entwicklung dienen. Die regionalen Potenziale des Radverkehrs lassen sich ausschließlich durch die Entwicklung von Radschnellverbindungen und Radwegen mit erhöhtem Ausbaustandard ausschöpfen.</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i></p> <p><u>Änderung Formulierung G.52:</u></p> <p>„G.52 Flächendeckendes regionales Radverkehrsnetz mit erhöhtem Ausbaustandard entwickeln</p> <p>Es ist ein flächendeckendes Netz aus qualitativ hochwertigen Radwegen mit erhöhtem Ausbaustandard für den Alltags- und Freizeitverkehr zu entwickeln.“</p>
13	Textliche Festlegungen Kap. 5.1.2, G.52 -1, S.131	<p>G.52 Flächendeckende Radverkehrsinfrastruktur entwickeln</p> <p>Das bestehende Radverkehrsnetz NRW erfüllt die Funktion eines regionalen Radwegenetzes gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) nicht. Das bestehende Radverkehrsnetz NRW stellt vielmehr ein heterogenes Netz aus Verbindungen unterschiedlicher Funktion, Ausbaustandards und Verbindungsqualitäten dar. Es kann somit nur als Basisnetz einer regionalen Entwicklung dienen. Die regionalen Potenziale des Radverkehrs lassen sich ausschließlich durch die Entwicklung von Radschnellverbindungen und Radwegen mit erhöhtem Ausbaustandard ausschöpfen.</p> <p>Darüber hinaus wird es mit Blick auf eine klimawandelgerechte Raumentwicklung und der damit einhergehenden Förderung des Umweltverbundes für geboten gehalten, dass der Regionalplan nicht nur in der Erläuterungskarte I2 (Anhang 4), sondern auch im Hauptplan Festlegungen zu Radschnellverbindungen trifft. Hier sollten analog zu den Verkehrselementen „Straße“ und „Schiene“ bereits vorhandene, aber auch geplante Radschnellverbindungen mit aufgenommen werden.</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i></p> <p><u>Anpassung Erläuterungstext:</u></p> <p>„Vorhandene und geplante Radschnellverbindungen sind in den zeichnerischen Festlegungen des Regionalplans aufgenommen. Darüber hinaus findet sich eine Übersicht des bestehenden regionalen Radwegenetzes sowie der Planungen von Radschnellwegen und Radwegen mit erhöhtem Ausbaustandard im Regierungsbezirk Köln in Erläuterungskarte I2 (Anhang A4). Diese zeigt kein Konzept oder Zielnetz, sondern stellt aufgrund des derzeitigen Entwicklungsstands der regionalen Radverkehrsplanung lediglich eine Momentaufnahme des regionalbedeutsamen Radwegebestands und der Planung schneller Radverkehrsverbindungen zum Zeitpunkt der Planaufstellung dar. Eine Aktualisierung der Erläuterungskarte I2 ist innerhalb eines Jahres nach Beschluss über</p>

		die Radvorrangnetze und den Bedarfsplan für Radschnellverbindungen gemäß FaNaG als rechtsverbindliches Zielnetz vorzunehmen.“
14	Erläuterungskarte I2 (Anhang A4 der Textlichen Festlegungen)	<p>Erläuterungskarte I2 Radwege</p> <p>Das bestehende Radverkehrsnetz NRW erfüllt die Funktion eines regionalen Radwegenetzes gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) nicht. Das bestehende Radverkehrsnetz NRW stellt vielmehr ein heterogenes Netz aus Verbindungen unterschiedlicher Funktion, Ausbaustandards und Verbindungsqualitäten dar. Es kann somit nur als Basisnetz einer regionalen Entwicklung dienen. Die regionalen Potenziale des Radverkehrs lassen sich ausschließlich durch die Entwicklung von Radschnellverbindungen und Radwegen mit erhöhtem Ausbaustandard ausschöpfen.</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i></p> <p><u>Anpassung in Legende:</u></p> <p>„Radschnellwege“ umbenennen in „Radschnellverbindungen“</p> <p><u>Ergänzung Erläuterungskarte I2:</u></p> <p>Für das Stadtgebiet Köln einschließlich der Verbindungen zu den Nachbargemeinden bittet die Stadt Köln zusätzlich zu den bereits in der Erläuterungskarte I2 dargestellten Routen weitere Routen aufzunehmen. Dies betrifft Radschnellverbindungen, für die bereits ein Beschluss vorliegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radschnellweg Köln – Frechen (2554/2019 - Radschnellweg Köln – Frechen) - Radschnellwegring um die Kölner Innenstadt (s. https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=551884&type=do) als Verteiler aller regionalen Verbindungen (Grundsatzbeschluss 1171/2016 – Radverkehrskonzept Innenstadt mit Radschnellwegring) ohne räumliche Festlegung. Die räumliche Lage wird noch bestimmt. - Rechtsrheinische RadPendlerRouten (0665/2019 – Machbarkeitsstudie leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen) <p>Darüber hinaus gibt es Planungen für Radschnellverbindungen, die über zwei Kommunen führen und die sich im Entwurfsstadium befinden. Für diese Radschnellverbindungen wird derzeit eine Beschlussvorlage für das Stadtgebiet Köln in Verbindung mit den Nachbargemeinden vorbereitet. Eine konkrete Meldung kann voraussichtlich erst nach dem 31.08.2022 erfolgen. Aufgrund der regionalen Bedeutung wird angeregt, dass eine Meldung nach erfolgter Beschlussfassung an die Regionalplanungsbehörde zwecks Überführung in den Regionalplan gemeldet werden kann.</p>

15	Begründung Kap. 5.1.2, G. 55 Tabelle 20, S. 168	<p>G.55 Festlegungen für sonstige regionalbedeutsame Schienenplanungen berücksichtigen</p> <p>Die Übersicht über sonstige regionalbedeutsame Schienenwege im Regierungsbezirk Köln (Tabelle 20) sollte alle im Nahverkehrsplan (NVP) vorgesehenen Stadtbahnstrecken enthalten.</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i></p> <p><u>Ergänzung der Tabelle 20 „Übersicht sonstiger regionalbedeutsamer Schienenwege im Regierungsbezirk Köln“:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Meschenich Nord – Meschenich Süd (in der Plandarstellung bereits enthalten) - Stadtbahnanbindung des Stadtteils Neubrück (Verbindungsspanne zwischen den Linien 1 und 9) - Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 rechtsrheinisch ab der heutigen Endhaltestelle „Zündorf“ an der Wahner Straße bis Langel (Verknüpfung zur geplanten Verbindung Bonn – Niederkassel – Köln-Godorf) - Linksrheinische Gürtelverlängerung ab der heutigen Endhaltestelle „Sülzgürtel“ bis Bayenthalgürtel mit Verknüpfung zur Nord-Süd Stadtbahn; Verlängerung bis Rheinufer angedacht - Rechtsrheinische Gürtelverlängerung ab „Bahnhof Mülheim“ über Frankfurter Straße bis Haltestelle „Ostheim“ bzw. bis S-Bahn-Haltepunkt „Frankfurter Straße“ - Stadtbahnanbindung Pesch, Esch/Auweiler als Verlängerung der heutigen Linie 5 - Stadtbahnanbindung Kasselberg, Rheinkassel, Langel und GE-Gebiet Feldkassel ab heutiger Endhaltestelle „Merkenich“
16	Begründung Kap. 5.1.2, G. 55 Tabelle 20, S. 168	<p>G.55 Festlegungen für sonstige regionalbedeutsame Schienenplanungen berücksichtigen</p> <p>Auf Basis der aktuellen Beschlussvorlage 3454/2021 ist der Block „Stadtbahnanbindung Köln-Widdersdorf“ aus Tabelle 20 anzupassen.</p> <p><i>Anpassungsvorschlag:</i></p> <p><u>Änderungsbitte Tabelle 20:</u></p> <p>Es ist die Verbindung Köln-Bocklemünd – Widdersdorf – Brauweiler – Niederaußem (Linie 4) aufzuführen. Die Verlängerung der Strecke von Weiden West nach Widdersdorf (Linie 1) entfällt.</p>
17	Begründung Kap. 5.1.5, Z.31 Tabelle 23, S. 176	<p>Z.31 Wasserstraßen sichern</p> <p>Mit Bezug zu den Kennziffern V-9-901-006 (Mülheimer Hafen) und V-1-105-002 (Deutzer Hafen):</p> <p>Das Planzeichen 3.c wird in der Legende zum Regionalplanentwurf als Güterumschlaghafen definiert. Dies trifft auf die Standorte Köln-Deutz und Köln-Mülheim nicht zu. Tabelle 23 der Begründung zur Neuaufstellung des</p>

		Regionalplans (S. 176) verdeutlicht, dass die Definition des Planzeichens 3.c bzw. dessen Verwendung zu präzisieren bzw. differenzieren ist.
18	Textliche Festlegungen Kap. 5.1.4, S. 137ff Begründung Kap. 5.1.4, S.170ff	<p>Straßennetz</p> <p><u>Systematik des Straßensystems in zeichnerischer Festlegung</u></p> <p>In Kapitel 5.1.4 der Textlichen Festlegungen zum Straßennetz wird das Ziel <i>Z.30 Bestehendes Straßennetz erhalten und Trassen für künftige Straßen sichern</i> sowie die Grundsätze <i>G.57 Festlegungen für Straßenplanungen aus den Bedarfsplänen berücksichtigen</i> und <i>G.58 Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen berücksichtigen</i> festgelegt.</p> <p>In der Begründung hierzu wird darauf verwiesen, dass entsprechend Straßen mit dezidierter regionaler, überregionaler oder großräumiger Verkehrsfunktion zeichnerisch festzulegen sind, da sie der „Anbindung der Region an das internationale Straßennetz“ dienen (Begründung, S.170). Straßen mit ergänzender Verbindungs- und Erschließungsfunktion werden dagegen nicht im Regionalplan festgelegt.</p> <p>Darüber hinaus werden auch „bestehende und geplante Kreisstraßen und kommunale Straßen gesichert, die eine wichtige Verbindungsfunktion im regionalen Straßenverkehrsnetz übernehmen. Dadurch wird die Anbindung und Erreichbarkeit regionalbedeutsamer Einrichtungen und Anlagen mit hohem Verkehrsaufkommen langfristig erhalten“ (Begründung, S. 175). Diese Straßen werden als sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen zeichnerisch festgelegt.</p> <p>Diesen Begründungen gefolgt, lässt sich für die Stadt Köln dennoch keine klare Systematik zum festgelegten Straßennetz im Regionalplanentwurf erkennen, da einerseits nicht alle Straßen mit einer regionalen, überregionalen oder großräumigen Funktion bzw. sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen im Planentwurf zur Regionalplanneuaufstellung zeichnerisch festgelegt sind. Andererseits sind wiederum Straßen im genannten Planentwurf festgelegt, die keine der oben genannten Funktionen innehaben.</p> <p>Die Stadt Köln beabsichtigt in Ergänzung zu den textlichen Festlungen und Begründungen mit der Regionalplanneuaufstellung eine klare Haltung zur Bewältigung der Mobilitätswende, zu der sich die Stadt Köln verpflichtet hat, einzunehmen.</p> <p>Im Konkreten zielt die Stadt Köln mit Blick auf den Regionalplan darauf ab, regionalen, überregionalen und großräumigen Straßenverkehr aus dem Kerngebiet der Stadt weitestgehend fernzuhalten, sodass das untergeordnete Straßennetz maßgeblich dem lokalen Verkehr zugesprochen werden kann.</p> <p>Entsprechend dieser strategischen Überlegungen, der aktuellen Verkehrsbedeutung wichtiger Straßenzüge, dem 1992 verabschiedeten und mehrfach fortgeschriebenen Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln sowie im Hinblick auf das aktuell in Erarbeitung befindlichen vom Rat beauftragte „MIV-Grundnetz“ und dem in den kommenden</p>

	<p>Jahren zu erstellenden „Sustainable Urban Mobility Plan“ sollte das im Regionalplan dargestellte Straßennetz überarbeitet werden. Die Stadt Köln würde eine solche Überarbeitung fachlich unterstützen.</p> <p>Bei dieser Überarbeitung werden folgende zeichnerische Festlegungen von Seiten der Stadt Köln begrüßt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alle Autobahnen inkl. Anschlussstellen als Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr (Bestand und Planung) (Hinweis: Entspricht zeichnerischer Festlegung im Regionalplanentwurf) - Zoobrücke bis Anschluss Autobahn A 57 (linksrheinisch) bzw. Autobahn A 3 und A 4 (rechtsrheinisch) als Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (Bestand und Planung) (Ref.: V-1-104-XXX) - L 84 Flughafenzubringer Kennedystraße weiterhin als Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen (Bestand und Planung) im Sinne G.58 „Anbindung und Erreichbarkeit regionalbedeutsamer Einrichtungen und Anlagen mit hohem Verkehrsaufkommen langfristig erhalten“ (vgl. Begründung, S. 175) (Ref.: V-7-709-001) - Bedarfsmaßnahmen aus BVWP oder LEP <p>Aus Sicht der Stadt Köln sind folgende im Regionalplanentwurf enthaltene zeichnerische Festlegungen verzichtbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mülheimer Brücke (keine regionale Bedeutung, (über-) regional bedeutsame Rheinquerung durch Zoobrücke, s.o.) - B8 südlich des Mülheimer Zentrums (keine regionale Bedeutung) - L82 ab Anschlussstelle Poll bis Ortsumgehung Zündorf (vgl. V-7-711-N01) (keine regionale Bedeutung) <p>Die Stellungnahmen und Anpassungsvorschläge zur Straßeninfrastruktur aus Anlage 1B der Beschlussvorlage sind zu berücksichtigen.</p> <p>Darüber hinaus empfiehlt die Stadt Köln die regional und überregional bedeutsamen Radwegverbindungen in den Plan aufzunehmen. Eine abschließende Entscheidung des Rates der Stadt Köln wird vermutlich noch im Sommer 2022 erfolgen. Das Konzept ist mit dem „Gesamtrationalen Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier“ und den rechtsrheinischen Kreisen und kreisfreien Städten abgestimmt.</p>
--	--