Rhein-Erft-Kreis · Der Landrat · 50124 Bergheim

Bezirksregierung Köln
Dezernat 32
Zeughausstr. 2-10
50667 Köln

Der Landrat
61 Amt für Kreisentwicklung, Ökologie und Klimafolgenanpassung

S.U.N.-Geschäftsstelle
www.stadt-umland-netzwerk.de

Datum	23.08.2022
Mein Zeichen	61-21 / S.U.N.
Auskunft erteilt	Frau Kellmann
Zimmer Nr.	3 B6
Telefon	02271/83-16122
Fax	02271/83-26110
E-Mail	sarah.kellmann@rhein-erft-kreis.de

Neuaufstellung des Regionalplans Köln
Stellungnahme des Stadt Umland Netzwerks (S.U.N.) zum Planentwurf 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage erhalten Sie die Stellungnahme zum Regionalplanentwurf, welche auf der Vertreterversammlung des S.U.N. am 23.08.2022 einvernehmlich von allen Kooperationspartner:innen beschlossen wurde. Die Stellungnahme wird fristgerecht bis zum 31.08.2022 elektronisch über das Beteiligungsportal „Beteiligung NRW" unter dem angegebenen Link eingebracht.

Mit freundlichen Grüßen,

i.A.
Stadt Bedburg

Stadt Bergheim

Stadt Brühl

Stadt Dormagen

Stadt Elsdorf

Stadt Erftstadt

Stadt Frechen

Stadt Hürth

Kolpingstadt Kerpen

i.A.
Stadt Köln

Stadt Pulheim

Gemeinde Rommerskirchen

i.A.
Stadt Wesseling

Rhein-Erft-Kreis

Neuaufstellung des Regionalplans Köln
Hier: Stellungnahme des Stadt Umland Netzwerks (S.U.N.) zum Planentwurf 2021

Präambel

Die Stadt Köln als Zentrum der Metropolregion – wie auch ihr Umland - ist von dynamischem Wachstum geprägt. Die Stadtregion mit steigenden Zuwanderungszahlen, großen Pendlerströmen und zunehmendem Nutzungsdruck auf Siedlungs-, Wirtschafts-, Verkehrs- und Freiflächen steht vor großen Herausforderungen. Das interkommunale Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.) im Linksrheinischen stellt sich diesen Aufgaben partnerschaftlich, kooperativ und vorausschauend.

Im S.U.N. haben sich die Stadt Köln, der Rhein-Erft-Kreis (als Konsortialführer) und die Städte Bedburg, Bergheim, Brühl, Elsdorf, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling und Dormagen sowie die Gemeinde Rommerskirchen zusammengeschlossen und arbeiten seit 2017 auf Grundlage einer Charta zusammen. Gemäß den Leitzielen der Charta sollen Mobilität und Siedlungs- sowie Gewerbeentwicklung und Infrastruktur zusammen betrachtet und im Einklang entwickelt werden. Dabei sollen auch der Freiraum geschützt und die Naherholung berücksichtigt werden.

Im Folgenden wird insbesondere zu den im Regionalplan getroffenen Aussagen zu den vier S.U.N.-Handlungsfeldern *Siedlungsentwicklung und Wohnen*, *Wirtschaft und Gewerbeflächen*, *Mobilität* und *Freiraum* gemeinschaftlich Stellung genommen. Hierbei handelt es sich um grundsätzliche Anregungen des Netzwerks an die Bezirksregierung Köln. Der Fokus wird auf gemeinsame Anliegen des Netzwerks gelegt und ist als **fachliche** Ergänzung zu den Stellungnahmen der beteiligten Kommunen (s.o.) zu betrachten.

Gemeinsam für einen maßgeblichen, funktional besonders bedeutsamen und dynamischen Teilraum im Regierungsbezirk nimmt das S.U.N zum vorliegenden Entwurf des neu aufzustellenden Regionalplans Köln Stellung:

Zusammenarbeit klarer adressieren!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 2.3 (S. 50)

Der Entwurf des Regionalplans Köln (RP) hebt grundsätzlich die besondere Bedeutung der „Regionalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit“ als gesamträumlichen Aspekt hervor.

Das S.U.N. regt an, in der Begründung zur Neuaufstellung des Regionalplans Köln den letzten Absatz „Zu G.9 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit fördern“ (s. S. 31) gleichlautend zu den textlichen Festlegungen wie folgt zu formulieren:

„Diese Grundsätze (G.8 und G.9) gelten selbstverständlich auch für die Zusammenarbeit zwischen Kommunen benachbarter Regierungsbezirke, mit den angrenzenden Planungsregionen Düsseldorf und Arnsberg sowie dem Regionalverband Ruhr und dem Bundesland Rheinland-Pfalz.“

In den textlichen Festlegungen sollte der Aspekt auch unter den Erläuterungen zu G.8 aufgenommen (und die Dopplung „mit den angrenzenden“ auf S. 51 korrigiert) werden. So werden die Bedeutung und das Erfordernis einer interkommunalen Zusammenarbeit über die Regierungsbezirksgrenzen hinaus noch stärker hervorgehoben.

Pauschale Streichung von Siedlungsbereichen zurücknehmen – Standortalternativen aufzeigen!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 3.1 (S. 54) und Kapitel 3.2 (S. 66) & Zeichnerischen Festlegungen

In der Sitzung des Regionalrates am 24.09.2021 wurde als Reaktion auf die Flutkatastrophe im Juli 2021 die Rücknahme von bislang planerisch nicht verfestigten Siedlungsbereichen (ASB & GIB), die von Extremhochwasser gefährdet sind, beschlossen. Dies führt dazu, dass in der S.U.N.-Region potenzielle Siedlungsbereiche in großem Umfang wegfallen.

Das Ziel, Siedlungsbereiche nicht in hochwassergefährdeten Lagen vorzusehen, wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben mit der Nichtfestlegung von Siedlungsbereichen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten auf Ebene des Regionalplans umgesetzt. Die nun vorgenommene pauschale Streichung von Siedlungsbereichen in sog. Lagen von HQextrem kann nur z.T. nachvollzogen werden, da diese nicht das standortspezifische Risikopotenzial betrachtet und die Möglichkeiten der nachfolgenden Planungsebenen zur standortadäquaten Nutzungskonzeption und Risikovorsorge ungeachtet lässt. Vor diesem Hintergrund regt das S.U.N. an, die entsprechenden Siedlungsbereiche differenziert zu betrachten und im Planentwurf festzulegen.

Des Weiteren wird angeregt, ggf. raumverträgliche Alternativstandorte seitens der Regionalplanungsbehörde in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen zu benennen.

Flächensparende Siedlungsentwicklung als Handlungsprämisse!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 3.1 (S. 54) und Kapitel 3.2 (S. 66)

Die alleinige Zielsetzung einer bedarfsgerechten Siedlungsentwicklung im Regionalplanentwurf (Z.3) reicht nicht aus, um das Ziel einer flächensparenden Siedlungsentwicklung zu realisieren. Wesentliche Kriterien und Handlungsansätze einer flächensparenden Siedlungsentwicklung wie z.B. Innen- vor Außenentwicklung, kompakte Siedlungsstruktur und die Wiedernutzung von Brachflächen werden nicht systematisch angewandt. Eine bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung sollte zwingend die in G.12 erwähnten Kriterien beachten (gute Erreichbarkeit durch eine möglichst direkte SPNV-/ÖPNV-Anbindung der Standorte an die Oberzentren, ausreichende Infrastrukturausstattung zur Versorgung neuer Einwohner und Eignung für eine den örtlichen Verhältnissen angepasste höhere Dichte der Bebauung).

Siedlungsflächen an SPNV-Haltepunkten Vorrang geben!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 3.1 (S. 54) und Kapitel 3.2 (S. 66) & Zeichnerischen Festlegungen

Die Nichtberücksichtigung von Vorschlägen für Siedlungsbereichsfestlegungen entlang von geplanten bzw. in der Prüfung befindlichen SPNV-Haltestellen sowie SPNV-Trassen kann nicht nachvollzogen werden, da die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an einem leistungsfähigen SPNV-Netz besondere Priorität haben muss, wie es im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der S-Bahn in der Gemeinde Rommerskirchen bereits vollzogen wurde. Das S.U.N. hält es für geboten, Siedlungsflächen zusätzlich entlang des zukünftigen SPNV-Netzes (Bsp. Stadtbahnverlängerung Köln – Bergheim-Niederaußem) festzulegen.

Interkommunale Gewerbegebiete festlegen!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 3.3 (S. 72) & Zeichnerischen Festlegungen

Um dem deutlichen Mangel an GIB-Flächen insbesondere in der Stadt Köln entgegen zu wirken, sind Potenzialflächen für interkommunale Gewerbegebiete – nicht zuletzt ausgehend vom formulierten regionalplanerischen Ziel Z.11 „GIBinterkommunal sichern und umsetzen“ – im Kölner Umland festzulegen ohne diese auf den endogenen Bedarf der Standortkommune(n) anzurechnen. Die bestehenden Vorarbeiten sind hier zu berücksichtigen.

Auch die GIB-Festlegungen im gesamten Rheinischen Revier sind vor dem Hintergrund des zu erwartenden langen Transformationsprozesses nicht ausreichend, um die notwendigen Kompensationen zu gewährleisten, die der Strukturwandel verursacht. Der Prozess erfordert weitere interkommunale Gewerbeflächen, denen im Regionalplan Rechnung getragen werden muss (z.B. „Erweiterung Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich Knapsacker Hügel“).

Regionalen Grünzug Kerpen – Arnoldsweiler festlegen!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 4.2 (S. 96) & Zeichnerischen Festlegungen

Das S.U.N. regt an, über die vorgenommenen Festlegungen Regionaler Grünzüge hinaus in sinnvollen Bereichen auch Regionale Grünzüge im definierten ländlichen Raum festzulegen.

Das S.U.N. beabsichtigt, regionale Freiraumachsen und Grünzüge qualitativ weiterzuentwickeln und mit angrenzenden Landschaftsräumen zu vernetzen. Zur Sicherung großräumiger zusammenhängender

Grünverbindungen bis zum Anschluss an den Kreis Düren wird deshalb konkret angeregt, den Regionalen Grünzug von den FFH-Gebieten in Kerpen (Dickbusch und Lörsfelder Busch, Steinheide) über das südliche Tagebauvorfeld bis zum Anschluss an den Regionalen Grünzug in Arnoldsweiler im Kreis Düren zu ziehen. Der vorgeschlagene Regionale Grünzug lässt sich aus dem Biotopverbundsystem des LANUV und aus der Teilstrategie Freiraum und Landschaft des Agglomerationskonzeptes des Region Köln/Bonn e.V. ableiten.

Für den dauerhaften Erhalt, die Entwicklung der inselartigen Relikte der Waldgebiete Steinheide, Dickbusch und Lörsfelder Busch, die Verbindung untereinander sowie zu den Waldbereichen auf Dürener Kreisgebiet wäre die Darstellung als Regionaler Grünzug von großem Wert. Im Rahmen des Agglomerationskonzeptes wird ausgeführt, Waldgürtel aufgrund ihrer wichtigen Bedeutung für die regionale Landschaftsentwicklung zu schützen und weiterzuentwickeln. Neben der außerordentlich hohen Bedeutung des durch die Tagebautätigkeit stark zurückgedrängten Lebensraumtyps der Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder ist der Korridor sowohl als Biotopverbundsystem für geschützte Tierarten, als auch als Naturerfahrungs- und Erholungsraum langfristig zu erhalten und zu schützen, um die großräumigen Grünverbindungen zu sichern.

Standortoptionen für Solarenergieanlagen erweitern!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 5.2 (S. 146)

Vor dem Hintergrund der Absichten zum signifikanten Ausbau erneuerbarer Energien sowie zu den parallel verlaufenden regionalen und kommunalen Zielen zur Schaffung ausreichender Wohnbau- und Gewerbeflächen wird angeregt, das Kriterium „Regionaler Grünzug“ nicht als Ausschlusskriterium, sondern als Prüfkriterium für die bauleitplanerische Zulässigkeit von Agri-PV-Anlagen einzustufen (vgl. Z.38). So kann im Einzelfall die Zulässigkeit dieser Anlagen in weniger empfindlichen Grünzug-Bereichen im Rahmen nachgeordneter Planungen geprüft und ermöglicht werden und so ein Beitrag zu dieser bedeutsamen gesellschaftlichen Aufgabe geleistet werden.

Einen neuen Grundsatz zur regionalen Bedarfsplanung für alle Verkehrsträger aufnehmen!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 5.1 (S. 130)

Das S.U.N. regt an, folgenden Grundsatz im Regionalplan aufzunehmen:

Grundsatz (neu): Verkehrsinfrastruktur und Mobilität auf regionaler Ebene entwickeln! *„Um die Zukunftsfähigkeit des wachsenden Regierungsbezirks Köln im Bereich der Mobilität mittel- und langfristig sicherstellen zu können, bedarf es der Festschreibung von strategisch bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auch auf der Ebene des Regionalplans (ergänzende regionale Bedarfsplanung für alle Verkehrsträger, welche über die Bedarfsplanung von Land und Bund hinaus geht und z.B. eine wichtige interkommunale Verbindungsfunktion hat).“*

Folgende Teilaspekte sollen dabei berücksichtigt werden:

- die mit der dynamischen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung einhergehenden wachsenden Ansprüche in Bezug auf Transport, Mobilität und Verkehr,
- die verkehrsinfrastrukturellen Herausforderungen auf Grund des Strukturwandels im Rheinischen Revier und
- die vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen der Verkehrs-, Stadt- und Regionalplanung im Stadt-Umland-Kontext.

Darstellung der Standorte von Mobilstationen aktualisieren!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 5.1 (S. 130) & Erläuterungskarte I3

Grundlage für die Darstellung von Mobilstationen im Entwurf 2021 ist das verbandsweite Konzept des Nahverkehr Rheinland aus dem Jahr 2018. Zwischenzeitlich wurde ein Konzept zur Errichtung von Mobilstationen in der S.U.N.-Region erarbeitet. Es wird angeregt, die darin vorgesehenen Mobilstationen in die Erläuterungskarte I3 des Regionalplanes zu übernehmen. Das o.g. Konzept kann der Bezirksregierung gerne zur Verfügung gestellt werden.

Weitere Schienenausbauplanungen als Bedarfsplanmaßnahmen aufnehmen!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 5.1 (S. 130) & Zeichnerische Festlegungen

Das S.U.N. begrüßt die zeichnerische Aufnahme der Stadtbahnlinie Köln-Niederaußem als Verlängerung aus dem Kölner KVB-Netz.

Im Zusammenhang mit einer möglichen Verlängerung der Linie 7 von Frechen-Benzelrath weiter in Richtung Kerpen wird derzeit vom Rhein-Erft-Kreis eine Vorstudie erstellt. Es wird angeregt, dieses Vorhaben vorsorglich als Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung in den Regionalplan aufzunehmen.

Im östlichen Bereich des Rheinischen Reviers gibt es vielfältige Überlegungen für die Erweiterung des bestehenden Schienennetzes, teilweise auch unter Inanspruchnahme bisheriger Werksbahntrassen aus dem Betrieb der Braunkohletagebaue und -kraftwerke. In diesem Rahmen hat die Zweckverbandsversammlung des Nahverkehr Rheinland die Durchführung einiger Machbarkeitsstudien beschlossen. Diese sollen zwischen 2022 und 2025 nach und nach beauftragt werden. Je nach Projektfortschritt wird es als sinnvoll erachtet, weitere Schienenverbindungen während des Regionalplanverfahrens aufzunehmen.

Radschnellverbindungen als wichtigen Baustein nachhaltiger Mobilität als Verkehrsinfrastruktur festlegen!
zu textlichen Festlegungen Kapitel 5.1 (S. 130) & Zeichnerische Festlegungen & Erläuterungskarte I2

Neben den klassischen Infrastrukturmaßnahmen für den motorisierten Straßenverkehr und den Schienenverkehr sollten auch die regional bedeutsamen Radschnellverbindungen in der Regionalplanung stärker verankert werden. Der Regierungsbezirk Köln braucht einen systematischen und abgestimmten Ausbau von Radschnellverbindungen entlang der wichtigsten regionalen Achsen.

Wesentlicher Baustein der klimawandelgerechten Raumentwicklung ist die Förderung des Umweltverbundes. Vor diesem Hintergrund wird es für geboten gehalten, dass der Regionalplan nicht nur in der Erläuterungskarte I2, sondern auch im zeichnerischen Hauptplan Festlegungen zu Radschnellverbindungen trifft. Hier sollten analog zu den Verkehrselementen „Straße“ und „Schiene“ bereits vorhandene, aber auch geplante Radschnellverbindungen mit aufgenommen werden.

Als wesentliche Maßnahme im Rahmen der Bewältigung des Strukturwandels wurde unter Federführung des Zweckverbandes Landfolge Garzweiler ein regionales Radverkehrskonzept entwickelt, welches das Rheinische Revier fahrradfreundlich erschließt und mit den (Ober-) Zentren Aachen, Bonn, Düsseldorf, Köln und Krefeld sowie den Niederlanden und Belgien vernetzt. Der Aufsichtsrat der Zukunftsagentur Rheinisches Revier GmbH hat in seiner Sitzung vom 11.02.2022 den erarbeiteten Netzplan verabschiedet.

Das S.U.N. regt daher an, den verabschiedeten Netzplan in die Erläuterungskarte I2 zu übernehmen.

Regelmäßige Aktualisierung der Erläuterungskarten!
zu den textlichen Festlegungen im Anhang A (Übersicht S. 175)

Aufgrund der o.g. Ausführungen, regt das S.U.N. an, sämtliche regionalbedeutsame Verkehrswegeplanungen (des Bundes, das Landes NRW und der Kommunen) in jeweils separaten Erläuterungskarten darzustellen (Erweiterung Anhang A4 Infrastruktur) und diese regelmäßig zu aktualisieren. Auch die Erläuterungskarten zu Klima (K1), Siedlungsraum (S1) sowie Freiraum (F1-F10) sollten möglichst aktuell gehalten werden.

Diese Stellungnahme wurde auf der S.U.N-Vertreterversammlung am 23.08.2022 einvernehmlich beschlossen.