

Der Vorsitzende des Regionalrates  
des Regierungsbezirkes Köln



Bezirksregierung Köln, Geschäftsstelle des Regionalrates und des Braunkohlenausschusses, 50606 Köln

Datum: 10.12.2015  
Seite 1 von 4

An die Mitglieder  
des Regionalrates  
des Regierungsbezirks Köln

Aktenzeichen:  
32.03.02 RR

Auskunft erteilt:  
Frau Vera Müller  
Vera.Mueller@bezreg-  
koeln.nrw.de  
Zimmer: K 714  
Telefon: (0221) 147 - 2386  
Fax: (0221) 147 - 2905

**Aktualisierte Tagesordnung**

**6. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln am  
11. Dezember 2015**

Zeughausstraße 2-10,  
50667 Köln

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 6. Sitzung des Regionalrates des  
Regierungsbezirks Köln am

**Freitag, den 11. Dezember 2015, 10<sup>00</sup> Uhr**

lade ich Sie in das Dienstgebäude der Bezirksregierung Köln,  
Plenarsaal, H 200 (2. Etage)  
Zeughausstraße 2 - 10, 50667 Köln ein.

Hinweis:

Sämtliche Unterlagen dieser Sitzung finden Sie auch auf den Internet-  
seiten der Bezirksregierung Köln unter folgender Adresse:

[http://www.bezreg-  
koeln.nrw.de/brk\\_internet/gremien/regionalrat/sitzungen\\_regionalrat/index.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/gremien/regionalrat/sitzungen_regionalrat/index.html)

oder dem BSCW-Server <https://www.bscw.nrw.de/>



**Für die Sitzung schlage ich folgende Tagesordnung vor:**

- TOP 1     Feststellung der Tagesordnung**
- TOP 2     Benennung eines stimmberechtigten Mitglieds des Regionalrates zur Mitunterzeichnung der Niederschrift der 6. RR-Sitzung am 11. Dezember 2015**
- TOP 3     Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 5. Sitzung des Regionalrates am 25. September 2015**  
Drucksache Nr.: RR 112/2015
- TOP 4     Bericht über den Formatierungsprozess der Metropolregion Rheinland - Regierungspräsidentin Gisela Walsken**
- TOP 5     Landesentwicklungsplan NRW**  
Drucksache Nr.: RR 111/2015
- TOP 6     Regionale Perspektiven für die Planungsregion Köln**  
Drucksache Nr.: RR 113/2015
- TOP 7     24. Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln**  
**Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich Autohof Elsdorf, Städte Elsdorf und Kerpen**  
Erarbeitungsbeschluss  
Drucksache Nr.: RR 114/2015
- TOP 8     33. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Kreuzau, Ausweisung von Konzentrationszonen für die Windenergie;**  
Drucksache Nr.: RR 115/2015(neu)
- TOP 9     Priorisierung der Maßnahmen „Umbau- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten (UA II a) für 2016**  
Drucksache Nr.: RR 116/2015
- TOP 10    Priorisierung der Maßnahmen „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UA II r) für 2016**  
Drucksache Nr.: RR 117/2015





- TOP 11 Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes 2017**  
Drucksache Nr.: RR 118/2015
- TOP 12 Zuwendungen für die Regionalen Planungsträger**  
Drucksache Nr.: RR 119/2015
- TOP 12\_1 Antrag der FDP Fraktion zu Fraktionszuweisungen**  
Drucksache Nr.: RR 129/2015(neu)
- TOP 13 Wahl/Berufung von stimmberechtigten Mitgliedern und Benennung von Stellvertretungen in die Kommissionen des Regionalrates**  
Drucksache Nr.: RR 125/2015
- TOP 14 Anträge**
- TOP 15 Anfragen**
- 1) Anfrage der Fraktion DIE LINKE zum Quecksilberausstoß von Kohlekraftwerken**  
Drucksache Nr.: 126/2015
- 2) Anfrage der CDU Fraktion zum Baustellenmanagementsystem „TIC“ von Straßen NRW**  
Drucksache Nr.: 127/2015 (TV)
- TOP 16 Mitteilungen**
- a) der Bezirksregierung**
- 1) Bericht zu den Landesunterkünften von Flüchtlingen im Regierungsbezirk Köln** (TV)  
Drucksache Nr.: 132/2015
- a) des Vorsitzenden**

Mit freundlichen Grüßen

gez. Rainer Deppe



**Mitteilung der Geschäftsstelle:**

Die Vorberatungen der Fraktionen finden wie folgt statt:

<b>CDU</b>	=	Freitag, den 11.12.2015,	9 <sup>00</sup> Uhr, Raum H 448**	(3593)
<b>SPD</b>	=	Freitag, den 11.12.2015,	8 <sup>30</sup> Uhr, Raum G 101*	(2412)
<b>DIE GRÜNEN</b>	=	Freitag, den 11.12.2015,	9 <sup>00</sup> Uhr, Raum G 102*	(2411)
<b>FDP</b>	=	Freitag, den 11.12.2015,	9 <sup>00</sup> Uhr, Raum H 443**	(3589)
<b>DIE LINKE</b>	=	Freitag, den 11.12.2015,	9 <sup>00</sup> Uhr, Raum H 444**	(3590)

\* Zeughausstraße 2-10 (Dienstgebäude Gartentrakt, 1. Etage)  
\*\* Zeughausstraße 2-10 (Dienstgebäude Haupthaus, 4. Etage)

**Hinweis:**

Wir empfehlen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, da das Dienstgebäude der Bezirksregierung Köln sehr gut erreichbar ist mit:



**DB bis Köln Hbf  
U-Bahn Linien 5, 16 und 18 bis Appellhofplatz**

Außerdem stehen Ihnen im Innenstadtbereich zahlreiche Parkhäuser sowie Tiefgaragen zur Verfügung (das nächstgelegene Parkhaus zur Bezirksregierung Köln ist das Parkhaus DuMont-Carré in der Breite Straße 80-90).

Weitere Details zur Anfahrt können auch der Internetseite der Bezirksregierung Köln entnommen werden.

[http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/kontakt/index.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/kontakt/index.html)

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> Ergebnisprotokoll der 5. Sitzung
<b>Drucksache Nr.: RR 112/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 16.11.2015

Vorlage für die  
6. Sitzung des Regionalrates  
am 11. Dezember 2015

**TOP 3:** Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 5. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 25. September 2015

**Rechtsgrundlage:** § 17 Geschäftsordnung des Regionalrates (GO)

**Berichterstatte**rin: Frau Müller, Dezernat 32, Tel.: 0221 / 147 - 2386

**Inhalt:**

- Niederschrift
- Anwesenheitsliste

**Anlagen:**

- Anlage 1 „Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2014 bis 2040/2060“ zu TOP 6
- Anlage 2 „S-Bahn – Ausbau Knoten Köln: Teilprojekt Erftbahn. Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW“ zu TOP 10

## **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalrat Köln genehmigt die Niederschrift.



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>2</b>

## **Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln**

### **Niederschrift**

über das wesentliche Ergebnis der **5. Sitzung des Regionalrats** am Freitag, 25. September 2015, 10:08 Uhr bis 12:41 Uhr, im Plenarsaal der Bezirksregierung Köln

#### **Vorsitzender:**

Rainer Deppe (CDU)

#### **Teilnehmer:**

siehe beigefügte Anwesenheitsliste

#### **Vor Eintritt in die Tagesordnung**

**Vorsitzender Rainer Deppe** eröffnet die 5. Sitzung um 10.08 Uhr und heißt die Anwesenden – auch die Zuschauer auf der Tribüne – herzlich willkommen, insbesondere den Stellvertretenden Regierungspräsidenten Wilhelm Steitz. Regierungspräsidentin Gisela Walsken habe ihn – Deppe – informiert, dass sie einen anderen unabwendbaren Termin wahrzunehmen habe.

Als Erstes hält der Vorsitzende zum Gedenken an Werner Esser folgende Ansprache:

(Die Anwesenden erheben sich von ihren Plätzen.)

Wir beklagen den plötzlichen Tod unseres Kollegen Werner Esser. Er war Mitglied der Unterkommission Vile-Eifel und ist, wie Sie wahrscheinlich alle den Medien entnommen haben, am 13. September auf tragische Weise verstorben.

Eine Zeitlang war ich mit ihm gemeinsam in der Kommission, und seine engagierten, aber immer sehr sachbezogenen Beiträge waren wichtig. Er wird uns fehlen.

Ich darf Sie bitten, einen Moment in Stille an ihn zu denken.

Der Regionalrat sei form- und fristgerecht geladen worden und offensichtlich beschlussfähig, da mehr als die Hälfte der Mitglieder anwesend sei.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>3</b>

## **TOP 1      Feststellung der Tagesordnung**

**Vorsitzender Rainer Deppe** teilt mit, die Tagesordnung sei mit der Einladung vom 27.08.2015 bekannt gegeben worden. Die neueste Fassung der inzwischen mehrfach aktualisierten Tagesordnung sei vom 23.09.2015.

Der Vorsitzende fragt nach Änderungswünschen zur Tagesordnung.

**Stefan Götz (CDU)** bittet, die Tischvorlage Drucksache Nr. RR 97/2015 – eine Stellungnahme des Regionalrats zu einem gemeinsamen Antrag der Landtagsfraktionen SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Rahmenbedingungen für das kommunale Ehrenamt weiter verbessern“ Landtagsdrucksache 16/9791 – noch zusätzlich in die Tagesordnung aufzunehmen.

Da sich kein Widerspruch erhebt, stellt **Vorsitzender Rainer Deppe** fest, die Tischvorlage werde unter TOP 13 „Anträge“ als Punkt 3 behandelt.

Damit sei die Tagesordnung so festgestellt.

## **TOP 2      Benennung eines stimmberechtigten Mitglieds des Regionalrats zur Mitunterzeichnung der Niederschrift der 5. Sitzung des Regionalrats am 25. September 2015**

**Vorsitzender Rainer Deppe** hält fest, zur Mitunterzeichnung der Niederschrift werde Peter Singer, Die Linke, benannt.

## **TOP 3      Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 4. Sitzung des Regionalrats des Regierungsbezirks Köln am 12. Juni 2015** Drucksache Nr. RR 69/2015

Der **Regionalrat** genehmigt die Niederschrift.

## **TOP 4      Wechsel bei den beratenden Mitgliedern des Regionalrates Köln; Vertreter der Stadt Bonn und der Stadt Aachen** Drucksache Nr. RR 70/2015

Für die Stadt Aachen – so **Vorsitzender Rainer Deppe** – sei Werner Wingefeld, bisher beratendes Mitglied für die Stadt Bonn, als Nachfolger von Gisela Nacken benannt worden.

Für die Stadt Bonn trete Rüdiger Wagner die Nachfolge von Werner Wingefeld an.

Der **Regionalrat** nimmt zur Kenntnis, als beratende Mitglieder des Regionalrats Köln sind gemäß § 8 Abs. 3 LPIG von der Stadt Bonn Rüdiger Wagner und von der Stadt Aachen Werner Wingefeld benannt worden.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>4</b>

## **TOP 5      Aktuelle Informationen zur Unterbringung von Flüchtlingen**

**Stellv. Regierungspräsident Wilhelm Steitz** gibt einen Zwischenbericht:

Die Unterbringung von Flüchtlingen sei aktuell das überall vorherrschende Thema – egal, ob in der Presse, in Behördenstrukturen oder bei Freiwilligenverbänden. Durch die deutliche Veränderung der Zuständigkeiten – weniger zentrale Zuständigkeiten in Arnsberg und mehr dezentrale Strukturen in allen Bezirken, auch in dieser Behörde – habe man mehr mit diesem Thema zu tun als bislang. Man habe viele Strukturen umgekrempelt und heute Morgen noch in einer Sonder-Abteilungsleiterbesprechung darüber diskutiert, die anfallenden Aufgaben bei gegebenem Personal zu bewältigen. Lediglich zwei ganze Stellen seien dafür neu besetzt worden.

In wenigen Monaten habe man Tausende von Plätzen geschaffen, insbesondere Notunterkünfte, weil Regelunterkünfte einer sorgfältigen Planung bedürften. Man habe die Notunterkünfte anfangs allein – in eigener Verantwortung und mit eigenem Personal – geschaffen und die Liegenschaften selber besorgt. Sehr schnell sei man an die eigenen Grenzen gekommen, insbesondere bei dem ersten Schub am Karnevalswochenende. Der zweite deutliche Schub habe stattgefunden, als über Ungarn an einem Wochenende Flüchtlinge in fünfstelliger Zahl in München angekommen seien.

Der Zustrom habe sich nur wenig reduziert und halte fast unvermindert an. Das habe die Bezirksregierung zwangsläufig in die Lage gebracht, die Kommunen um Hilfe bitten zu müssen. Inzwischen stelle man etwa 75 % der Notunterkunftsplätze durch aktive Mithilfe der Kommunen – der Städte, der kreisfreien Städte und der Kreise – dar. Man bitte die Gebietskörperschaften, Plätze zur Verfügung zu stellen, seit dem zweiten Schub verbunden mit der Bitte, das in Krisenstabsstrukturen zu tun. Fast alle Kreise hätten inzwischen selber Krisenstabsstrukturen, um in der Lage zu sein, diesem Hilfesuch nachzukommen.

So sei es möglich gewesen, immer äußerst knapp am Rande der Leistungsfähigkeit aller Beteiligten – darunter auch sehr viele Freiwillige, sehr viele Bürgerinnen und Bürger, Wohlfahrtsverbände –, diese Last zu schaffen.

Um zahlenmäßig deutlich zu machen, um was es gehe: Im gesamten Jahr 2007 seien in Nordrhein-Westfalen knapp 7.000 Flüchtlinge aufgenommen worden. Im Moment habe man Wochenzugänge von 14.000 bis 18.000. Die Dimension zeige, was das für alle an diesem Prozess Beteiligten bedeute. Klar sei, niemand schaffe das allein. Es handle sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei der alle Institutionen mitarbeiten müssten. Das werde gerne getan. Die Hilfsbereitschaft sowohl aus der Bürgerschaft als auch von kommunalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei unglaublich, und inzwischen seien fast alle Wohlfahrtsverbände in den Kommunen oder in den Landeseinrichtungen bis an ihre Leistungsgrenze aktiv.

Die Stimmung empfinde er – Steitz – nach wie vor als ausgesprochen positiv. Man habe eine Gemeinschaftsaufgabe, die man bisher, wenn auch knapp, immer geschafft habe und die sehr viele Helfer befriedige.

Dazu ein Beispiel: Gestern habe er eine Förderschule in Düren besucht, die nicht mehr voll ausgelastet sei. In der Turnhalle mit einer Art Festzelt daneben, in diversen

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>5</b>

Containern und Nebenräumen der Schule seien insgesamt 150 Menschen unterzubringen – in einer Form, in der niemand der im Regionalrat Anwesenden auch nur eine Nacht verbringen wolle. Aber es gehe eben nicht anders. Die Flüchtlinge zeigten Dankbarkeit, die auch die Helferinnen und Helfer spürten, sodass durch die Arbeit eine gewisse Befriedigung einsetze.

Die Strukturen seien alles andere als optimal. Aber der Not und der unglaublichen Zahl der Flüchtlinge geschuldet, werde in diesem Bezirk auf allen Ebenen eine hervorragende Leistung erbracht.

**Vorsitzender Rainer Deppe** dankt – auch im Namen des Regionalrats – den Helferinnen und Helfern, den Kommunen, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bezirksregierung Köln und anderer Verwaltungen, die eine Menge leisteten. Ohne parteipolitisch zu werden, halte er die Äußerung „Wir schaffen das“ für richtig. Wenn ein Land das schaffen könne, dann Deutschland. Auf dem Bund-Länder-Treffen zur Asyl- und Flüchtlingspolitik hätten die Bundeskanzlerin und die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der Länder gestern Abend wegweisende Beschlüsse gefasst, die es zumindest erlaubten, erst einmal den Ansturm zu bewältigen.

**Paul Hebbel (CDU)** führt aus, im Wesentlichen seien die organisatorischen Fragen angesprochen worden, die allen hier von der örtlichen Ebene her bekannt seien. Die Leistung, die gefordert und unter Zeitdruck zustande gebracht werde, sei beachtlich. Die menschliche Dimension sei jeden Abend im Fernsehen anzuschauen; viele Sendungen befassten sich mit dem Thema.

Leider sei der finanzpolitische Aspekt der Flüchtlingskrise in den Ausführungen des Stellvertretenden Regierungspräsidenten nicht beleuchtet worden. – Auf der staatlichen Ebene gebe es den Versuch der EU-Länder, mit der Kommission eine Aufweichung der Defizitkriterien zu erreichen. Möglicherweise werde das geschehen.

Auf kommunaler Ebene begegne man aber bei Verhandlungen mit der Kommunalaufsicht einem Standpunkt, der nicht aufrechterhalten werden könne. Wenn man sich darum bemühe, im HSP 2018 bis 2021 zu ausgeglichenen Haushalten zu kommen, und man durch die Flüchtlingskrise enorm zurückgeworfen werde, müsse die Kommunalaufsicht hierzu eine andere Position als im Augenblick beziehen. Denn im Moment werde immer noch erwartet, die Defizite mit finanzpolitischen Mitteln der Kommunalpolitik wieder auszugleichen.

Ein Beispiel: Im nächsten Jahr werde die Flüchtlingsunterbringung und -betreuung in seiner Stadt Leverkusen netto 25 bis 26 Millionen € kosten. Die freiwilligen Ausgaben betrügen noch 20 Millionen €. So viele Schwimmbäder könne man gar nicht schließen, um diesen Betrag, der das Defizit verstärke, auszugleichen. Er – Hebbel – könne sich auch nicht vorstellen, diese 25 Millionen € bei den Gebührenhaushalten und den Steuern wieder hereinzuholen.

Hier sei also eine andere Sichtweise der Kommunalaufsicht gefordert, um die er dringend bitte.

**Stellv. Regierungspräsident Wilhelm Steitz** antwortet, Leverkusen sei ein Partner der Bezirksregierung Köln, weil man gemeinsam die längerfristigen Kapazitäten zur Flüchtlingsaufnahme ausbaue.



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>6</b>

Die Summe in Höhe von 25 Millionen € habe er selber in einem der Gespräche über die gemeinsamen Projekte in Leverkusen mit dem Kämmerer erörtert. Die Summe sei korrekt geschätzt und nicht übertrieben.

Zur Landesunterbringung – zur kommunalen Unterbringung werde Udo Kotzea gleich noch etwas sagen –: Im Augenblick Sorge die Bezirksregierung Köln als Mittelbehörde dafür, dass der finanzielle Aufwand für die Hilfe, die von den Kommunen bei der Landesunterbringung erbracht werde, eins zu eins erstattet werde.

Es würden alle Sachkosten und fremden Personalkosten eins zu eins ersetzt. Und vor etwa drei Tagen habe das Innenministerium der Bezirksregierung den Erlass zukommen lassen, dass den Kommunen auch der eigene Personalkostenaufwand in Form von Pauschalsummen ersetzt werde. Das gelte beispielsweise für den Sozialamtsleiter oder den Feuerwehrmitarbeiter, der mithelfen müsse, um etwa eine Turnhalle herzurichten. Auch diese Kosten würden in einer pauschalen Art und Weise, die zwischen den Spitzenverbänden und dem Innenministerium vereinbart worden sei, ersetzt. Er glaube, in diesem Bereich werde den Kommunen kein zusätzlicher finanzieller Nachteil entstehen.

Eine andere Frage sei, in welcher Höhe die Kosten für die kommunale Unterbringung ersetzt würden. Das sei eine lange Diskussion gewesen. Der Landtag habe eine Reaktion gezeigt. Die neue Stichtagsregelung – die Verlegung des Stichtags um ein Jahr nach vorne –, um die Zahl der Hilfesuchenden für die Abrechnung nach dem Flüchtlingsaufnahmegesetz zu ermitteln, werde das Land viele Millionen kosten, die bei den Kommunen ankämen.

Zu der Frage, welche Konsequenzen die Sonderlast „Flüchtlingsaufnahme“ bei den rechtlichen Bestimmungen zur Haushaltskonsolidierung auslöse, ergänzt **Udo Kotzea (Bezirksregierung Köln)** Folgendes: Jede Kommune im Stärkungspakt, unabhängig davon, ob sie freiwillig oder pflichtig im Stärkungspakt sei, müsse einen Haushaltssanierungsplan aufstellen. Externe Faktoren, die Kosten in dieser Höhe verursachten, beispielsweise durch Verzicht auf freiwillige Ausgaben aufzufangen, wäre allerdings eine Forderung nach etwas Unmöglichem, die niemand stelle. Denn die entstehenden Kosten und die vorhandenen Potenziale, um Einsparungen zu erzielen, stimmten oft nicht überein.

Er sehe zwei voneinander unabhängige Ebenen:

Bestehen bleibe – erste Ebene –, dass eine Stadt im Stärkungspakt einen Haushaltssanierungsplan aufzustellen habe, der nach haushaltsrechtlichen Regeln abzuwickeln sei. Dazu gehöre immer die Frage, welche Einsparpotenziale gehoben werden könnten, um letztlich das Ziel, einen strukturellen Ausgleich herbeizuführen, zu erreichen. Das gesamte Programm, in das das Land einige Hundert Millionen hineingesteckt habe, um die kommunalen Haushalte zu subventionieren, funktioniere erst einmal auf diese Art und Weise. Diese Gesetzmäßigkeit könne man nicht aufbrechen.

Die zweite Ebene, die selbstständig daneben stehe, sei die Notwendigkeit, die Kommunen bei den Kosten für Flüchtlinge finanziell zu unterstützen. Das erkenne wohl jeder an, nicht nur die kommunalen Spitzenverbänden und die Kommunen selbst. Da

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>7</b>

sei der Diskussionsprozess aus seiner Sicht nicht am Ende, sondern eher am Anfang. Letztendlich müsse es das Ziel sein, den Kommunen die tatsächlichen Kosten der Flüchtlinge zu erstatten. – Wenn das der Fall wäre, würden keine Auswirkungen auf die erste Ebene, den Sanierungsplan, entstehen. Denn theoretisch würde keine Belastung auftreten, die im kommunalen Haushalt aufzufangen wäre. Wie und ob man das erreichen werde, könne heute niemand sagen. Das sei reine Prophetie.

**Bettina Herlitzius (GRÜNE)** moniert, sie habe sich mehr Informationen versprochen. Alle Regionalratsmitglieder seien sich über die Dimension im Klaren.

Auch im Regionalrat müsse man immer noch sagen, man schaffe das; das sei richtig.

Trotzdem gebe es viele Probleme im Detail: etwa bei der Kommunikation zwischen den Kommunen und der Bezirksregierung. Die Anrufe am Freitagabend um 18 Uhr, morgen oder übermorgen kämen 100 Flüchtlinge, passierten eben. Vielleicht seien Optimierungen im Informationsmanagement zwischen der Bezirksregierung und den Kommunen möglich, um die Stimmungslage bei den Mitarbeitern vor Ort ein bisschen zu entspannen.

Die große Frage sei jedoch, wie es weitergehe – da könnten die Kommunen im Moment nicht weiterdenken –, ob es Konzeptüberlegungen gebe, wer bleibe und wo, wie Wohnraum geschaffen werde, wie beschult werde. Die Probleme fingen doch erst richtig an. Die Bezirksregierung habe vielleicht den Kopf frei, um Konzepte zu entwickeln, da die Kommunen voll mit dem Alltagsgeschäft beschäftigt seien.

Sie wünsche sich, diesen Punkt in den nächsten Sitzungen noch weiter auszuführen oder dem Protokoll ausführlichere Informationen beizufügen. Man habe das Gefühl, alles laufe irgendwie, man kriege das hin; aber in der jetzigen Phase müsse man überlegen, wie es weitergehe.

**Stellv. Regierungspräsident Wilhelm Steitz** bestätigt, die Kommunikation sei vielfach nicht rund gelaufen. Am 19. August habe die Bezirksregierung alle Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, Oberbürgermeister und Landräte hier im Hause zu einer Veranstaltung eingeladen, um die Alltagsprobleme zu diskutieren. Oberstes Thema sei die nicht funktionierende Kommunikation gewesen, insbesondere bezogen auf die Transfers. Die Bezirksregierung Köln mache die Transfers nicht, kommuniziere sie nicht einmal, sondern habe nur eine Vermittlerrolle zwischen der Bezirksregierung Arnsberg und den Kommunen und versuche, für einen besseren Ablauf zu sorgen.

Es sei auch ein kontinuierliches Thema aller fünf Regierungspräsidentinnen und dem einzigen noch verbliebenen Regierungspräsidenten, diese Kommunikation noch zu verbessern. Niemand könne nachvollziehen, wenn Busse ohne Ankündigung ankämen oder – umgekehrt – angekündigte Busse nicht einträfen. Letzteres sei das Hauptproblem. Die bereitstehenden Freiwilligen müssten warten. Es werde gefordert, sehr schnell Plätze bereitzustellen, aber dann komme keiner. Das sei in letzter Zeit sehr nachteilig für die Betroffenen in den Kommunen gelaufen.

Man arbeite an einer Verbesserung. Das sei aber extrem schwierig, weil eine Vielzahl von Behörden am Prozess beteiligt sei. Die Bezirksregierung arbeite ja nicht

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>8</b>

allein mit der Bezirksregierung Arnsberg zusammen, sondern wenn ein Zug in Salzburg starte, wisse man noch gar nicht, ob er nach Niedersachsen oder nach Nordrhein-Westfalen fahre. Es fange schon damit an, dass die Bundesbahn den Zug nicht zum angesagten Zeitpunkt losschicke, sodass der für 19 Uhr angekündigte Zug mitten in der Nacht um 2 Uhr ankomme. Danach müssten die Leute auf Busse verteilt werden, die zu den verschiedenen Notunterkünften führen, weil am Ort der Ankunft – wie in Köln am Flughafen – keine Betten stünden. Denn es handle sich nur um eine Umsteigestation mit Sanitätsteam und der Möglichkeit, etwas zu essen und zu trinken.

An diesem Prozess seien vielfältige Institutionen und Behörden beteiligt, und niemand kenne den genauen Ablauf. In Österreich werde gesagt, man werde einen Zug mit 400 Personen schicken. Aber dann kämen zwei Züge mit 600 Leuten, sodass kein ordnungsgemäßes Verfahren möglich sei, bei dem man morgens schon wisse, wann abends welcher Bus wohin fahre. Das sei extrem nachteilig für die Betroffenen. Es sei schrecklich, wenn Freiwillige – egal, ob es um Mitarbeiter des Roten Kreuzes, der Malteser oder um ehemalige Mitarbeiter der Stadtverwaltung gehe –, die die Ansage bekommen hätten, mit Ärzten, mit Sanitätern, mit Essen und Trinken bereitzustehen, am Wochenende die halbe Nacht warteten und keiner komme. Damit würden hochengagierte Helfer frustriert. Aber im Moment sei es wegen des Zusammenwirkens einer Vielzahl von Beteiligten nicht möglich, eine Verbesserung zu erreichen.

Bei einer Kommune habe er – Steitz – erlebt, dass sie sich bei der Fahrdienstleitung der Bundesbahn selber Informationen geholt habe, die auch in Arnsberg nicht vorgelegen hätten.

Im Augenblick herrsche Chaos. Deshalb habe er am Anfang die Zahlen ins Verhältnis gesetzt. Innerhalb weniger Jahre habe sich die Arbeit ver Hundertfacht. Dass es überhaupt noch funktioniere und die Flüchtlinge ihre erste Nacht nicht auf einer Wiese verbringen müssten, sei eine riesige Anstrengung. Man versuche, eine Optimierung zu erreichen. Bei den Flüchtlingszügen sei Dortmund durch Köln entlastet worden. Das heiße aber, dass sich die Leute in Köln erst einmal einarbeiten und Erfahrungen sammeln müssten. Viele Freiwillige machten den Transfer vom Zug in den Bus. Leider laufe das noch nicht perfekt.

Zur zweiten Frage, wie es weitergehen werde: Auch wenn es durch die große Menge der Flüchtlinge sehr schwierig sei, die Aufgabe zu bewältigen, sei man im Moment – das sei seine persönliche Meinung und die Meinung aller, die am Prozess beteiligt seien – beim einfachsten Part: Die Leute brauchten zum Beispiel ein Dach über dem Kopf, ein Bett, Essen und Trinken, Babynahrung für die Kleinen und einen Arzt – eine Leistung, die an sich nicht so komplex sei, aber aufgrund der Masse und weil sie rund um die Uhr erbracht werden müsse, zu enormen Schwierigkeiten führe.

Diesen Menschen Deutschkurse zu geben, sie passgenau in den Arbeitsmarkt, in Schulsysteme, in Kindergärten zu integrieren, sei eine viel komplexere Aufgabe, die alle in NRW noch viel mehr fordern und all diese Systeme – das sage inzwischen auch die Bundeskanzlerin sehr deutlich – und damit die Gesellschaft verändern werde. Diese Gesellschaft werde nicht mehr dieselbe sein wie vor zwei bis drei Jahren, weil es in den genannten Systemen – egal, ob Bildungssysteme, Gesundheitssystem oder Arbeitsmarkt – gravierende Veränderungen geben werde. Es gebe Chancen und Risiken. Zu hoffen sei, die Chancen alle zu nutzen und die Risiken zu mindern.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>9</b>

**Hans-Willi Dohmen (CDU)** betont, der Regionalrat habe ein Interesse, mehr über den Ablauf im Regierungsbezirk Köln zu erfahren. Allgemeine Aussagen wie im Eingangsstatement seien täglich den Medien zu entnehmen.

Wilhelm Steitz habe eine Bürgerversammlung in Linnich besucht. Seine dortigen Aussagen hätten in der Presse einen enormen Niederschlag gefunden, weil er eine Bewertung der kritischen Anmerkungen der Bürgerschaft und des freiwilligen Engagements abgegeben habe.

Für ihn, Dohmen, wäre es interessant, von Wilhelm Steitz, der gerade von sehr viel mehr Kommunikation gesprochen habe, zu hören, inwieweit er diese Form der Kommunikation weiterzutragen gedenke. Außerdem wäre es aufschlussreich, von Wilhelm Steitz zu erfahren, ob sich im Regierungsbezirk Köln ähnliche Vorgänge und Darstellungen aus der Bürgerschaft ereignet hätten.

**Reinhold Müller (FDP)** merkt an, Wilhelm Steitz habe die Willkommenskultur zu Recht gelobt, die man nicht kritisch hinterfragen wolle. Aber alle im Regionalrat seien Kommunalpolitiker und ein Stück weit Erbsenzähler, weil sie am Ende der „Nahrungskette“ lägen und mit diesen – aus mancher Sicht – „Kleinigkeiten“ zu tun hätten.

Zur Bildung habe Wilhelm Steitz schon etwas gesagt. Er – Müller – könne es sich kaum noch vorstellen, wie Integration in Schulen stattfinden solle, wenn Lehrer gleichzeitig Inklusion und Flüchtlingskinder unter einen Hut bringen müssten und für beides nicht vorbereitet seien. Das werde in den Schulen sicher noch zu erheblichen Problemen führen. Da könne man nicht davon sprechen, Risiken und Chancen sehen zu müssen, sondern man müsse Strukturen schaffen. Beispielsweise habe es früher einen Schulkindergarten gegeben, um nicht schulreife Kinder auf die Schule vorzubereiten. Man müsse wieder etwas Ähnliches einführen und vor Ort helfen. Sonst drohe die Willkommenskultur schon an dieser Stelle zu scheitern.

Wilhelm Steitz habe auch die medizinische Versorgung in den Kommunen angesprochen. Er – Müller – komme aus dem Oberbergischen Kreis mit 13 Kommunen, die alle kein Gesundheitsamt unterhielten. Das bedeute, die komplette Last dieses Bereichs für die Erstaufnahmeeinrichtungen liege beim Kreis. Der Kreis habe ein Gesundheitsamt mit einer Vielzahl von pflichtigen Aufgaben. Die dort tätigen Ärzte setzten alles daran, um in den Kommunen zu helfen. Das sei aber keine Lösung auf Dauer. Man müsse überlegen, welche pflichtigen Aufgaben zurückgestellt werden könnten, um es den Ärzten zu ermöglichen, in den Erstaufnahmeeinrichtungen tätig zu werden. Oder es müsse im Austausch dazu kommen, wenn in Köln zwar keine Plätze, aber medizinische Kapazitäten vorhanden seien, dass Kölner Ärzte aufs Land führen, um dort zu helfen. Niemandem sei damit gedient, das Personal des Kreises vor die Wand zu fahren, und das müsse deutlich werden.

Udo Kotzea habe eben zum Haushalt Stellung genommen. – Es gehe nicht an, dass eine Stärkungspaktkommune beispielsweise eine Schule, die sie verkaufen wolle, als Erstaufnahmeeinrichtung zur Verfügung stellen müsse, und im Gegenzug erwartet werde, dass sie im Stärkungspakt die Zahlen einhalte, obwohl sie die Schule nicht verkaufen könne. Auch das werde nicht funktionieren.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>10</b>

Eine Erhöhung der Grundsteuer B wegen Flüchtlingskosten sei das Ende jeglicher Willkommenskultur. In diese Phase dürfe man nicht geraten; aber die ersten Bürgermeister ließen dies schon verlauten.

Es müsse also mehr kommen. Ein Entgegenkommen sei erforderlich. Zurzeit würden Vergaberichtlinien, die hoch und heilig seien, außer Kraft gesetzt, um alles Mögliche – zum Beispiel Betten, Wachdienste – zu besorgen, was richtig sei. In der derzeitigen Sondersituation müsse aber auch die kommunale Finanzaufsicht reagieren und etwa bestimmte Fristen verändern. Es gehe nicht an, für Stärkungspaktkommunen die grundsätzliche Aussage zu treffen, sie müssten weiterhin versuchen, einen strukturellen Ausgleich herbeizuführen.

Ein Landrat habe seinen Kommunen geraten, in ihren Haushalten die komplette Erstattung der Ausgaben für Flüchtlinge als Einnahmen anzusetzen. Selbst wenn das Land die Erstattung nicht vornehmen werde, sei dem Papier Genüge getan.

So vorzugehen, sei zu kurz gesprungen. Es müsse echte Hilfe kommen. Darauf warteten die Kommunen. Dann seien sie auch weiterhin bereit, diese Sonderaufgaben mit vollem Engagement wahrzunehmen.

Er habe große Probleme – so **Jürgen Sperrath (AfD)** –, die Zahlen irgendwie einzuordnen. Die eben für Leverkusen genannte Zahl von 25 Millionen € an Aufwendungen für die Unterbringung von Flüchtlingen sei von Wilhelm Steitz bestätigt worden.

Wenn er – Sperrath – diese Aufwendungen NRW-weit überschlage, komme er auf 2,5 Milliarden € und habe starke Zweifel, dass den Kommunen diese hohen Summen komplett erstattet würden. Bei den Kommunen würden wohl Belastungen in erheblicher Höhe hängenbleiben. Denn die im Augenblick zur Verfügung gestellten Gelder, die den Medien zu entnehmen seien, deckten wahrscheinlich die Aufwendungen, die für die Unterbringung entstünden, bei Weitem nicht ab. Außerdem machten die Unterbringungskosten nur einen kleinen Teil der Gesamtaufwendungen aus. In vielen anderen Bereichen – Schule, Bildung, Infrastruktur – werde noch sehr viel mehr geschehen müssen. Es sei davon auszugehen, dass die Kommunen am Ende in sehr große finanzielle Schwierigkeiten gerieten.

**Rolf Beu (GRÜNE)** meint, man könne nur Erwartungshaltungen äußern. Wie es am Schluss tatsächlich aussehen werde, könne niemand beurteilen. Die kommunalen Vertreter befürchteten, Pech zu haben, und er – Beu – verstehe deren Argumentation, am Ende der „Nahrungskette“ zu stehen.

Aus den Erfahrungswerten der letzten Jahre sei unter Umständen die Erwartungshaltung berechtigt, dass Bund und Länder ihre zusätzlichen Aufgaben für die Kommunen nicht zu 100 % finanziell ausgleichen würden – siehe etwa die Herangehensweise der Kommunalaufsicht. Aber so könne man die Diskussion jetzt nicht führen. Man sei guten Mutes und hoffe, dass die Bewältigung des Flüchtlingszustroms am Ende tatsächlich zu einer nationalen Aufgabe werde, einer Aufgabe, die man, wie es der Vorsitzende formuliert habe, schaffen und stemmen werde. Es sei fehl am Platze, heute prophylaktisch gegenseitige Schuldzuweisungen nach dem Motto „Kommunen gegen Land – Land gegen Bund“ vorzunehmen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>11</b>

**Stellv. Regierungspräsident Wilhelm Steitz** antwortet wie folgt:

Zu Linnich: Damals habe er sich nicht zum ehrenamtlichen Engagement geäußert – jedenfalls nicht in Zeitungsartikeln. Das ehrenamtliche Engagement in Linnich sei genauso großartig wie ansonsten im Bezirk oder in der gesamten Republik. Er habe auf die Frage, wie er den Verlauf der Veranstaltung werte, gesagt, dass er die Massivität der Kritik so noch nirgendwo vorher in Bürgerversammlungen erfahren habe. – Das sei keine Wertung, sondern nur eine Feststellung, zu der er stehe.

Ansonsten habe Linnich eine Vielzahl von Problemen, zu denen es aber einen Jour fixe gebe. Er selber sei vor zehn Tagen noch da gewesen und habe etwa mit allen Nachbarn, der Stadtverwaltung einen Termin gehabt, bei dem man wieder konkrete Verbesserungen besprochen habe. Im Zweifelsfall müsste man das Thema einmal bilateral erörtern. Kern des Problems in Linnich sei, dass die Zukunft der Einrichtung noch nicht geklärt sei.

Zu der Frage, was bei der Bildung auf den Bezirk zukomme und wer wie vorbereitet sei: Allein die Bezirksregierung Köln sei im Augenblick dabei, weit über 800 Lehrer nur für Auffangklassen einzustellen. Das Schulministerium habe sehr wohl reagiert und zusätzliche Stellen zur Verfügung gestellt. Die Einstellung von 800 zusätzlichen Lehrern, um die hohe Anzahl an Flüchtlingskindern angemessen zu betreuen, zu unterrichten und in das Schulsystem einzugliedern, sei für diesen Bezirk schon eine Hausnummer.

Ähnlich sehe es bei den Gesundheitsämtern aus. Natürlich seien auch die Gesundheitsämter erst einmal völlig überfordert, weil sie schon seit Jahren Probleme hätten, ihre Stellen zu besetzen. Wenn bei einem Gesundheitsamt auch nur ein oder zwei Stellen unbesetzt seien, sei es extrem schwierig, die öffentlichen Gesundheitsaufgaben wahrzunehmen, wenn in kürzester Zeit einige Flüchtlingsunterkünfte neu in seinen Bezirk kämen.

Die Landesregierung habe strukturell sehr gut reagiert, indem sie eine Rahmenvereinbarung für die Gesundheitskarte für alle kommunal untergebrachten Flüchtlinge abgeschlossen habe – schon vor dem gestrigen Flüchtlingsgipfel, der das noch einmal bestätigt habe. Damit funktioniere die Gesundheitsversorgung der kommunal untergebrachten Flüchtlinge innerhalb des normalen Systems. Es sei nicht möglich, hier eine Generaldebatte über das Gesundheitssystem zu führen.

Für die anderen Unterkünfte, die Sammelunterkünfte, sei eine Rahmenvereinbarung entworfen worden. Er gehe davon aus, dass sie alsbald unterschrieben werde, so dass auch die niedergelassenen Ärzte, die mit sehr hohem Engagement ihre Sprechstunden in den Einrichtungen abhielten, ihre Leistung ganz normal über die Kassenärztliche Vereinigung ohne besonderen Verwaltungsaufwand abrechnen könnten. Ansonsten müssten sie ihre Rechnung an die Stadt schicken, die sie an die Bezirksregierung weiterleite.

Die beiden Rahmenvereinbarungen zeigten, dass die Landesverwaltung gerade auch im Hinblick auf die gesundheitliche Versorgung der Flüchtlinge, die sicherlich angesichts der Zahlen eine Herausforderung sei, strukturell gut reagiert habe.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>12</b>

Zu den Belastungen: Die Stadt Leverkusen sei glaubhaft insgesamt mit einer Summe von 25 Millionen € belastet.

Es sei aber ein Geschäft, das die Kommune in keiner Weise belaste, wenn die Bezirksregierung Köln sie bitte, ihr eine Hauptschule, die die Kommune eigentlich verkaufen wolle, als Landeseinrichtung für Flüchtlinge zur Verfügung zu stellen. Denn dafür zahle das Land Miete und jeglichen Sachaufwand, der erforderlich sei, und – in dieser Hauptschule seien zurzeit 200 Flüchtlinge untergebracht – pro 100 Flüchtlinge erspare man der Stadt ungefähr 1 Million €.

Auch das müsse man zur Kenntnis nehmen. Diese Flüchtlinge würden von der Bezirksregierung betreut, alle Kosten für die Betreuung dieser Flüchtlinge übernehme das Land, und gleichzeitig würden diese Flüchtlinge auf die kommunale Aufnahmequote angerechnet. Die Stadt müsse nicht mehr das defizitäre Geschäft der kommunalen Unterbringung betreiben, sondern diese 100 Flüchtlinge würden bei der Verteilung so behandelt, als ob die Stadt sie aufgenommen hätte. Obendrauf gebe es noch die Flüchtlingspauschale, obwohl sich die Bezirksregierung um diese 100 Flüchtlinge ganz allein kümmere. – Oft sprächen die Kämmerer bei der Bezirksregierung vor und fragten, ob in ihrer Stadt keine Landeseinrichtung möglich sei.

**Vorsitzender Rainer Deppe** sagt zu, das Flüchtlingsthema bei Bedarf in der nächsten Sitzung wieder aufzurufen.

**Stellv. Regierungspräsident Wilhelm Steitz** bietet an, für die nächste Sitzung eine Übersicht anzufertigen, wie viele Einrichtungen es im Bezirk gebe, um dem Regionalrat einen Gesamtüberblick über die Strukturen zu geben. Für die heutige Sitzung habe die Zeit nicht gereicht, da man am Wochenende in Krisenstabsstrukturen durcharbeite.

**Vorsitzender Rainer Deppe** bedankt sich und bittet, den Dank auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterzugeben, deren Leistung weit über das Übliche hinausgehe.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>13</b>

**TOP 6      Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040/2060**  
Drucksache Nr. RR 71/2015

**Rolf Beu (GRÜNE)** wirft gleich die Frage auf, ob die Flüchtlingszahlen schon berücksichtigt seien.

**Vorsitzender Rainer Deppe** nimmt an, dass der jetzige Zustrom von Flüchtlingen nicht berücksichtigt sei.

**Dr. Kerstin Ströker (IT NRW)** trägt anhand von **Anlage 1** „Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2014 bis 2040/2060“ Folgendes vor:

Ich danke für die Gelegenheit, dem Regionalrat die Ergebnisse der aktuellsten Bevölkerungsvorausberechnung präsentieren zu dürfen. Zusätzlich werde ich im zweiten Teil auch die Ergebnisse der Gemeindemodellrechnung vorstellen.

*Rahmen und Methode – Bevölkerungsvorausberechnung* (siehe **Anlage 1**, S. 2):

Es handelt sich um einen Auftrag der Staatskanzlei.

Angewendet wird die Komponentenmethode.

Im Gegensatz zur letzten Vorausberechnung ist die Ausgangsbevölkerung zum 01.01.2014 maßgebend, die auf Ergebnissen des Zensus 2011 aufbaut.

Zusätzlich haben wir den Berechnungshorizont erweitert: auf der Kreisebene um zehn Jahre bis 2040 und auf der Landesebene bis 2060.

Ansonsten ist es bei der Berechnung einer Basisvariante geblieben.

*Annahmen Vorausberechnung* (siehe **Anlage 1**, S. 3 f.)

Zu den Annahmen der Vorausberechnung bezüglich der Komponentenentwicklung möchte ich nur so viel sagen, dass sich der Wanderungssaldo, der in die Bevölkerungsvorausberechnung eingeflossen ist, gravierend geändert hat. 2014/2015 war unter „Migration über die Bundesgrenzen“ ein jährlicher Wanderungssaldo von 100.000 zu verzeichnen (siehe **Anlage 1**, S. 3).

Die Frage, ob Flüchtlinge einbezogen sind oder nicht, muss ich mit Nein beantworten. Denn berücksichtigt ist nur die Zahl der Flüchtlinge, die sich 2013 abgezeichnet hat. Die Dimension von 2015 ist nicht mit eingeflossen.

Dennoch ist in die Vorausberechnung 2014 im Vergleich zur letzten Bevölkerungsvorausberechnung 2011 bis 2030/2050 ein deutlich höherer Wanderungssaldo bei dem Punkt „Migration über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen insgesamt“ eingeflossen. Ab 2015 war bei der Vorausberechnung 2011 der jährliche Wanderungssaldo auf Landesebene 20.000, während in der Vorausberechnung 2014 auf Landesebene ein jährlicher Wanderungssaldo von 85.000 (siehe **Anlage 1**, S. 4) steht.

*Ergebnisse Vorausberechnung* (siehe **Anlage 1**, S. 5 – 12)



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>14</b>

Schauen wir uns die Ergebnisse (siehe **Anlage 1**, S. 5), bezogen auf den Regierungsbezirk Köln, im Vergleich zu Nordrhein-Westfalen an! Ich habe das Ausgangsjahr 2014 gleich 100 gesetzt und die prozentuale Bevölkerungsentwicklung abgetragen, um Nordrhein-Westfalen mit dem Regierungsbezirk Köln zu vergleichen. Was sehen wir? Die Bevölkerung Nordrhein-Westfalens wächst bis 2025 um 0,9 %, geht aber bis 2040 um 0,5 % zurück gegenüber 2014. Dagegen wächst die Bevölkerung im Regierungsbezirk Köln im gesamten Berechnungszeitraum: Das Wachstum bis 2040 gegenüber 2014 beträgt 6,7 %.

Wie kommt diese Bevölkerungsentwicklung zustande? In der Grafik habe ich die Bewegungskomponenten abgetragen, die in die Bevölkerungsvorausberechnung im Regierungsbezirk Köln eingeflossen sind (siehe **Anlage 1**, S. 6):

Oben sehen Sie die grüne Kurve des Wanderungssaldos, der 2014 mit 29.800 beginnt und bis 2040 sukzessive auf 18.500 sinkt.

Die blaue Linie unten stellt den Saldo der natürlichen Bevölkerungsbewegungen – Sterbefälle, Geburten – dar. 2014 gibt es einen Sterbefallüberschuss von 7.000.

Wenn man von der grünen Linie die blaue abzieht, erhält man die schwarze Linie der Bevölkerungsveränderung insgesamt. Sie hat ihr Maximum in 2014 und fällt kontinuierlich, bleibt aber immer im positiven Bereich.

Schauen wir uns die Ergebnisse für die kreisfreien Städte und Kreise des Regierungsbezirks Köln an (siehe **Anlage 1**, S. 7)! Auch hier habe ich die Messzahl 2014 gleich 100 gesetzt und die Bevölkerungsentwicklung prozentual abgetragen.

Ganz oben haben wir die Stadt Köln, die bis 2040 einen Zuwachs von 19,3 % erreicht. Danach kommen mit fallenden Zuwächsen die Stadt Bonn, der Rhein-Erft-Kreis, die Stadt Leverkusen, der Rhein-Sieg-Kreis und die kreisfreie Stadt Aachen. Der Zuwachs bei der Stadt Aachen beträgt noch 3 %.

Der Rheinisch-Bergische Kreis kann sein Niveau halten.

Dann fängt der negative Bereich an. Der ehemalige Kreis Aachen beginnt noch leicht positiv und endet 2040 mit – 0,1 %. Kreis Heinsberg: – 1,2 %, Kreis Düren: – 1,9 %, Kreis Euskirchen: – 2,5 %, Oberbergischer Kreis: – 9,9 %.

Das ist die Spannweite der Entwicklung im Regierungsbezirk Köln auf der Ebene der kreisfreien Städte und Kreise.

Zur altersspezifischen Entwicklung im Regierungsbezirk Köln (siehe **Anlage 1**, S. 8): Auch hier wird die Messziffer 2014 gleich 100 gesetzt, um die klassischen Altersgruppen zu vergleichen.

Die dunkelblau gestrichelte Linie zeigt die Altersgruppe der unter 19-Jährigen, bei der bis 2020 ein geringer Rückgang stattfinden wird: – 2,3 %. Im Landesdurchschnitt ist der Rückgang deutlich höher. Bis 2033 wird in dieser Alters-

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>15</b>

gruppe ein leichter Zuwachs von 0,6 % zu verzeichnen sein, der bis 2040 wieder leicht sinkt.

Gegenüber 2014 wird die Altersgruppe der 19- bis 25-Jährigen 2031 einen leichten Rückgang um 3,3 % und 2040 nur noch einen Rückgang von 0,4 % haben.

Die erste Altersgruppe, deren Zahl ansteigt, ist die der 25- bis 40-Jährigen. Bis 2026 wird sie einen Anstieg von 14,2 % erreichen, danach wieder deutlich abnehmen, aber immer noch im positiven Bereich liegen. Dieser Anstieg ist durch einen Kohorteneffekt bedingt. Zum einen fallen die Kinder der geburtenstarken Jahrgänge in diese Altersgruppe. Zum andern findet Zuwanderung in dieser Altersgruppe am stärksten statt.

Die Gruppe der 40- bis 65-Jährigen schrumpft am stärksten. Bis 2035 findet ein Rückgang von 7,3 % und bis 2040 von 5,4 % statt.

Kommen wir zu den stark wachsenden Gruppen! Die Gruppe der 65- bis 80-Jährigen wird 2037 um 40,9 % gewachsen sein. Auch das ist wegen der geburtenstarken Jahrgänge ein Kohorteneffekt. Der Zuwachs wird danach leicht abnehmen, weil die geburtenstarken Jahrgänge in die nächste Altersgruppe „80 und mehr“ wechseln werden, deren Zuwachs bis 2040 auf 82,8 % ansteigen wird. Im Regierungsbezirk Düsseldorf wird diese Gruppe nur um 60,8 % steigen.

Insgesamt haben wir im Regierungsbezirk Köln das Phänomen, dass wir zwar einen hohen Anstieg bei den Hochaltrigen haben werden, aber nur einen sehr geringen Rückgang bei den Altersgruppen mit jüngeren Leuten.

Das wird sehr schön am Altenquotienten deutlich (siehe **Anlage 1**, S. 9). Ich habe einmal die Altersgrenze 65 und einmal 67 gesetzt. Die Altersgrenze festzulegen, ist schwierig, weil 2040 wohl niemand mehr mit 65 in Rente gehen wird.

Der Altenquotient 65 – blau dargestellt – beschreibt das Verhältnis der Personen, die nicht mehr im Erwerbsleben stehen, zu 100 Personen im erwerbsfähigen Alter, also die Zahl der 65-Jährigen und Älteren zu 100 Personen im Alter von 20 bis unter 65 Jahren.

Entsprechend wird der Altenquotient 67 – grün dargestellt – gebildet.

Für 2014 beträgt der Wert des Altersquotienten 65 im Regierungsbezirk Köln 31,9, liegt also unter dem Wert für Nordrhein-Westfalen, der 33,8 beträgt. Das gilt auch für 2040: 49,4 liegt deutlich unter 53,4. Das heißt, im Durchschnitt altert Nordrhein-Westfalen schneller als der Regierungsbezirk Köln.

Diese Aussage gilt auch für den Altersquotienten 67, nur mit geringeren Werten.

Zur Einbettung des Regierungsbezirks Köln in die Landschaftskarte von Nordrhein-Westfalen (siehe **Anlage 1**, S. 10: Relative Zu- und Abnahme der Bevöl-

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>16</b>

kerung in Nordrhein-Westfalen 2040 gegenüber 2014): In den hellblauen Bereichen haben wir Zuwächse von 3,5 % und mehr. Hellviolett sind leichte Zuwächse und leichte Abnahmen dargestellt. Bis auf den Oberbergischen Kreis haben wir im Regierungsbezirk Köln keinen stark schrumpfenden Kreis, sondern eher wachsende Regionen.

Das finden wir noch im Regierungsbezirk Düsseldorf mit dem Rhein-Kreis Neuss, Düsseldorf, Essen. Wachsend ist auch Dortmund, und stark wachsend ist Münster mit 16,6 %.

Ansonsten gibt es auch Regionen, die zweistellig schrumpfen – aber nicht im Regierungsbezirk Köln.

Schauen wir uns die relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung im Alter von unter 19 Jahren in Nordrhein-Westfalen 2040 gegenüber 2014 (siehe **Anlage 1**, S. 11) an! In den hellblauen Bereichen ist ein Plus zu verzeichnen. Gerade die Kreise und kreisfreien Städte können einen Zuwachs verzeichnen, die sowieso insgesamt wachsen werden.

Anders sieht es bei der Altersgruppe „80 und mehr“ aus (siehe **Anlage 1**, S. 12). Hier sehen wir das eben schon von mir beschriebene Phänomen, dass der Regierungsbezirk Köln insbesondere in den Kreisen starke Zuwächse haben wird – ein Phänomen, das wir auch in den Kreisen anderer Regierungsbezirke wiederfinden. – So viel zur Bevölkerungsvorausberechnung.

*Rahmen und Methode – Modellrechnung zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden (siehe **Anlage 1**, S. 13):*

- Die Modellrechnung führen wir immer im Anschluss an die Vorausberechnung (Anschlussrechnung) durch.
- Sie beginnt mit der Ausgangsbevölkerung zum 01.01.2014.
- Der Berechnungshorizont ist 2040.
- Es handelt sich um ein Top-down-Verfahren. Die Ergebnisse der Komponenten aus einem Referenzzeitraum – das war 2009 bis 2013 – werden anteilig auf die kreisangehörigen Städte und Gemeinden verteilt.
- Wir berechnen nicht nur die Basisvariante – Wanderung und natürliche Bevölkerungsbewegung –, sondern auch eine Analysevariante, die nur die natürlichen Bevölkerungsbewegungen berücksichtigt. Allerdings gehe ich heute nur auf die Basisvariante ein.

*Ergebnisse Modellrechnung (siehe **Anlage 1**, S. 14 – 26)*

Relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Regierungsbezirks Köln 2040 gegenüber 2014 (siehe **Anlage 1**, S. 14): Leuchtend blau präsentieren sich die Städte und Gemeinden mit einem Plus von 15 % und mehr. Insbesondere um Köln und um Bonn herum zeigen die starken Farben Wachstumsgebiete an. Wachstumsgebiete haben wir aber auch im Westen des Regierungsbezirks: Inden und Würselen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>17</b>

Auf der anderen Seite haben wir starke Bevölkerungsrückgänge, angezeigt durch die Farbe Dunkelrot, wie zum Beispiel in Bad Münstereifel oder oben in Radevormwald.

Die Entwicklung verläuft also nicht einheitlich, sondern gegensätzlich. Es ergibt sich folgende Spannweite: Wir finden Zuwächse in Hürth von 37,1 % (siehe **Anlage 1**, S. 17), in Weilerswist von 35 % (siehe **Anlage 1**, S. 18), in Frechen von 20,2 % (siehe **Anlage 1**, S. 17). Auf der anderen Seite haben wir Morsbach mit einem Rückgang von 27,6 % (siehe **Anlage 1**, S. 20).

Wir wollen uns die Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden der einzelnen Kreise kurz anschauen, um aufzuzeigen, wie unterschiedlich sich die Kommunen innerhalb eines Kreises darstellen:

Ehemaliger Kreis Aachen (siehe **Anlage 1**, S. 15): Der Zuwachs für Würselen beträgt 15,2 %, während der Rückgang für Monschau 19,1 % beträgt. Diese Spannweite zeigen viele Kreise; sie ist noch relativ normal.

Kreis Düren (siehe **Anlage 1**, S. 16): Inden wächst mit 18 %. Linnich, Vettweiß und Langenwehe wachsen. Alle anderen müssen eine Schrumpfung hinnehmen. Kreuzau bildet mit 16 % Rückgang das Schlusslicht.

Rhein-Erft-Kreis (siehe **Anlage 1**, S. 17): Im Rhein-Erft-Kreis ist die Entwicklung stark heterogen. Folgende Zuwächse werden erreicht: Hürth: 37,1 %, Frechen: 20,2 %, Wesseling: 15,4 %. Es folgen Pulheim, Brühl, Bergheim und Kerpen. Drei Kommunen landen im negativen Bereich: Eisdorf, Erftstadt und Bedburg.

Kreis Euskirchen (siehe **Anlage 1**, S. 18): Den größten Unterschied weist der Kreis Euskirchen auf. Weilerswist, das noch nahe bei Köln liegt, hat ein Wachstum von 35 %, während Schleiden einen Rückgang von 23 % zu verzeichnen hat.

Kreis Heinsberg (siehe **Anlage 1**, S. 19): Die Spannweite reicht von Selfkant mit einem Wachstum von 11,7 % bis zu Heinsberg mit einem Rückgang von 9,6 %. Die Entwicklung ist also im Kreis Heinsberg nicht so unterschiedlich wie im Kreis Euskirchen.

Oberbergischer Kreis (siehe **Anlage 1**, S. 20): Nur Marienheide hat ein Wachstum von 2,0 %, während sich alle Übrigen im negativen Bereich befinden. Morsbach bildet das Schlusslicht.

Rheinisch-Bergischer Kreis (siehe **Anlage 1**, S. 21): Rösrath wächst um 12,4 % und Wermelskirchen schrumpft um 15,7 %.

Rhein-Sieg-Kreis (siehe **Anlage 1**, S. 22): Die meisten Städte und Gemeinden liegen im positiven Bereich. Der negative Bereich, ausgehend von Much über Bad Honnef, Ruppichterath, Neunkirchen-Seelscheid, Swisttal und Eitorf, endet bei Windeck.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>18</b>

Wir kommen nun zu der relativen Zu- und Abnahme der Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Regierungsbezirks Köln 2040 gegenüber 2014 für verschiedene Altersgruppen:

Gruppe der unter 19-Jährigen (siehe **Anlage 1**, S. 23): Wie auf Kreisebene wachsen die Kommunen, die sowieso wachsen, auch in dieser jungen Altersgruppe.

Gruppe der 19- bis unter 65-Jährigen (siehe **Anlage 1**, S. 24): In abgeschwächter Form gilt die obige Aussage auch für diese Altersgruppe.

Altersgruppe „65 und mehr“ (siehe **Anlage 1**, S. 25): Hier ist das Bild sehr heterogen.

Als Letztes eine Karte zu dem relativen Überschuss der Zu- (+) bzw. Fortgezogenen (-) in den Städten und Gemeinden des Regierungsbezirks Köln 2014 bis 2039 (siehe **Anlage 1**, S. 26). Wohin sind die Menschen gegangen? Wir sehen deutlich, dass sie in die Regionen um Köln und um Bonn gezogen sind, also dorthin, wo auch ein Bevölkerungszuwachs festgestellt worden ist.

Das sieht 2015 wahrscheinlich ganz anders aus. Wir haben uns die Daten für 2014 bereits angeschaut. Für 2015 haben wir in der Wanderungsstatistik noch nicht so viele Ergebnisse. Wir können feststellen, dass es weniger Arbeitsmigration gegeben hat. Insofern sind die kreisfreien Städte und der Rhein-Erft-Kreis in der Bevölkerungsvorausberechnung überschätzt und die übrigen Kreise unterschätzt worden. Sie haben viel hinzugewonnen, und wir gehen davon aus, dass der Strom der Flüchtlinge in diese Gebiete geflossen ist.

Insofern kann man für die Zukunft, insbesondere für das Jahr 2015, wahrscheinlich die Ergebnisse der Vorausberechnung zur Seite legen. Man muss auf eine Normalisierung hoffen, damit man die Ergebnisse wieder mit der Aktualität in Verbindung bringen und die Entwicklung als Orientierung nehmen kann.

Modellrechnungen werden wir noch in den Bereichen „Haushalte“, „Erwerbspersonen“ und „Pflege“ durchführen. Das wird wohl Ende dieses Jahres bis Anfang nächsten Jahres stattfinden.

**Vorsitzender Rainer Deppe** dankt für den Vortrag und bittet zu erläutern, warum es für die Gemeinden zu unterschiedlichen Ergebnissen komme. Bei einer Übersicht (siehe **Anlage 1**, S. 22) sei ihm Folgendes aufgefallen: Rheinbach, das weiter von Bonn entfernt sei als Meckenheim, habe ein deutlich höheres Wachstum als Meckenheim, das kaum wachse. Es müssten also noch andere Kriterien als die einfache Entfernung zum Oberzentrum eine Rolle spielen.

**Dr. Kerstin Ströker (IT NRW)** bestätigt dies. Eine Rolle spielten die Struktur der Ausgangsbevölkerung und die Bewegungsdaten: Geburten, Sterblichkeit und Wanderung. Im Augenblick mache der hohe Wanderungssaldo sehr viel aus – mehr als in früheren Vorausberechnungen. Abgebildet werde das, was im Referenzraum 2009 bis 2013 stattgefunden habe. Die Kommunen hätten unterschiedlich profitiert.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>19</b>

**Rolf Beu (GRÜNE)** meint, Prognosen hätten am Ende nie gestimmt. Sie seien vor allem für Schul- und Kindergartenentwicklungsplanung interessant.

Ansonsten stelle er als langjähriger kommunaler Mandatsträger in Bonn fest, dass man inzwischen eher das Problem habe, dass pro Person eine immer höhere Quadratmeterzahl für das Wohnen beansprucht werde. Die Vereinzelung nehme zu; es gebe immer mehr Ein-Personen-Haushalte, sodass die Quadratmeterzahl pro Einwohner immer weiter steige.

Bonn habe fast die höchsten Mietpreise deutschlandweit, und die Stadt sei komplett zugebaut, wenn man die Waldflächen und die Flächen nicht bebaubarer Gebiete abziehe. Er wisse genau, welche großen Probleme bei Einzelverdichtungen aufträten, wenn in Siedlungen in Baulücken neue Häuser gebaut oder alte aufgestockt werden sollten. Das sei extrem schwierig vermittelbar.

Für Bonn sei ein Bevölkerungswachstum im fünfstelligen Bereich prognostiziert. So viele Leute könnten in Bonn keine Wohnungen finden. Auch die Kolleginnen und Kollegen aus Köln könnten sich fragen, wo man in Köln 200.000 zusätzliche Einwohner unterbringen wolle.

Ihn interessiere, ob bei der Prognose berücksichtigt worden sei, wie man die Unterbringung der Leute de facto hinbekomme, oder ob statistisch nur davon ausgegangen worden sei, die Bevölkerungszahl und die Altersstruktur der letzten Jahre werde irgendwie dazu führen, dass die Bevölkerung um die Zahl x steigen werde. Denn wenn bestimmte Tabugebiete nicht bebaut und größtenteils nur noch bestimmte Baulücken erschlossen würden, sei die Unterbringung schwierig, wenn man nicht davon ausgehe, dass in einer Zwei-Zimmer-Wohnung auf einmal fünf Personen lebten.

**Dr. Kerstin Ströker (IT NRW)** antwortet, man spreche nicht von „Prognose“, sondern von „Vorausberechnung“, um zum Ausdruck zu bringen, dass die Ergebnisse nicht punktgenau einträten.

Die von Rolf Beu angesprochenen Fragen würden nicht einbezogen. Zu Beginn des Vortrags sei sie auf den Punkt „Rahmen und Methode“ nicht intensiv eingegangen. Es gehe in der Bevölkerungsvorausberechnung um Wenn-dann-Annahmen, und dementsprechend seien die Ergebnisse der beiden Berechnungen zu interpretieren. Etwas anderes könne man nicht leisten, wenn man mit *einer* Methode für 54 Kommunen Berechnungen vornehmen und die Ergebnisse auf 373 Gemeinden herunterbrechen wolle. Sonst würde man nicht fertig werden, wenn man den Anspruch habe, eine Methode zugrunde zu legen.

Die beiden Berechnungen als Planungsgrundlage zu nehmen, sei schwierig. Aber es könne auch Handlungen hervorrufen, wenn man die Aussage treffe: Wenn es so weitergehe, passiere das und das. – Und darum gehe es ja auch.

**Manfred Waddey (GRÜNE)** bekräftigt, auch er wisse nicht, wie man in Köln noch 200.000 Menschen zusätzlich unterbringen wolle.

Bei den gemeindeschaffen Darstellungen sei ihm aufgefallen, dass es zwar gewisse allgemeingültige Trends – beispielsweise Konzentration auf die Rheinschiene – gebe, aber auch überraschende Ausreißer. Dass zum Beispiel die Gemeinde Vettweiß

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>20</b>

(siehe **Anlage 1**, S. 16) wachse, während drum herum im Kreis Düren fast alle Städte und Gemeinden schrumpften, erschließe sich ihm – Waddey – nicht. Er wolle gerne wissen, ob es sich um statistische Ungenauigkeiten handle oder ob dafür Gründe existierten.

**Dr Kerstin Ströker (IT NRW)** erwidert, in der Tiefe habe sie nicht präsent, warum sich Vettweiß im Wachstum bewege. Gerne könnte sie das nachschauen. Das hänge auch von der Bevölkerungsstruktur selber ab. Geburten und Sterbefälle wirkten sich ebenfalls aus. In die Betrachtung werde nicht einbezogen, warum es in manchen Bereichen zu Zu- oder Fortzügen komme.

**Jürgen Spenrath (AfD)** schickt voraus, er sei Mandatsträger im Kreis Heinsberg und im Kreistag vertreten. Wenn man sich die Karte genauer anschau, sehe er etwa in Selfkant den Spezialeffekt, dass viele Niederländer zuwanderten, weil die Baupreise auf deutscher Seite sehr günstig seien. Selfkant liege sehr abseits, habe aber eine positive Entwicklung.

Man müsste eigentlich die Gründe für die Entwicklung jeder Stadt, jedes Kreises, jeder Gemeinde herausfinden – eine hochkomplizierte Angelegenheit.

**Dr. Kerstin Ströker (IT NRW)** stimmt der Aussage zu. Wenn man die Vorausberechnung mit nur einer Methode vornehmen wolle, könne man keine Aussagen in der Tiefe machen, sondern nur statistische Ausreißer und Besonderheiten aufzeigen. Es sei nicht möglich, einzelne Faktoren, ob etwa ein Baugebiet ausgeschrieben worden sei oder nicht, einzubeziehen.

**Martin Metz (GRÜNE)** stellt die methodische Spezialfrage, wie die Geburten in ländlichen Räumen in die Berechnung einfließen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass manche Kommunen kein Krankenhaus hätten. Kinder würden dann in bestimmten Kommunen mit Krankenhaus geboren, wüchsen aber woanders auf. Vermutlich erfolge ein Abgleich mit den Einwohnermeldedaten.

Als Zweites eine Anmerkung: Die Nachfrage von 200.000 zusätzlichen Einwohnern in Köln nach Wohnraum treffe, wie eben beschrieben, auf einen Immobilienmarkt, der es allein aufgrund der Preissteigerungen nicht zulassen werde, genug Wohnraum in Köln zu finden. Es werde zu Überschwappeffekten in die suburbanen Räume um die Kernstädte herum kommen. Es sei zu beobachten, dass von steigenden Preisen insbesondere die gut erschlossenen ländlichen Räume durch Ausweichbewegungen profitierten, die sich vor allem an den gut erschlossenen Verkehrsachsen in den ländlichen Räumen konzentrierten. Die Zahl 200.000 werde man allerdings auch mit den suburbanen Räumen nicht realisieren können.

Die Regionalplanung müsse sich der Aufgabe stellen, wo es Möglichkeiten gebe, dieses Wachstum aufzufangen, ohne es auf die gesamte Fläche fein zu verteilen, um verkehrsverträglich und koordiniert Alternativen zu bieten und einen Kollaps der Grundstücksmärkte in den Kernstädten zu vermeiden. – Das als Interpretation.

**Dr. Kerstin Ströker (IT NRW)** merkt an, als Erstes sei eine Frage gestellt und danach ein Statement abgegeben worden.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>21</b>

Die Geburten würden nach dem Wohnort der Mutter gezählt. Es sei also unerheblich, in welchem Krankenhaus die Mutter das Kind zur Welt bringe. Man tausche sich sogar mit allen übrigen Bundesländern aus, um jede Frau zu erfassen, die in Nordrhein-Westfalen Mutter werde.

Um neue Entwicklungen aufzugreifen, mache man regelmäßig neue Vorausberechnungen. In drei Jahren werde man sehen, welche Veränderungen durch die von Martin Metz beschriebenen Zusammenhänge wirklich aufgetreten seien. Momentan habe sich viel verändert, und es werde sich viel verändern. In drei Jahren müsse man erneut schauen, wie die Wanderungsbewegung verlaufen sei.

**Vorsitzender Rainer Deppe** hält abschließend fest, für den Regionalrat sei es wichtig mitzunehmen, dass in der Region auf absehbare Zeit noch Bevölkerungswachstum stattfinden werde. Ob sich das gemeindescharf so realisieren werde, wie vorausberechnet, sei abzuwarten. Den starken Zuwachs müsse man bei der Überarbeitung des Regionalplans genau im Auge behalten, um sich darauf einzustellen. Man müsse also eine auf die Zukunft gerichtete Betrachtung vornehmen, was den Bedarf angehe. Er erinnere an die gemeinsame Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan, in dem man sich für ein bedarfsgerechtes Flächenangebot ausgesprochen habe.

**TOP 7      23. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln – Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) Esch und Auweiler, Stadt Köln – hier: Erarbeitungsbeschluss**  
Drucksache Nr. RR 78/2015

Zu den Tagesordnungspunkten 7 und 8 – so **Stefan Götz (CDU)** – gelte generell folgende Überlegung:

Wenn der Regierungsbezirk Köln, wie man es eben eindeutig vernommen habe, eine wachsende Region sei, müsse eine entsprechende Flächenvorsorge betrieben werden. Es könne auf Dauer nicht richtig sein, wenn in einer Gemeinde neue Flächen für zusätzlichen Wohnbedarf auszuweisen seien, dass in der gleichen Gemeinde an anderer Stelle entsprechende Flächen zurückgenommen werden müssten.

In TOP 7 gehe es um Köln, eine wachsende Stadt. Es würden 50.000 bis 100.000 Einwohner mehr prognostiziert. Es könne auf Dauer nicht gelingen, sie unterzubringen, wenn man Flächen nur ausweisen dürfe, wenn an anderer Stelle des Stadtgebiets Flächen zurückgenommen würden.

Man müsse zum einen überlegen, ob das für die konkreten Fälle richtig sei. Zum anderen müsse man für die Zukunft nach anderen Lösungen suchen. Entweder brauche man einen Flächenpool im Regierungsbezirk Köln oder sogar auf der Ebene des Landes, um die Flächenrücknahme dort vorzunehmen, wo der Bevölkerungsrückgang tatsächlich stattfindet, und nicht dort, wo das Bevölkerungswachstum erfolge.

Die CDU werde beiden Vorlagen zustimmen, weil sie nichts aufhalten wolle, aber diese Frage sei sicherlich im weiteren Verfahren noch einmal zu diskutieren.



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>22</b>

**Dr. Ulrich Soénius (IHK NRW)** bezieht sich auf die Ausgleichsfläche in Wahn. Die in Wahn ausgewiesene Fläche sei ziemlich unbedeutend. Er habe aber den Eindruck, dass die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan nicht berücksichtigt worden sei. Unter 1271 bis 1273 gebe es eine Anmeldung für eine Neubaustrecke, die genau diese Fläche unmittelbar betreffen würde.

Deswegen frage er sich, ob es sinnvoll sei, jetzt dort einen Grünzug auszuweisen, der vielleicht später mit dem Bundesverkehrswegeplan ad absurdum geführt werde. Deshalb rege er an – unter TOP 15 a) (1) gebe es auch eine Mitteilung zum Bundesverkehrswegeplan –, diese Änderung zurückzustellen, bis der Bundesverkehrswegeplan vorliege und die Priorisierung klar sei. Ansonsten habe man ein Problem. Es werde eine Straße vorgeschlagen, die im Grünzug lande.

**Sabine Feldmann (Bezirksregierung Köln)** geht zunächst auf den Vorschlag von Dr. Ulrich Soénius ein. Die Sachlage werde überprüft werden. Ihr sei keine klare Trassenführung bekannt. Zu dem Zeitpunkt, als man über diesen Flächentausch gesprochen habe, habe man nicht gewusst, dass möglicherweise eine zukünftige Verkehrsfläche betroffen sein könnte.

Zu der Frage von Stefan Götz nach dem Flächentausch: Der Tausch von Allgemeinen Siedlungsbereichen wurde von Seiten der Stadt Köln angeregt und von der Bezirksregierung befürwortet. Unabhängig von dieser Frage sei klar, dass der rechnerische Bedarf für die Stadt Köln vorhanden sei und an geeigneten Stellen verortet werden müsse. Spätestens bei der Gesamtfortschreibung werde sich herausstellen, dass es wohl um erhebliche Flächenbedarfe gehe. Man müsse gemeinsam Wege finden, die Flächen im Stadtgebiet oder vielleicht auch regional zu verorten.

Zu berücksichtigen sei – so **Manfred Waddey (GRÜNE)** –, dass der Rat die entsprechenden Beschlüsse, die zu diesem Verfahren geführt hätten, 2011 gefasst habe. Er wisse nicht, warum das so lange gedauert habe.

Zu bedenken sei auch, dass es auch innerhalb einer Stadt wie Köln durchaus disparate Entwicklungen gebe. Weder Esch noch Porz gehörten zu den nachfragestarken Stadtteilen in Köln. Die Nachfrage konzentriere sich auf die Innenstadt. Ob man mit den Ausweisungen, die zwar auf Kölner Stadtgebiet, aber relativ weit draußen lägen, den tatsächlichen Bedürfnissen gerecht werde, sei ohnehin eine völlig andere Frage.

Da der Beschluss des Rates der Stadt Köln 2011 wohl weitgehend einstimmig gefasst worden sei, sollte man das Erarbeitungsverfahren so auf den Weg geben. Wenn es im Rahmen des Anhörungsverfahrens völlig neue Aspekte gebe, werde man das bei der Erörterung berücksichtigen müssen.

**Birgitta Nessler-Komp (CDU)** betont, die Sachlage anders zu sehen als Manfred Waddey. Es treffe nicht zu, dass sich die Bevölkerung nicht in den Außenregionen der Stadt Köln ansiedeln wolle. Gerade in Esch, Pesch, Auweiler sei ein Zuwachs zu verzeichnen. Dort siedelten sich die Menschen sehr gerne an. Das gelte für das gesamte Stadtgebiet. Nicht alle Leute wollten in der Innenstadt wohnen, zum Beispiel Familien mit Kindern. Die Außenbezirke würden hoch frequentiert.

**Vorsitzender Rainer Deppe** macht deutlich, heute werde man den Erarbeitungsbeschluss fassen. Die anderen Fragen würden im weiteren Verfahren zu erörtern sein.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>23</b>

Der Vorsitzende erkundigt sich, wenn sich die Aussage von Dr. Ulrich Soénus bewahrheiten sollte, dass die Fläche anderweitig gebraucht werde, ob dann in der Stadt Köln eine neue Fläche als Kompensation gesucht werden müsste oder ob man den Plan trotzdem beschließen könnte.

**Sabine Feldmann (Bezirksregierung Köln)** erklärt, im Zusammenhang mit der Offenlage werde klar sein, ob diese Fläche überhaupt noch zur Disposition stehe oder nicht. Rein rechnerisch sei der Bedarf für Köln enorm und müsse gedeckt werden. Es müsse sowohl für den Ein- und Zweifamilienhausbau als auch innerstädtisch für den Geschosswohnungsbau etwas getan werden. Auf jeden Fall decke diese Planänderung einen Teil des Bedarfs mit ab.

**Martin Metz (GRÜNE)** bittet um Auskunft, ob die relativ schwache Ausweisung als regionaler Grünzug grundsätzlich dem Bau einer Bundesfernstraße entgegenstehe. Zumindest nach seiner Erinnerung habe man regionale Grünzüge, wo solche Projekte verwirklicht würden.

**Heribert Hundenborn (Bezirksregierung Köln)** antwortet, ein regionaler Grünzug stehe – trotz seiner raumordnerischen Einordnung als Vorranggebiet - dem Bau einer privilegierten Fachplanung wie z.B. einer Bundesverkehrswegeplanung dann nicht entgegen, wenn diese eine Bedarfsplanmaßnahme geworden sei. Das sei zurzeit noch nicht gegeben.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgende Beschlüsse:

1. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, das Erarbeitungsverfahren gemäß § 19 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NRW zur 23. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, in der Fassung der anliegenden Planunterlagen (Stand: August 2015) durchzuführen.
2. Die in der Anlage aufgeführten Beteiligten (Beteiligtenliste) sind zur Mitwirkung an dem Verfahren aufzufordern (§ 10 Abs. 1 ROG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 LPIG NRW). Ihnen ist Gelegenheit zu geben, innerhalb einer Frist von zwei Monaten ihre Stellungnahmen vorzubringen. Die Regionalplanungsbehörde kann weitere Beteiligte zulassen, wenn sich dies im Laufe des Verfahrens als notwendig erweist.
3. Der Öffentlichkeit wird Gelegenheit gegeben, zu der beabsichtigten Regionalplanänderung Stellung zu nehmen (§ 13 LPIG NRW in Verbindung mit § 10 Abs. 1 ROG). Hierzu werden die Planunterlagen bei der Stadt Köln sowie der Bezirksregierung Köln für die Dauer von zwei Monaten öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung werden mindestens zwei Wochen vorher ortsüblich bekannt gemacht.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>24</b>

- TOP 8**      **18. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Aachen**  
– **Interkommunaler Gewerbe- und Industrieansiedlungsbe-**  
**reich (GIB) „Merscher Höhe“, Stadt Jülich, Gemeinde Niederzier**  
**und Gemeinde Titz –**  
**hier: Erarbeitungsbeschluss**  
Drucksache Nr. RR 72/2015

Der **Regionalrat** fasst einstimmig – bei Enthaltung der Fraktion Die Linke und der Vertreterin der Piraten – folgende Beschlüsse:

1. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, das Erarbeitungsverfahren gemäß § 19 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NRW zur 18. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, in der Fassung der anliegenden Planunterlagen (Stand: August 2015) durchzuführen.
2. Die in der Anlage aufgeführten Beteiligten (Beteiligtenliste) sind zur Mitwirkung an dem Verfahren aufzufordern (§ 10 Abs. 1 ROG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 LPIG NRW). Ihnen ist Gelegenheit zu geben, innerhalb einer Frist von zwei Monaten ihre Stellungnahmen vorzubringen. Die Regionalplanungsbehörde kann weitere Beteiligte zulassen, wenn sich dies im Laufe des Verfahrens als notwendig erweist.
3. Der Öffentlichkeit wird Gelegenheit gegeben, zu der beabsichtigten Regionalplanänderung Stellung zu nehmen (§ 13 LPIG NRW in Verbindung mit § 10 Abs. 1 ROG). Hierzu werden die Planunterlagen zur Regionalplanänderung bei dem Kreis Düren sowie der Bezirksregierung Köln für die Dauer von zwei Monaten öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung werden mindestens zwei Wochen vorher ortsüblich bekannt gemacht.

- TOP 9**      **Vereinbarkeit des Braunkohlenplans Umsiedlung Keyenberg, Kuckum, Unter-/Oberwestrich, Berverath mit dem Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Aachen**  
Drucksache Nr. RR 73/2015

Als Vertreter der Linken – so **Peter Singer (LINKE)** – habe er schon im Braunkohlenausschuss gegen die Umsiedlung gestimmt. Als logische Konsequenz könne die Fraktion der Linken dem Beschlussvorschlag zu TOP 9 nicht folgen. Er verzichte darauf, die Begründung zu wiederholen, die er bereits im Braunkohlenausschuss abgegeben habe.

**Jürgen Spenrath (AfD)** schließt sich Peter Singer an, da er – Spenrath – sich im Braunkohlenausschuss als Vertreter der AfD ebenfalls gegen diesen Beschluss ausgesprochen habe.

**Yvonne Plum (PIRATEN)** kündigt an, dem Beschluss ebenfalls nicht zuzustimmen. Nach ihrer Meinung werde eine Entscheidung nahegelegt, die auf einer unsoliden

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>25</b>

Basis beruhe. Als unsolide Basis bezeichne sie die Prognosen, die sich auf einen Zeitraum von 35 bis 45 Jahren erstreckten. Vor 35 Jahren sei sie 22 gewesen, und es habe beispielsweise keine PCs, keine Handys und keine LEDs gegeben. Die Entwicklung sei auch nicht vorhersehbar gewesen. Insofern sehe sie nicht den Handlungsbedarf, den Menschen ihre Heimat wegzunehmen, weil man meine, auf irgendeiner Basis errechnet zu haben, was in 35 bis 45 Jahren notwendig sein werde. Bis dahin könne sich technologisch noch sehr viel tun.

**Gudrun Zentis (GRÜNE)** betont, eine Umsiedlung sei ein gravierendes Ereignis für die Menschen, die vor Ort lebten. Man rede nicht über einen Zeitraum von 20, 30 oder 40 Jahren, sondern über einen wesentlich kürzeren. Dass die Umsiedlung und das Abbagern der Heimat vor langer Zeit beschlossen worden seien und von den Leuten vor Ort auch mitgetragen würden, seien für die Grünen wesentliche Gründe, der Umsiedlung zuzustimmen.

**Stefan Götz (CDU)** stellt als Vorsitzender des Braunkohlenausschusses klar, das Ganze basiere nicht auf unseriösen Zahlen, sondern sei von vielen Instituten sehr seriös berechnet worden. Gerade bei der Erstellung des Entwurfs der Leitentscheidung sei die energiepolitische Notwendigkeit für den Tagebau Garzweiler II noch einmal überprüft und tatsächlich nachgewiesen worden – mit den Konsequenzen, die nun auf dem Tisch lägen.

Die Umsiedlung erfolge im Einvernehmen mit den Betroffenen, wie es Gudrun Zentis gesagt habe.

Der **Regionalrat** fasst mit den Stimmen von CDU, SPD, Grünen, FDP und des Vertreters der Freien Wähler gegen die Stimmen der Linken, des Vertreters der AfD und der Vertreterin der Piraten folgenden Beschluss:

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln stellt fest, dass der Braunkohlenplan Umsiedlung Keyenberg, Kuckum, Unter-/Oberwestrich, Berverath (Entwurf, Stand: Juni 2015) mit dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln – Teilabschnitt Region Aachen – vereinbar ist.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>26</b>

**TOP 10 Aufnahme des Ausbaus der Bahnstrecke Kerpen-Horrem – Bedburg (RB 38 – Erftbahn) zur S-Bahn einschließlich Elektrifizierung in den ÖPNV-Bedarfsplan**  
Drucksache Nr. RR 74/2015

**Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland [NVR])** berichtet anhand von **Anlage 2** „S-Bahn – Ausbau Knoten Köln: Teilprojekt Erftbahn. Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW“:

Ich habe versprochen, Sie auf dem Laufenden zu halten, weil es für unsere Region eines der wichtigsten Projekte ist. Gerade haben wir etwas über die Bevölkerungsentwicklung gehört und wie groß der Druck anschließend auf das Umland werden wird. Dazu braucht man eine gute Infrastruktur, zu der dieses Projekt gehört.

Ausbau Bahnknoten Köln – Gesamtübersicht (siehe **Anlage 2**, S. 2):

Ein kurzer Blick auf das, was bisher geschehen ist. Auf der Folie sehen Sie das Bild, das wir für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans vor anderthalb Jahren benutzt haben. Wir als Region stehen hinter diesen Projekten und hinter diesen Ausbaumaßnahmen – es gibt einen einstimmigen Beschluss von Heinsberg, Aachen bis zum Oberbergischen Kreis – und haben sie unter Priorität 1 angemeldet, neben den dann folgenden Maßnahmen. Wenn wir im Knoten Köln nicht weiterkommen, werden wir auch im Umland nicht weiterkommen. Insofern brauchen wir dieses Maßnahmenbündel, das auf der Bundesebene einen großen Nachhall gefunden hat. Wir bekommen überall Zustimmung für den teilbezogenen Ausbau dieser Maßnahme.

Heute sprechen wir über das hier Dargestellte (siehe **Anlage 2**, S. 3):

Das ist einmal der zweigleisige Ausbau der S 11 bis nach Bergisch Gladbach mit den Ausbauten am Hauptbahnhof in Köln-Deutz mit jeweils zwei Gleisen daneben und einem Bahnsteig mit der Leit- und Sicherungstechnik, um dasselbe Niveau zu bekommen, wie es bereits seit 25 Jahren in München läuft, und in einem 2,5 Minuten-Zugfolgeabstand zu fahren. Das können wir im Augenblick nicht.

Jetzt geht es um die abgebildeten zusätzlichen Maßnahmen: neue Haltepunkte CFK-Gelände und Berliner Straße; Elektrifizierung der Erftbahn, um diese Bahn anschließend von der Hauptstrecke auf das S-Bahn-Stammgleis herunterzunehmen und damit mehr Platz für den Güterverkehr durch den Knoten Köln zu bekommen. Ansonsten können wir den steigenden Güterverkehr, der auf uns zukommt, nicht mehr realisieren.

Zielsetzung Ausbau Erftbahn (siehe **Anlage 2**, S. 4):

- Aufwertung der Erftbahn zu einer S-Bahn-Linie  
Dafür brauchen wir in Zukunft eine Elektrifizierung.
- Durchbindung über die S 12 bis ins Siegtal

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>27</b>

- Erwartung der Verlagerung von ungefähr 3.400 Fahrgästen pro Tag von der Straße auf den öffentlichen Verkehr  
Damit steigen die Fahrgastzahlen um unglaubliche 75 % auf 5.900 pro Tag – ein sehr gutes Ergebnis.
  - erhebliche Qualitätsverbesserungen  
Denn im Augenblick haben wir tagtäglich mit vielen Verspätungen und Ausfällen zu leben.
  - Möglichkeit neuer Direktverbindungen
- Insgesamt macht diese Linie mehr als Sinn.

Ausbau Erftbahn – bauliche Maßnahmen (siehe **Anlage 2**, S. 5):

- Bau eines Überwerfungsbauwerks, eines Brückenbauwerks über die Schnellfahrstrecke Köln – Aachen
- Ausbau einzelner Haltestellen
- teilweise zweigleisiger Ausbau
- Elektrifizierung

Ergebnis der Standardisierten Bewertung (siehe **Anlage 2**, S. 6):

Das Gesamtpaket „S-Bahn – Ausbau Knoten Köln: Teilprojekt Erftbahn“ hat einen sagenhaft guten Nutzen-Kosten-Faktor von 2,3. Bei einem Wert > 1 ist der volkswirtschaftliche Nutzen nachgewiesen. 2,3 ist ein sehr hoher volkswirtschaftlicher Nutzen, der dazu geführt hat, dass Land und Bund großes Interesse an dieser Ausbaumaßnahme haben und uns aufgefordert haben, diese Maßnahme voranzutreiben. Die Zweckverbandsversammlung des NVR hat einen einstimmigen Beschluss gefasst, diese Maßnahme für den ÖPNV-Bedarfsplan anzumelden. Diese Maßgabe haben wir an die Bezirksregierung Köln weitergegeben.

Kosten und Finanzierung (siehe **Anlage 2**, S. 7):

- Baukostenschätzung für den Ausbau der Erftbahn: ca. 31,8 Millionen €  
Weitere Zahlen können wir erst nennen, wenn wir in die nächsten Planungsphasen, insbesondere die HOAI-Planungsphasen 1 und 2, einsteigen.
- Vorfinanzierung der HOAI-Planungskosten durch Land und NVR (geplant)  
Beim NVR sind die entsprechenden Beschlüsse gefasst worden.
- Finanzierung über GVFG-Bundesprogramm (60 % Bundesmittel, 40 % Landesmittel) oder eine Nachfolgeregelung für große Infrastrukturvorhaben des Bundes  
Das GVFG läuft 2019 aus. Über eine Neuregelung des Regionalisierungsgesetzes sowie über eine Nachfolgeregelung für das GVFG wird derzeit zwischen Bund und Ländern verhandelt.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>28</b>

Über den Verlauf der Verhandlungen hat der Regionalrat vielleicht schon etwas gehört. Wir haben große Hoffnung, dass es demnächst entsprechende Beschlüsse gibt.

Weitere Vorgehensweise (siehe **Anlage 2**, S. 8):

- Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW
  - Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes
  - Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm als Gesamtmaßnahme „S-Bahn – Ausbau Knoten Köln“
- Die S 11 steht schon im GVFG; es handelt sich also um eine Erweiterung. Auch das ist mit dem Bund abgestimmt und findet seine Zustimmung.
- Stellung eines Finanzierungsantrags durch DB Netz beim NVR
  - Bildung eines Projektteams bei DB Netz
  - Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen DB Netz, Land NRW und NVR

All das ist auf einem sehr guten Weg.

**Stefan Götz (CDU)** möchte wissen, wann die Eröffnung der Strecke gefeiert werden könne.

**Gerhard Neitzke (SPD)** führt an, wer regelmäßig mit dem Zug fahre, wisse, wie viele Pendler nach Köln hinein- und wieder hinausführen. Der Bedarf für die Strecke sei vorhanden und ebenso wie die Wirtschaftlichkeit eindeutig nachgewiesen. Das Wichtigste sei, das Regionalisierungsgesetz und das Entflechtungsgesetz zwischen Bund und Ländern endlich so schnell wie möglich auf die Reihe zu bringen, damit Finanzmittel für den Nahverkehr zur Verfügung gestellt würden. Man sei unterfinanziert, obwohl der Bedarf in Nordrhein-Westfalen – speziell im Bereich des Nahverkehrs Rheinland – extrem sei.

Wenn das geklärt sei, könne die Frage von Stefan Götz beantwortet werden. Im Moment sei das leider noch nicht möglich.

**Beate Hane-Knoll (LINKE)** fragt, warum nicht als 16. Infrastrukturmaßnahme der RRX und die Halte Benrath und Mülheim in den Plan eingeflochten worden seien, wenn der NVR dafür zuständig wäre, die entsprechenden Maßnahmen zu benennen.

**Vorsitzender Rainer Deppe** macht darauf aufmerksam, dass das Thema „Haltepunkt Mülheim“ noch unter TOP 13 (1) behandelt werde.

**Dr. Norbert Reinkober (NVR)** beantwortet die Fragen wie folgt:

Zur weiteren Zeitplanung könne er zwar etwas sagen, aber den Eröffnungstermin werde er nicht verraten.

Der NVR habe extra Geld bereitgestellt, um den unsicheren Zustand, bis es ein Nachfolge-GVFG gebe, zu überbrücken. Seit vier Jahren sei man heftig dabei, immer wieder Gas zu geben, auch wenn das nicht die direkte Zuständigkeit des NVR sei.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>29</b>

Man bestelle zwar die Leistungen, aber für den Infrastrukturausbau sei DB Netz zuständig. Man müsse aber in der Region etwas tun, um nicht abgehängt zu werden. Im Knoten Köln staple sich alles. Man arbeite mit den IHKs und allen Verbänden sehr gut zusammen. Man brauche einen großen Rückhalt in der gesamten Region – auch im Regionalrat –, um hier voranzugehen.

Zur Zeitplanung: Man werde für die HOAI-Stufen 1 und 2 sicherlich zwei Jahre brauchen. Bis zur HOAI-Stufe 4 – Baurecht – werde es noch einmal zwei Jahre dauern. Dann könne man schnell bauen. Schnell bauen heiße: Bei den unterschiedlichen Maßnahmen, die man auch zeitlich differenzieren werde, brauche man eine gute Unterstützung durch die Stadt Köln im Hinblick auf die Entwicklung der Gelände in Köln-Deutz und am Hauptbahnhof. Dabei müsse man eine enge Zusammenarbeit pflegen. Dafür benötige man auch die Unterstützung des Regionalrats.

Die einzelnen Streckenausbauten werde man relativ schnell realisieren können. Er rechne mit Bauzeiten von zwei Jahren.

Zum Halt Benrath: Die Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan sei vor anderthalb Jahren erfolgt. Die gesamte Region sei beteiligt worden. Durch die Jedermannsbeteiligung habe jeder Maßnahmen anmelden können. Auch Benrath und Mülheim seien für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden. Das Bundesverkehrsministerium habe verlauten lassen, für Mülheim und für Benrath eine Sensibilitätsuntersuchung, also eine reduzierte volkswirtschaftliche Betrachtung, zu machen.

Jetzt sei es nicht mehr möglich, Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden – höchstens für den nächsten.

Nach dem Zeitplan würden die Ergebnisse des Bundesverkehrswegeplans im Oktober/November veröffentlicht. Danach gebe es ein Beteiligungsverfahren über die vorliegenden Ergebnisse – ebenfalls mit einer Jedermannsbeteiligung, sodass jeder Stellung nehmen könne.

Festzustellen sei, dass der NVR innerhalb der Stadt Köln im Zusammenwirken schon die vielfältigsten Aktivitäten unternommen habe. Es gebe getrennte Fahrplanstudien von DB Netz zu Benrath und Mülheim. Es gelte also nicht die Aussage „Entweder Benrath oder Mülheim“, sondern das seien getrennte Fahrplanabhängigkeiten. Man müsse also nicht befürchten, dass ein Halt vorgezogen werde.

**Beate Hane-Knoll (LINKE)** zeigt sich mit der Antwort auf ihre Frage nicht zufrieden. Sie habe sich erkundigt, wenn der NVR die Halteorte bestimmen könne – sie wisse nicht, ob das zutrefe –, warum die Halte Benrath und Mülheim nicht als 16. Infrastrukturmaßnahme mit in den Ausbauplan des Bahnknoten Kölns, aufgezeigt in **Anlage 2**, S. 2, aufgenommen worden seien.

**Dr. Norbert Reinkober (NVR)** erwidert, der RRX sei ein gesetztes Projekt des Landes. Er wisse nicht, wie sie darauf komme, das sei keine Maßnahme des Landes. Maßnahmen des Landes fänden in allen NVR-Plänen Rückhalt. Das, was er dargestellt habe, seien die Maßnahmen, die noch zusätzlich im Knoten Köln notwendig seien.



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>30</b>

Der NVR habe bei der Ausschreibung für den RRX bereits überall kommuniziert – das sei in allen öffentlichen Vorlagen zu erkennen –, dass der RRX bis 2030 auch in Köln-Mülheim halten werde, weil das im Betriebskonzept vorgesehen sei. Es wäre ein Schildbürgerstreich, nach einem Ausbau der Strecke nicht mehr dort halten zu können. – So weit seine persönliche Meinung.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Regionalrat beschließt, dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW die Aufnahme des ÖPNV-Vorhabens „Ausbau der Bahnstrecke Kerpen-Horrem – Bedburg (RB 38) zur S-Bahn einschließlich Elektrifizierung“ in die 1. Stufe des ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes NRW sowie in den ÖPNV-Ausbauplan des Landes NRW vorzuschlagen.

## **TOP 11      Kommunalinvestitionsförderungsgesetz** Drucksache Nr. RR 75/2015

**Vorsitzender Rainer Deppe** teilt mit, nachgereicht worden sei eine Liste mit der genauen Aufteilung auf die Kommunen.

**Ronald Borning (CDU)** begrüßt zunächst, das Vorhandensein eines Gesetzes, um Infrastrukturmaßnahmen für finanzschwache Kommunen umzusetzen.

Trotzdem werde mit zweierlei Maß gemessen. Anscheinend müsse die Definition für finanzschwache Kommunen überarbeitet werden. Es könne nicht sein, dass nach alten Grundlagen berechnet werde, die nicht mehr der Realität entsprächen. Es gebe Kommunen, die dem Haushaltssicherungskonzept unterlägen, weil sie überschuldet seien oder ihnen die strukturellen Voraussetzungen fehlten. Wenn man die Liste betrachte, gebe es einige Kommunen, die nicht den Vorzug genossen, entsprechende Mittel zu bekommen, wie Roetgen, Frechen, Wiehl, Bad Honnef und Meckenheim.

Er – Borning – komme aus der Gemeinde Roetgen, die seit einiger Zeit dem Haushaltssicherungskonzept unterliege, mit der Vorgabe, den Haushaltsausgleich bis 2022 durchzuführen. Des Weiteren sei diese Kommune mit über 2 Millionen € verschuldet, bekomme keine Schlüsselzuweisungen, unterliege dem Stärkungspaktgesetz und erhalte keine Mittel als finanzschwache Kommune.

Diese Ungerechtigkeit finde er nicht okay. Seines Erachtens müsste die Definition finanzschwacher Kommunen vonseiten der Landesregierung überarbeitet werden, oder die Bezirksregierung müsste das melden.

**Gerhard Neitzke (SPD)** stellt eine Frage zur Begriffsbestimmung. Auf S. 5 stehe: Einrichtung der frühkindlichen Infrastruktur. – Ihn interessiere, ob darunter zu verstehen sei, dass etwa Kindertagesstätten, Kindergärten durch dieses Gesetz gefördert würden.

**Manfred Kämmerling (Bezirksregierung Köln)** macht zunächst eine Vorbemerkung. In der Sitzungsvorlage stehe, aktuelle Informationen würden nachgeliefert. Inhaltliche Neuerungen lägen bisher nicht vor. Zum Verfahren könne er berichten, dass

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>31</b>

das Landesgesetz, das zur Umsetzung dieses Bundesgesetzes erforderlich sei, am 30. September 2015 in zweiter Lesung auf der Tagesordnung des Landtags stehe und voraussichtlich verabschiedet werde. Man habe keine Anhaltspunkte, dass Änderungen am Gesetzentwurf vorgenommen worden seien.

Zur Frage zu Roetgen und mit welchem Maß generell gemessen werde: Der Kabinettsentwurf sei im Ergebnis so, wie es Ronald Borning dargestellt habe. Im Rahmen des Referentenentwurfs habe es schon eine Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden gegeben. Auch der Städte- und Gemeindebund sei beteiligt gewesen. Der Schlüssel sei so durchgegangen. Das Gesetz sei im Landtagsverfahren, und die Bezirksregierung habe keinerlei Einfluss mehr, irgendetwas zu ändern.

Zur frühkindlichen Infrastruktur: In der Tat würden auch Kindertagesstätten gefördert.

Der **Regionalrat** nimmt den Bericht zum Kommunalinvestitionsförderungsgesetz der Bezirksregierung Köln zur Kenntnis.

## **TOP 12      Strukturreform beim Landesbetrieb Straßenbau** Drucksache Nr. RR 76/2015

**Vorsitzender Rainer Deppe** erinnert sich an die letzte Behandlung des Themas, bei der die Auskünfte dürftig gewesen seien.

**Gerhard Neitzke (SPD)** fragt, wer für den Bereich Rhein-Berg, Vile-Eifel zuständig sei und wer bei der Geschäftsstelle Niederrhein, die den Kreis Heinsberg vertrete, Ansprechpartner sei. Denn der bisherige Leiter für den Niederrhein, Gerhard Decker, sei jetzt Leiter des Bereichs Vile-Eifel.

**Thorsten Elsiepen (Bezirksregierung Köln)** meint, dem Vernehmen nach sei Gerhard Decker Leiter.

Der **Regionalrat** nimmt den Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis.

## **TOP 12a     Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes 2017 – Informationen zum Verfahrensablauf** Drucksache Nr. RR 90/2015

**Gerhard Neitzke (SPD)** hält es für wichtig – beim ÖPNV-Bedarfsplan sei der Nahverkehr Rheinland beteiligt –, dass die Bezirksregierung Köln und der NVR dem Regionalrat gemeinsam Maßnahmen vorlegten, um nicht doppelgleisig zu fahren. Da man in beiden Gremien tätig sei, sollte man gegenüber dem Land gemeinsam und geschlossen auftreten.

**Rolf Beu (GRÜNE)** erwähnt, der NVR sei einer der drei kommunal verfassten Aufgabenträger. Das treffe rein formal auf den Regionalrat nicht zu. Man könne zwar politisch sagen, gemeinsam sei man stark und eine gemeinsame Positionsfindung werde gegenüber Düsseldorf mehr Gewicht haben, aber NVR und Regionalrat seien zwei unabhängige Gremien.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>32</b>

Aber andererseits – so habe er zumindest die Ausschreibung des MBWSV verstanden – gebe es, ähnlich wie beim Bundesverkehrswegeplan, eine Art Anhörungsmöglichkeit von jedermann. Theoretisch könne also die Bürgerin Lieschen Müller in Kommune A oder Bürger XY oder die Initiative ZK gegenüber dem Ministerium Projekte anmelden – möglichst auf den Projektformularen; aber es gebe nicht einmal eine Formvorschrift. Letztendlich werde gutachterlich über alle Projekte entschieden.

Gewundert hätten ihn – ähnlich wie beim Bundesverkehrswegeplan – die extrem kurzen Fristen. Das Ministerium habe eine Frist bis zum 31. Januar 2016 gesetzt, also, von heute aus gesehen, eine Frist von vier Monaten.

Ihn interessiere, warum die Bezirksregierung Köln mit dem 23. Oktober 2015 einen Termin für die Rückäußerung gegenüber der Bezirksregierung festgelegt habe, der eigentlich, wenn man die zweiwöchigen Herbstferien ausklammere, keine parlamentarischen Beratungen mehr in den Kreistagen, in den Stadträten und in den Gemeinderäten ermögliche.

Er – Beu – befürchte, dass am Ende die jeweiligen Bürgermeister und Bürgermeisterinnen oder die Landräte, sofern sie überhaupt im Amt seien, weil gleichzeitig OB- und Landratswahlen stattfänden, irgendwelche Projekte aus ihren Schubladen kramten und der Bezirksregierung meldeten – vielleicht mit dem Vermerk: vorbehaltlich der Genehmigung durch die Räte.

Aus seiner Sicht bestehe nicht die Notwendigkeit, seitens der Bezirksregierung eine so kurze Frist vorzugeben, zumal die Unterkommission ÖPNV-Schiene am selben Tag, dem 23. Oktober 2015, tagen müsste.

**Vorsitzender Rainer Deppe** merkt an, die Frist, die das Land gesetzt habe, sei sehr kurz. Die Bezirksregierung Köln habe versucht, der Frist im Rahmen des normalen Sitzungsablaufs Genüge zu tun. Der Vorsitzende schlägt vor, zunächst bei den kommunizierten Fristen zu bleiben.

Allerdings lege auch er großen Wert darauf, sich mit dem NVR abzustimmen, um in der Region voranzukommen. Das Vorgehen, sich gemeinsam auf Projekte zu verständigen, wie man es beim Bundesverkehrswegeplan praktiziert habe, sollte man hier wiederholen. Wenn sich auf der Strecke herausstelle, dass der Beschlusstermin in der Sitzung des Regionalrats am 11. Dezember 2015 zu früh sei, sollte man kurzfristig zu einer Sondersitzung im Januar 2016 zusammenkommen.

**Rolf Beu (GRÜNE)** gibt zu bedenken, die Mitglieder des Regionalrats seien eigentlich von Gebietskörperschaften entsandt. Diese Rolle nehme er nun als Vertreter der Stadt Bonn ein. Bei einer Frist von vier Wochen, von denen noch zwei in den Herbstferien lägen, sei eine Beratung in den Planungs- und Verkehrsausschüssen der jeweiligen Gebietskörperschaften unter Beachtung der Ladungsfristen nicht möglich. Wenn es überhaupt Rückmeldungen der Kommunen geben werde, würden sie von den Oberbürgermeistern, Bürgermeistern und Landräte kommen.

Nach der Geschäftsordnung des Regionalrats habe jede Fraktion die Möglichkeit, eine Sondersitzung zu beantragen; das wolle er – Beu – jetzt aber nicht tun.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>33</b>

Wenn man sich als Vertreter der Städte und Kreise sehe, müsse zumindest auch in den Städten und Kreisen die Möglichkeit einer Beratung gegeben werden. Auf jeden Fall werde er sich dagegen wehren, die Projekte, die der NVR vorgestellt habe, eins zu eins als Position des Regionalrats zu übernehmen.

**Vorsitzender Rainer Deppe** weist darauf hin, der NVR könnte Punkte übernehmen, die im Regionalrat als wichtig angesehen würden. Das erfolge im Vorfeld.

Die Projekte der Kommunen würden nicht neu erdacht, sondern seien in der Regel bekannt. Er rechne nicht damit, dass die Verwaltung auf Ideen komme, die in der Politik noch nie besprochen worden seien.

Wenn sich eine wichtige Stadt an die Bezirksregierung wende, das sei nicht zu leisten, und darauf bestehe, die parlamentarischen Gremien einzubeziehen, bitte er um einen Hinweis. – Aber da im Rheinland vieles möglich sei, gehe er davon aus, das sei zu schaffen. Ansonsten müsse man im Januar eine Sondersitzung durchführen. Selbstverständlich werde man auf die Kommunen Rücksicht nehmen.

Im Übrigen sei heute keine Abstimmung, sondern nur eine Kenntnisnahme vorgesehen.

**Rolf Beu (GRÜNE)** zeigt sich einverstanden. Sonst hätte er direkt eine Sondersitzung beantragt.

Um das Ganze nachzuvollziehen, hätte er allerdings von der Bezirksregierung gern eine Auflistung der Rückmeldungen der Kommunen, aufgeschlüsselt nach Beschlusslage: Meldung des OB bzw. eines Hauptverwaltungsbeamten oder Beschluss des Rates.

**Thorsten Elsiepen (Bezirksregierung Köln)** erläutert, die Unterlagen entsprechend des Erlasses verschickt zu haben. Man erwarte zwar, dass die vorgegebene Tabelle ausgefüllt werde, wisse aber nicht, ob auf die spezielle Frage nach der Beschlusslage geantwortet werde.

**Vorsitzender Rainer Deppe** regt an, bei den Kommunen nachzufragen, da die Zahl der Projekte überschaubar sei.

**Thorsten Elsiepen (Bezirksregierung Köln)** sagt zu, das zu tun.

**Gerhard Neitzke (SPD)** bittet, es nicht auf die Spitze zu treiben. Die kommunale Selbstverwaltung sei vor Ort. Rolf Beu habe als Stadtverordneter der Stadt Bonn die Möglichkeit, jederzeit dort, wo er zuständig sei, über die Geschäftsordnung rechtzeitig eine Sitzung des Verkehrsausschusses zu beantragen. Dann laufe das in vier Wochen. Wo ein Wille sei, sei auch ein Weg. Darauf sollte man sich verständigen, um für den Regierungsbezirk etwas Vernünftiges zu erreichen.

**Vorsitzender Rainer Deppe** hofft, nachdem das Verfahren klar sei, ein gemeinsames Ergebnis für den Regierungsbezirk hinzubekommen. Denn wenn man die Vorschläge für den ÖPNV-Bedarfsplan nicht in sehr großer Übereinstimmung – das sei altbekannt – nach Düsseldorf trage, freuten sich nur andere darüber.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>34</b>

Der **Regionalrat** nimmt die Informationen zum Verfahrensablauf zur Kenntnis.

## **TOP 13 Anträge**

- 1) **Antrag/Resolution der Fraktion DIE LINKE und Yvonne Plum (PIRATEN), den Haltepunkt Köln-Mülheim als ständigen Systemhalt für den RRX in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen**  
Drucksache Nr. RR 77/2015
- 2) **Stellungnahme des Regionalrates Köln zur Änderung des Gesetzes zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes (LPIG NRW)**  
Drucksache Nr. RR 89/2015
- 3) **Stellungnahme des Regionalrates Köln zum Antrag der Landtagsfraktionen SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Rahmenbedingungen für das kommunale Ehrenamt weiter verbessern“ Landtagsdrucksache 16/9791**  
Drucksache Nr. RR 97/2015

### **Zu TOP 13 (1):**

Der gemeinsame Antrag – so **Peter Singer (LINKE)** – liege seit dem 3. August vor und sei auch im Ältestenrat schon besprochen worden. Dort habe es wegen des im Antrag genannten Adressaten Bedenken gegeben.

Es habe ihn – Singer – überrascht, dass fünf Minuten vor der heutigen Sitzung ein Entschließungsantrag der Grünen verteilt worden sei. Grundsätzlich scheine es im Regionalrat niemanden zu geben, der sich gegen einen Systemhalt des RRX in Köln-Mülheim aussprechen würde. Es seien gewisse Unterschiede vorhanden, welchen Adressaten man anspreche.

Es sei nicht beabsichtigt, unter der Fahne „Linke und Piraten“ irgendetwas durchzusetzen. Es gehe vielmehr um eine möglichst gemeinsame Willensäußerung des Regionalrats zum RRX an entsprechende Leute. Der Entschließungsantrag der Grünen sei sehr allgemein gehalten. Der Resolutionsentwurf von Linken und Piraten sei weitergehender und konkreter.

Nach der Diskussion im Ältestenrat über den Adressaten „Bundesregierung“ habe er mehrfach mit dem Bundesverkehrsministerium Mails ausgetauscht und telefoniert. Als Quintessenz sei ihm gesagt worden, es sei das gute Recht des Regionalrats, sich an das Bundesverkehrsministerium zu wenden, um den Referentenentwurf noch zu beeinflussen; nichts spreche dagegen. Man habe eben gehört, dass im Bundesverkehrsministerium überlegt werde, wie man diesen Halt eventuell einbringen könnte. Von daher sei an dem Adressaten nichts zu mäkeln.

Nichtsdestotrotz mache man, angelehnt an den Text der Grünen, einen Kompromissvorschlag, um die Kuh vom Eis zu kriegen:

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>35</b>

Erstens. Der erste Satz „Der Regionalrat Köln unterstützt das Projekt RRX und die Aufnahme des dafür notwendigen Schienenausbau in den Bundesverkehrswegeplan“ wird wie folgt ergänzt:

... und äußert den Wunsch, den Systemhalt Köln-Mülheim in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

Das habe nichts mit einer Anmeldung zum BVWP zu tun – der RRX sei angemeldet –, sondern sei nur eine Ergänzung.

Zweitens. In Absatz 3 wird Satz 1 „Der Regionalrat Köln stellt fest, dass für den anschließenden Betrieb und die Entscheidung über Halte die bestellenden Nahverkehrszweckverbände zuständig sind“ gestrichen.

Denn wenn dem so sei, dass die Nahverkehrszweckverbände zuständig seien, bedürfe es dazu keiner Feststellung des Regionalrats.

Er bitte, diesem Kompromissvorschlag zuzustimmen.

**Stefan Götz (CDU)** äußert, er verstehe den Antrag immer weniger. Dr. Norbert Reinkober habe eben deutlich erklärt, dass in der Sache alles erledigt sei: Die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan sei erfolgt, die entsprechenden Beschlüsse seien erfolgt, der Betrieb bis 2030 sei gesichert. Die Überprüfung, was danach geschehe, laufe zurzeit. – Es bestehe überhaupt keine Notwendigkeit, hier einen Beschluss zu fassen: weder in alter noch in neuer Fassung des Antrags. Die CDU werde den Antrag von Linken und Piraten ablehnen.

Dem Antrag der Grünen könne man zustimmen, obwohl auch er an der Sachlage nichts ändere. Es bleibe bei dem, was Dr. Norbert Reinkober eben gesagt habe.

Natürlich könne man feststellen, dass der NVR für den Betrieb zuständig sei. Das sei nicht falsch, werde durch die Feststellung des Regionalrats nicht richtiger, tue aber auch nicht weh.

**Gerhard Neitzke (SPD)** schließt sich Stefan Götz an. Es gehe nicht nur um die Aussagen von Dr. Norbert Reinkober, sondern man sei selbst seit Jahren in den NVR-Gremien tätig.

Seitdem der RRX angemeldet sei, sei in jeder Sitzung des Regionalrats, in der über den RRX gesprochen worden sei, auch über den Halt Köln-Mülheim geredet worden. Im NVR gebe es keine unterschiedliche Auffassung; man sei dafür. Beim Halt Köln-Mülheim sei schon heute die Infrastruktur für einen RRX vorhanden. Ansonsten sei alles angemeldet. Man brauche also keine erneute Resolution.

Mit dem Entschließungsantrag der Grünen, der auch nicht viel aussage, weil er Selbstverständlichkeiten noch einmal feststelle, könne man zur Not noch leben. Aber die Resolution der Linken und der Piraten sei überflüssig, weil alles eingeleitet und umgesetzt worden sei.

**Rolf Beu (GRÜNE)** erläutert, mit dem Entschließungsantrag habe man aus politischen Gründen verhindern wollen, wenn man den Antrag der Linken und der Piraten

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>36</b>

ablehne, in deren Pressemitteilungen zu finden, dass man auch den Halt in Köln-Mülheim ablehne.

Es sei völlig richtig, was Stefan Götz und Gerhard Neitzke gesagt hätten. Eigentlich sei alles beschlossen. Ansonsten habe Dr. Norbert Reinkober alles gesagt.

Das Ganze habe mit dem Bundesverkehrswegeplan nichts zu tun. Es gehe um einen zusätzlichen Halt an einem existierenden Bahnhof, der im Bundesverkehrswegeplan nichts zu suchen habe. Bei Düsseldorf-Benrath könnte man noch darüber nachdenken, weil Umbauten erforderlich seien. Bei Mülheim sei das nicht der Fall.

Wenn man jetzt anfangen, solche Überlegungen anzustellen, wollten sowohl die Vertreter der Stadt Bonn als auch des Rhein-Sieg-Kreises wissen, warum die Linie in Köln Hauptbahnhof ende, um anschließend noch eine zweite Linie zu verlangen, die zumindest mit Bonn geführt werde. Auch diese Diskussion wolle man gerne in Resolutionstexte aufnehmen.

Aber all das habe mit dem Bundesverkehrswegeplan nichts zu tun. Man sei guter Hoffnung, dass am Ende, wenn die Infrastruktur geschaffen worden sei, der RRX in Mülheim halte und eine zweite Linie mindestens bis Bonn geführt werde.

Deshalb werbe er für den Entschließungsantrag, auch wenn er nichts Neues beinhalte. Man wolle aber den Linken und den Piraten nicht die Möglichkeit geben zu sagen, die Mehrheit lehne ihr Petitum ab, dass der RRX auch in Mülheim halten solle.

**Reinhold Müller (FDP)** appelliert an Peter Singer, den Antrag zurückzuziehen. Der Sachverhalt sei erledigt. Man werde gezwungen, dem Entschließungsantrag der Grünen, der nichts Neues enthalte, zuzustimmen, obwohl man sich eigentlich nicht mit erledigten Dingen befassen und dazu noch Resolutionen verabschieden wolle. Bei Resolutionen gehe es vielmehr darum, ernsthafte Anliegen durchzubringen. Man würde also das Instrument der Resolution missbrauchen, wenn man es für solche Dinge einsetzen würde. Man würde eine Bagatellerklärung abgeben, nur um aus dieser Kalamität herauszukommen. Das mache doch keinen Sinn. Den Antrag zurückzuziehen, diene der Sache am meisten.

**Vorsitzender Rainer Deppe** macht darauf aufmerksam, dass es um einen Entschließungsantrag und nicht um eine Resolution gehe.

**Peter Singer (LINKE)** bekräftigt, dass von Linken und Piraten ein Resolutionsantrag vorliege, der weitergehend sei als der Entschließungsantrag der Grünen. Man werde den Antrag aufrechterhalten.

Ihm – Singer – sei es fremd, irgendwelche Anträge zu stellen, um eine gute Presse zu kriegen. Außerdem würden seine Presseerklärungen sowieso nicht abgedruckt.

Nach seinen Konsultationen mit dem Bundesverkehrsministerium sei er nach wie vor der Meinung, dass es absolut unschädlich sei, als Regionalrat noch einmal einen gemeinsamen Appell an die Bundesregierung zu richten, um den gemeinsamen Wunsch nach einem RRX-Halt in Mülheim nach vorne zu bringen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>37</b>

**Yvonne Plum (PIRATEN)** spricht sich ebenfalls dagegen aus, den gemeinsamen Antrag von Linken und Piraten zurückzuziehen. Sie halte es für unterhaltsam, dass die Grünen ihren Entschließungsantrag gestellt hätten, um Linke und Piraten dazu zu bringen, ihren Antrag zurückzuziehen, damit die Grünen ihn nicht ablehnen müssten. Man sei doch ein demokratisches Organ, habe also die Möglichkeit, darüber zu reden. Es seien Argumente genannt worden. Viele hätten es als überflüssig angesehen, der Resolution von Linken und Piraten zuzustimmen. – Das sei demokratisch völlig in Ordnung, wenn sie dagegen votierten. Wenn aber argumentiert werde, eigentlich sei auch der Entschließungsantrag der Grünen völlig überflüssig, bitte sie, fair zu sein und auch gegen den Entschließungsantrag zu stimmen.

**Martin Metz (GRÜNE)** ist der Auffassung, der Antrag von Linken und Piraten sei in der Sache falsch, weil er an der falschen Stelle eine Forderung aufstelle, die nicht erfüllt werden könne. Das sei auch in vorherigen Sitzungen schon der Fall gewesen. Offensichtlich sei trotz Kommunikation in der Sache nicht klar geworden, dass die Frage des RRX-Halts in Köln-Mülheim nichts mit dem Bundesverkehrswegeplan zu tun habe.

Da immer weiter damit gespielt werde, der Regionalrat könnte etwas entscheiden, habe die grüne Fraktion die Notwendigkeit gesehen, den Sachverhalt durch eine Beschlussfassung deutlich zu machen und zu betonen, die Grünen unterstützten einen Halt in Köln-Mülheim, wählten dafür aber den richtigen, ordnungsgemäßen Weg und nicht den sachlich falschen. Dafür würden sich dankenswerterweise auch CDU, SPD und FDP aussprechen.

**Beate Hane-Knoll (LINKE)** erinnert an die Definition einer Resolution. Eine Resolution sei eine reine Willensäußerung, über die der Regionalrat natürlich nicht entscheiden, für die er sich aber aussprechen könne. Dr. Norbert Reinkober habe es gerade gesagt, wenn der Bundesverkehrswegeplan vorliege, könnten alle möglichen Leute noch etwas dazu sagen – auch der Regionalrat.

**Vorsitzender Rainer Deppe** merkt an, dass sich alle im Regionalrat einig seien, dass der RRX in Mülheim halten solle und halten werde.

Der **Regionalrat** fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag bzw. die Resolution der Linken und der Piraten wird mit den Stimmen von CDU, SPD, Grünen, FDP und des Vertreters der Freien Wähler gegen die Stimmen der Linken und der Vertreterin der Piraten bei Enthaltung des Vertreters der AfD abgelehnt.

Der Entschließungsantrag der Grünen wird mit den Stimmen von CDU, SPD und Grünen bei Enthaltung der FDP, der Linken, des Vertreters der Freien Wähler, des Vertreters der AfD und der Vertreterin der Piraten einstimmig angenommen.

Zu **TOP 13 Anträge**

**2) Stellungnahme des Regionalrates Köln zur Änderung des Gesetzes zur Neufassung des Landesplanungsgeset-**



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>38</b>

**zes (LPIG NRW)**  
Drucksache Nr. RR 89/2015

**Stefan Götz (CDU)** stellt fest, dem überarbeiteten Entwurf für die Neufassung des Landesplanungsgesetzes sei zu entnehmen, dass der eine oder andere Vorschlag des Regionalrats übernommen worden sei.

Ein wesentlicher Punkt sei jedoch nicht eingeflossen: Laut neuem § 16 Abs. 4 müsse bei Zielabweichungsverfahren nur das Benehmen und nicht das Einvernehmen mit dem Regionalrat hergestellt werden.

Deshalb schlage er vor, den Regionalratsvorsitzenden zu bitten, der Landesregierung den ausdrücklichen Wunsch des Regionalrats mitzuteilen, bei Zielabweichungsverfahren nicht nur das Benehmen, sondern das Einvernehmen mit dem Regionalrat herzustellen.

**Gerhard Neitzke (SPD)** schließt sich der Anregung von Stefan Götz an.

**Heribert Hundenborn (Bezirksregierung Köln)** weist daraufhin, dass ein weiterer Punkt des Antrags des Regionalrats keine Berücksichtigung gefunden habe: die Änderung von § 9 Abs. 2.

**Reinhold Müller (FDP)** bittet um nähere Erläuterung.

**Heribert Hundenborn (Bezirksregierung Köln)** gibt zur Kenntnis, nach § 9 Abs. 2 würden die Regionalräte über alle raumbedeutsamen und strukturwirksamen Planungen informiert. Das gleiche gelte für Förderprogramme des Landes in vielen wichtigen Infrastrukturbereichen. Der Regionalrat habe angeregt, Abs. 2 dahin gehend zu verändern, dass der Regionalrat jederzeit von der Bezirksregierung – auch über raumbedeutsame und strukturwirksame Planungen hinaus – Auskunft verlangen könne. – Dem folge der Gesetzentwurf nicht.

**Jürgen Spenrath (AfD)** fragt, ob die Ausführungen „Allgemeine Hinweise zum Braunkohlenausschuss“ Bestandteil der Stellungnahme seien.

**Vorsitzender Rainer Deppe** bejaht dies.

**Jürgen Spenrath (AfD)** kommt auf eine Anmerkung zurück, die er dem Vorsitzenden einmal schriftlich in einem anderen Zusammenhang zugeschickt habe, ohne eine Antwort zu erhalten. – Die Finanzierungsfragen, die angeschnitten würden, vermitteln ihm den Eindruck, dass die Einzelmitglieder dieses Gremiums keiner Finanzierung bedürften und damit als außenstehend betrachtet würden.

**Vorsitzender Rainer Deppe** erwidert, in der Stellungnahme gehe es den Antragstellern um die Fraktionen. Inwieweit bei Fraktionsfinanzierungen Einzelmitglieder zu berücksichtigen seien, werde man noch in diesem Jahr besprechen, wenn man sich mit der Veränderung der Finanzierung der Fraktionsarbeit beschäftigen müsse.

Da er in dieser Angelegenheit bereits ein Schreiben an den Vorsitzenden gerichtet habe – so **Jürgen Spenrath (AfD)** – gehe er davon aus, dass es zu einem Gespräch kommen werde.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>39</b>

**Vorsitzender Rainer Deppe** bestätigt, dass ein Gespräch vorgesehen sei.

Bei der Stellungnahme des Regionalrats zum Landesplanungsgesetz NRW habe man eine kleine Schwierigkeit. Dem Landtag liege inzwischen der Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes NRW – Landtagsdrucksache 16/9808 vom 22.09.2015 – vor.

Heribert Hundenborn habe sich gerade auf den Referentenentwurf bezogen, der dem Regionalrat vor den Sommerferien übersandt worden sei. Dazu habe man heute eine Stellungnahme abgeben wollen, obwohl die Frist für eine Stellungnahme verstrichen sei, weil die Landesregierung nicht bereit gewesen sei, dem Regionalrat eine Fristverlängerung zuzugestehen.

Da dem Regionalrat der Inhalt des Gesetzentwurfs erst seit gestern bekannt sei, sei die Stellungnahme noch nicht auf die neue Sachlage abgestimmt.

Mündlich habe Heribert Hundenborn eben die Veränderungen erläutert, die in der Tischvorlage, abgesehen von § 9 – Zuständigkeit der Regionalräte –, beschrieben seien.

Man habe noch keine ausformulierte Stellungnahme, was zum Beispiel die Veränderungen von § 16 – Zielabweichungsverfahren – angehe. Landesbedeutsame Vorhaben, die vorher in § 16 a formuliert worden seien, seien jetzt mit einer, wenn auch kleinen Veränderung in § 16 enthalten. § 16 a entfalle.

Der Regionalrat hätte jetzt die Möglichkeit, die vorliegende Stellungnahme vom 14.09.2015 zu beschließen, wohlwissend, dass einige Punkte überholt seien und man zu § 16 – neu – noch etwas sagen sollte.

**Gerhard Neitzke (SPD)** meint, die Punkte, die im Gesetzentwurf enthalten seien, müssten nicht noch einmal in der Stellungnahme des Regionalrats auftauchen.

Man sollte aber gegenüber der Staatskanzlei die beiden Punkte – § 9 und § 16 (neu), der die bisherigen §§ 16 und 16 a umfasse – noch einmal klar herausstellen und bei § 16 die Auffassung des Regionalrats betonen, dass das Einvernehmen mit dem Regionalrat herzustellen sei. – Das zu wissen, werde im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens für die Landtagsfraktionen wichtig sein.

**Vorsitzender Rainer Deppe** regt an, auch den Punkt „Allgemeine Hinweise zum Braunkohlenausschuss“ mit aufzunehmen.

Der **Regionalrat** beschließt einstimmig, zu drei Bereichen eine Stellungnahme zur Änderung des Gesetzes zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes (LPIG NRW) gegenüber der Landesregierung abzugeben:

1. § 9 – Aufgaben – Abs. 2
2. § 16 (neu) – Zielabweichungsverfahren
3. Allgemeine Hinweise zum Braunkohlenausschuss

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>40</b>

## Zu TOP 13 Anträge

- 3) **Stellungnahme des Regionalrates Köln zum Antrag der Landtagsfraktionen SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Rahmenbedingungen für das kommunale Ehrenamt weiter verbessern“ Landtagsdrucksache 16/9791**  
Drucksache Nr. RR 97/2015

**Stefan Götz (CDU)** begrüßt den Antrag der Landtagsfraktionen der SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, das kommunale Ehrenamt weiter zu verbessern. Bei der Erarbeitung des Antrags hätten sicher viele Ehrenamtliche mit am Tisch gesessen, nur niemand aus den Gremien „Regionalräte“ und „Braunkohlenausschuss“, sodass diese vergessen worden seien.

Daher habe man in der Stellungnahme angeregt, diese beiden Gremien – das Gremium „Braunkohlenausschuss“ fehle noch in der Stellungnahme des Regionalrats Köln und müsste ergänzt werden – mit in den Landtagsantrag aufzunehmen. Insbesondere gehe es um die Weiterentwicklung der Aufwandsentschädigung. Man sei der Auffassung, Mitglieder der Regionalräte, der Landschaftsversammlungen und des Regionalverbands Ruhr sollten gleich behandelt werden.

Dieser Vorschlag sei an den Landtag weiterzureichen, mit der Bitte an die Landtagsfraktionen – im Regionalrat seien ja Landtagsabgeordnete vertreten –, bei der Beschlussfassung die entsprechende Korrektur vorzunehmen.

**Reinhold Müller (FDP)** unterstreicht die Darstellung von Stefan Götz. Es sei bezeichnend, dass man die Regionalräte vergessen habe. Es sei sinnvoll, sich in Erinnerung zu bringen. Angesichts der Aufwandsentschädigung, die für Regionalräte gezahlt werde, sei man beim Ehrenamt ganz vorne.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Antrag „Stellungnahme des Regionalrates Köln zum Antrag der Landtagsfraktionen SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP ‚Rahmenbedingungen für das kommunale Ehrenamt weiter verbessern‘ Landtagsdrucksache 16/9791“ wird angenommen.

## TOP 14 Anfragen

- 1) **Anfrage der FDP-Fraktion zur Organisation der Unterbringung von Asylbewerbern**  
Drucksache Nr. RR 79/2015
- 2) **Anfrage der Fraktion DIE LINKE zum Sachstand Abfallwirtschaftsplan NRW, Stellungnahme des Regionalrates Köln**  
Drucksache Nr. RR 80/2015
- 3) **Anfrage der CDU-Fraktion zum Sachstand Erweiterung Phantasia-land**  
Drucksache Nr. RR 83/2015
- 4) **Anfrage der SPD-Fraktion zum Quarzkies-Monitoring**

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>41</b>

Drucksache Nr. RR 96/2015

Zu **TOP 14 (1)** zeigt sich **Reinhold Müller (FDP)** einverstanden, die Anfrage abzusetzen, da sie inhaltlich unter TOP 5 besprochen worden sei.

Zu **TOP 14 (2)** und **TOP 14 (3)** gebe es – so **Vorsitzender Rainer Deppe** – keine Nachfragen.

Zu **TOP 14 (4)** sei eine mündliche Antwort der Bezirksregierung angekündigt.

**Heiko Krause (Bezirksregierung Köln)** erläutert, die Anfrage betreffe den Beschluss zu TOP 9 „Erster Bericht zum Rohstoffmonitoring für den Regionalplan Köln, Sachlicher Teilabschnitt – Weißer Quarzkies im Raum Kottenforst/Ville“, gefasst in der letzten Regionalratssitzung. In Punkt 2 des Beschlusses habe der Regionalrat die Regionalplanungsbehörde damit betraut, ein Gutachten zu beauftragen, das die volkswirtschaftliche Komponente betrachte, um den nächsten Monitoringbericht, der 2018 vorzulegen sei, fundierter beurteilen zu können.

Im Augenblick treffe man die Vorbereitungen, um ein solches Gutachten in die Wege zu leiten. Da der verwaltungsinterne Abstimmungsprozess mit der Staatskanzlei und dem Geologischen Dienst noch laufe, sehe man sich leider im Moment nicht imstande, die Fragen im Detail zu beantworten. Das sei wohl angesichts des langen Zeitraums bis 2018 nicht entscheidend. Sobald man Neues wisse, werde man den Regionalrat informieren.

**Achim Tüttenberg (SPD)** räumt ein, die Vorlaufzeit sei lang. Dennoch habe man in der Regel einen Plan, bis wann die Abstimmungsgespräche über das weitere Verfahren bewältigt sein sollten, um dann zur nächsten Stufe zu kommen, wie lokale Akteure eingebunden würden. Vielleicht sei es möglich, den Zeitraum einzugrenzen – zwei Jahre oder zwei Monate –, bis die Abwicklungscoordination vollzogen sein werde.

**Heiko Krause (Bezirksregierung Köln)** entgegnet, die Abstimmungsprozesse seien gerade angelaufen. Gestern habe man einen Termin bei der Staatskanzlei gehabt. Der Bericht zum Quarzkies-Monitoring stehe auch in engem Zusammenhang mit dem nächsten Bericht zum Abgrabungsmonitoring, das vom Geologischen Dienst für sämtliche Rohstoffe entwickelt werden solle. Es gehe um die Frage, wie die beiden Monitoringberichte zusammenhängen könnten. Der nächste Bericht zum Abgrabungsmonitoring werde noch dieses Jahr vorgelegt und in der nächsten Sitzung vorgestellt werden. Vielleicht lägen in der nächsten Regionalratssitzung mehr Informationen vor.

## **TOP 15      Mitteilungen**

### **a)      der Bezirksregierung**

#### **1)      Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans – Teil Straße**

Drucksache Nr. RR 91/2015

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>42</b>

- 2) **Umbesetzung stimmberechtigtes Mitglied der UK\_RB**  
Drucksache Nr. RR 92/2015
- 3) **Vorstellung der Geschäftsstelle (siehe Organigramm)**
- b) **des Vorsitzenden**

Zu **TOP 15 a) (1) und (2)** verweist **Vorsitzender Rainer Deppe** auf die genannten Drucksachen.

**Udo Kotzea (Bezirksregierung Köln)** stellt zu **TOP 15 a) (3)** Vanessa Kelz als neue Mitarbeiterin vor, um die Personalausstattung der Geschäftsstelle nach dem Weggang von Nicole Reiß wieder zu komplettieren und die Organisation und die fehlerfreie Vorbereitung der Sitzungen weiterhin zu gewährleisten.

**Vorsitzender Rainer Deppe** heißt Vanessa Kelz herzlich willkommen.

**Reinhold Müller (FDP)** bezieht sich auf die Einladung zur Online-Konsultation für nächsten Dienstag, den 29. September, die die Staatskanzlei dem Regionalrat gestern über die Bezirksregierung zugeleitet habe – mit der Möglichkeit, die Einladung an Interessierte weiterzugeben. Auf solch kurzen Fristen könnten sich Ehrenamtler nicht so schnell einstellen. Man brauche einen gewissen Vorlauf, um das in der Fraktion abzuklären. Von der FDP-Fraktion könne niemand an der Veranstaltung teilnehmen.

**Gudrun Zentis (GRÜNE)** ist der Ansicht, die Veranstaltung am 29. September in Erkelenz sei in erster Linie für die Bevölkerung geplant. Es sei verständlich, dass die Bevölkerung schnell über jede Einzelheit informiert werden wolle.

Vielleicht wäre es sinnvoll, die Staatskanzlei in den Regionalrat einzuladen, um alles genau zu erklären.

**Vorsitzender Rainer Deppe** sagt zu, die Anregung zu überprüfen.

**Heribert Hundenborn (Bezirksregierung Köln)** teilt mit, das Landeskabinett habe sich in seiner Sitzung am 22. September nicht nur mit der Novellierung des Landesplanungsgesetzes und der eben angesprochenen Leitentscheidung befasst, sondern auch die zweite Offenlage für das LEP-Verfahren beschlossen. Termin: 15. Oktober 2015 bis 15. Januar 2016. Damit sei auch der Regionalrat aufgefordert, zu den im LEP vorgesehenen Änderungen Stellung zu nehmen. Das werde man wohl in der nächsten Sitzung beschließen.

**Vera Müller (Bezirksregierung Köln)** nutzt die Gelegenheit, den neuesten Sachstand zum BSCW-Server zu übermitteln. Mittlerweile seien die Anforderungen erfüllt, dass beim Öffnen eines Dokuments kein Name mehr erscheine.

Zu **TOP 15 b)** lässt **Vorsitzender Rainer Deppe** wissen, Mitteilungen habe er nicht zu machen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 115/2015</b>	<b>43</b>

Der Vorsitzende bedankt sich für die Mitarbeit und schließt die Sitzung um 12:41 Uhr.

**gez. Rainer Deppe**  
(Vorsitzender des Regionalrates Köln)

**gez. Peter Singer**  
(Mitglied des Regionalrates Köln)

**Regionalrat  
- Anwesenheitsliste -**

**Regionalrats-Sitzung am 25.09.2015**

**1. Stimmberechtigte Mitglieder**

**CDU - Fraktion**

Name	anwesend
Borning, Ronald	X
De Bellis-Olinger, Teresa Elisa	X
Deppe, Rainer	X
Dohmen, Hans-Willi	X
Donie, Brigitte	X
Fabian, Gerd	X
Finkeldei, Norbert	X
Götz, Stefan	X
Hebbel, Paul	X
Jansen, Franz-Michael	X
Kehren, Hanno Dr.	X
Kitz, Marcus	X
Moll, Bert	X
Neisse-Hommelsheim, Carla	X
Nessler-Komp, Birgitta	X
Stefer, Michael	X
Weber, Günter	X

**FDP**

Name	anwesend
Göbbels, Ulrich	X
Müller, Reinhold	X
Westerschulze, Stefan	X

**Die Linke**

Name	anwesend
Hane-Knoll, Beate	X
Singer, Peter	X

**AfD**

Name	anwesend
Spennath, Jürgen	X

**SPD - Fraktion**

Name	anwesend
Frenzel, Michael	X
Geffen, Jörg van	X
Hengst, Milanie	entsch.
Höfken, Heiner	X
Konzelmann, Thorsten	X
Krings, Hans	X
Neitzke, Gerhard	X
Noack, Horst	X
Oetjen, Hans-Friedrich	X
Schaper, Dieter	X
Schlüter, Volker	entsch.
ten Haaf, Ralf	X
Tüttenberg, Achim	X

**DIE GRÜNEN**

Name	anwesend
Beu, Rolf	X
Herlitzius, Bettina	X
Lambertz, Horst	X
Metz, Martin	X
Waddey, Manfred	X
Zentis, Gudrun	X

**Freie Wähler**

Name	anwesend
Bornhold, Rüdiger	X

**Piraten**

Name	anwesend
Plum, Yvonne	X

## **2. Beratende Mitglieder**

Name	anwesend
Landschaftsverband	
Stadt Aachen	
Stadt Bonn	X
Stadt Köln	X
Stadt Leverkusen	
Städteregion Aachen	
Kreis Düren	
Kreis Euskirchen	
Kreis Heinsberg	
Oberbergischer Kreis	X
Rheinisch-Bergischer-Kreis	
Rhein-Erft-Kreis	
Rhein-Sieg-Kreis	X
Kornell, Günter LWK NRW	X
HWK zu Köln	X
Dr. Soénius, Ulrich	X
Woelk, Ralf	X
Mährle, Jörg	X
Behlau, Stefan	entsch.
Heimann, Uli	X
Hachtel, Monika	X
Fink, Brunhilde (kommunale Gleichstellungsstellen)	X

## **Fraktionsgeschäftsführungen**

Hoffmann, Hajo	SPD	X
Knauff, Sebastian	CDU	X
Schäfer-Hendricks, Antje	GRÜNE	X
Freynick, Jörn	FDP	X
Feudel, André (Assistent)	FDP	X

## **Teilnehmer von der Bezirksregierung Köln**

Frau Walsken	RPin
Herr Kotzea	AL 3
Herr Kämmerling	31
Herr Tippner	52
Herr Elsiepen	25
Herr Hundenborn	32
Frau Feldmann	32
Herr Schlaeger	32
Frau Müller	32
Herr Brück	32
Frau Mudroch	32

## **Gäste**

Dr. Norbert Reinkober	Nahverkehr Rheinland
Guido Trösser-Berg	Nahverkehr Rheinland
Dr. Ströker	IT NRW





# ***Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2014 bis 2040/2060***

Dr. Kerstin Ströker



## Rahmen und Methode

---

### Bevölkerungsvorausberechnung

- ➔ Komponentenmethode
- ➔ Ausgangsbevölkerung zum 1.1.2014
- ➔ Berechnungshorizont 2040/2060
- ➔ Annahmen auf der Ebene der kreisfreien Städte und Kreise  
Ausnahme: Wanderung über die Landesgrenze
- ➔ Berechnung einer Basisvariante



# Annahmen Vorausberechnung:

---

## Fertilität

konstante Entwicklung (2011 - 2013)

## Mortalität

Säuglingssterblichkeit

konstante Entwicklung (2011 - 2013)

Lebenserwartung

Anstieg bis 2060 auf ca. 83,5 Jahre (Männer) u.  
auf ca. 87,3 Jahre (Frauen)

## Migration

Landesbinnenwanderung

konstante Entwicklung (2011 - 2013)

aus u. nach den übrigen  
Bundesländern

jährlicher Wanderungssaldo:

2014 – 2017	- 15 000
2018 – 2034	- 10 000
ab 2035	- 5 000

über die Bundesgrenzen

jährlicher Wanderungssaldo:

2014 - 2015	+100 000
2016 - 2017	+ 85 000
2018 - 2019	+ 75 000
2020 - 2024	+ 70 000
2025 - 2029	+ 65 000
ab 2030	+ 60 000



## Annahmen Vorausberechnung:

---

### noch Migration

über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen insgesamt:

jährlicher Wanderungssaldo:

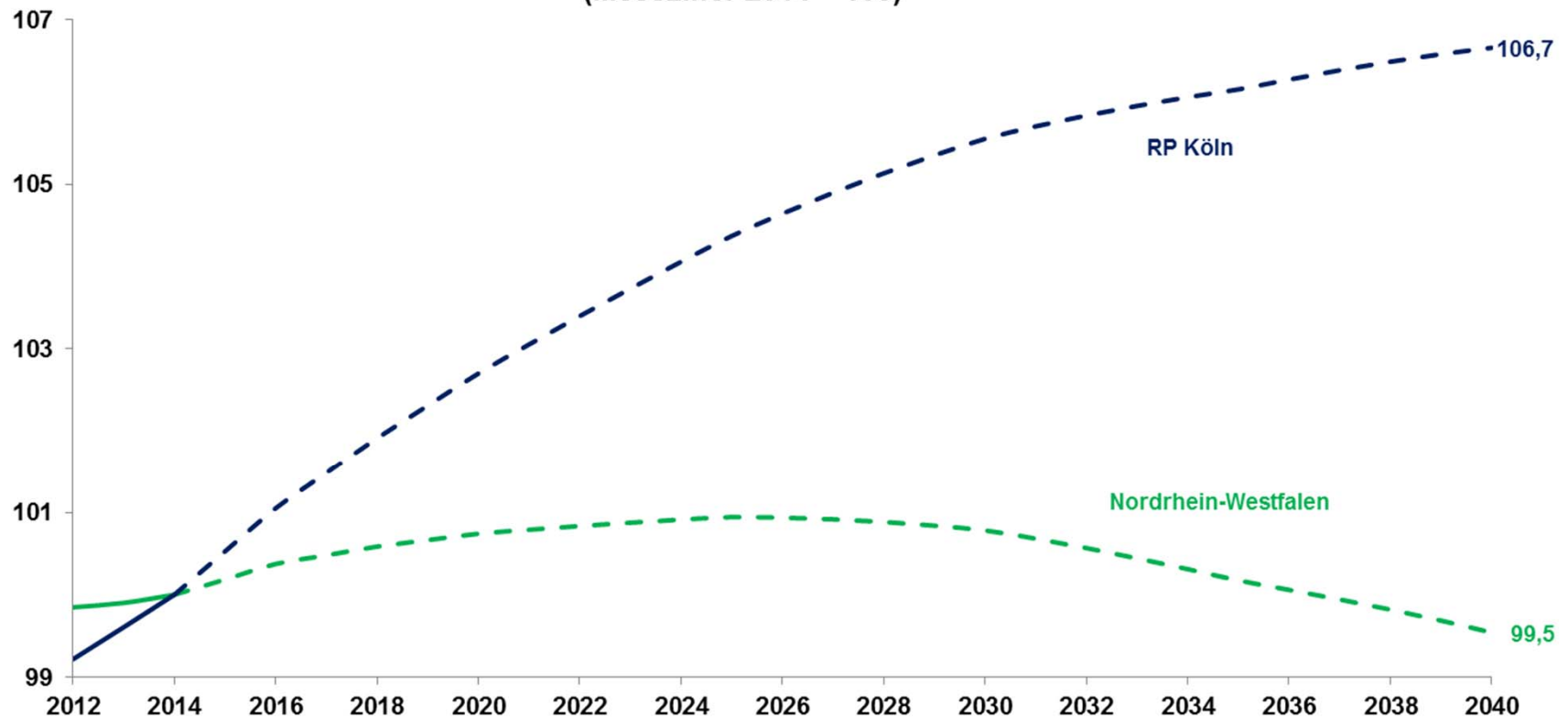
2014 - 2015	+ 85 000
2016 - 2017	+ 70 000
2018 - 2019	+ 65 000
2020 - 2024	+ 60 000
2025 - 2029	+ 55 000
2030 - 2034	+ 50 000
ab 2035	+ 55 000

Referenzzeitraum für die regionale Verteilung 2011 bis 2013.

# Ergebnisse Vorausberechnung



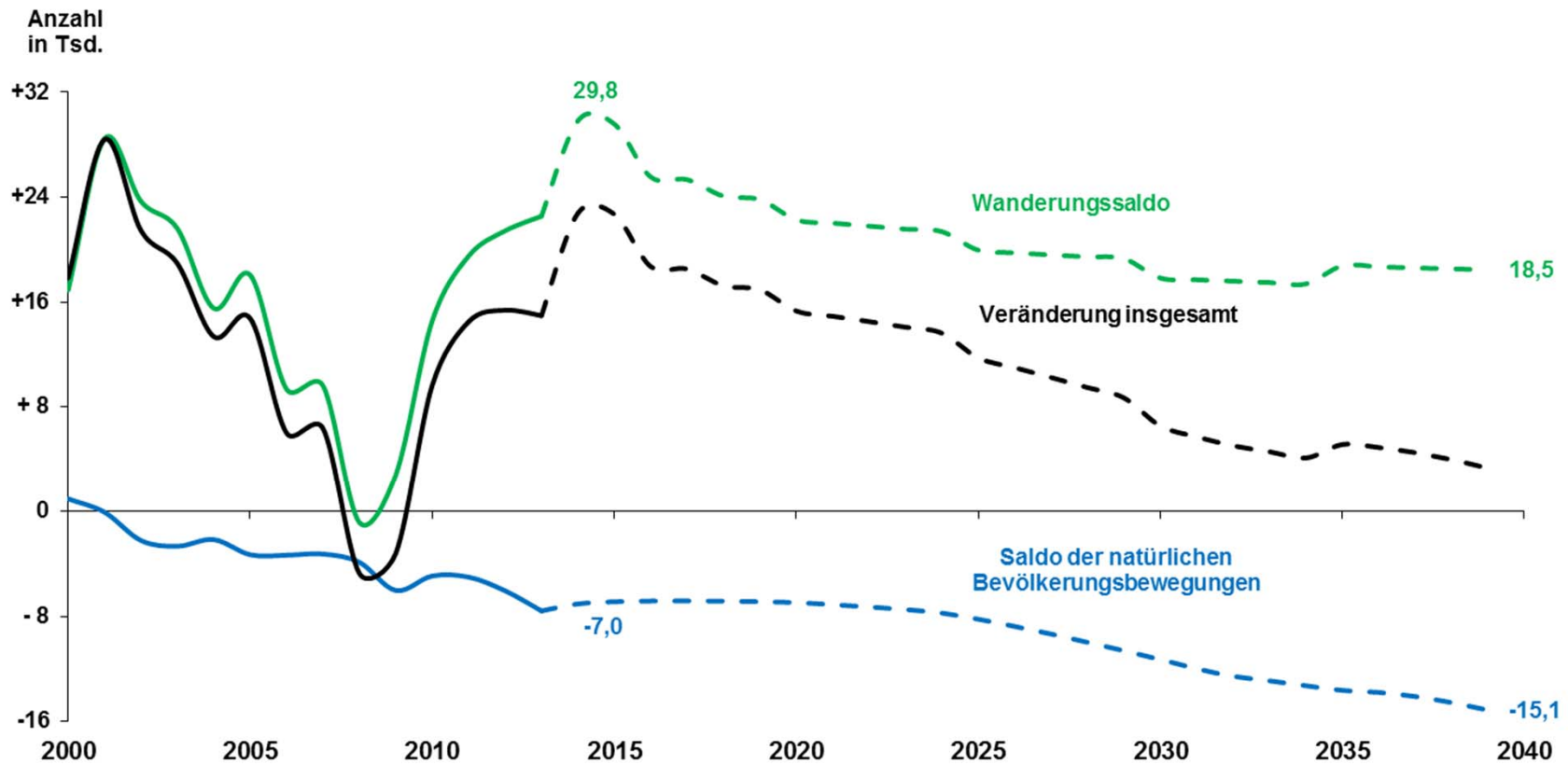
Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen und im  
Regierungsbezirk Köln 2012 bis 2040  
(Messziffer 2014 = 100)





# Ergebnisse Vorausberechnung

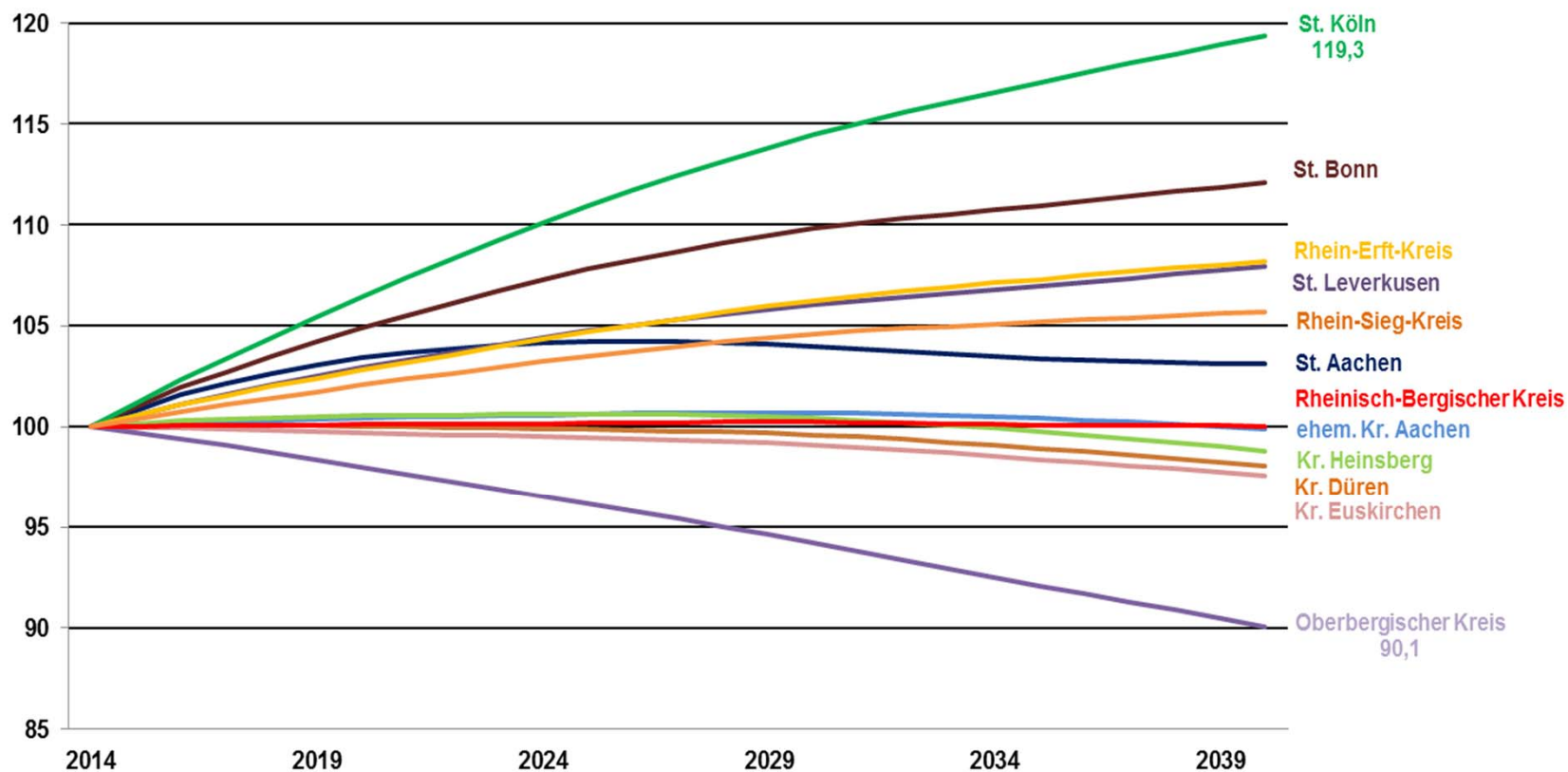
Entwicklung der Bewegungskomponenten im Regierungsbezirk Köln  
2000 bis 2039



# Ergebnisse Vorausberechnung



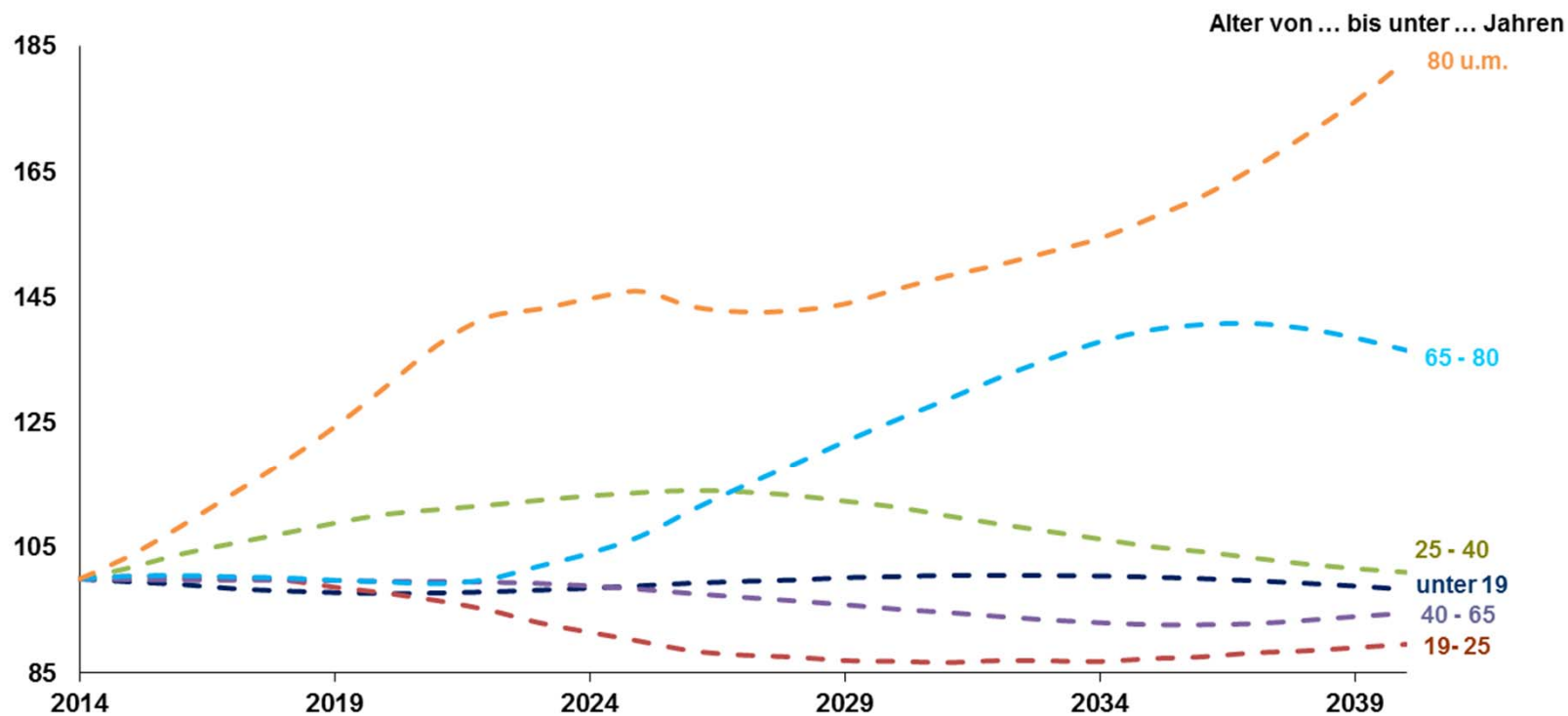
Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den  
kreisfreien Städten und Kreisen des Regierungsbezirks Köln  
(Messzahl 2014 = 100)



# Ergebnisse Vorausberechnung



Bevölkerung im Regierungsbezirk Köln 2014 bis 2040  
nach ausgewählten Altersgruppen  
(Messziffer 2014 = 100)

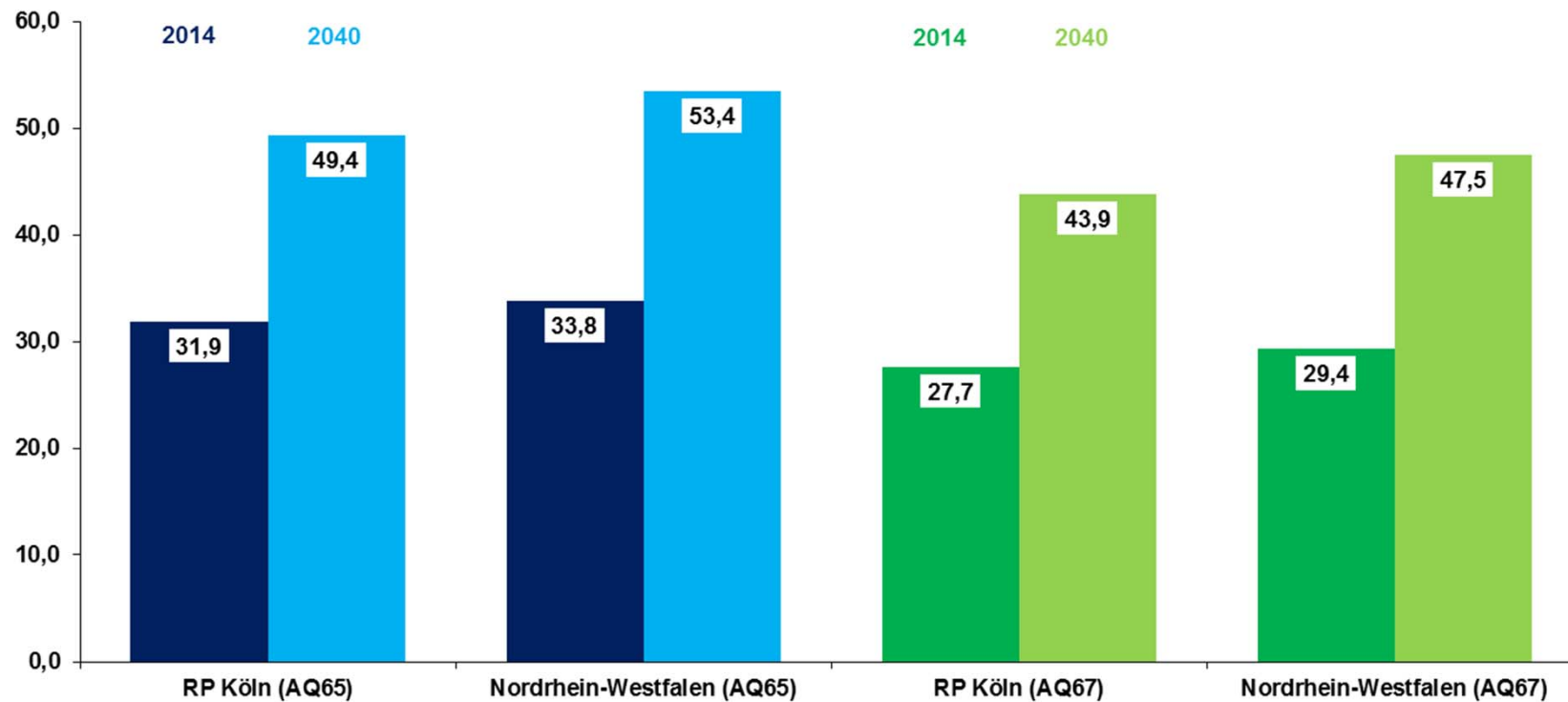




# Ergebnisse Vorausberechnung



Altenquotienten\*) im Land Nordrhein-Westfalen und im Regierungsbezirk Köln  
2014 und 2040

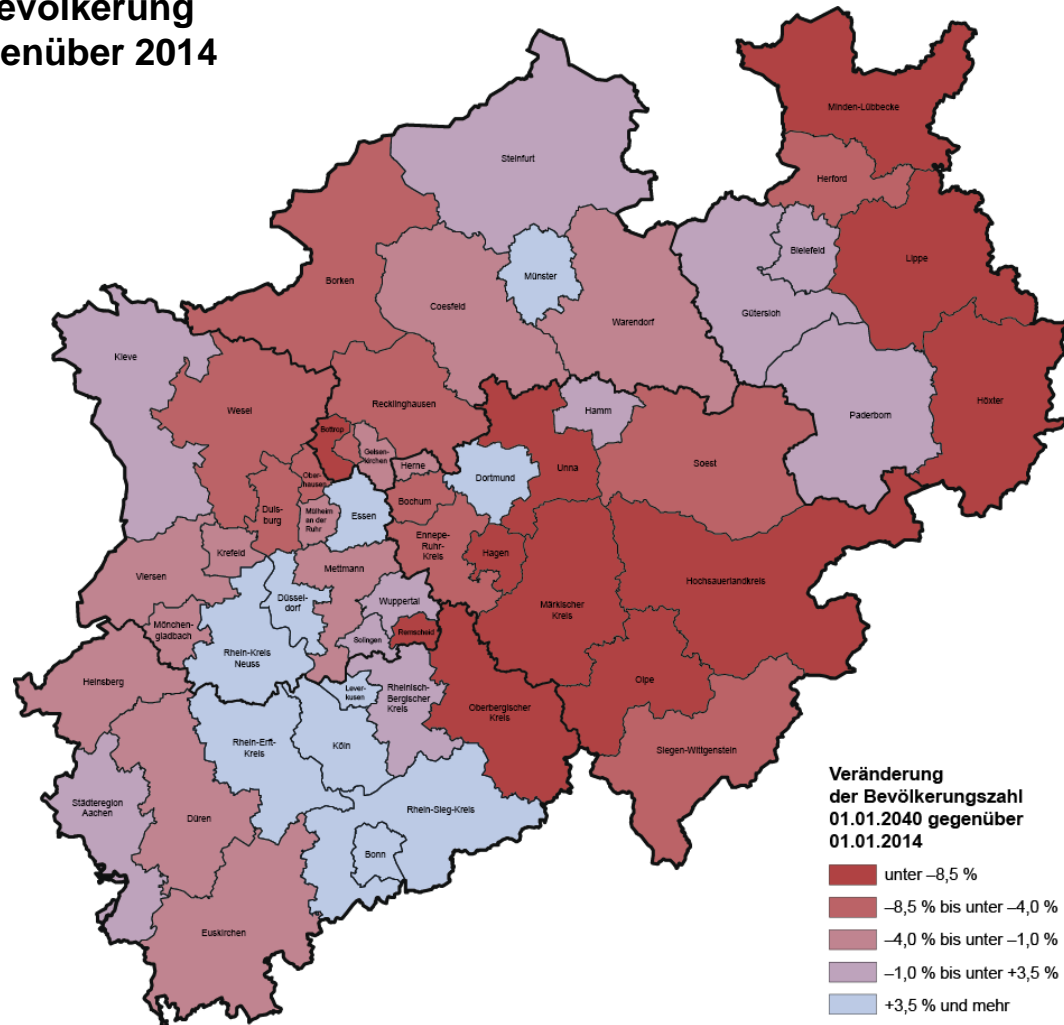


\*) 65-Jährige bzw. 67-Jährige und Ältere je 100 Personen im Alter von 20 bis unter 65 Jahren bzw. 20 bis unter 67 Jahren



# Ergebnisse Vorausberechnung

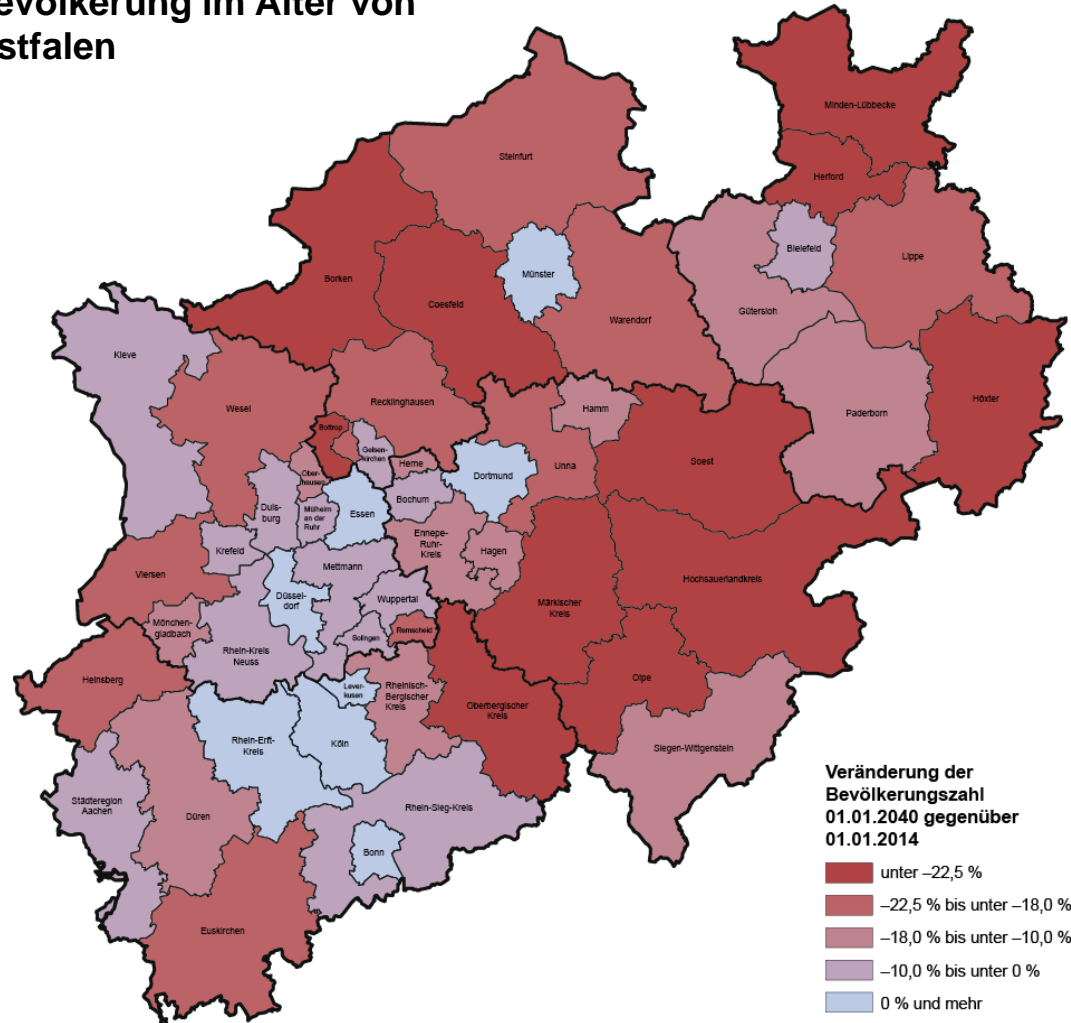
## Relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen 2040 gegenüber 2014





# Ergebnisse Vorausberechnung

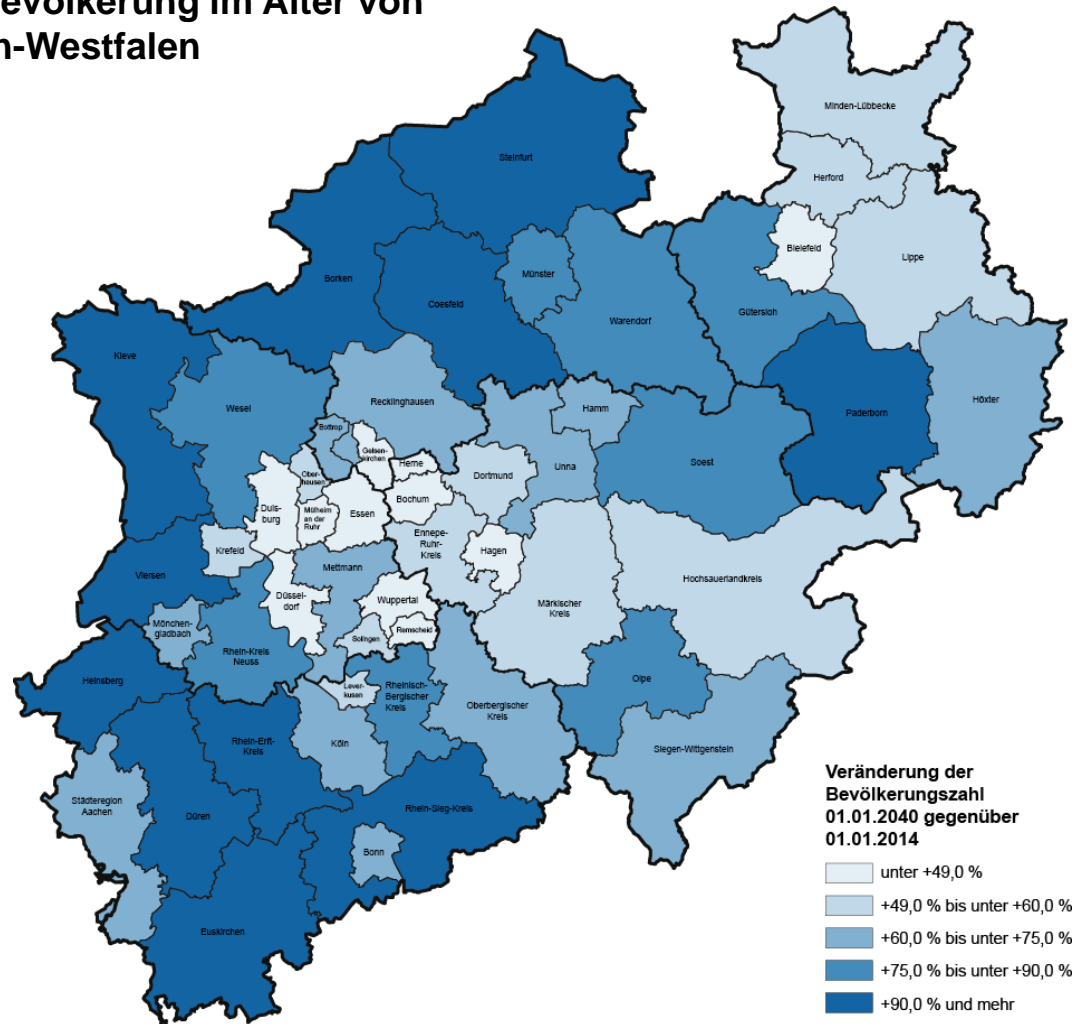
Relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung im Alter von  
unter 19 Jahren in Nordrhein-Westfalen  
2040 gegenüber 2014





# Ergebnisse Vorausberechnung

Relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung im Alter von  
80 und mehr Jahren in Nordrhein-Westfalen  
2040 gegenüber 2014





## Rahmen und Methode

---

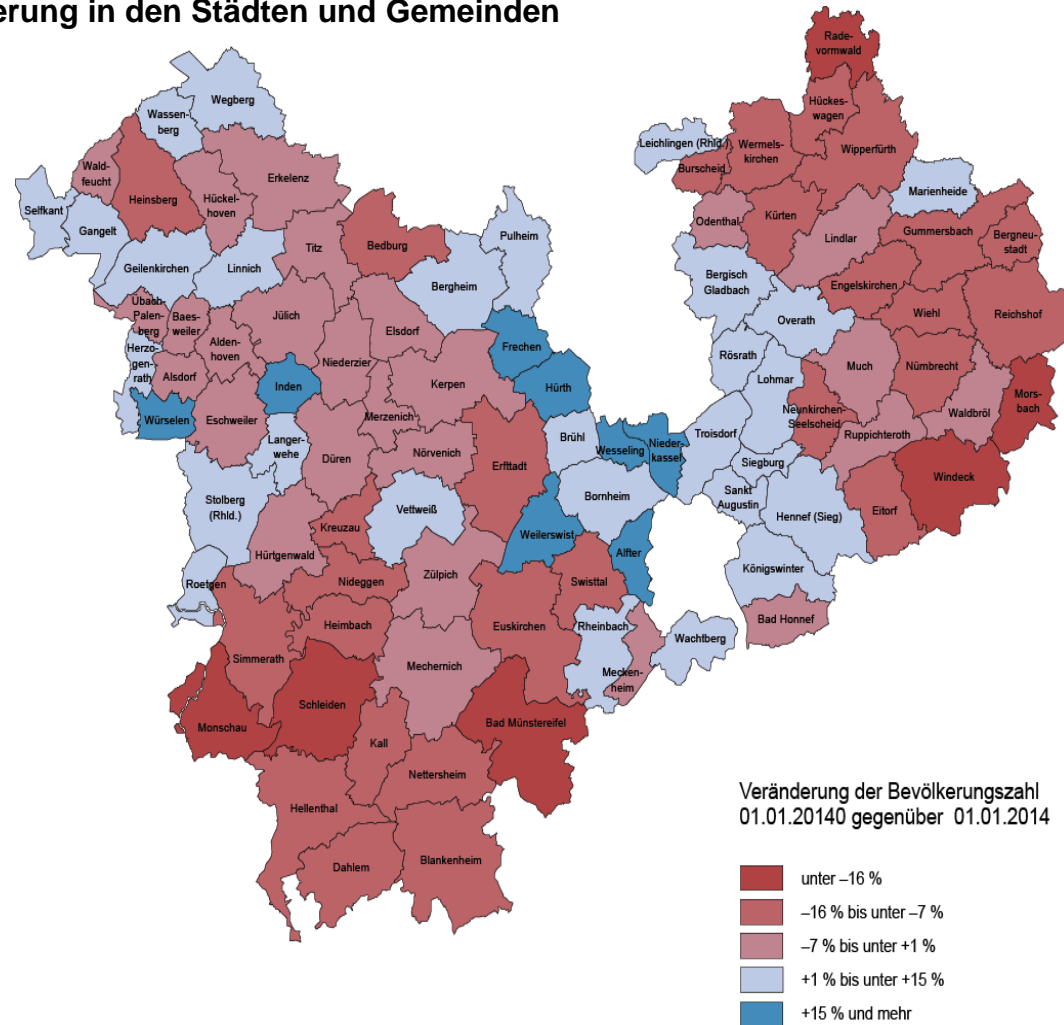
### Modellrechnung zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden

- ➔ Anschlussrechnung an die Vorausberechnung
- ➔ Ausgangsbevölkerung zum 1.1.2014
- ➔ Berechnungshorizont 2040
- ➔ Top-down-Verfahren
- ➔ Keine eigene Annahmenstruktur
- ➔ Berechnung einer Basisvariante und einer Analysevariante (ohne Wanderung)



# Ergebnisse Modellrechnung

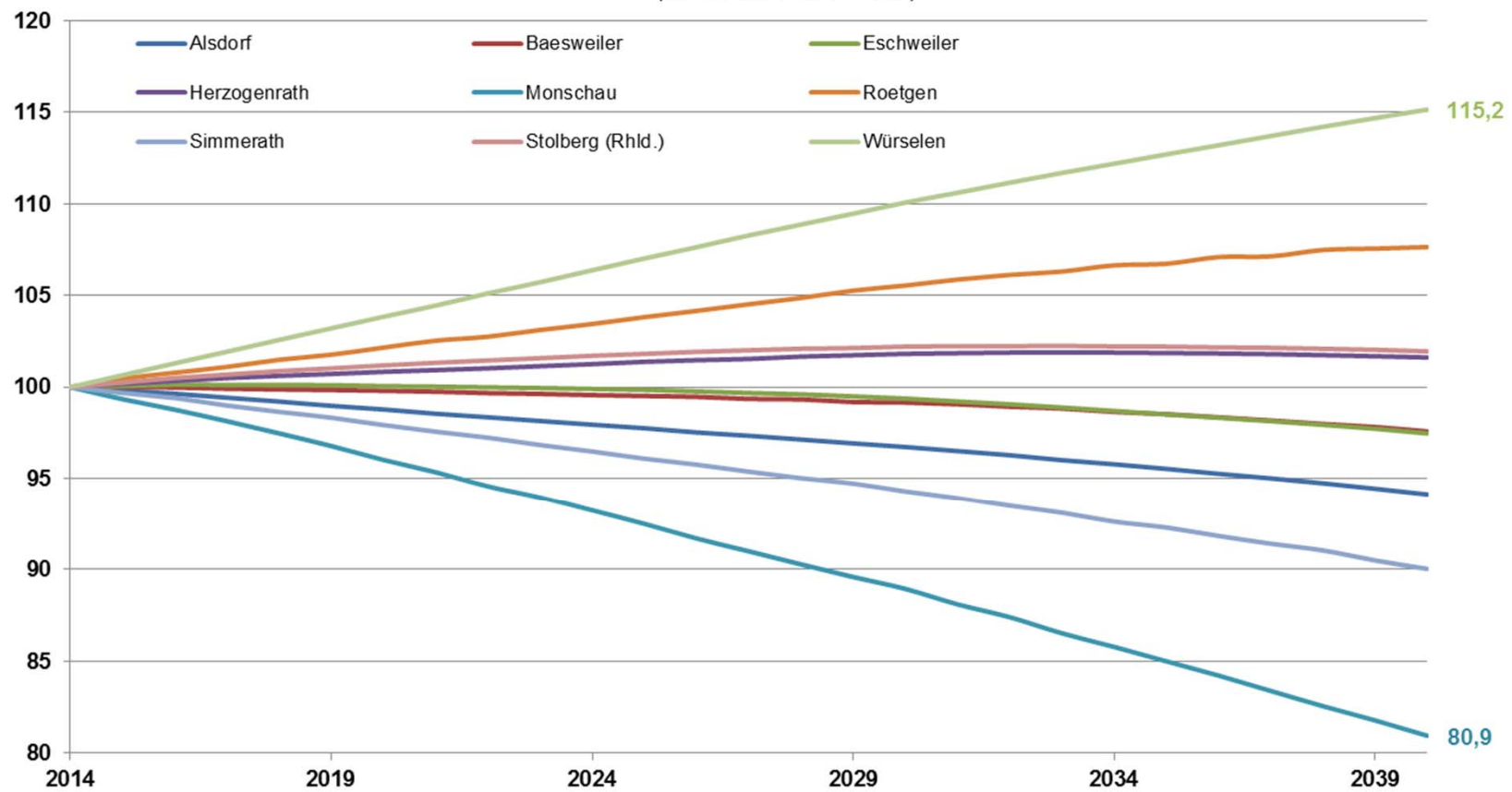
Relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung in den Städten und Gemeinden  
des Regierungsbezirks Köln  
2040 gegenüber 2014





# Ergebnisse Modellrechnung

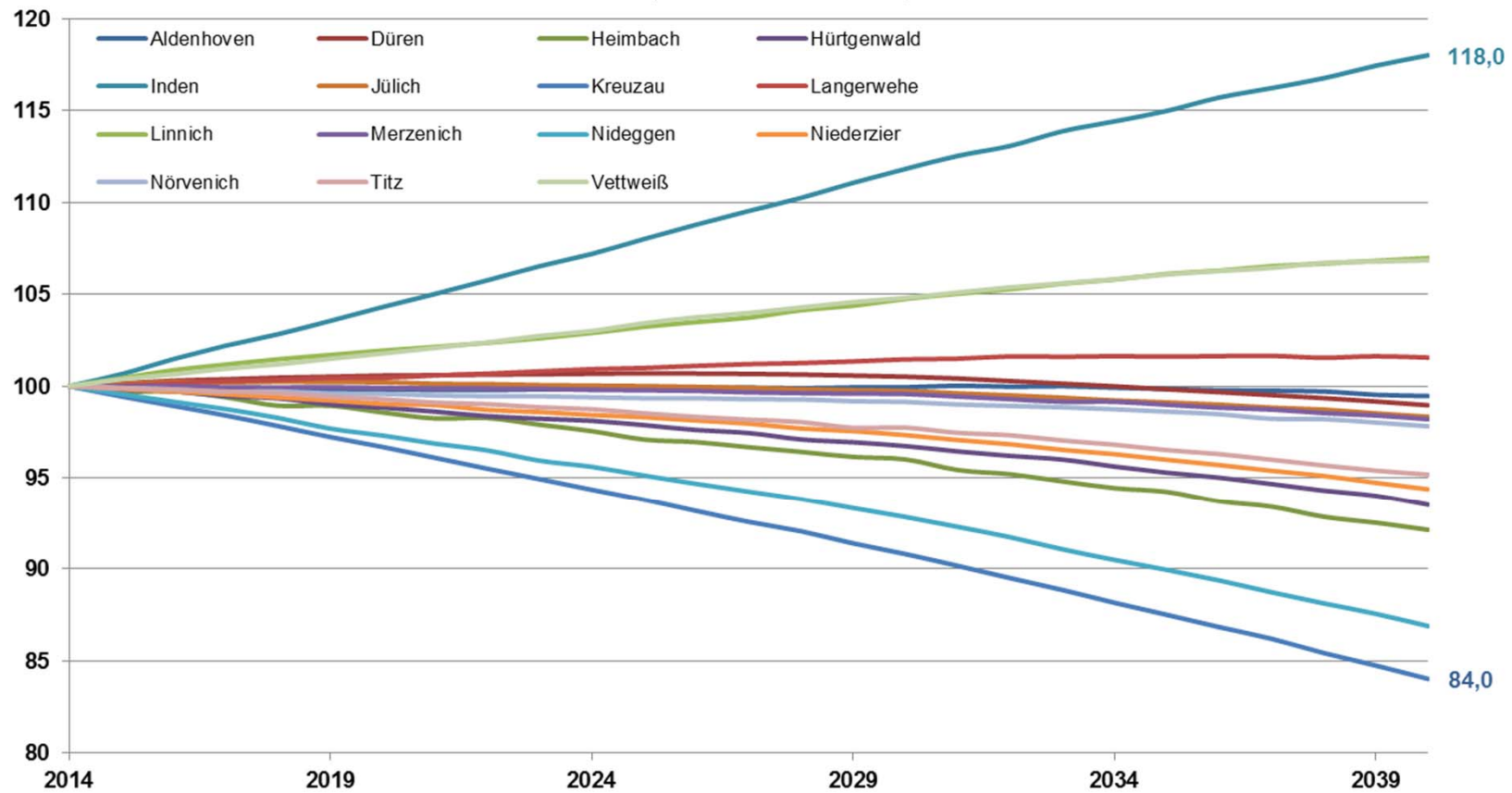
Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden  
des ehem. Kreises Aachen  
(Messzahl 2014 = 100)



# Ergebnisse Modellrechnung



Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden  
des Kreises Düren  
(Messzahl 2014 = 100)

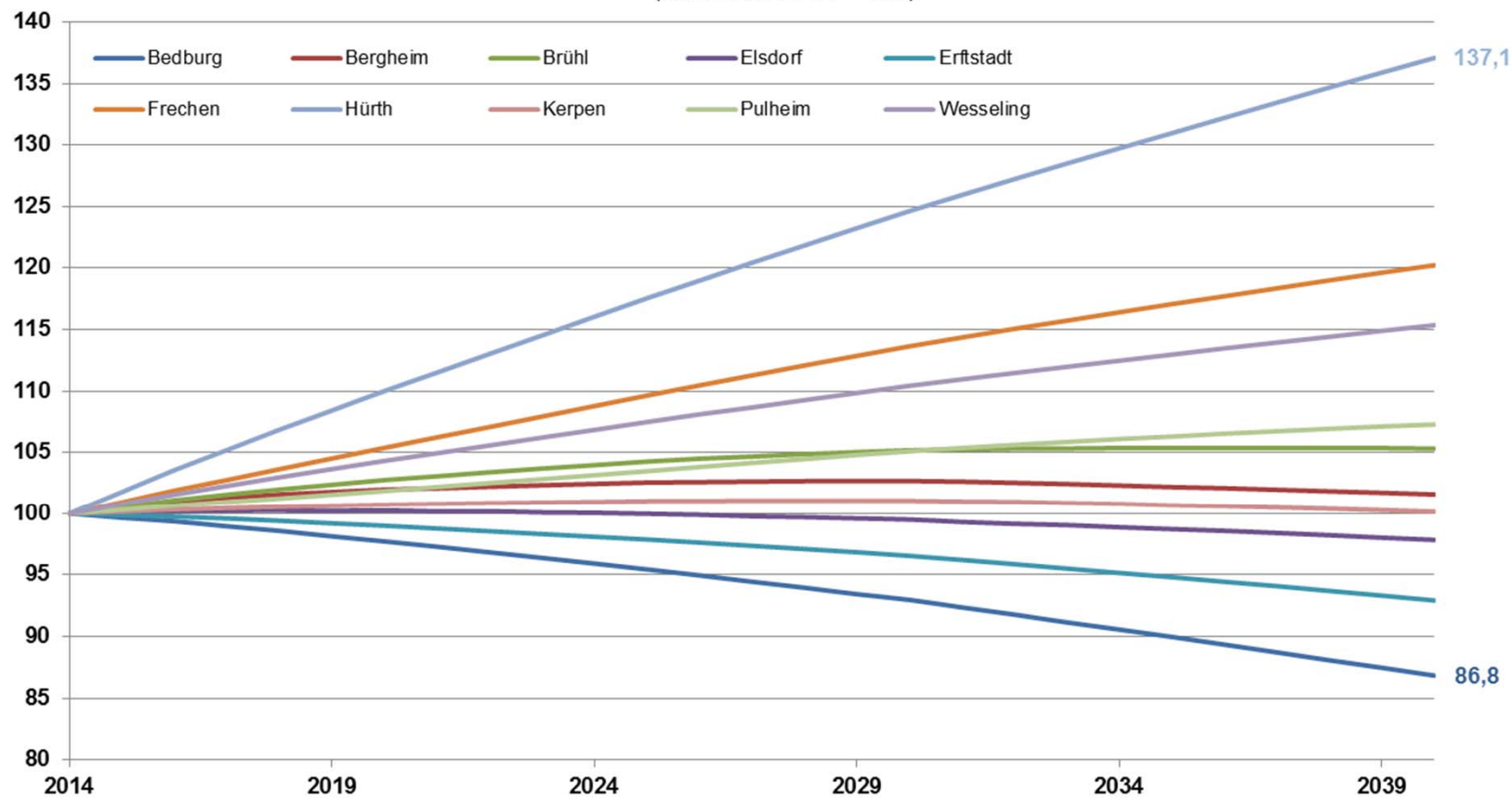




# Ergebnisse Modellrechnung



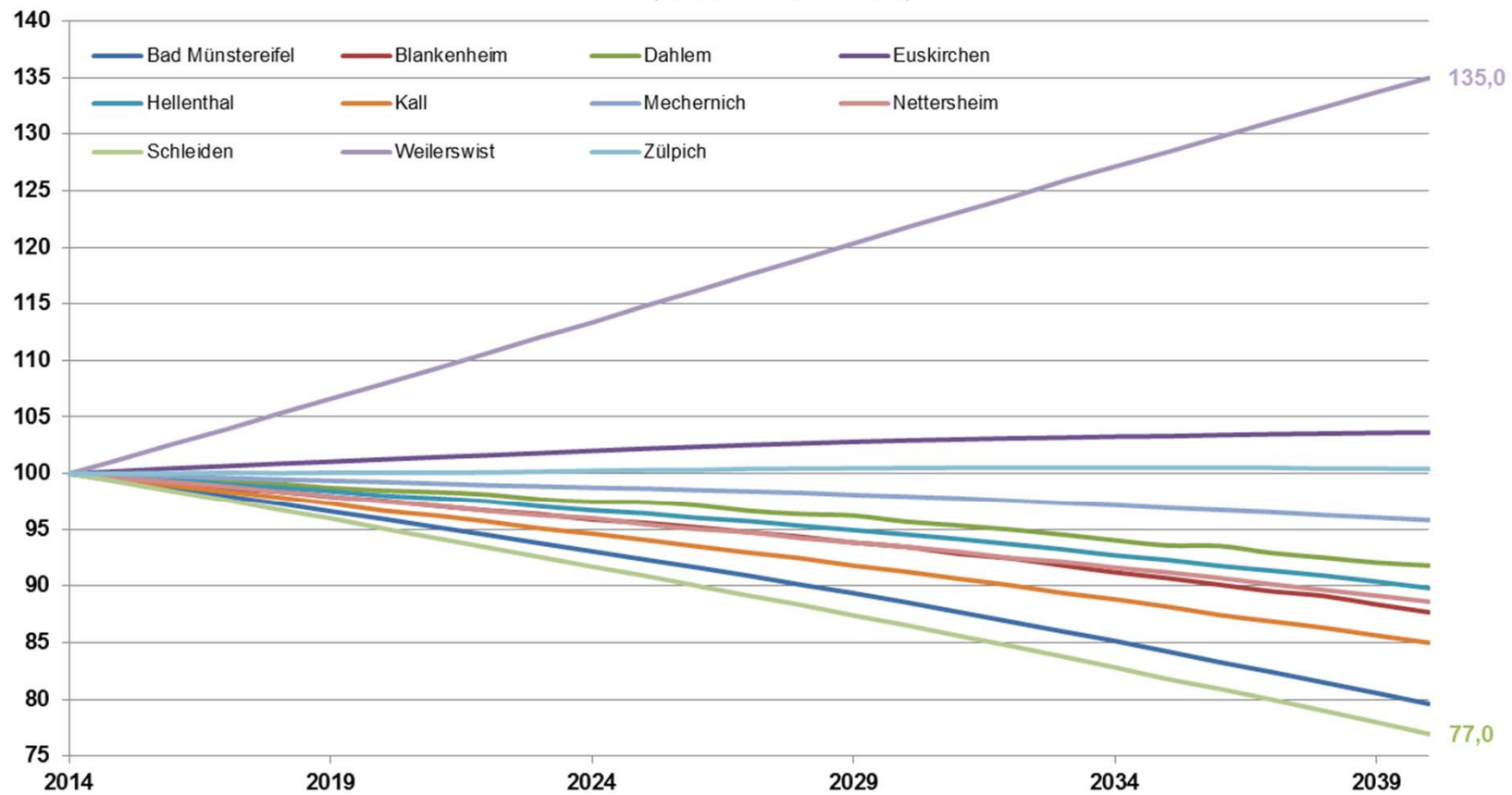
Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden  
des Rhein-Erft Kreises  
(Messzahl 2014 = 100)





# Ergebnisse Modellrechnung

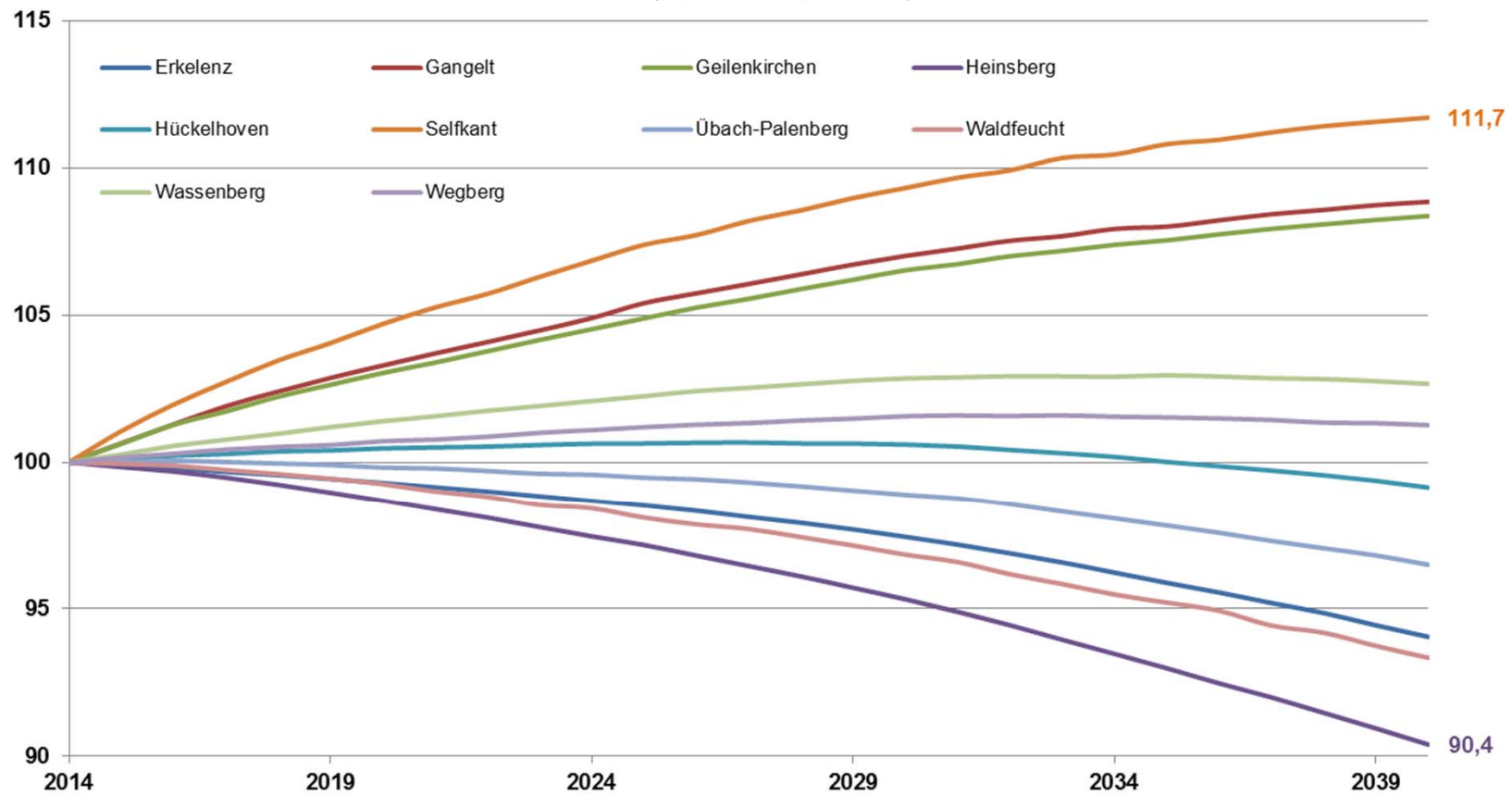
Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden  
des Kreises Euskirchen  
(Messzahl 2014 = 100)





# Ergebnisse Modellrechnung

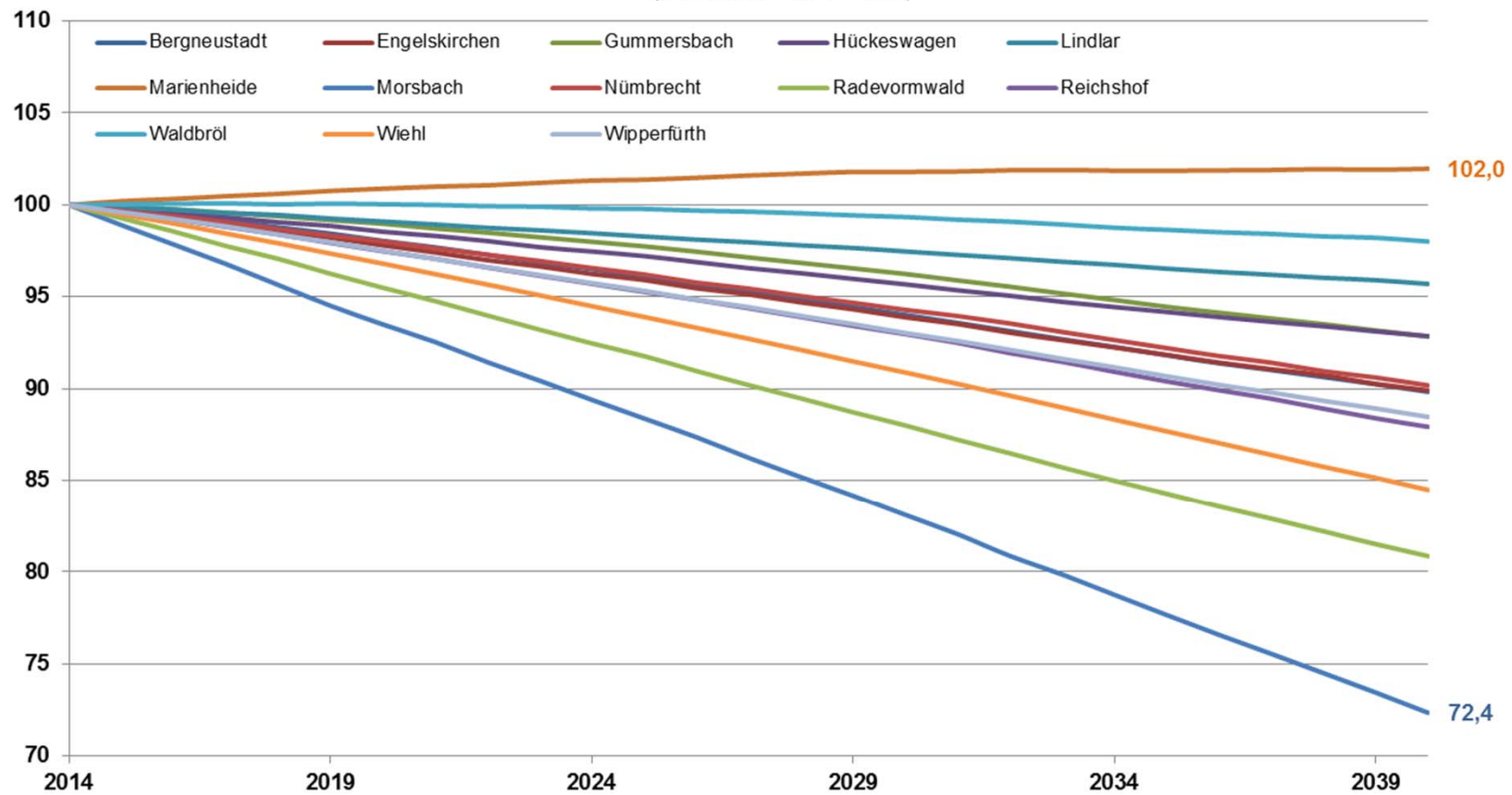
Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden  
des Kreises Heinsberg  
(Messzahl 2014 = 100)



# Ergebnisse Modellrechnung



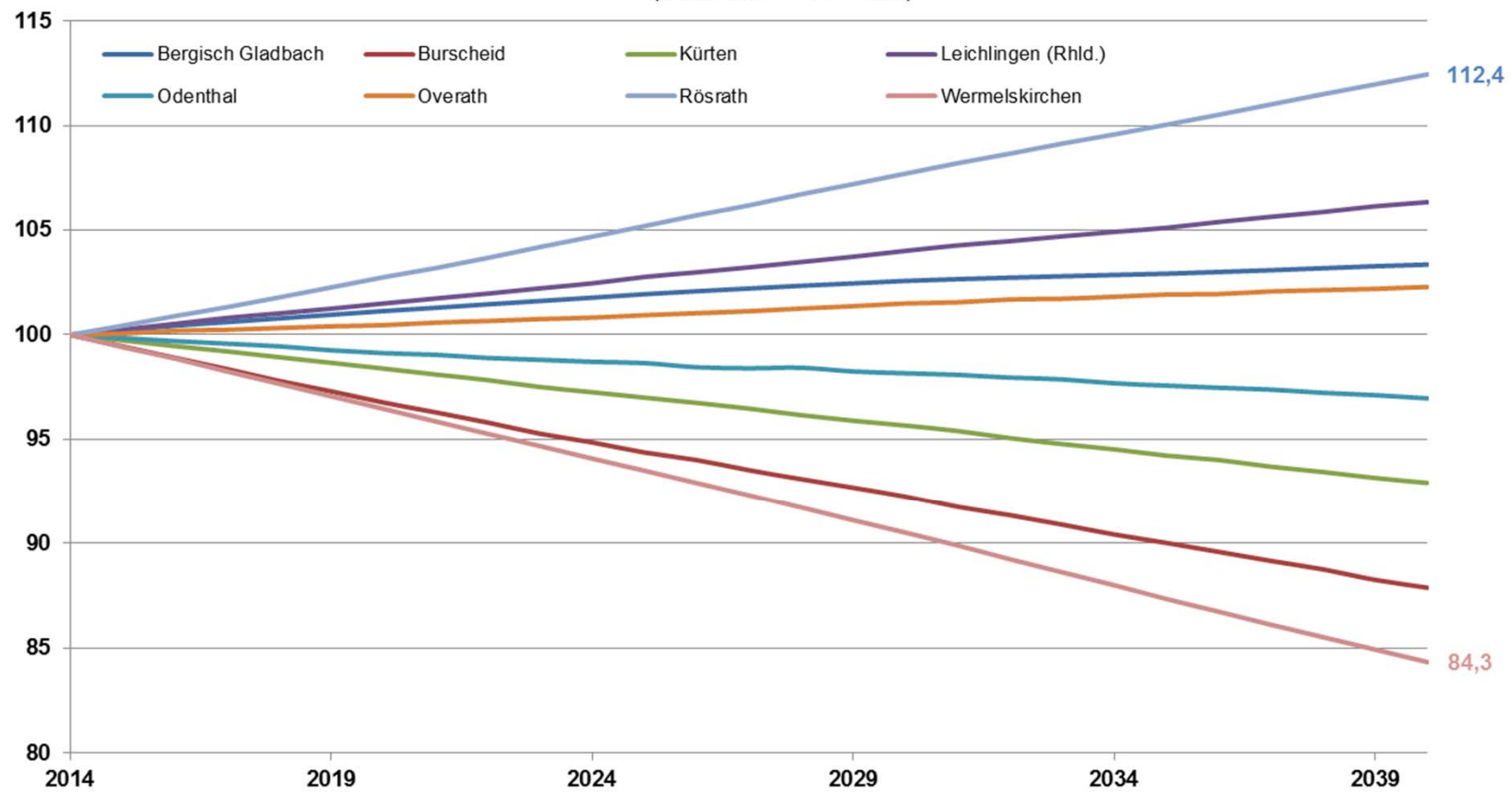
Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden  
des Oberbergischen Kreises  
(Messzahl 2014 = 100)



# Ergebnisse Modellrechnung



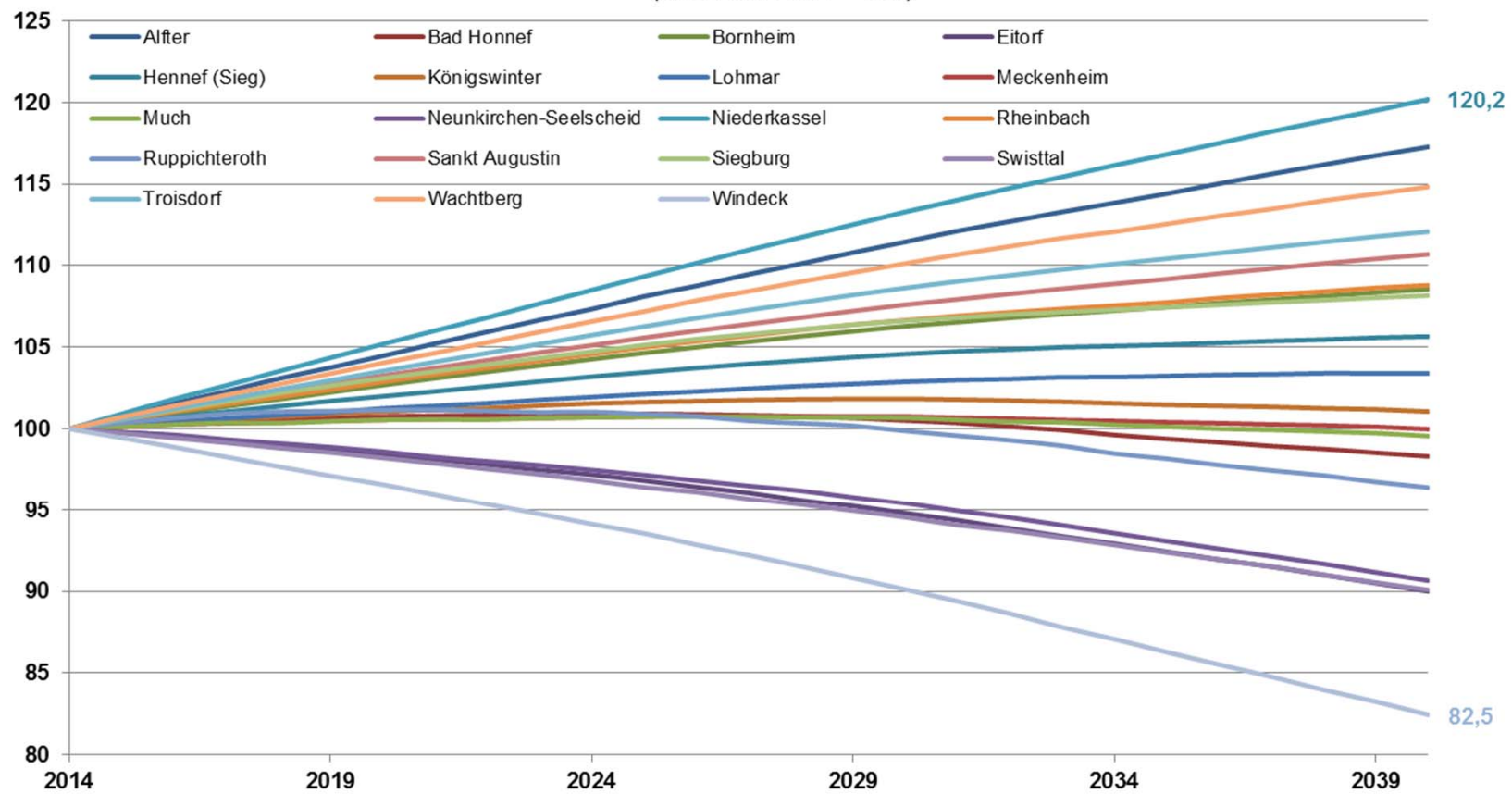
Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden  
des Rheinisch-Bergischen Kreises  
(Messzahl 2014 = 100)



# Ergebnisse Modellrechnung



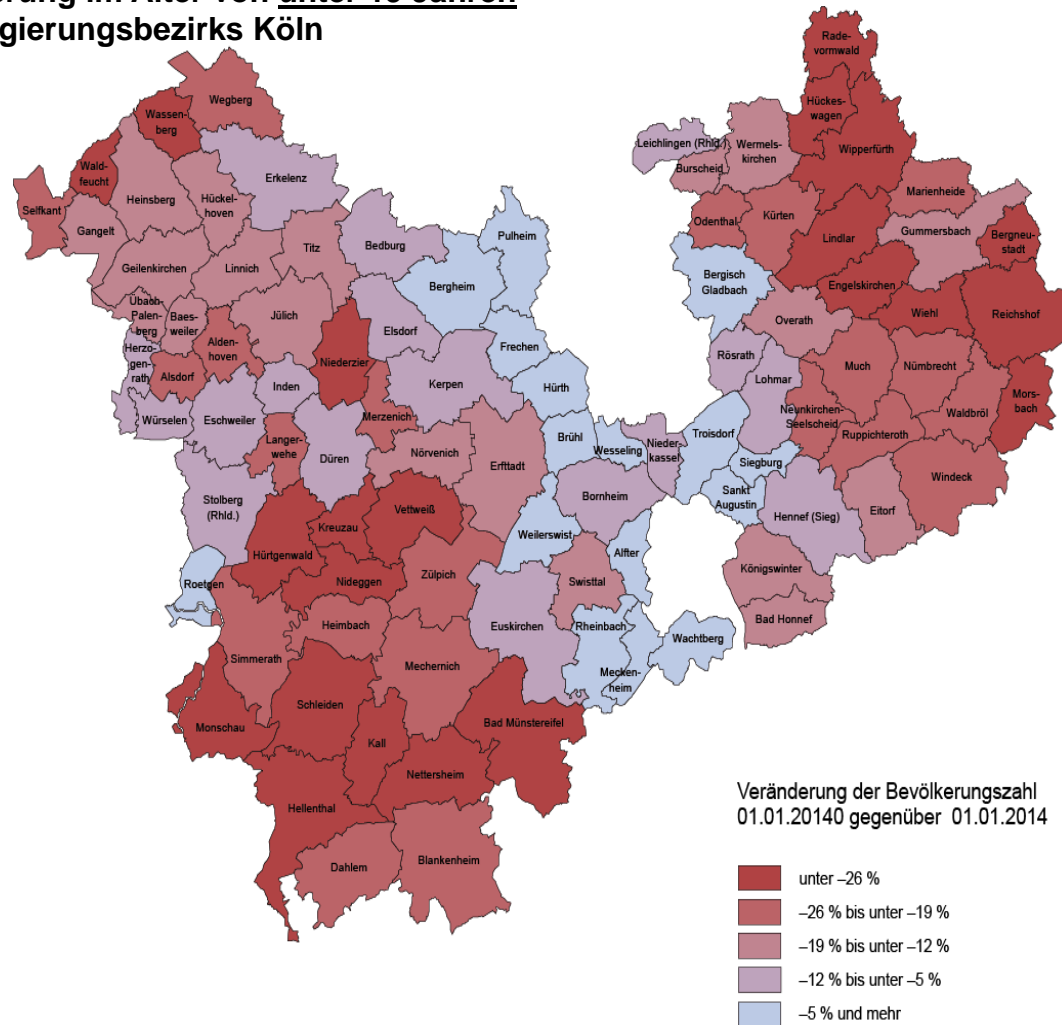
Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2040 in den Städten und Gemeinden  
des Rhein-Sieg Kreises  
(Messzahl 2014 = 100)





# Ergebnisse Modellrechnung

Relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung im Alter von unter 19 Jahren  
in den Städten und Gemeinden des Regierungsbezirks Köln  
2040 gegenüber 2014

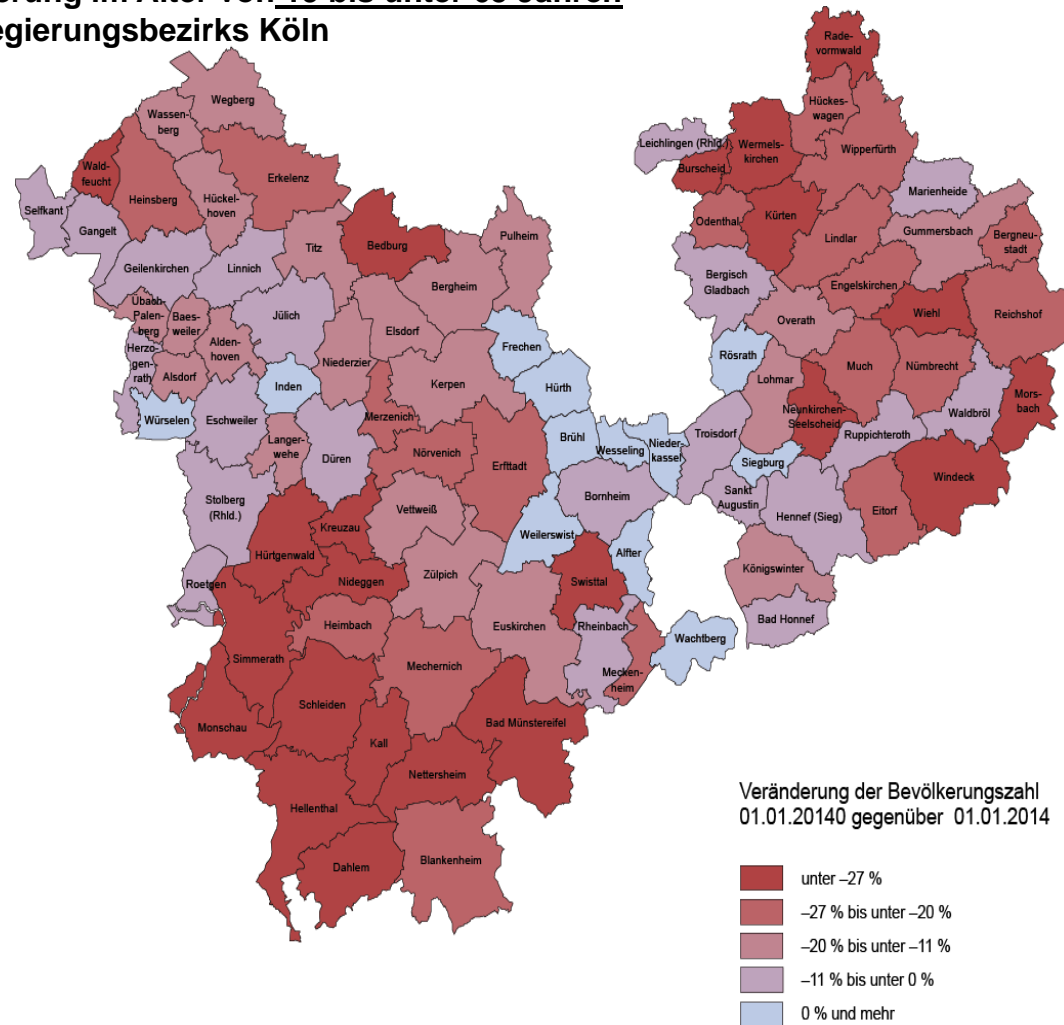






# Ergebnisse Modellrechnung

Relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung im Alter von 19 bis unter 65 Jahren  
in den Städten und Gemeinden des Regierungsbezirks Köln  
2040 gegenüber 2014

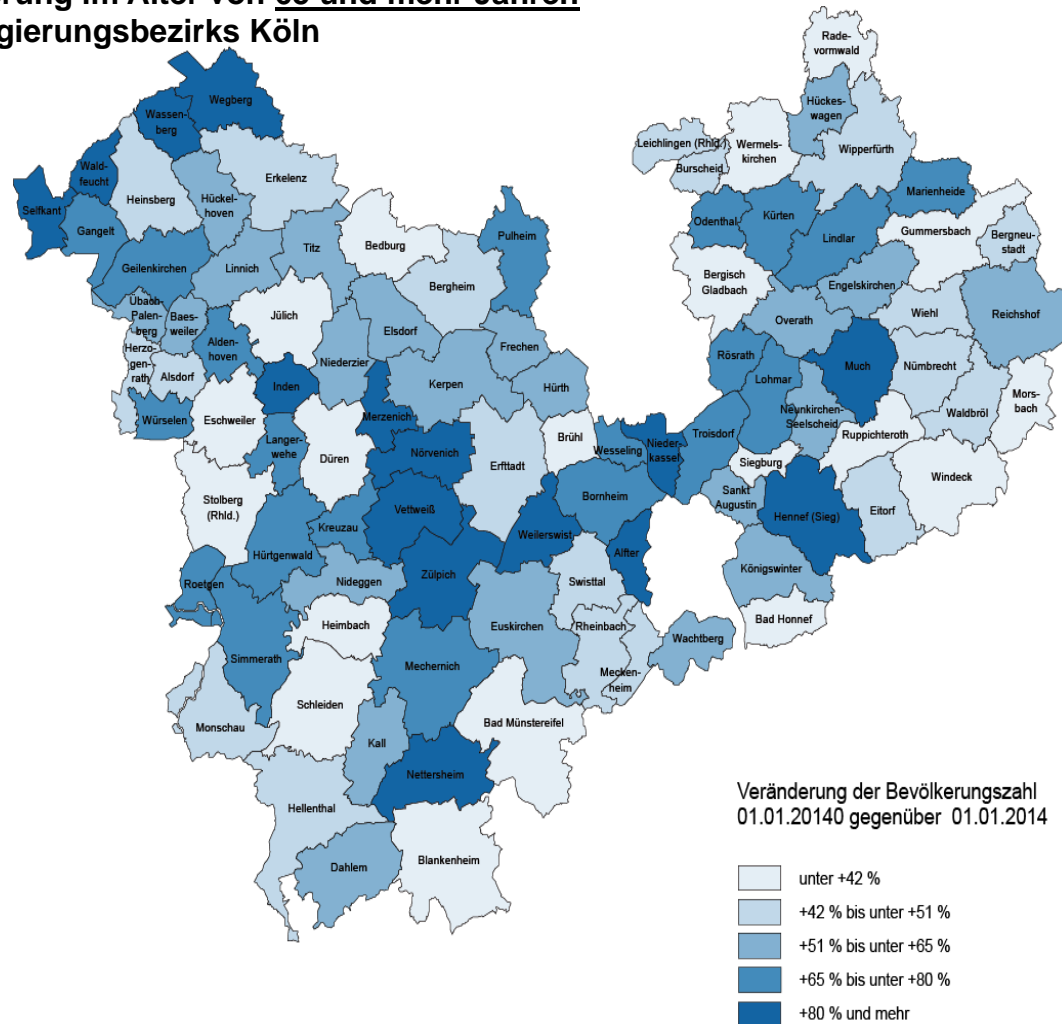






# Ergebnisse Modellrechnung

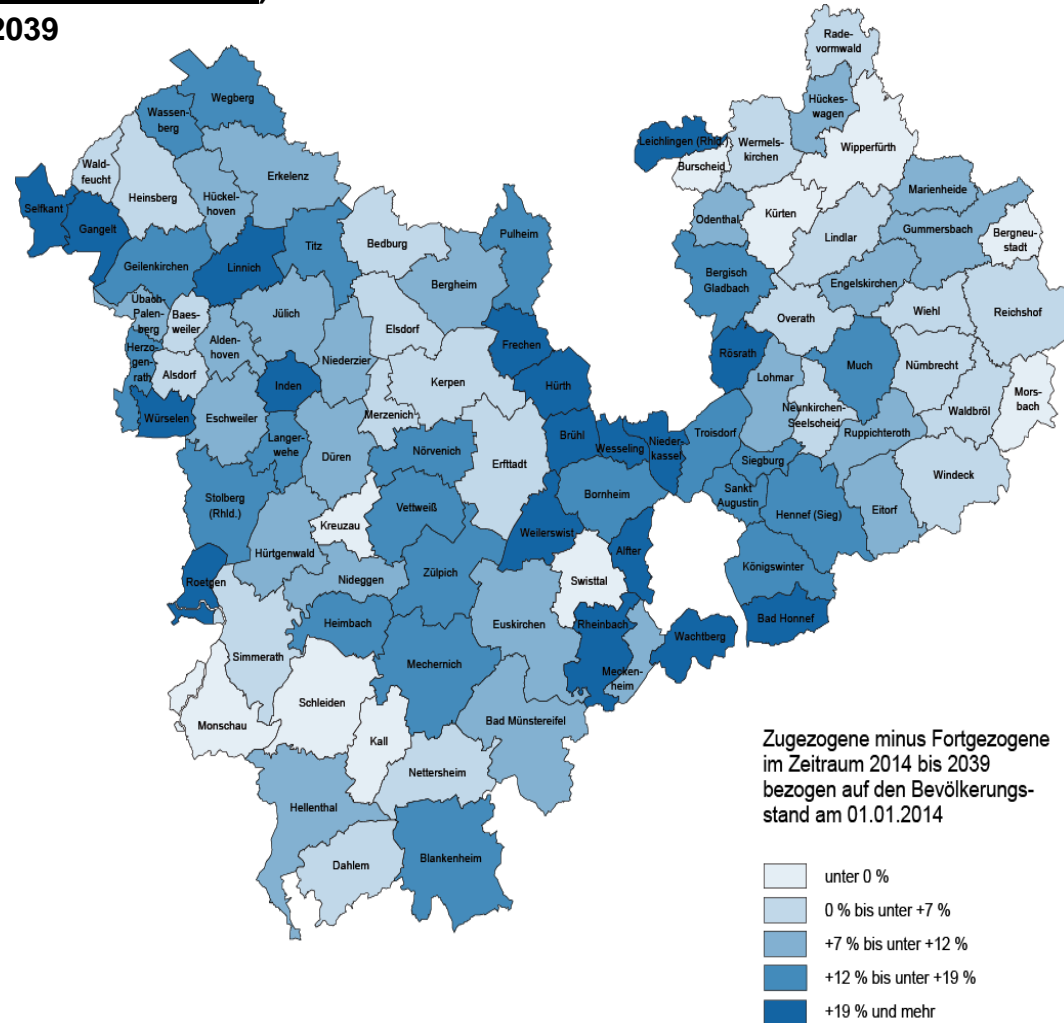
Relative Zu- und Abnahme der Bevölkerung im Alter von 65 und mehr Jahren  
in den Städten und Gemeinden des Regierungsbezirks Köln  
2040 gegenüber 2014





# Ergebnisse Modellrechnung

Relativer Überschuss der Zu- (+) bzw. Fortgezogenen (-) in den Städten und Gemeinden  
 des Regierungsbezirks Köln 2014 bis 2039





---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

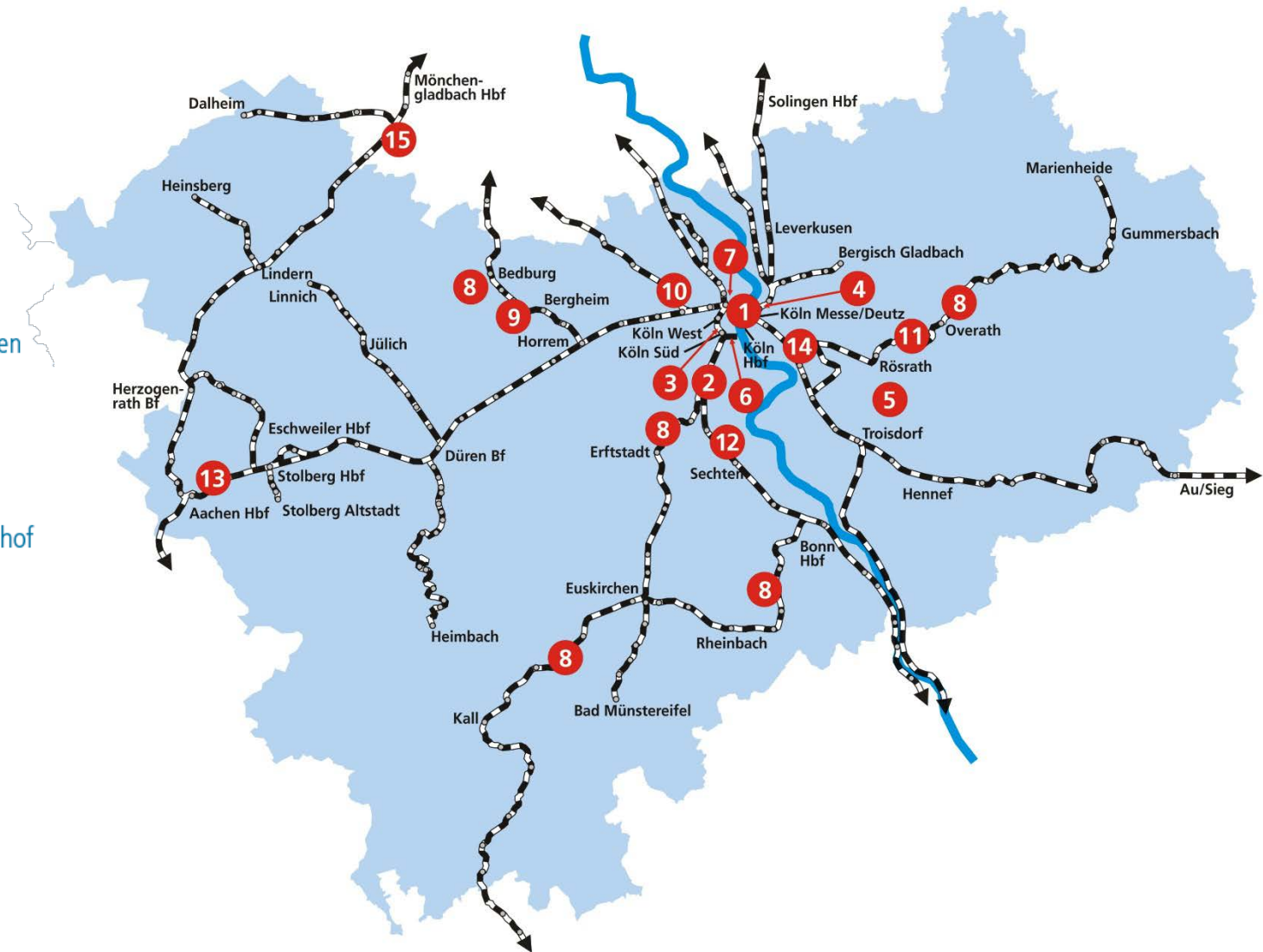


# **S-Bahn – Ausbau Knoten Köln Teilprojekt Erftbahn**

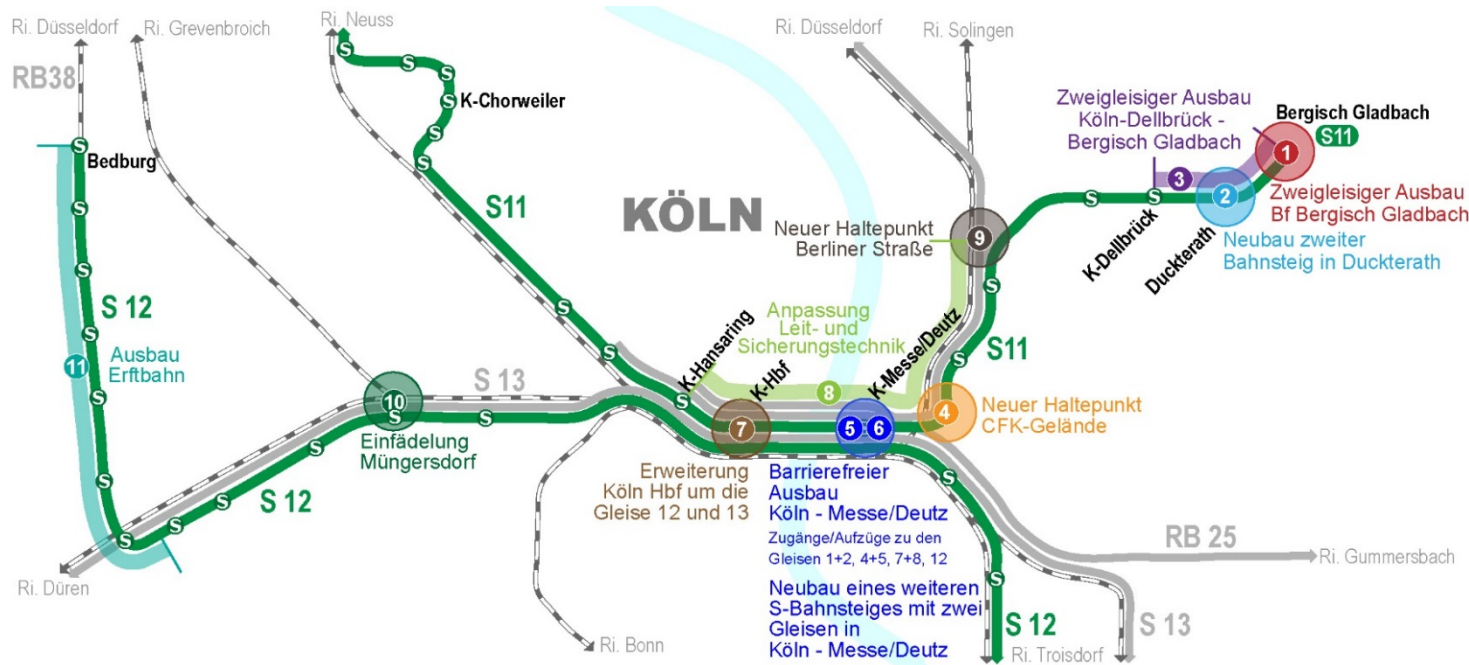
**Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW**



1. Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke für eine 2,5-Minuten-Zugfolge (zu den Einzelmaßnahmen siehe auch Seite 4 „S-Bahn-Ausbau Köln“)
2. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren
3. Neubau der Westspange in drei Bauabschnitten
4. Ausbau der Gleisverbindung Bahnhof Köln-Messe/Deutz
5. Verlängerung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main
6. Ausbau von Köln-Bonntor zum Personenbahnhof
7. Ausbau Gleisverbindung Köln Hbf
8. Streckenelektrifizierungen
9. Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn
10. Anbindung der Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach
11. Ausbau der Oberbergischen Bahn
12. Linke Rheinstrecke/Bf Sechtem: Ausbau
13. Aachen-Rothe Erde: Neubau Überholgleis
14. Köln-Gremberg: Überwerfungsbauwerk
15. Verbindungsstrecke „Rheydter Kurve“



# Knoten Köln – Teilmaßnahmen der Stand. Bewertung



- 1** Zweigleisiger Ausbau und Neubau zweiter S-Bahnsteig Bf Bergisch Gladbach
- 2** Neubau zweiter Bahnsteig in Duckterath
- 3** Zweigleisiger Ausbau Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach
- 4** Neuer Haltepunkt CFK-Gelände
- 5** Barrierefreier Ausbau Köln Messe/Deutz, Zugänge/Aufzüge zu den Gleisen 1+2, 4+5, 7+8, 12
- 6** Neubau eines weiteren S-Bahnsteiges mit zwei Gleisen in Köln Messe/Deutz
- 7** Erweiterung Köln Hbf um die Gleise 12 und 13 sowie weiterer S-Bahnsteig
- 8** Anpassung Leit- und Sicherungstechnik
- 9** Neuer Haltepunkt Berliner Straße
- 10** Einfädung Müngersdorf
- 11** Ausbau Erftbahn

## Zielsetzung Ausbau Erftbahn

- **Aufwertung der Erftbahn (RB 38) im Abschnitt Kerpen-Horrem – Bedburg (Erft) zu einer S-Bahn-Linie**
- **S 12 Bedburg – Horrem – Köln – Hennef – Au im 20-Minuten-Takt (Drei Fahrten pro Stunde statt einer -> mehr Flexibilität für Pendler, Reisezeitgewinne, ca. 3.500 verlagerte Fahrten vom MIV auf den ÖV))**
- **Erwartet wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen von 3.400 Fahrgästen/Tag auf 5.900 Fahrgäste/Tag (+ 75 %)**
- **Erhebliche Qualitätsverbesserung bei Fahrzeugen und Stationen**
- **Neue Direktverbindungen möglich z. B. Bergheim – Köln-Lövenich**
- **RB 38 Bedburg – Grevenbroich – Düsseldorf im Stundentakt ab Dezember 2017 an die Vias GmbH vergeben**



## **Ausbau Erftbahn – bauliche Maßnahmen**

- **Bau eines Überwerfungsbauwerks über die ABS Köln-Aachen zur höhenfreien Einfädelung der Erftbahn in die S-Bahnstrecke Düren – Köln**
- **Ausbau der Haltepunkte Zieverich, Bergheim, Paffendorf, Glesch und Quadrath-Ichendorf**
- **Neubau zweigleisiger Begegnungsabschnitte zwischen Zieverich und Paffendorf sowie zwischen Quadrath-Ichendorf und Horrem**
- **Elektrifizierung des Streckenabschnitts Bedburg – Horrem**
- **Signaltechnische Anpassungen**

---

## Ergebnis der Standardisierten Bewertung

Förderfähig ist ein Vorhaben mit einem NKQ  $> 1$

=> Volkswirtschaftlicher Nutzen ist nachgewiesen

***Gesamtpaket S-Bahn-Ausbau Knoten Köln incl. Erftbahn:***

***Nutzen-Kosten-Faktor (NKQ) 2,3***

## Kosten und Finanzierung

- **Geschätzte Baukosten für Ausbau Erftbahn ca. 31,8 Mio. € (Stand 2010)**
- **Vorfinanzierung der Planungskosten HOAI Lph. 1&2 durch Land und NVR (geplant)**
- **Finanzierung über GVFG – Bundesprogramm (60 % Bundesmittel, 40 % Landesmittel)**
- **oder Nachfolgeregelung für große Infrastrukturvorhaben des Bundes**

Das GVFG – Bundesprogramm läuft 2019 aus. Über eine Neuregelung der Regionalisierungsgesetz sowie einer Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm wird derzeit zwischen Bund und Ländern verhandelt. Das Regionalisierungsgesetz wird im Vermittlungsausschuss des Bundesrates beraten.

## Weitere Vorgehensweise

- **Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW**
- **Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan NRW**
- **Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm als Gesamtmaßnahme S-Bahn – Ausbau Knoten Köln“**
- **Stellung eines Finanzierungsantrages durch DB Netz beim NVR**
  
- **Beginn der Öffentlichkeitsarbeit**
- **Einrichtung eines Projektteams bei DB Netz**
- **Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen DB Netz, Land NRW und NVR**
- **Durchführung der Planung HOAI Lph. 1 & 2 (Start noch in 2015)**
- **Schaffung des Baurechtes durch Planfeststellungsverfahren**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

---

**Herausgeber:**

Nahverkehr Rheinland GmbH  
Glockengasse 37 - 39  
50667 Köln

---

**Verantwortlich für den Inhalt:**

Guido Trösser-Berg

Köln, im September 2015

---

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> <b>Regionalplanung</b>
<b>Drucksache Nr.: RR 111/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 20.11.2015

## **Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11.12.2015**

### **TOP 5**

#### **Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans NRW**

Ergänzende Anmerkungen der Regionalplanungsbehörde Köln im Rahmen der 2. Beteiligung zum Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW vom 22. September 2015

**Rechtsgrundlage:** § 9 Abs. 2 LPIG NRW

**Berichterstatter:** Herr Schilling, Dezernat 32, Tel.:0221/147-2356

**Anlage:** Stellungnahme der Regionalplanungsbehörde Köln zum Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW vom 22. September 2015

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Landesentwicklungsplan NRW</b>	<b>RR 111/2015</b>	<b>2</b>

## **Erläuterung**

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat am 28. April, am 23. Juni 2015 und am 22. September 2015 beschlossen, den Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP-E NRW) in wesentlichen Teilen zu ändern und ein zweites Beteiligungsverfahren zu den geänderten Teilen des Entwurfs durchzuführen. In der Folge wurde die Bezirksregierung Köln – Abteilung 3 – mit Schreiben vom 08. Oktober 2015 gemäß § 10 Abs.1 Raumordnungsgesetz (ROG) erneut beteiligt.

Der Planentwurf ist unter folgender internet-Adresse einsehbar:

[https://land.nrw/sites/default/files/asset/document/01\\_10\\_2015\\_lep\\_text\\_zweite\\_beteiligung\\_lanuv.pdf](https://land.nrw/sites/default/files/asset/document/01_10_2015_lep_text_zweite_beteiligung_lanuv.pdf)

In der Folge wurde von der Regionalplanungsbehörde Köln der Entwurf einer weiteren Stellungnahme verfasst (siehe Anlage).

Die Ziele des vorgelegten Entwurfes des Landesentwicklungsplans wurden soweit bestätigt. Zu drei Zielsätzen wurden hingegen Konkretisierungen und Ergänzungen des Erläuterungstextes vorgeschlagen. Diese sollen einer erleichterten Umsetzung der landesplanerischen Festlegungen durch die Regionalplanung dienen.



Bezirksregierung Köln, 50606 Köln

Datum: .12.2015  
Seite 1 von 4

Staatskanzlei  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Stadtter 1  
40190 Düsseldorf

Aktenzeichen:  
32/61.6.2

Auskunft erteilt:  
Herr Schilling

### Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans NRW

Ergänzende Anmerkungen der Regionalplanungsbehörde Köln im Rahmen der 2. Beteiligung zum Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW vom 22. September 2015

Holger.Schilling@bezreg-koeln.nrw.de  
Zimmer: K 717  
Telefon: (0221) 147 - 2356  
Fax: (0221) 147 - 2905

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat am 28. April, am 23. Juni 2015 und am 22. September 2015 beschlossen, den Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP-E NRW) in wesentlichen Teilen zu ändern und ein zweites Beteiligungsverfahren zu den geänderten Teilen des Entwurfs durchzuführen. In der Folge wurde die Bezirksregierung Köln – Abteilung 3 – mit Schreiben vom 08. Oktober 2015 gemäß § 10 Abs.1 Raumordnungsgesetz (ROG) erneut beteiligt.

Zeughausstraße 2-10,  
50667 Köln

DB bis Köln Hbf,  
U-Bahn 3,4,5,16,18  
bis Appellhofplatz

Besuchereingang (Hauptpforte):  
Zeughausstr. 8

Im Rahmen der ersten Beteiligung zum Entwurf des LEP NRW mit Stand vom 25. Juni 2013 hat die Bezirksregierung durch Schreiben vom 05. Februar 2014 der Landesplanungsbehörde bereits eine Stellungnahme mit Anregungen und Hinweisen übersandt. Diese sind soweit in die geänderten Zielformulierungen des überarbeiteten Entwurfs des Landesentwicklungsplans NRW übernommen worden.

Telefonische Sprechzeiten:  
mo. - do.: 8:30 - 15:00 Uhr

Besuchertag:  
donnerstags: 8:30 - 15:00 Uhr  
(weitere Termine nach Vereinbarung)

Um eine rechtssichere und vergleichbare Umsetzung der neuen landesplanerischen Ziele durch die Regionalplanungsbehörden zu ermöglichen, regt die Bezirksregierung Köln an, die folgenden **Erläuterungstexte** zu den Zielen 2-3, 6.1.1 und 6.4 entsprechend zu ändern bzw. zu konkretisieren.

Landeskasse Düsseldorf:  
Landesbank Hessen-Thüringen  
IBAN:  
DE34 3005 0000 0000 0965 60  
BIC: WELADEDXXX  
Zahlungsavise bitte an  
zentralebuchungsstelle@brk.nrw.de

I.

Ziel 2-3 - Siedlungsraum und Freiraum - Das Ziel wurde nach der aktuellen Überarbeitung durch zwei Ausnahmeregelungen ergänzt:

„ ..... *Ausnahmsweise können im regionalplanerisch festgelegten Freiraum Sonderbauflächen und –gebiete dargestellt und festgesetzt werden, wenn*

- *die besondere öffentliche Zweckbestimmung für bauliche Anlagen des Bundes oder des Landes dies erfordert oder*
- *die jeweiligen baulichen Nutzungen einer zugehörigen Freiraumnutzung deutlich untergeordnet sind.“*

Hauptsitz:  
Zeughausstr. 2-10, 50667 Köln  
Telefon: (0221) 147 – 0  
Fax: (0221) 147 - 3185  
USt-ID-Nr.: DE 812110859

Die Ausnahmen sind eng anzuwenden, so die Erläuterungen zum Ziel (Seite 20, Absatz 4, LEP-E).

poststelle@brk.nrw.de  
www.bezreg-koeln.nrw.de





Insbesondere die Regelung des zweiten Spiegelstriches – Sonderbauflächen in Unterordnung einer Freiraumnutzung - kann zu unterschiedlichen Auslegungen führen. Dies hätte zur Folge, dass die Ausweisung bzw. Darstellung von Sonderbauflächen für die unterschiedlichsten Freizeit- und Erholungsnutzungen im Freiraum wie beispielsweise Hotels, Klettergärten, Pferdehöfe, Moto-Cross und Mountain-Bike Strecken etc. zukünftig deutlich zunehmen wird, was wiederum in sensiblen Außenbereichen zu einer weiteren Zersiedlung führen wird.

Um dies zu vermeiden, ist die Ausnahmeregelung näher zu erläutern. Dies könnte durch die Aufnahme folgender Ergänzung in die Erläuterung zum Ziel 2-3 (Seite 20, Absatz 4, LEP-E) ermöglicht werden:

*„... sowie für Vorhaben, die einer Freiraumnutzung funktional zugeordnet und im Flächenumfang deutlich untergeordnet. Die Begünstigung erstreckt sich nicht auf baulich geprägte Anlagen der Freizeit- und Erholungsnutzung (vgl. Ziel 6.6.2).*

*Die Ausnahme gilt ebenfalls nicht für Bauleitplanungen für gewerbliche Betriebe, die infolge Erweiterung oder Änderung nicht mehr der Privilegierung gem. § 35 Abs. 1 Nr. 1, 4 oder 6 unterliegen. Es handelt sich um eine eng anzuwendende Ausnahmeregelung. ...“*

II.

6.1-1 Ziel Flächensparende und bedarfsgerechte Entwicklung – Die Ziele 6.1-2 (Rücknahme von Siedlungsflächenreserven), 6.1-10 (Flächentausch) und 6.1-11 (Flächensparende Siedlungsentwicklung) aus dem ersten LEP-E (Fassung 22.06.2013) wurden zusammengelegt. Diese Komprimierung und Vereinfachung der Regelungen wird begrüßt.

In den Erläuterungen werden Berechnungsmethoden zur regionalplanerischen Ermittlung der Bedarfe an Wohnbau- und Wirtschaftsflächen verbindlich eingeführt. Die regionalplanerische Umsetzung des landesplanerischen Ziels der bedarfsgerechten Siedlungsentwicklung könnte unter dieser Vorgabe im Bereich der Allgemeinen Siedlungsbereiche im Verdichtungsraum Köln-Bonn zu Problemen führen. Es ist abzusehen, dass der somit prognostizierte Bedarf an neuen Wohnsiedlungsflächen in Teilräumen nicht umsetzbar ist oder zu unverträglichen Entwicklungen führen kann. Die Abweichungskompetenz sollte daher über den in den Erläuterungen (beispielhaft) genannten Ausnahmebestand (empirische Ermittlungen) erweitert werden (Seite 49 letzter Absatz, Seite 50 erster Absatz, LEP-E).

*„... Die Regionalplanungsbehörde kann in begründeten Fällen, z. B. auf der Grundlage empirischer Ermittlungen oder zu erwartender raumunverträglicher Entwicklungen in Verdichtungsräumen, von den genannten Richtwerten abweichen. ...“*



III.

Ziel 6.4-2 - Inanspruchnahme von Standorten für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben – Neben der Ergänzung von zwei Ausnahmetatbeständen an das neu formulierte Ziel, entfiel der Verweis der Einzelfallentscheidung durch die Landesplanungsbehörde.

*„ ... Ausnahmsweise kann für Vorhabenverbünde mehrerer Betriebe ein Standort in Anspruch genommen werden, ~~Erforderlich ist eine Einzelfallentscheidung der Landesregierung.~~ wenn sichergestellt ist, dass:*

- die einzelnen Teilvorhaben funktionell miteinander verbunden sind und
- die erste Ansiedlung eines Vorhabenverbundes durch ein Produktionsunternehmen mit einem Flächenbedarf von mind. 10 ha erfolgt.“

Das Ziel und die Erläuterungen (Seite 73-75, LEP-E) lassen noch Fragen offen, die für die Umsetzung dieser landesplanerischen Festsetzung notwendig sind. Dabei ist insbesondere anzuführen:

- die Definitionen der „überwiegend industriellen Nutzung“, der „Landesbedeutung“ und der „Flächenintensität“,
- die Regelungen zur Inanspruchnahme der „Restflächen“ nach Realisierung eines Vorhaben(-verbundes) von 80 ha (der Standort Euskirchen/Weilerswist ist insgesamt 220 ha groß, Geilenkirchen Lindern kommt auf 240 ha).

Die Erläuterungen zum Ziel 6.4-2 im LEP-E können nicht alle Entscheidungsparameter abschließend regeln. Umso wichtiger ist es, die Entscheidungsstruktur festzulegen. Der Landesplanungsbehörde sollte dabei eine entsprechende Kompetenz eingeräumt werden.

Diese muss nicht zwingend – wie es der LEP-E vom 25. Juni 2013 vorgesehen hatte – im Zielsatz selbst erfolgen, ein entsprechender Hinweis in den Erläuterungen wäre ausreichend. Daher wird folgende Ergänzung (Seite 75, nach Absatz 1, LEP-E) vorgeschlagen:

*„... Die gemeinsame Platzierung funktionell verbundener Vorhaben an einem einzigen Standort vermeidet ein Verkehrsaufkommen zwischen den Einzelvorhaben bzw. ermöglicht überhaupt erst derartige aufeinander angewiesene Nutzungen.*

*Die Entscheidung zur Nutzung der im Landesentwicklungsplan bezeichneten und in den Regionalplänen dargestellten Standorte für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben einschließlich eventueller Ausnahmeregelungen ergeht im Einvernehmen mit der Landesplanungsbehörde.*

*Ein raumordnerischer Vertrag, der auch private Vorhabenträger bindet, ist insbesondere bei Inanspruchnahme des Standortes durch einen funktionellen Vorhabenverbund zu empfehlen.“*



Die Kölner Planungsregion ist durch die beiden Standorte für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben Euskirchen/Weilerswist und Geilengkirchen-Lindern besonders vom Ziel 6.4.-1 betroffen. Zu befürchten ist, dass bei einer zu engen Auslegung der Festlegungen, diese kaum genutzt werden können.

#### IV.

Ziel 8.1-9 Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen – Köln wird hier als Standort für landesbedeutsame öffentlich zugängliche Häfen genannt. In den Erläuterungen zum Ziel (Seite 151, Absatz 6, LEP-E) heißt es dazu „ ... *In den Städten Düsseldorf und Köln umfassen die Symbole zwei räumlich voneinander getrennte Standorte der öffentlich zugänglichen Häfen; ...* „, allerdings werden diese entgegen dem LEP- E vom Juni 2013 nicht näher bezeichnet.

Die Kriterien des Fachbeitrages „Häfen“ des Verkehrsministeriums NRW für landesbedeutsame Häfen (siehe Erläuterungen zum Ziel 8.1-9, Seite 151 Absatz 4, LEP-E) treffen – neben dem Standort Bonn – nur für die Kölner Standorte Niehl und Godorf zu. Wenn diese Einschätzung von der Landesplanungsbehörde geteilt wird, bedarf es aus Sicht der Regionalplanungsbehörde Köln auch keiner weiteren Erläuterungen im Landesentwicklungsplan. Der Hafen Köln-Deutz würde damit nicht mehr unter die Zielbindung des Zielsatzes 8.1-9 fallen.

Für die zukünftige Umsetzung der landesplanerischen Ziele durch die Regionalplanungsbehörden wäre es eine deutliche Erleichterung, wenn die angeführten Ergänzungen der Erläuterungen im LEP-E erfolgen würden.

Mit freundlichen Grüßen

(Udo Kotzea)



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
Regionale Perspektiven für die Planungsregion Köln	<b>RR 113/2015</b>	<b>2</b>

### Erläuterungen zu den „Regionalen Perspektiven“

Die Regionalplanung steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Ein neuer Landesentwicklungsplan aber auch veränderte Rahmenbedingungen erfordern eine Neuausrichtung der raumordnerischen Festlegungen auch für die Planungsregion Köln. In der Region gibt es viele – nicht selten widersprechende - Interessen und Nutzungen. Freiräume sollen erhalten, Flächen für Wohnen, Wirtschaft und den Ausbau der erneuerbaren Energien geschaffen und Infrastruktur ausgebaut werden. Dabei ist es Aufgabe der Regionalplanung, die unterschiedlichen Flächenansprüche an den Raum zu koordinieren und zusammenzubringen. Dieses anspruchsvolle Ziel ist nur im Dialog mit den regionalen Akteuren aus den Städten und Gemeinden und den Interessenvertretern aus Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft zu erreichen.

Als Ausgangspunkt für diese Diskussion legt die Regionalplanungsbehörde die „Regionalen Perspektiven für die Planungsregion Köln“ vor. Darin werden die räumlichen Herausforderungen und Handlungsansätze für die Raumordnung in den aktuell wichtigen Themenbereichen der Raumentwicklung aufgezeigt. Ziel der Veröffentlichung der Regionalen Perspektiven ist es, gemeinsam mit dem Regionalrat und den regionalen Akteuren einen Diskurs zu führen und sich auf gemeinsame Eckpunkte für die Regionalplanfortschreibung zu verständigen. Als nächster Schritt ist mit dem Regionalrat ein konkreter Fahrplan für den weiteren Kommunikationsprozess festzulegen.

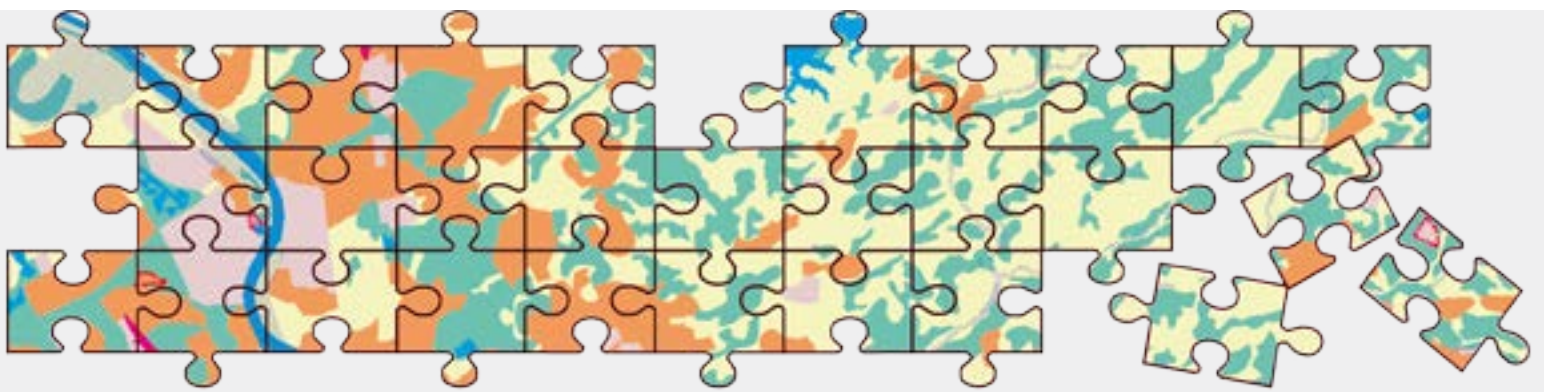
Die Regionalen Perspektiven wurden von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Regionalplanungsbehörde Köln erarbeitet.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
Regionale Perspektiven für die Planungsregion Köln	<b>RR 113/2015</b>	<b>3</b>

<b>Fachthema</b>	<b>Ansprechpartner/innen</b>	<b>Telefon</b>
Siedlungsflächen	<b>Sabine Feldmann</b>	147 – 2276
	<b>Petra Hoff</b>	147 – 4291
	<b>Pia Lippert</b>	147 – 4176
	Simone Dathe	147 – 2357
	Jürgen Michel	147 – 2310
	Laura Schulze	147 – 3594
Freiraum	<b>Marco Schlaeger</b>	147 – 2373
	Cornelia. Chemnitz	147 – 3102
	Sandra Niemira	147 – 4516
Wasser	<b>Dr. Petra Sommerfeldt</b>	147 – 2841
Verkehr	<b>Petra Pelster</b>	147 – 3726
Entsorgung	<b>Gerit Ulmen</b>	147 – 2397
Nichtenergetische Rohstoffe	<b>Heiko Krause</b>	147 – 4675
	Anina Bachmann	147 – 2355
Erneuerbare Energien	<b>Holger Schilling</b>	147 – 2356
	<b>Gerit Ulmen</b>	147 – 2397
	Sandra Niemira	147 – 4516
Klima	<b>Petra Pelster</b>	147 – 3726
Braunkohle	<b>Vera Müller</b>	147 – 2386
	Hubert Brück	147 – 3624
Prozess	<b>Dr. Petra Sommerfeldt</b>	147 – 2841
	Sabine Schmelz	147 – 2351
Grafik	Vanessa Döpfer	147 – 2318
	Gerd Drosdowski	147 – 2297
	Andrea Eichler	147 – 2389
	Bagdad Kabisa	147 – 4066
	Christoph Würges	147 – 4810
	Hans Zielinsky	147 – 3694



# Regionale Perspektiven für die Planungsregion Köln



**Erarbeitet durch**

Bezirksregierung Köln  
Dezernat 32  
Regionalentwicklung, Braunkohle  
Telefon 0221/147-2032  
Fax 0221/147-3624  
regionalplanung@brk.nrw.de

**Herausgeber**

Bezirksregierung Köln  
Zeughausstraße 2-10  
50667 Köln  
Telefon 0221/147-0  
Fax 0221/147-3185poststelle@brk.nrw.de  
www.brk.nrw.de

**Herstellung und Druck**

Herstellung: Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit der BRK  
Druck: Druckerei der BRK

Stand: Oktober 2015



An aerial photograph of a large, intricate maze carved into a hillside, surrounded by dense forest. To the right of the maze is a complex of buildings, including a large, multi-story structure with a central tower. The text is overlaid on the right side of the image.

# Regionale Perspektiven für die Planungs- region Köln

	<b>Vorwort</b>	<b>6</b>
<b>1.</b>	<b>Perspektiven für die Regionalplanfortschreibung</b>	<b>8</b>
1.1	Überblick	10
1.2	Motivation	13
1.3	Charakteristik der Planungsregion	14
1.4	Rahmenbedingungen	16
1.4.1	Politische und gesellschaftliche Entwicklungen	16
1.4.2	Rechtliche Vorgaben	17
1.4.3	Zielsetzungen des Entwurfs des Landesentwicklungsplans NRW	18
<b>2.</b>	<b>Gesamträumliche Herausforderungen</b>	<b>22</b>
2.1	Regionale und grenzüberschreitende Kooperationen	24
2.1.1	Regionale Kooperationen – Ausgangslage	24
2.1.2	Regionale Kooperationen – Handlungsfelder	27
2.1.3	Grenzüberschreitende Kooperationen – Ausgangslage	28
2.1.4	Grenzüberschreitende Kooperationen – Handlungsfelder	31
2.2	Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung	32
2.2.1	Ausgangslage	32
2.2.2	Handlungsfelder	34
2.3	Klimaschutz und Klimaanpassungen	36
2.3.1	Ausgangslage	37
2.3.2	Handlungsfelder	38
2.4	Risikovorsorge	40
2.4.1	Ausgangslage	40
2.4.2	Handlungsfelder	44
<b>3.</b>	<b>Siedlungsflächen</b>	<b>46</b>
3.1	Ausgangslage	48
3.1.1	Bevölkerung	48
3.1.2	Wirtschaft	52
3.1.3	Siedlungsraum	57
3.1.4	Fazit Ausgangslage	69
3.2	Handlungsfelder	69
3.2.1	Identifizierung Zentral bedeutsamer Allgemeiner Siedlungsbereiche	70
3.2.2	Bedarfsberechnung und Siedlungsflächenmonitoring	72
3.2.3	Sicherung und Entwicklung von Wirtschaftsflächen	74
3.2.4	Steuerung der Flächenentwicklung für Logistik und Häfen	77
3.2.5	Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilität	78
3.2.6	Steuerung des Großflächigen Einzelhandels	79
3.3	Fazit Siedlungsflächen	81
<b>4.</b>	<b>Freiraum</b>	<b>84</b>
4.1	Ausgangslage	87
4.1.1	Zerschneidung des Freiraums	90
4.1.2	Schutzwürdige Böden	92
4.1.3	Landwirtschaft	93
4.1.4	Wald und Forstwirtschaft	96
4.1.5	Regionaler Biotopverbund	99
4.2	Handlungsfelder	100
4.2.1	Regionales Freiraumsystem als Teil Grüner Infrastruktur	101
4.2.2	Freiraumschutz in verdichteten Gebieten (Regionale Grünzüge)	102

4.2.3	Unzerschnittene (Frei-)Räume	103
4.2.4	Schutzwürdige Böden	104
4.2.5	Landwirtschaft	104
4.2.6	Wald und Forstwirtschaft	104
4.2.7	Regionaler Biotopverbund	105
<b>5.</b>	<b>Wasser</b>	<b>106</b>
5.1	Ausgangslage	108
5.1.1	Grundwasser- und Gewässerschutz sowie Talsperren	108
5.1.2	Vorbeugender Hochwasserschutz	110
5.2	Handlungsfelder	115
5.2.1	Grundwasser- und Gewässerschutz sowie Talsperren	115
5.2.2	Vorbeugender Hochwasserschutz	116
<b>6.</b>	<b>Verkehr und Entsorgung</b>	<b>118</b>
6.1	Verkehrsinfrastruktur	120
6.1.1	Ausgangslage	120
6.1.2	Handlungsfelder	120
6.2	Entsorgungsinfrastruktur	121
6.2.1	Ausgangslage	121
6.2.2	Handlungsfelder	122
<b>7.</b>	<b>Nichtenergetische Rohstoffe</b>	<b>124</b>
7.1	Ausgangslage	126
7.1.1	Regionaler Planungsbedarf	126
7.1.2	Regionalplanerische Instrumente	127
7.1.3	Vorkommen von Locker- und Festgesteinen	127
7.2	Handlungsfelder	128
7.2.1	Fortschreibung des Regionalplans	128
<b>8.</b>	<b>Erneuerbare Energien</b>	<b>130</b>
8.1	Energiepolitische und rechtliche Rahmenbedingungen	132
8.2	Ausgangslage	133
8.2.1	Windenergieanlagen	133
8.2.2	Solarenergieanlagen	135
8.2.3	Bioenergieanlagen	136
8.2.4	Wasserkraftwerke	137
8.2.5	Geothermie	138
8.3	Handlungsfelder	138
8.3.1	Windenergie	139
8.3.2	Solarenergie	139
8.3.3	Bioenergie	140
8.3.4	Wasserkraft	141
<b>9.</b>	<b>Braunkohle</b>	<b>142</b>
9.1	Ausgangslage	144
9.2	Handlungsfelder	144
	<b>Verzeichnisse</b>	<b>146</b>
	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	148
	Quellenverzeichnis	150

# Vorwort

Perspektiven für die Region – Zukunftsaussichten für den Regierungsbezirk Köln schaffen, auch dieser Aufgabe muss sich die Bezirksregierung Köln stellen. Wir unterstützen die Stärkung des Wirtschaftsstandortes und den Ausbau der Wissensregion, damit unsere Region im Wettbewerb bestehen kann. Ebenso stehen der Schutz sowie die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen und der Umwelt im Vordergrund unserer Arbeit. Sie sind das Potenzial für mehr Lebensqualität der Menschen in unserem Bezirk.

Die verschiedensten Fachkompetenzen, die der Bezirksregierung dabei zur Verfügung stehen, reichen von der Genehmigung und Überwachung großer Industrieanlagen bis zur Aufsicht von Schulen, von der Stadtsanierung und der Aufsicht über die kommunalen Finanzen bis hin zur Regionalplanung. Dieses Arbeitsgebiet ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Regionalplanungsbehörde – dem Dezernat 32 der Bezirksregierung – und des Regionalrates mit seinen kommunalen Vertretern. Zentrales Instrument dabei ist der Regionalplan als fachübergreifender gesamtträumlicher Plan.

Die Notwendigkeit einer Gesamtfortschreibung der regionalen Entwicklungsziele steht dabei im Mittelpunkt der hier von der Regionalplanungsbehörde vorgelegten Regionalen Perspektiven. In den letzten Jahren haben sich neue Themen, neue Herausforderungen, neue Ziele ergeben. Klimawandel, veränderte ökonomische Rahmenbedingungen oder der demografische Wandel sind bereits im Regierungsbezirk Köln angekommen. Die rechtlichen Anforderungen an die Raumordnung haben sich weiterentwickelt und ein neuer Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen wird erarbeitet.





Diesen Veränderungen wollen wir uns mit der Fortschreibung des Regionalplans Köln stellen. Den Weg zu einem neuen Regionalplan werden wir im Dialog gehen. Eine breite Diskussion über die Ausgestaltung der zukünftigen Entwicklung in unserer Region ist dabei Aufgabe und Chance zugleich. Diese Einladung gilt für alle interessierten und betroffenen regionalen Akteure und besonders für die Vertreter des Regionalrates Köln.

Wir stehen noch am Anfang eines langen Weges. Die Regionalen Perspektiven sollen dazu die ersten Anregungen geben. Wesentlich für einen erfolgreichen regionalen Austausch ist, dass alle Akteure ergebnisoffen über die vielfältigen Positionen in der Region diskutieren. Die Bezirksregierung wird diesen Prozess stützen und tragen. Gemeinsames Ziel ist es, uns auf einen erfolgreichen regionalen Zukunftsplan für unseren Regierungsbezirk zu verständigen. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies zusammen gelingen wird.

Ihre

Gisela Walsken – Regierungspräsidentin Köln







An aerial photograph of a landscape. In the upper left, a river flows through a green, forested area. Below the river, there are patches of brown and green fields. In the lower left, a large, rectangular industrial or airport facility with several long, parallel structures is visible. The rest of the image is dominated by dense, green and brown vegetation, likely a forest or a large field of crops. The text is overlaid on the right side of the image.

Perspektiven  
für die  
Regionalplan-  
fortschreibung



## Perspektiven für die Regionalplan- fortschreibung

### 1.1 Überblick

Der Regierungsbezirk Köln zeichnet sich durch eine hohe Lebensqualität und eine leistungsfähige Wirtschaftsstruktur aus. Gleichwohl ist es notwendig, den zukünftigen Herausforderungen, denen sich diese Planungsregion stellen muss, bereits heute aktiv und mit den richtigen Entscheidungen zu begegnen.

Die Regionalplanungsbehörde der Bezirksregierung Köln (Dezerant 32, Regionalentwicklung) zeigt in den Regionalen Perspektiven auf, warum der Regionalplan Köln überarbeitet werden muss und in welchen Bereichen ein besonderer raumordnerischer Handlungsbedarf gegeben ist, d.h. welche regionalplanerischen Festsetzungen für die Entwicklung der Planungsregion Köln notwendig sind.

Festzustellen ist, dass sich sowohl die Siedlungs- als auch die Freiraumstrukturen der Planungsregion Köln als sehr heterogen und vielfältig darstellen. Die Ballungsräume entlang der Rheinschiene und die Städteregion Aachen sind geprägt durch eine hohe Siedlungsdichte und eine starke Wirtschaftskraft mit entsprechenden Siedlungs-, Gewerbe- und Industriebereichen sowie einem geringen verfügbaren Flächenpotenzial. Differenzierter zeigt sich das Bild in den peripheren, weniger dicht besiedelten Bereichen. Teilweise unterscheiden sich bereits die einzelnen Kommunen innerhalb der Kreisgebiete strukturell deutlich voneinander. Ein ähnliches Bild zeigt die Freiraumstruktur. Die dicht besiedelten Bereiche sind beeinflusst durch einen geringen Freiraumanteil, der sich stetig verringert. Die noch weitgehend naturnahen Mittelgebirgslandschaften der Eifel und des Bergischen Landes, die sich im Osten und Süden der Rheinschiene bzw. im Süden des Aachener Verdichtungs-

bereiches anschließen, sind von einem hohen Waldanteil geprägt. Die landwirtschaftliche Nutzung beeinflusst stark den Freiraum der westlichen Bördelandschaften. Ein weiteres Spezifikum sind die Abgrabbungslandschaften des rheinischen Braunkohlereviere.

Sehr unterschiedlich zeigen sich auch die aktuellen und zu erwartenden Folgen des demographischen Wandels. Hier liegen Kommunen mit Bevölkerungswachstum direkt neben Gemeinden, die bereits heute mit weniger Einwohnern rechnen müssen. Der Trend der wirtschaftlichen Entwicklung kann sich davon wiederum unterscheiden.

Ein grundsätzliches Ziel der Raumordnung ist es, durch eine nachhaltige Entwicklung Zukunftschancen zu eröffnen und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse herzustellen. Dazu stellen die Regionalen Perspektiven umfassend die aktuelle Ausgangslage in der Region Köln dar und zeigen in den Handlungsfeldern auf, welche Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung gelten. Zusammenfassend ergeben sich aus der aufgezeigten thematischen Bandbreite folgende raumordnerische Handlungserfordernisse:

#### ■ Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung von Siedlungsflächen hat in der Planungsregion bedarfsgerecht zu erfolgen. Die Ermittlung des Umfangs der zukünftigen Bauflächen erfolgt auf der Grundlage des landesweit eingeführten Siedlungsflächenmonitorings sowie einer abgestimmten Berechnungsmethodik. Dies kommt den unterschiedlichen Handlungserfordernissen in der Planungsregion entgegen. Bei der Siedlungsentwicklung gilt das Leitbild der nachhaltigen europäischen Stadt, d.h. es ist ein kompaktes Siedlungsgefüge anzustreben.



Bandartige Entwicklungen und Splittersiedlungen sind zu vermeiden, die Innenentwicklung hat Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiraum. Zur Sicherung der Daseinsvorsorge und gleichwertiger Lebensverhältnisse sind neben dem Zentrale-Orte-Konzept des Landesentwicklungsplanes auf der regionalen und örtlichen Ebene Zentral bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche festzulegen. Kommunen sollen nicht zuletzt aufgrund der demografischen Entwicklung ihre Siedlungsentwicklung auf die Ortsteile konzentrieren, in denen sich ein komprimiertes Angebot an Infrastruktureinrichtungen befindet. Die Ermittlung von möglichen Intensivierungen und Nachnutzungen vorhandener Gewerbe- und Industrieflächen (Brachflächen) hat Priorität vor der Ausweisung von Neustandorten. Eine bedarfsgerechte Gewerbeflächenentwicklung mit kooperativ und interkommunal erarbeiteten regionalen Gewerbeflächenkonzepten soll weitere Chancen eröffnen.

#### ■ Freiraumsicherung

Die Sicherung des Freiraums mit seinen vielfältigen Funktionen ist in Korrespondenz zur Siedlungsentwicklung eine der zentralen Aufgaben der räumlichen Entwicklung. Die zusätzliche Inanspruchnahme von Freiraum ist im Sinne der nachhaltigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen möglichst zu vermeiden. Die Zielsetzung für die Planungsregion besteht darin, ein zusammenhängendes und funktionsfähiges Freiraumsystem als Grüne Infrastruktur zu sichern und dessen qualitative Weiterentwicklung zu ermöglichen. Die Erhaltung und Stärkung der vielfältigen Funktionen des Freiraums ist ein wesentlicher Beitrag zur langfristigen Sicherung der Umwelt- und Standortbedingungen und damit der Lebensqualität aller Einwohner. Der Auftrag des Freiraumschutzes betrifft insbesondere die dicht besiedelten

und besonders belasteten Gebiete in der Planungsregion Köln. Hier ist der Nutzungsdruck auf den verbliebenen Freiraum beträchtlich. Aufgrund der Funktionen des verbliebenen Freiraums, z.B. für Erholungs- und Freizeitnutzung oder als lufthygienischer und klimatischer Ausgleichsraum, hat der Freiraumschutz in diesen Gebieten einen besonderen Stellenwert. Im Regionalplan sind hier Regionale Grünzüge als Vorranggebiete dauerhaft zu sichern.

#### ■ Rohstoffsicherung

Für die nichtenergetischen Bodenschätze (Kiese, Sande, Steine) ist es erforderlich, besonders geeignete Lagerstätten langfristig vor konkurrierenden Nutzungen zu sichern und für eine geordnete Gewinnung vorzuhalten. Beides kann ausschließlich durch die Festlegung von Bereichen für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze (BSAB) in Regionalplänen verbindlich erfolgen. Insbesondere aufgrund jüngerer Rechtsprechungen ist es erforderlich, die gegenwärtigen textlichen und zeichnerischen Festlegungen in Bezug auf die Bereiche für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze des Regionalplans zu überprüfen und sie auf der Basis eines bezirksumfassenden Abgrabungskonzepts fortzuschreiben.

#### ■ Erneuerbare Energien

Dem Ausbau der Windenergie kommt eine wichtige Rolle im Rahmen der Energiewende zu. Eine räumliche Steuerung dieser privilegierten Nutzung ist zwingend erforderlich, um die Wirkungen auf die Bevölkerung, sowie Natur und Landschaft zu minimieren. Nach den Zielen des Entwurfes zum Landesentwicklungsplan sollen daher neben den Konzentrationsflächen in den Flächennutzungsplänen der Kommunen nun auch Vorranggebiete für die Windenergie in den Regionalplänen dargestellt werden. Die Anla-

gen der Solar- und Bioenergie sind in der Regel nicht raumbedeutsam und werden über die Vorgaben des Bau-rechtes umgesetzt. Für die Einzel-fälle, in denen diesen Vorhaben eine Raumbedeutsamkeit zukommt, wird der Regionalplan Köln entsprechen-de textliche Ziele und Grundsätze zur räumlichen Steuerung aufnehmen.

#### ■ **Klimaschutz/-anpassung**

Im Klimaschutzgesetz NRW wurden Ziele definiert, die auch in die Raum-ordnungspläne d.h. die Regionalpläne aufgenommen werden sollen. Die raumordnerische Sicherung des Frei-raums ist eine wesentliche Maßnahme der Klimaanpassung. Das gilt insbe-sondere für die Freiräume in Verdich-tungsgebieten wie der Rheinschiene, die als Regionale Grünzüge gesichert werden. Diese dienen den angren-zenden Siedlungsbereichen als Kalt-luftentstehungsgebiete und Frisch-luftschneisen. Bei der Festlegung der Regionalen Grünzüge ist dies zu be-achten. Auch die regionalplanerische Sicherung von Vorrang- und Vorbe-haltsgebieten für den vorbeugenden Hochwasserschutz und die angestreb-te kompakte Siedlungsentwicklung mit einer verkehrssarmen Erschließung dienen dem Klimaschutz.

#### ■ **Risikovorsorge**

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat von 2013 bis 2015 das Modellprojekt der Raumordnung Vorsorgendes Risiko-management in der Regionalplanung durchgeführt. Der Regierungsbezirk Köln war dabei die Modellregion. Betrachtet wurden die Gefährdun-gen durch Flusshochwasser, Erdbe-ben und die hier ansässigen Stör-fallbetriebe. Es ist vorgesehen, die Ergebnisse der Studie in die Fort-schreibung des Regionalplans Köln einfließen zu lassen.

#### ■ **Erhaltende Kulturland-schaftsentwicklung**

Charakteristische Kulturlandschaf-ten stellen mit ihrer Vielfalt einen wichtigen Faktor für die Lebensqua-lität der Bevölkerung in einer Region dar. Sie stiften Identität und fördern die Ausbildung eines regionalen Be-wusstseins. Die Erhaltende Kultur-landschaftsentwicklung wird als fach-übergreifend angelegtes Thema in den fortzuschreibenden Regionalplan einfließen. Über regionalplanerische Festsetzungen sollen bei Planung und Änderung räumlicher Nutzungen die Qualität, Eigenart und Schönheit der Kulturlandschaften des Planungsrau-mes erhalten und entwickelt werden.

#### ■ **Regionale Kooperationen – Metropolregion Rheinland**

Im Regierungsbezirk Köln gibt es zahlreiche teilweise langjährige und gut ausgebildete regionale Koopera-tionen mit unterschiedlichen inhaltli-chen Ausrichtungen, die in der Regel sehr starke räumliche Bezüge haben und damit für die Regionalplanung von Bedeutung sind. Diese Kultur der freiwilligen Zusammenarbeit ist eine gute Grundlage zur Bewältigung der zukünftigen raumordnerischen Herausforderungen, wie der Siche-rung der Daseinsvorsorge oder des demographischen Wandels. Vor dem Hintergrund geänderter gesellschaft-licher und rechtlicher Rahmenbedin-gungen werden interkommunale und regionale Kooperationen zukünftig zur Sicherung gemeinsamer Infra-strukturen oder Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen weiter an Bedeutung gewinnen. Der Pro-zess zur Bildung einer Metropol-region Rheinland ist das aktuellste Beispiel in der Region. Im April 2015 haben dazu die betroffenen regio-nalen Akteure auf Initiative der Re-gierungspräsidentinnen aus Köln

und Düsseldorf eine engere Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehr und Infrastruktur, Bildung und Forschung, Standortmarketing, Kultur und Regionalplanung vereinbart. Es ist geplant, noch im Jahre 2015 ein entsprechendes Arbeitsprogramm abzustimmen. Zielsetzung des fortzuschreibenden Regionalplans Köln ist es, insbesondere die interkommunale und regionale Flächenentwicklung zu ermöglichen und zu fördern.

Die Inhalte, Informationen, Daten und Handlungsempfehlungen der Regionalen Perspektiven wurden zu dem Zweck zusammengestellt, den regionalen Entscheidungsträgern darzulegen, warum der Regionalplan Köln fortgeschrieben werden muss, wo sich die drängenden Konflikte befinden und welche Möglichkeiten regionalplanerischer Festlegungen sich zur Lösung anbieten. Die Regionalen Perspektiven sind insofern die Basis für die anstehende Fortschreibung des Regionalplans Köln.

## 1.2 Motivation

Wie kaum eine andere Region in Deutschland ist der Regierungsbezirk Köln – in der Folge als Planungsregion Köln bezeichnet – geprägt von den räumlichen Verflechtungen zwischen den städtischen Zentren am Rhein und im Aachener Raum und den angrenzenden vielfältigen Landschaftsräumen des Bergischen Landes, der Eifel, der Börde oder des Siebengebirges. Um auf der Grundlage dieser Ausgangsbedingungen auch zukünftig eine nachhaltige Entwicklung in der Planungsregion zu ermöglichen, sind bereits heute zielgerichtete Entscheidungen und Vereinbarungen zu treffen. Der Raumordnung, d.h. insbesondere der Regionalplanung, kommt mit ihren

überörtlichen und fachübergreifenden Regelungsmöglichkeiten dabei eine wichtige Rolle zu.

Der aktuelle Regionalplan Köln gliedert sich in drei räumliche Teilabschnitte: Region Köln, Region Aachen, Region Bonn/Rhein-Sieg. Diese sind seit dem Jahr 2001, 2003 bzw. 2004 rechtskräftig. Da diesen Planwerken lange Erarbeitungszeiträume vorausgehen, sind die zugrunde gelegten inhaltlichen Konzepte noch einige Jahre älter. Dies bedeutet wiederum, dass sich viele der aktuellen raumrelevanten Entwicklungen nicht in den geltenden regionalplanerischen Festlegungen wiederfinden: Demographischer Wandel, wirtschaftlicher Strukturwandel, großflächiger Einzelhandel, die europäische Hochwasserisikomanagement-Richtlinie, rechtliche Anforderungen an die räumliche Steuerung der Rohstoffsicherung oder Kulturlandschaftsentwicklung seien hier nur beispielhaft angeführt.

Die nun angestrebte Gesamtfortschreibung der seit über 10 Jahren geltenden räumlichen Teilabschnitte des Regionalplans Köln bietet eine hervorragende Möglichkeit, die aktuellen regionalen Handlungserfordernisse gebündelt in eine vorausschauende und nachhaltige regionale Siedlungsentwicklung einfließen zu lassen. Darüber hinaus hat die Landesregierung beschlossen, den Landesentwicklungsplan NRW grundlegend zu überarbeiten. Dazu wurde am 25.06.2013 ein erster Entwurf (ergänzt durch Kabinettsbeschlüsse vom 28.04.2015 und 23.06.2015) vorgelegt. Wenn der Landesentwicklungsplan voraussichtlich im Jahr 2016 rechtskräftig ist, wird sich daraus ein Überarbeitungsbedarf für die nordrhein-westfälischen Regionalpläne ergeben, da deren Inhalte aus den Vorgaben des Landesentwicklungsplanes zu entwickeln sind.

Auch die stetig wachsende Konkurrenz unter den europäischen Regionen, sowie die Notwendigkeit öffentliche Mittel effizienter einzusetzen, lässt für die räumliche Planung die Notwendigkeit einer verstärkten Kooperation unter den Gebietskörperschaften und den regionalen Akteuren erkennen. Die sich abzeichnende Bildung einer Metropolregion Rheinland über die Grenzen der Planungsregion Köln hinweg kann dazu neue Möglichkeiten eröffnen.

Die Regionalplanungsbehörde hat sich auf der Grundlage dieser Entwicklungen das Ziel gesetzt, in einem ersten Arbeitsschritt die gegenwärtige Ausgangslage der wichtigen raumrelevanten Nutzungen für die gesamte Planungsregion Köln in dem hier vorliegenden Startdokument, den Regionalen Perspektiven, darzustellen. Adressaten sind neben den Mitgliedern des Regionalrates auch die regionalen Akteure wie Fachverwaltungen, Kommunen oder Interessensverbände. Die nachfolgenden Ausführungen betrachten insbesondere, in welchen Handlungsfeldern Regionalplanung die aktuellen Prozesse aktiv mitgestalten kann oder wo sich neue Aufgaben für die Raumordnung ergeben.

Durch die Aufbereitung der aktuellen raumordnerischen Fragestellungen der Planungsregion Köln in den anschließenden Kapiteln der Regionalen Perspektiven wird die Möglichkeit eröffnet, die regionalen Entscheidungsträger schon sehr frühzeitig in den Prozess der anstehenden Regionalplanfortschreibung einzubinden. Ziel ist es, gemeinsam mit den Regionalratsmitgliedern und den regionalen Akteuren im Vorfeld des formalen Planverfahrens eine inhaltliche Diskussion zu führen und sich auf gemeinsame Leitlinien der Regionalplanfortschreibung zu verständigen. Diese Ergebnisse stellen dann die Basis für

den noch ausstehenden Grundsatzbeschluss des Regionalrates zur Regionalplanfortschreibung dar.

### 1.3 Charakteristik der Planungsregion Köln

Die Planungsregion erstreckt sich in West-Ost-Richtung auf einer Länge von 135 km und in Nord-Süd-Richtung auf 122 km. Mit einer Ausdehnung von 7.400 km<sup>2</sup> ist sie mit Abstand die größte Planungsregion in NRW (Regionalverband Ruhr 4.400 km<sup>2</sup>, Planungsregion Düsseldorf 3.500 km<sup>2</sup>). Hier lebten zum Stichtag 31.12.2013 4,4 Millionen Einwohner, womit die Region fast so bevölkerungsstark ist wie der Regionalverband Ruhr mit 5,05 Millionen Einwohnern. Die Planungsregion Düsseldorf beheimatet 3,2 Millionen Menschen. Die Einwohnerdichte in der Planungsregion Köln lag im Jahr 2014 mit 598 Einwohnern je km<sup>2</sup> über dem Landesdurchschnitt von 516 Einwohnern je km<sup>2</sup> (IT.NRW 2014a).

Geprägt ist die Region von einer großen Heterogenität hinsichtlich ihrer Raum-, Wirtschafts- und Sozialstruktur. Die Siedlungsbereiche konzentrieren sich schwerpunktmäßig auf das Städteband längs des Rheins, den südlichen Teil der Rheinschiene. Hier liegen die drei großen kreisfreien Städte des Bezirks: Köln, Leverkusen und Bonn. Die westlichste Großstadt ist Aachen, Mittelpunkt einer zweiten – kleineren – Städteballung im Dreiländereck, die in den Agglomerationen um Maastricht und Lüttich ihre europäischen Partner findet. Die 4 Großstädte Aachen, Bonn, Köln, Leverkusen hatten im Jahr 2014 mit zusammen 1.748.000 Einwohnern einen Anteil von ca. 40% an der Bevölkerung der Planungsregion und von gut 9,9% am Landeswert. Die Stadt Köln ist dabei mit 1.034.200 Einwohnern

die mit Abstand größte Stadt in NRW (IT.NRW 2014a).

Die Planungsregion Köln verfügt über eine sehr abwechslungsreiche Raumstruktur. Den Kern bildet die vom Rhein durchflossene Kölner Bucht, ein Teil der Niederrheinischen Tieflandbucht. Auf der westlichen und der östlichen Seite wird sie von den Höhen des Rheinischen Schiefergebirges flankiert; diese sind in der Planungsregion Köln das südliche Bergische Land und die Nordeifel. Der zweite Agglomerationsschwerpunkt Aachen grenzt südlich direkt an die Ausläufer der Nordeifel und des Hohen Venns. Im Norden der Planungsregion geht die Landschaft in die Niederrheinische Tiefebene über.

Auch die Landschafts- und Freiraumstruktur ist vielfältig. Während im schwächer besiedelten Raum östlich der Rheinebene eine heterogene land- bzw. forstwirtschaftliche Nutzung vorherrscht, zieht sich westlich der Rheinebene mit den Börden ein breites Landwirtschaftsband von Euskirchen über Düren nach Nordwesten. Südlich und südwestlich von Aachen, Düren und Euskirchen finden sich die wenigen zusammenhängenden Waldgebiete der westlichen Planungsregion Köln. Insgesamt liegt der Anteil von Landwirtschaftsflächen an der Gesamtfläche bei 47,8%, der Anteil der Wald- und Gehölzflächen bei 29,4%. Mit einem Flächenanteil von 46,9% werden vom aktuellen Regionalplan bereits heute weite Teile der Planungsregion als Bereich zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung abgesichert. Ausnahmen bilden das breite Landwirtschaftsband im Westen der Planungsregion sowie die dicht besiedelte Rheinebene. Gerade in der südlichen Rheinebene, aber auch westlich von Euskirchen sowie südöstlich von Bonn findet sich die höchste Dichte

an naturschutzfachlich bedeutenden Gebieten.

Die Industrie- und Gewerbeflächen konzentrieren sich vor allem im Großraum Köln, aber auch in Aachen und entlang der Autobahn A4 zwischen Aachen und Köln, in geringerer Ausprägung zudem im Nordwesten der Planungsregion. Gerade in der Rheinebene treffen Wohn- und Industrie- bzw. Gewerbeansiedlungen unmittelbar aufeinander. Kennzeichnend für die Planungsregion Köln ist auch ihre wirtschaftsstrukturelle Vielseitigkeit. Vor allem im Niederrheinischen Tiefland, in der Jülicher Börde, in der Kölner Bucht und der Eifel ist nach wie vor die Landwirtschaft mit Obst- und Gemüseanbau, Viehzucht und Weidewirtschaft bedeutend. Längs des Rheins erstrecken sich in Leverkusen, Köln und Wesseling zahlreiche bedeutende Unternehmen der (petro-)chemischen, pharmazeutischen und Lebensmittelindustrie sowie des Automobilbaus. Köln ist als größte Stadt der Planungsregion außerdem ein Zentrum von Handel, Dienstleistung, Medien und Tourismus. Im Bonner Raum sind neben einzelnen DAX-Unternehmen mittelständisches Gewerbe, Handel und Dienstleistung vorherrschend. Hier finden sich Standorte bedeutender Wissenschafts-, Forschungs- und Bildungseinrichtungen, darunter auch zahlreiche UN-Institute. Ein weiterer wichtiger Wirtschaftsfaktor ist der Tourismus.

Der Nordwesten der Planungsregion Köln ist Zentrum des Rheinischen Braunkohlereviers und geprägt von der Braunkohleförderung in den großflächigen Abbaugebieten Garzweiler II, Inden II und Hambach. Der einst ausgedehnte Steinkohlenbergbau im Westen und Südwesten der Planungsregion (Aachener Revier) wurde bis Ende der 1990er Jahre eingestellt. Die Wirtschaft in dieser Region konzentriert sich nach dem Strukturwandel auf mittelständisches Gewerbe, Produktion (Glas- und Kunststoffproduk-

tion, Metallverarbeitung), oder auch chemische und pharmazeutische Industrie. Die Stadt Aachen ist Zentrum von Maschinenbau, Elektrotechnik, Autozulieferern und Süßwarenproduktion und beherbergt zudem bedeutende Forschungseinrichtungen.

Ebenfalls einen Strukturwandel durchlief das Bergische Land im Osten der Planungsregion. Die dortige Wirtschaft war bis ins 20. Jahrhundert geprägt von Eisen-, Blei- und Kupferbergbau sowie Metall-, Textil- und Papierproduktion. Heute dominieren mittelständisches Gewerbe (Elektrotechnik, Maschinen- und Fahrzeugbau, Metall- und Kunststoffherzeugung und -verarbeitung) und Dienstleistung (Tourismus).

## **1.4 Rahmenbedingungen**

### **1.4.1 Politische und gesellschaftliche Entwicklungen**

Die Planungsregion Köln sieht sich aktuell und in naher Zukunft mit dynamisch verlaufenden Wandlungsprozessen konfrontiert: der sich in den Teilräumen sehr unterschiedlich vollziehende demografische Wandel, die veränderten Standortansprüche der regionalen Wirtschaft, der Klimawandel mit den notwendigen räumlichen Anpassungen, die Energiewende, die Endlichkeit der Flächeninanspruchnahme und der Zustand der Infrastrukturen bilden die zentralen Handlungsfelder einer zukunftsgerichteten Politik und Planung.

Dieser differenziert zu betrachtende Transformationsprozess ist gekennzeichnet von parallelen, gegenläufigen oder sogar sich widersprechenden Entwicklungen. Die politische und administrative Zielsetzung sollte nun darin bestehen, unter Berücksichtigung dieser Ausgangslage den räumlichen Um-

bau und die qualitative Weiterentwicklung der Region so auszugestalten, dass zukunftsfähige Raumstrukturen, d.h. die Lebens- und Standortqualität in der Planungsregion Köln, gesichert bleiben. Auch die Raumordnung muss sich diesen politischen und gesellschaftlichen Veränderungen stellen. Um Wirkung zu erzielen, bedeutet dies für die Regionalplanung, dass eine Fortschreibung der Planunterlagen an die aktuellen Raumentwicklungen unumgänglich ist.

Die zukünftige Siedlungsentwicklung in der Planungsregion Köln hat sich den demographischen Herausforderungen – kurz gesagt: weniger, älter, bunter – zu stellen. Darüber hinaus hat die Ausweisung neuer Bauflächen flächensparend d.h. bedarfsgerecht zu erfolgen. Dies leitet sich u.a. aus der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie und den politischen Beschlüssen der Landesregierung ab. Dabei sind kompakte Siedlungsstrukturen mit belebten Zentren und einer leistungsfähigen Nahversorgung anzustreben. Denn zusammenhängend bebaute, in sich geschlossene Kommunen mindern nicht nur die Freiraumbanspruchung, vielmehr führen diese auch zu besseren Erreichbarkeiten, die gerade im Hinblick auf eine alternde Gesellschaft an Bedeutung gewinnen.

Neben der Sicherung von Wohnstandorten ist es Aufgabe der Raumordnung, auch den wirtschaftlichen Strukturwandel zu begleiten. Die vorhandene ökonomische Stärke der Region ist zu erhalten und möglichst weiter auszubauen, um Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen. Daher ist es anzustreben, die räumlichen Voraussetzungen für die Nutzung regionaler Wachstums- und Innovationspotenziale zu stärken. Als Grundlage bedarf es dabei einer angemessenen und leistungsfähigen infrastrukturellen Ausstattung des Raumes. Dies gilt für die Verkehrs- und Leitungst-



rassen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Ablagerungen, Rohstoffversorgung oder Anlagen zur Energiegewinnung. Daraus leitet sich für die Regionalplanung das Ziel ab, gemeinsam mit den Kommunen der Planungsregion ein bedarfsgerechtes Angebot von Wohnbauflächen und Wirtschaftsflächen planerisch zu sichern. Dieses muss sowohl in der Lage sein, die Daseinsvorsorge zu sichern als auch Entwicklungen zu ermöglichen. Die Beachtung der Risikoversorge dieser Siedlungsbereiche vor Hochwasser- oder Hitzegefahren bzw. technischen Störfällen ist dabei ein neues Handlungsfeld der Raumordnung. Der Zustand von Natur und Landschaft ist ebenfalls entscheidend für die Lebens- und Standortqualität in der Region. Dabei gilt der gesamtgesellschaftliche und landesplanerische Auftrag, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und eine nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen zu gewährleisten. Neben diesem traditionellen und durch die Fachgesetze vorgegebenen Schutzauftrag besteht auch der Auftrag zur Entwicklung des Landschaftsraums als Standort für Naherholung und als Kulturlandschaft zu entwickeln. Immer häufiger müssen die Sicherungs- und Schutzüberlegungen mit Nutzungsansprüchen an den Freiraum als Wirtschaftsraum (Tourismus, großflächige Freizeiteinrichtungen, erneuerbare Energien, Wasserwirtschaft, Landwirtschaft und Gartenbau, Rohstoffgewinnung etc.) abgewogen werden. Zukünftig werden sich auch neue Anforderungen an den Freiraum durch den sich abzeichnenden Klimawandel und die daraus entstehenden Anpassungsprozesse ergeben. In der Planungsregion Köln ist es eine besondere Herausforderung, auch in den hoch verdichteten Siedlungsbereichen ein ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem dauerhaft zu erhalten.

#### 1.4.2 Rechtliche Vorgaben

Die Rechtsgrundlagen für regionalplanerische Entscheidungen bilden das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG), der Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW), der LEP NRW – Schutz vor Fluglärm und der LEP NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel sowie das Landesplanungsgesetz NRW (LPIG NRW) mit Durchführungsverordnung (LPIG NRW DVO). Das im Jahr 2008 novellierte ROG fällt seit der Föderalismusreform in den Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung und gilt daher in den Bundesländern unmittelbar, soweit keine eigenständigen Regelungen zur Raumordnung getroffen wurden (Beispiel Bayern). Das ROG beschreibt in § 1 die Aufgabe, die der Raumordnung zukommt, und trägt dabei den Aspekten der unterschiedlichen Nutzungsansprüche Rechnung, die an den Raum gestellt werden. Es enthält u. a. materielle Vorgaben für Raumordnungspläne in Form der Grundsätze der Raumordnung (§ 2 ROG), wichtige Begriffsbestimmungen (§ 3 ROG) und regelt die Bindungswirkung der Erfordernisse der Raumordnung (§ 4 ROG). Daneben enthält es auch verfahrensrechtliche Vorschriften über die Raumordnung in den Ländern.

In NRW ist das Recht der Raumordnung durch das LPIG NRW vom 3.05.2005 geregelt (letzte Änderung 29.01.2015). Es ergänzt das unmittelbar geltende ROG und enthält u. a. Vorschriften zur Organisation der Raumordnung, Regelungen zum Inhalt und Aufstellungsverfahren der Raumordnungspläne und befasst sich mit den Instrumenten zur Planverwirklichung und Plansicherung.

Der LEP NRW vom 11.05.1995, ergänzt durch den LEP NRW – Schutz vor Flug-

lärm und den LEP NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, legt die materiellrechtlichen Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Gesamtentwicklung des Landes fest (§ 17 LPIG NRW). Eine weitere Konkretisierung dieser Ziele und Grundsätze erfolgt auf der unteren Stufe der Raumordnung durch die Aufstellung von Regionalplänen. Sie sind aus dem Raumordnungsplan für das Landesgebiet zu entwickeln und legen daher auf der Grundlage des LEP NRW die regionalen Ziele der Raumordnung für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Plangebiet (§ 18 Abs. 1 Satz 1 LPIG NRW) und insbesondere für die nachfolgende kommunale Bauleitplanung fest. Die Vorschriften für das Verfahren zur Erarbeitung und Aufstellung sowie die Anzeige der Regionalpläne gegenüber der Landesplanungsbehörde finden sich sowohl im unmittelbar geltenden ROG (insbes. §§ 8 ff. ROG) als auch im LPIG NRW und in der dazu erlassenen Durchführungsverordnung.

Bestandteil des Regionalplanaufstellungsverfahrens ist die strategische Umweltprüfung. Ziel ist es dabei, durch die frühzeitige, systematische Berücksichtigung von Umweltbelangen ein hohes Umweltschutzniveau für die planerischen Entscheidungsebenen sicherzustellen. Dazu wird ein Umweltbericht erstellt und veröffentlicht. Das Verfahren zur Änderung oder Fortschreibung der Regionalpläne beginnt mit dem Erarbeitungsbeschluss durch den Regionalrat. Danach erfolgt die Beteiligung gemäß § 13 LPIG NRW i.V.m. § 10 ROG, d.h. es werden sowohl die Öffentlichkeit als auch die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen über das Planverfahren unterrichtet, und es wird ihnen Gelegenheit gegeben, eine Stellungnahme abzugeben. Die Bürgerinnen und Bürger werden in einer Bekanntmachung darüber informiert, dass der Planentwurf, die Begründung und der Umweltbericht

bei der Regionalplanungsbehörde, der kreisfreien Stadt oder dem Kreis ausliegen und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben ist.

Der Anspruch einer strategischen Regionalplanung umfasst auch die Partizipation der Betroffenen. Daher werden von der Regionalplanungsbehörde je nach Bedeutung der anstehenden Planungen auch weitere Schritte als die rechtlich geforderten unternommen, um die Anstoßwirkung zur Beteiligung zu verbessern. So berichtet die Bezirksregierung Köln beispielsweise regelmäßig auf ihrer Internetseite über anstehende Regionalplanänderungsverfahren. Auch über die anstehende Fortschreibung des Regionalplans Köln wird die Regionalplanungsbehörde die Bürgerinnen und Bürger sowohl eingehend informieren als auch beteiligen. Ziel der Regionalplanfortschreibung sollte eine möglichst breite Akzeptanz der Planung sein.

#### **1.4.3 Zielsetzungen des Entwurfs des Landesentwicklungsplans NRW**

Am 25.06.2013 hat die Landesregierung die Überarbeitung des geltenden LEP NRW aus dem Jahr 1995 beschlossen. Dazu wurde ein Entwurf für einen neuen Landesentwicklungsplan (LEP-E NRW) vorgelegt. Dieser befindet sich gegenwärtig im Erarbeitungsverfahren. Mit Beteiligung der in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen, verbunden mit einer öffentlichen Auslegung der Planunterlagen vom 30.08.2013 bis zum 28.02.2014, konnten sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch die Träger der öffentlichen Belange zu den neuen Regelungen des LEP-E NRW Stellung nehmen. Nach Auswertung der vorgebrachten Anregungen und Bedenken hat die Landesregierung einige Änderungen des ursprünglichen Entwurfes be-



geschlossen. Dazu wird es eine erneute Beteiligung geben.

Als zusammenfassender, überörtlicher und fachübergreifender Raumordnungsplan muss der Landesentwicklungsplan für das gesamte Landesgebiet NRW unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abstimmen, auftretende Konflikte ausgleichen und Vorsorge für verschiedene Nutzungen und Funktionen des Raumes treffen. Zentrale Leitvorstellung des LEP-E NRW ist dabei eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen des Landes beiträgt. Der LEP-E NRW verfolgt dabei u. a. folgende strategische Ausrichtung:

■ **Daseinsvorsorge: Zentrale Orte und Innenstädte stärken**

Nach 2040 wird die Bevölkerung voraussichtlich in allen Teilräumen des Landes abnehmen, wodurch es zu Tragfähigkeitsproblemen insbesondere bei den Infrastrukturen der Daseinsvorsorge kommen wird. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, muss die weitere Siedlungsentwicklung bereits jetzt auf Standorte konzentriert werden, an denen auch langfristig ein attraktives Angebot an öffentlichen und privaten Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen bereitgestellt werden kann. Der LEP-E NRW legt dazu in einem Ziel die Ausrichtung der räumlichen Entwicklung auf das dreistufige System der zentralen Orte fest. Vor diesem Hintergrund unterschiedlicher regionaler Anpassungsprozesse in wachsenden, stagnierenden und schrumpfenden Gemeinden ist ein verstärktes Zusammenwirken öffentlicher und privater Akteure gefordert.

■ **Bedarfsgerechte und flächensparende Siedlungsentwicklung: Freirauminanspruchnahme verringern**

Durch eine bedarfsgerechte Flächensicherung für Wohnen, Gewerbe bzw. Industrie und eine flächensparende, kompakte und regional ausgeglichene Siedlungsentwicklung ist zugleich eine möglichst geringe Inanspruchnahme des Freiraums sicherzustellen. Bis zum Jahr 2020 soll sich das tägliche Wachstum der Siedlungs- und Verkehrsfläche auf 5 ha reduzieren. Infolge der anzustrebenden nachhaltigen Raumentwicklung und des demografischen Wandels – mit den entsprechenden Schrumpfungsprozessen – wird der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung zukünftig weniger in der quantitativen Neuausweisung von Baugebieten im Freiraum, sondern eher im Erhalt und der qualitativen Entwicklung gewachsener Siedlungsstrukturen liegen. Der konsequenten Nachnutzung von vormals genutzten, brachliegenden Bau- und Siedlungsflächen wird dabei ebenso wie der Innenentwicklung eine wichtige Rolle zukommen. Der Bedarf an zusätzlichen Siedlungsflächen soll von den Kommunen und Regionalplanungsbehörden auf der Basis einer landeseinheitlichen Methode ermittelt und im Siedlungsflächenmonitoring nachvollzogen werden.

■ **Ausbau der erneuerbaren Energien**

Durch eine konsequente Nutzung der erneuerbaren Energien, insbesondere der Windenergie, soll der Anteil dieser Energiequellen an der Stromversorgung in NRW bis 2020 auf mindestens 15% ausgebaut werden. Dazu wird die Regionalplanung – so das landesplanerische Ziel – Vorranggebiete für die Windenergienutzung festlegen.

■ **Wachstum und Innovation fördern**

Durch die Festlegungen des LEP-E NRW zur Sicherung eines bedarfsgerechten

Angebotes an Flächen für Gewerbe und Industrie, wird auch erreicht, dass die Position des Landes als attraktiver Wirtschaftsstandort gefestigt und ausgebaut wird. Diese Herausforderung können die Gemeinden insbesondere durch eine intensive Kooperation bewältigen, die darauf abzielt, die Position im Wettbewerb zu verbessern. Regionale Gewerbeflächenkonzepte sind dabei eine wichtige Grundlage.

#### ■ **Natur, Landschaft und Artenvielfalt sichern**

Zur Sicherung der biologischen Vielfalt sollen weiterhin ca. 15% der Landesfläche als Kernflächen eines alle Landesteile übergreifenden Biotopverbundes erfasst und bewahrt werden.

#### ■ **Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung**

Die Regionalplanung in NRW bekommt den landesplanerischen Auftrag, die Vielfalt der Kulturlandschaften und des raumbedeutsamen kulturellen Erbes im besiedelten und unbesiedelten Raum zu erhalten und zu gestalten. Die kulturlandschaftliche Vielfalt mit ihrem raumbedeutsamen kulturellen Erbe ist ein wichtiger Faktor für die Lebensqualität der ortsansässigen Bevölkerung und ein bedeutendes Potenzial für die Regionalentwicklung und den Wettbewerb der Regionen.

#### ■ **Rohstoffversorgung langfristig sichern**

Der überarbeitete LEP-E NRW bestätigt die Aufgabe der Regionalplanung, die Wirtschaft mit mineralischen Rohstoffen zu versorgen. Zur Versorgungssicherheit wird ein Zeitraum von 20 bzw. 35 Jahren je Gesteinsart festgelegt. Durch ein Monitoring wird dies sichergestellt. Ziel ist es, einem Ausgleich zwischen den Interessen der Wirtschaft und des Freiraumschutzes Rechnung zu tragen.

#### ■ **Mobilität und Erreichbarkeit gewährleisten**

Der demographische Wandel wird auch Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten einer alternden Gesellschaft haben. Eine enge Verknüpfung der Siedlungen mit einem für alle Bevölkerungsgruppen nutzbaren Angebot des öffentlichen Personenverkehrs ist planerisches Gebot. Ebenso brauchen die wirtschaftlichen Entwicklungen eine funktionsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Wenn auch der Regionalplanung für die eigentliche Verkehrsentwicklung nur eine eingeschränkte Regelungskompetenz zukommt, so ist die Siedlungs- und Freiraumentwicklung daran auszurichten.

#### ■ **Regionale Kooperationen, grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Metropolregion Rheinland**

In den Leitvorstellungen des LEP-E NRW werden mehr regionale Kooperationen in verschiedenen Bereichen gefordert. Insbesondere in Hinblick auf die Lebensqualität können kooperative und arbeitsteilige Angebote Kosten sparen und ein hohes Versorgungsniveau sichern. In einem landesplanerischen Grundsatz wird daher die Erarbeitung regionaler Entwicklungskonzepte für die Daseinsvorsorge und eine nachhaltige Regionalentwicklung gefordert, die als Fachbeiträge bei der Fortschreibung des Regionalplans Köln zu berücksichtigen sind. Die Bildung von Metropolregionen in NRW, auch z.T. in grenzüberschreitenden Kooperationen, wird ebenfalls durch die Festlegungen des LEP-E NRW gestützt.

In den folgenden Kapiteln werden für die einzelnen Themenfelder der Regionalplanung die aktuellen Herausforderungen beschrieben. Auf der Grundlage dieser Bestandsanalyse werden mögliche Handlungsfelder zur Fortschreibung des Regionalplans Köln entwickelt.









# Gesamträumliche Herausforderungen

2



## Gesamträumliche Herausforderungen

### 2.1 Regionale und grenzüberschreitende Kooperationen

Das folgende Kapitel befasst sich mit regionalen Kooperationen von öffentlichen und privaten Institutionen. Der Prozess der Bildung einer Metropolregion Rheinland ist das aktuellste Beispiel regionaler Zusammenarbeit. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere regionale Kooperationsstrukturen, die im Anschluss vorgestellt werden. Die grenzüberschreitenden Kooperationen haben eine lange Tradition. Sie sind für die Abstimmung räumlicher Planungen und Entwicklungen unerlässlich.

#### 2.1.1 Regionale Kooperationen – Ausgangslage

In der Planungsregion Köln gibt es zahlreiche, teilweise langjährige regionale Kooperationen (vgl. Abb. 1) mit unterschiedlichen inhaltlichen Ausrichtungen, die in der Regel sehr starke räumlichen Bezüge haben und damit für die Regionalplanung von großer Bedeutung sind. Zunächst gliedert sich die Planungsregion in zwei formal verfasste Regionen: Region Köln/Bonn e.V. und Zweckverband Region Aachen. Über die genannten Strukturen hinaus gibt es zahlreiche kommunale Kooperationen, beispielsweise für interkommunale Gewerbegebiete oder Einzelhandelskonzepte zur Tourismusförderung, die eine wichtige Grundlage für die räumliche Planung darstellen, an dieser Stelle jedoch nicht behandelt werden können.

#### ■ Metropolregion Rheinland

Der geltende LEP NRW weist die Region Rhein-Ruhr als europäische Metropolregion aus. Die realen Entwicklungen konnten diesem Anspruch einer metropolitanen Großregion allerdings nicht gerecht werden. Im Ruhrgebiet bildete sich mit der Metropole Ruhr auch begrifflich ein metropolitaner

Kern, während im Rheinland mit seinen weitaus größeren Potenzialen der Wille zur Zusammenarbeit, abgesehen von einigen Einzelinitiativen, fehlte. Neben der IHK-Konferenz Metropole Rheinland im Juni 2011 trafen sich beispielsweise die beiden Großstädte Köln und Düsseldorf 2011, 2013 und im Mai 2015 zu Regio-Gipfeln. Erst auf Initiative der beiden Regierungspräsidentinnen von Düsseldorf und Köln im Frühjahr 2015 erhielten die einzelnen Aktivitäten eine gemeinsame Klammer. Der Grundstein für die Metropolregion Rheinland wurde gelegt. Gleichzeitig hat die Landesregierung im neuen LEP-E NRW klargestellt, dass neben der Metropole Ruhr die Metropolregion Rheinland entstehen kann. Ziel einer Metropolregion Rheinland ist es, die bereits vorhandenen starken Strukturen im Rheinland zu verbessern und von außen wahrnehmbarer zu machen. Bis Anfang 2016 soll ein Arbeitsprogramm verabschiedet werden. Als vorrangige Arbeitsfelder wurden zunächst die Bereiche Verkehr/Infrastruktur, Forschung/Bildung, Standortmarketing und Kultur identifiziert. Auch die Zusammenarbeit der Regionalplanungsbehörden Köln und Düsseldorf soll intensiviert werden. Damit hat sich ein neues Handlungsfeld für die Regionalplanung eröffnet. Das rheinische Städtewachstum und die Entwicklung einer bezirksübergreifenden grünen Infrastruktur sind erste Themen der engeren Zusammenarbeit.

#### ■ Region Köln/Bonn e.V.

Der Verein Region Köln/Bonn e.V. wurde im Jahr 1992 gegründet und ist ein Zusammenschluss der kreisfreien Städte Köln, Bonn und Leverkusen sowie der Kreise Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Oberbergischer Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis. Weitere Mitglieder sind die Wirtschaftskammern und Sparkassen der Region, der Landschaftsverband Rheinland und der

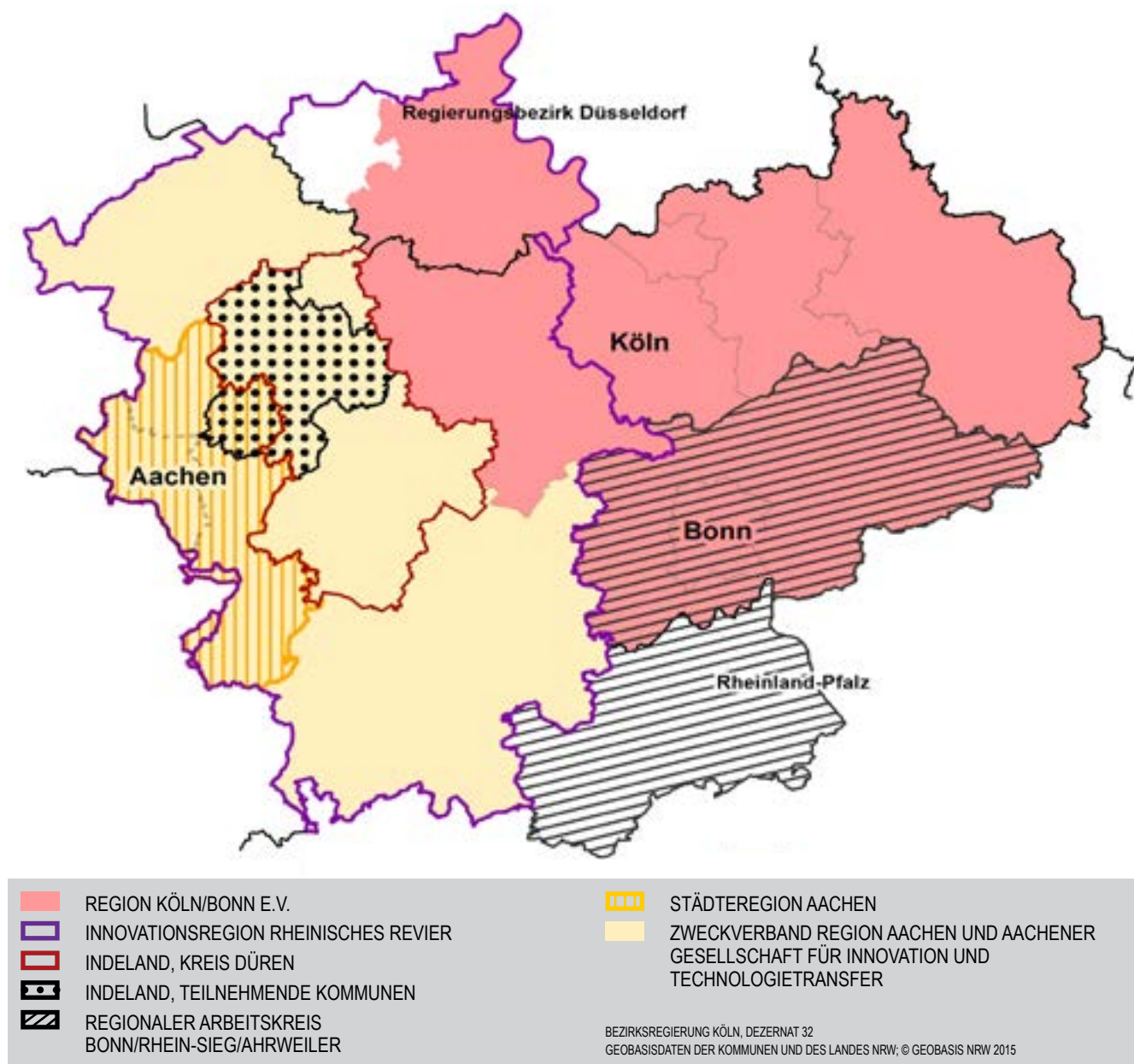


ABB. 1: BESTEHENDE REGIONALE KOOPERATIONEN

Deutsche Gewerkschaftsbund. Die Bezirksregierung Köln und der Kreis Ahrweiler sind als Gäste in den Entscheidungs- und Arbeitsgremien des Vereins eingebunden. Ziel ist es, die regionale Zusammenarbeit zu stärken. Acht Arbeitsfelder (Siedlungsentwicklung, Natur und Landschaft, Rhein, Wirtschaftsförderung, Klima/Energie, Tourismus, Kultur und Europa) bilden die Basis für das Regionalmanagement der Region Köln/

Bonn. Seit 2008 engagiert sich der Verein als Metropolregion Köln/Bonn im Initiativkreis Europäischer Metropolregionen in Deutschland. Aktuell wird in der Region Köln/Bonn ein Agglomerationskonzept erstellt, in dem Zukunftsbilder für die räumliche Entwicklung mit allen raumgestaltenden Akteuren erarbeitet werden sollen.

#### ■ **Zweckverband Region Aachen**

Während die Region Köln/Bonn schon auf zwei Jahrzehnte Zusammenarbeit zurückblicken kann, befindet sich der Zweckverband Region Aachen mit seiner Gründung im Januar 2013 noch in der Anfangsphase. Neben der StädteRegion Aachen sind die Stadt Aachen sowie die Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg Verbandsmitglieder unter der Präsidentschaft der Regierungspräsidentin in Köln. Das Aufgabenspektrum ist vielfältig: Die Initiierung und Pflege regionaler Netzwerke und die Kooperation mit der niederländisch-belgisch-deutschen Euregio Maas-Rhein stehen im Vordergrund. Hinzu kommt die Koordination nationaler und europäischer Förderprogramme. Inhaltlich geht es um die Weiterentwicklung der Bildungs-, Wissens- und Gesundheitsregion sowie um die Themen Tourismusentwicklung und Daseinsvorsorge. In diesem Zusammenhang sollen auch das Regionalmarketing und die Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden. Unter dem Dach des Zweckverbands findet auch die Zusammenarbeit mit der Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer mbH statt.

#### ■ **Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer mbH**

Die Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer mbH (AGIT) besteht schon seit 1983 als regionale Wirtschaftsförderungsagentur. Sie deckt denselben Raum wie der Zweckverband Region Aachen ab. Sie bewirbt und entwickelt die Technologieregion Aachen und ist Ansprechpartner für die Standortsuche internationaler, nationaler und regionaler Unternehmen. Die AGIT koordiniert das Regionale Gewerbeflächen-Monitoring, das 2002 als Modellprojekt startete, mit dem Ziel, die Flächenvermarktung zu optimieren und die

Transparenz des Gewerbeflächenmarktes zu verbessern.

#### ■ **StädteRegion Aachen**

Die StädteRegion Aachen ist ein Kommunalverband bestehend aus dem Landkreis Aachen mit den Städten Alsdorf, Baesweiler, Eschweiler, Herzogenrath, Monschau, Stolberg und Würselen sowie den Gemeinden Simmerath und Roetgen sowie der regionsangehörigen Stadt Aachen mit Rechtsstellung einer kreisfreien Stadt. Mit der Bildung des Kommunalverbandes im Jahr 2009 gingen verschiedene Aufgaben der Stadt Aachen aus den Bereichen Jugend und Bildung, Soziales, Ordnungs- und Ausländerwesen, Veterinär- und Gesundheitswesen sowie Daseinsvorsorge und Jagd/Fischerei auf die StädteRegion über.

#### ■ **Innovationsregion Rheinisches Revier**

Das Rheinische Revier, zu dem die Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, der Rhein-Erft-Kreis, der Rhein-Kreis Neuss sowie die StädteRegion Aachen gehören, ist durch die Gewinnung, Verstromung und Veredlung der Braunkohle geprägt. In dieser Region soll die Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR) wirken. Die Gesellschaft entwickelt Leitbilder, Innovationsstrategien und Handlungskonzepte und unterstützt den Strukturwandel durch Initiierung und Durchführung von Projekten, wie z.B. den Ideenwettbewerb zur nachhaltigen Entwicklung der Energieregion. Das gemeinsam von der Landesregierung und dem Rheinischen Revier getragene Projekt startete im Jahr 2011 und wurde im April 2014 in eine GmbH überführt.

#### ■ **Regionaler Arbeitskreis Entwicklung, Planung und Verkehr Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler**

Der Regionale Arbeitskreis Entwicklung, Planung und Verkehr Bonn/



Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak) ist eine freiwillige, die Landesgrenzen übergreifende Kooperationsform, in der die beiden Kreise und alle 28 Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden des Raums Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler in Aufgabenfeldern der räumlichen Planung eng zusammenarbeiten. Die Gründung der Arbeitsgemeinschaft geht auf den Hauptstadtbeschluss zum Umzug von Bonn nach Berlin im Jahr 1991 zurück. Ziel ist es, mit dem Instrument der freiwilligen Kooperation die nachhaltige Raumentwicklung in der Region zu fördern. Der Arbeitskreis ist auf dem Gebiet der Planung und Siedlungsentwicklung tätig und hat verschiedene regionale Konzepte (Regionales Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Regionales Handlungskonzept Wohnen 2020 etc.) entwickelt.

#### ■ Indeland GmbH

Die Indeland GmbH – ein Projekt der EuRegionalen 2008 – entwirft Perspektiven für die Zeit nach dem Braunkohleabbau in der Region. Träger des gemeinsamen Konzepts sind der Kreis Düren, die Städte Eschweiler und Jülich, die Gemeinden Langerwehe, Inden, Niederzier, Aldenhoven und Linnich sowie die Aachener Stiftung Kathy Beys. Zurzeit wird ein Masterplan indeland 2030 erarbeitet und diskutiert, in dem Perspektiven für die gesamte Region formuliert werden. Zur selben Thematik haben sich auch für die Tagebaue Hambach (:terra nova) und Garzweiler (Erkelenz, Mönchengladbach, Titz und Jüchen) regionale Kooperationsverbände gebildet.

#### ■ Interkommunaler Arbeitskreis der Planer aus den beteiligten Kommunen

Die Stadt Köln pflegt aufgrund der siedlungsstrukturellen Verflechtungen seit Jahren eine enge Zusammenarbeit mit den westlich angrenzenden Kommunen des Rhein-Erft-Kreises. Hierzu wurde 2010 ein halbjährlich tagendes Bürgermeistertreffen ins

Leben gerufen, das inhaltlich von einem interkommunalen Arbeitskreis der Planer aus den beteiligten Kommunen (IntAK) vorbereitet wird.

### 2.1.2 Regionale Kooperationen – Handlungsfelder

Die Kultur der freiwilligen Zusammenarbeit in der Planungsregion hat eine lange Tradition und ist im landesweiten Vergleich besonders ausgeprägt. Sie ist eine gute Grundlage für zukünftiges regionalplanerisches Handeln. Auch im Entwurf des Landesentwicklungsplans ist sie insbesondere in Hinblick auf den demografischen Wandel und die Daseinsvorsorge verankert. Vor dem Hintergrund geänderter gesellschaftlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen werden die interkommunalen und regionalen Kooperationen zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen.

■ In den ländlichen Räumen wird es darum gehen, gemeinsam Infrastrukturen, wie Schulen, Kindertagesstätten und Ärzte, zu halten, um die im Raumordnungsgesetz geforderten gleichwertigen Lebensverhältnisse zu gewährleisten. Für die Menschen in den schrumpfenden Regionen geht es also um den Erhalt ihrer Lebensqualität.

■ In Regionen mit Flächenengpässen müssen gemeinsame Konzepte gefunden werden, um die erforderlichen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen zu ermöglichen. Sowohl der LEP-E NRW als auch die Planungspraxis sehen interkommunale Kooperationen als möglichen Schlüssel für die Verortung von Flächen unter qualitativen Gesichtspunkten. Aus den Monitoringdaten der Bezirksregierung Köln wird erkennbar, dass die vorhandenen Bauflächen, insbesondere für gewerbliche Ansiedlungen, mancherorts knapp werden. In anderen Regionen stehen sie zwar ausreichend zur Verfügung, befinden sich aber aus heutiger Nachfragesicht nicht immer an den

richtigen Standorten. Ein Blick über die kommunalen Grenzen hinweg ist für eine zukünftige Potenzialanalyse daher unerlässlich.

■ Und letztlich sind auch die Kommunen mit einer kritischen Haushalts-situation auf interkommunale Zusammenarbeit angewiesen, weil sie für die Erstellung und den Erhalt von Infrastruktureinrichtungen zur Erschließung neuer Baugebiete allein nicht mehr aufkommen können. Darüber hinaus werden zunehmend auch von den europäischen Förderprogrammen wie LEADER oder EFRE regionale Kooperationen als Grundlage für die Bewilligung von Mitteln der Europäischen Union gefordert.

### 2.1.3 Grenzüberschreitende Kooperationen – Ausgangslage

Ausgehend von den Leitbildern, Zielen und Strategien, die auf europäischer Ebene besonders in den letzten 15 Jahren entwickelt wurden, sollen die räumlichen Zusammenhänge zwischen den europäischen Staaten und Regionen herausgestellt und ihnen in allen Politikbereichen mehr Gewicht verliehen werden. Damit sollen die noch an den nationalstaatlichen Grenzen bestehenden Hindernisse und Probleme überwunden werden. Regionalplanerisch relevante ökologische, ökonomische und soziale Zusammenhänge sind an den Grenzen der Planungsregion Köln mit den Niederlanden und Belgien greifbar. Der Auftrag zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit leitet sich aus dem Raumordnungsgesetz und dem LEP-E NRW ab. Der LEP-E NRW beauftragt die Regionalplanung, durch grenzüberschreitende und transnationale Zusammenarbeit die Raumentwicklung in Europa mitzugestalten (LEP-E NRW, Grundsatz 5-3). In der Zusammenarbeit mit den Niederlanden und Belgien stehen der Regional-

planungsbehörde Köln formelle und informelle Instrumente zur Verfügung. Formell sind es vor allem Beteiligungen an Planungsverfahren. Im informellen Tätigkeitsbereich eröffnet das Landesplanungsgesetz NRW (LPIG) den Regionalplanungsbehörden Mitwirkungsmöglichkeiten. Aus dieser Bandbreite an informellen Instrumenten werden im Folgenden einige grenzüberschreitende Kooperationen vorgestellt.

#### ■ Deutsch-Niederländische Raumordnungskommission (Unterkommission Süd)

Die Deutsch-Niederländische Raumordnungskommission (DNROK) wurde 1967 gegründet und fördert die Zusammenarbeit der beiden Staaten im Bereich der gemeinsamen Grenze durch gegenseitige Information und die Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen. Mitglieder der für die Planungsregion Köln räumlich relevanten Unterkommission Süd sind auf niederländischer Seite das Raumordnungsministerium und die Provinzen Limburg, Gelderland und Overijssel, auf deutscher Seite die Landesplanungsbehörde sowie die Regionalplanungsbehörden der Bezirksregierungen Münster, Düsseldorf und Köln. Abstimmungsbedarf erwächst vor allem aus den unterschiedlichen Planungssystemen, Planungsinhalten und der nicht deckungsgleichen Umsetzung europäischer Richtlinien. So kann der niederländische staatliche Raumentwicklungsplan Strukturvison Rohrleitungen an den Grenzpunkten zur Planungsregion Köln nicht an eine entsprechende Darstellung im Regionalplan Köln anknüpfen, da eine solche nicht Gegenstand des Regionalplans ist. Als Projekte der DNROK wurden z.B. eine Übersichtskarte mit allen raumbedeutsamen grenzüberschreitenden und grenznahen Planungen und Projekten erarbeitet (DNROK 2007) und das Buchprojekt *Recht ohne Grenzen* (Grotefels et al. 2011) unterstützt.

### ■ **Benelux-Union**

Die Benelux-Union wurde 1958 von Belgien, den Niederlanden und Luxemburg als Benelux-Wirtschaftsunion gegründet. Der neue Benelux-Vertrag aus dem Jahre 2008 erweitert die Möglichkeiten zur regionalen und europäischen Zusammenarbeit, die NRW auf der Grundlage der Petersberger Erklärung von 2008 wahrnimmt, auch in der Raumordnung. Schwerpunkte sind Informationsaustausch und Verfahrensabstimmungen. In den mit Raumordnung befassten Gremien sind die verschiedenen Planungsebenen aus den grenzrelevanten Regionen Belgiens, der Niederlande und aus Luxemburg vertreten, von deutscher Seite die Landesplanungsbehörde in Zusammenarbeit mit der Regionalplanungsbehörde Köln. Die Planungsregion Köln weist als einzige eine gemeinsame Grenze mit Belgien und den Niederlanden auf und arbeitet auch anderweitig mit beiden Nachbarstaaten zusammen.

### ■ **Euregio Maas-Rhein**

Ziel der 1976 als kommunale Arbeitsgemeinschaft gegründeten Euregio Maas-Rhein (EMR) ist es, durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit die Lebensqualität ihrer knapp vier Millionen Einwohner zu verbessern. Sie verwaltet die für die finanzielle Förderung grenzüberschreitender Projekte wichtige Gemeinschaftsinitiative Europäische Territoriale Zusammenarbeit der Europäischen Union (INTERREG). Mitglieder sind die niederländische Provinz Limburg, die flämische Provinz Limburg (Belgien), die wallonische Provinz Lüttich (Belgien), die Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens und der Zweckverband Region Aachen. Die EMR2020-Strategie definiert als Kernthemen der Zukunft Wirtschaft und Innovation, Arbeitsmarkt, Unterricht und Ausbildung, Kultur und Tourismus, Gesundheitsversorgung und Sicherheit. Den Querschnittsthemen Mobilität und Infrastruktur, nachhaltige Entwicklung, territoriale Analyse

sowie Interessenvertretung und Regionalvermarktung wird eine verstärkende Hebelwirkung bei der Umsetzung zugesprochen.

### ■ **Dreiländerpark**

Der Dreiländerpark ist eine niederländisch-belgisch-deutsche Kooperation. Kernraum ist der Freiraum innerhalb des grenzüberschreitenden Städterings Maastricht-Heerlen-Hasselt-Aachen-Lüttich (MHHAL) mit Verbindungen zu den umgebenden Freiräumen. Die Kooperation begann Anfang der 1990er Jahre, als bei der Erarbeitung einer raumordnerischen Entwicklungsperspektive für diesen Städtering die Notwendigkeit erkannt wurde, sich für den Erhalt und die Entwicklung des landwirtschaftlich geprägten, landschaftlich wertvollen und kulturhistorisch vielfältigen Freiraumes innerhalb des Städterings einzusetzen. Es kooperieren fünf Regionen aus drei Ländern: Die niederländische und die flämische Provinz Limburg, die wallonische Provinz Lüttich, die Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens, auf deutscher Seite die Stadt Aachen, die Städteregion Aachen und die Bezirksregierung Köln. Die Staatskanzlei des Landes NRW unterstützt die Kooperation. Seit 2014 arbeitet der Dreiländerpark mit der Euregio Maas-Rhein zusammen. Schwerpunkt der Arbeit ist die Entwicklung von Projekten, bisher z.B. Aquadra (grenzüberschreitende Wasserbewirtschaftung), Habitat Euregio (euregionale Plattform für Natur und Landschaft) und LP3-LP: Landschaftspolitik für den Dreiländerpark (umfassende Landschaftsvision). Zukünftig sollen Kommunikation, Wissensvermittlung und Netzwerkbildung verstärkt werden.

### ■ **Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen**

Der Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG) wurde 2011 gegründet. Vorläufer war seit 2008 das Modellvorhaben der Raumordnung: Überregionale Partnerschaften



ABB. 2: EUREGIO MAAS-RHEIN UND DREILÄNDERPARK

in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen. Langfristiges Ziel des IMeG ist die Bildung grenzüberschreitender europäischer Metropolregionen. Mitglieder des Initiativkreises sind das Saarland, die Regionalverbände Mittlerer Oberrhein, Südlicher Oberrhein, Hochrhein-Bodensee und Bodensee-Oberschwaben; das Land Rheinland-Pfalz ist assoziiert. Nach der Regio Aachen e.V. und der Euregio Maas-Rhein engagiert sich seit 2015 die StädteRegion Aachen im IMeG. Die Mitgliedsregionen liegen alle an der westlichen bzw. südwestlichen deutschen Grenze. Ihr jeweiliger Verdichtungsraum setzt sich im Nachbarland bzw. in ihren Nachbarländern fort. Zusammen mit den dortigen Zentren bilden sie jeweils einen funktionalen Verflechtungsraum und erfüllen damit die Voraussetzungen für grenzüberschreitende

europäische Metropolregionen. Eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Politik muss noch entwickelt werden. Dazu will der IMeG beitragen, indem er eine Strategie zur Vertiefung der Kooperationsstrukturen entwickelt, das Konzept der starken Grenzregionen als Entwicklungsmotoren ausbaut und diesen Ansatz in den Leitbildern der Raumentwicklung verankert. Im „Entwurf der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland 2013“ der Ministerkonferenz für Raumordnung wurden erstmals auch die metropolitanen Grenzregionen des IMeG berücksichtigt (MKRO 2013, S. 3,6). Auch in seiner Stellungnahme zum LEP-E NRW hat der IMeG diesen Ansatz vertreten. Diesem hat sich der mit Kabinettsbeschluss vom 28.04.2015 geänderte Grundsatz 5-2 geöffnet.

### ■ **Arbeitsgemeinschaft Grenzregion Charlemagne**

Die Arbeitsgemeinschaft Grenzregion Charlemagne ist ein Zusammenschluss von Kommunen und regionalen Gebietskörperschaften im Dreiländereck Belgiens, der Niederlande und Deutschlands. Mitglieder sind die Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens, die niederländischen Gemeinden Heerlen und Vaals, die niederländische Städteregion Parkstad Limburg sowie die Stadt Aachen und die StädteRegion Aachen. Die Arbeitsgemeinschaft Grenzregion Charlemagne setzt sich für die Weiterentwicklung eines gemeinsamen Wirtschaftsraums ein. Die primären Themen sind Arbeitsmarkt, Wirtschaft und Infrastruktur/Mobilität. So findet z.B. im Bereich des Groß- und Einzelhandels jährlich ein Diskussionsforum zwischen Politikern und Experten statt.

### ■ **Arbeitsgemeinschaft Grenzüberschreitender Wohnungsmarkt**

Die Arbeitsgemeinschaft Grenzüberschreitender Wohnungsmarkt begann 2011 mit dem Aufbau einer grenzüberschreitend vergleichbaren Datenbasis zur Beobachtung des Wohnungsmarkts im Dreiländereck Belgien/Niederlande/Deutschland. Kommunale Mitglieder sind die belgische Gemeinde Raeren, die niederländische Städteregion Parkstad Limburg, die niederländische Gemeinde Vaals, die Stadt Aachen, die der StädteRegion Aachen angehörenden Kommunen und die Gemeinde Aldenhoven. Regionale Mitglieder sind die niederländische Provinz Limburg und die Bezirksregierung Köln. Anlass der Zusammenarbeit waren einerseits Wohnungsleerstände auf niederländischer Seite, andererseits steigende Studentenzahlen und positive gewerbliche Entwicklungen in der Stadt Aachen. Der erste Bericht über den grenzüberschreitenden Wohnungsmarkt 2013 (Provinz Limburg et al. 2013) wertet vergleichbare, allgemein zugängliche Daten aus den Bereichen

Bevölkerung, Wohnungsbestand und Wohnungsmarktentwicklung aus.

### ■ **Beispiele weiterer Kooperationen**

Außer diesen Kooperationen gibt es eine Vielzahl von überwiegend kommunalen Kooperationen, die entweder auf allen Themenfeldern zusammenarbeiten oder die sich schwerpunktmäßig mit einzelnen Themen wie Tourismus, Arbeitsmarkt, Mobilität oder Natur- und Landschaftsschutz beschäftigen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, seien folgende Kooperationen genannt:

- die grenzüberschreitenden Städtetetze MAHHL (ehemals MHHAL), Eurode und Euromosa
- die Naturparke Eifel-Ardennen, Maas-Schwalm-Nette und Heidenaturpark
- die Nationalparkregion Meinweg.

## 2.1.4 Grenzüberschreitende Kooperationen – Handlungsfelder

■ Für den Aachener Raum steht im Vordergrund, seine Scharnierfunktion zwischen der Metropolregion Rheinland und den westlich gelegenen niederländischen und belgischen Verdichtungsräumen um Maastricht, Heerlen, Hasselt und Lüttich zu gestalten. Orientierung dazu bietet der Entwurf der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 3.06.2013 zur Konkretisierung und Weiterentwicklung der Leitbilder und Handlungsstrategien der Bundesraumordnung für die Raumentwicklung in Deutschland, der erstmals den Ansatz metropolitaner Grenzregionen im Leitbild 1 textlich und zeichnerisch aufgreift (MKRO 2013, S. 3,6). Auch der Grundsatz 5-2 des LPE NRW ist für grenzüberschreitende Ansätze offen. Der Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG) bietet konzeptionelle Grundlagen.

■ Wo Flächenengpässe auf Flächenüberhang und Wohnungsleerstand im Nachbarland stoßen, ist eine gemeinsame Wohnungsmarktbeobachtung sinnvoll. Die Erarbeitung von methodischen Grundlagen und international vergleichbaren Indikatoren wurde von der Arbeitsgemeinschaft Grenzüberschreitender Wohnungsmarkt bereits geleistet. Die Herausforderung besteht in der Verstärkung dieses Ansatzes zu einem dauerhaften Instrument.

■ Eine wichtige Aufgabe ist die Aufrechterhaltung des grenzüberschreitenden Informationsnetzes. Nur so können frühzeitig die aus raumrelevanten Entwicklungen und Planungsentscheidungen in den Nachbarländern resultierenden Raumnutzungsanforderungen in der Planungsregion Köln eingeschätzt werden. Stichworte dazu sind Logistikfunktionen, multimodale Verkehrszentren, hafenauffine Flächennutzungen.

■ In Zeiten finanzieller und personeller Engpässe, wie sie auch in den Nachbarländern bestehen, sind geförderte Projekte wertvoll, um neue Strategien für grenzspezifische Probleme zu entwickeln und Ziele umzusetzen. Grenzüberschreitende Kooperationen haben mit ihrem internationalen Ansatz einen Vorteil im Wettbewerb um Fördermittel. Die Herausforderung besteht darin, genügend Ressourcen zu konzentrieren, um Projekte überhaupt bis zur Antragsreife zu bringen.

■ In der Projektarbeit wird insbesondere vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltssituation der kritische Punkt regelmäßig nach dem Förderende erreicht, wenn zur Fortsetzung der informellen Zusammenarbeit Partnerbeiträge erforderlich werden. Die Verstärkung von in Projekten angeschobenen Entwicklungen ist daher eine besondere Herausforderung. Ein Lösungsansatz könnte die Einbeziehung von Wirtschaftsunternehmen und -verbänden vor Ort und ehrenamtlichen Interessensgruppen sowie die gezielte Eruierung von weiteren Fördermöglichkeiten sein.

■ Kooperationen werden in Zukunft verstärkt Informationen über Verfahrensfragen bereitstellen müssen. Es besteht grenzüberschreitender Informationsbedarf über die verschiedenen Arten von raumrelevanten Planungsverfahren, die Durchführung von formellen Verfahrensbeteiligungen einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung und Rechtsmittel gegenüber deutschen Planungen.

## 2.2 Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung

### 2.2.1 Ausgangslage

Charakteristische Kulturlandschaften stellen mit ihrer Vielfalt einen wichtigen Faktor für die Lebensqualität der Bevölkerung einer Region dar. Sie stiften Identität und fördern die Ausbildung eines regionalen Bewusstseins. Mit der Erhaltenden Kulturlandschaftsentwicklung verfolgt das Land NRW das Ziel, die Vielfalt seiner Kulturlandschaften und das kulturlandschaftliche Erbe zu schützen und weiterzuentwickeln. Es knüpft damit an die Bestrebungen auf europäischer Ebene (Europäisches Raumentwicklungskonzept, Europäische Kommission 1999) und auf Bundesebene (§ 2 ROG, Leitbilder der Raumentwicklung (MKRO 2006, MKRO 2013) an.

Die dem LEP-E NRW (LEP-E NRW, Kap. 3) zugrunde liegende raumordnerische Definition der Kulturlandschaft ist weitgehend und zielt sowohl auf den Freiraum als auch auf den Siedlungsraum ab. Kulturlandschaften sind demnach das Ergebnis der Wechselwirkungen zwischen naturräumlichen Gegebenheiten und menschlicher Nutzung und Gestaltung im Laufe der Geschichte. Wie aus dem Begriff der Erhaltenden Kulturlandschaftsentwicklung abzuleiten, bergen die Kulturlandschaften einerseits ein erhaltenswürdiges kulturelles Erbe, andererseits sind sie dynamisch und fortwährend



Veränderungen unterworfen. Den im geltenden Regionalplan Köln enthaltenen Vorgaben zu Wertvollen Kulturlandschaften liegt dagegen eine primär naturschutzorientierte Definition der Kulturlandschaften zugrunde. Entsprechend den Vorgaben des LEP NRW sind die wertvollen Kulturlandschaften auf den Freiraum beschränkt und beziehen sich auf besonders naturnahe und extensiv genutzte Landschaften. Dem Erhalt des kulturellen Erbes wird im geltenden Regionalplan in einem separaten Kapitel (Denkmalschutz) Rechnung getragen. Die Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung, wie im LEP-E NRW vorgesehen, wird insofern ein neu konzipiertes Thema im fortgeschriebenen Regionalplan sein.

Die Berücksichtigung kulturlandschaftlicher Belange ist ein wichtiger Aspekt für die räumliche Planung. Der auch in der Planungsregion Köln zu verzeichnende anhaltend intensive und schnelle Landschaftswandel (vgl. Abb. 3) birgt die Gefahr der Nivellierung regionaler Besonderheiten, die zu einer zunehmenden Vereinheitlichung und Austauschbarkeit von Siedlungs- und Landschaftsbildern führt. Mit der Erhaltenden Kulturlandschaftsentwicklung kann die Regionalplanung dazu beitragen, dem drohenden Verlust regionaler Vielfalt und Identität entgegenzuwirken.

Als Grundlage für das Thema Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung erstellten die Landschaftsverbände Wesfalen-Lippe und Rheinland im Vorfeld der Erarbeitung des neuen Landesentwicklungsplans den Fachbeitrag für ganz NRW (LWL/LVR 2007). Dieser gliedert das Land NRW flächendeckend in 32 Kulturlandschaften. Die Vorgaben des LEP-E NRW (LEP-E NRW, Kap. 3) sehen vor, dass die Regionalplanung Leitbilder zur Erhaltung und Entwicklung der Kulturlandschaften festlegt. Die innerhalb der Kulturlandschaften identifizierten landesbedeutsamen

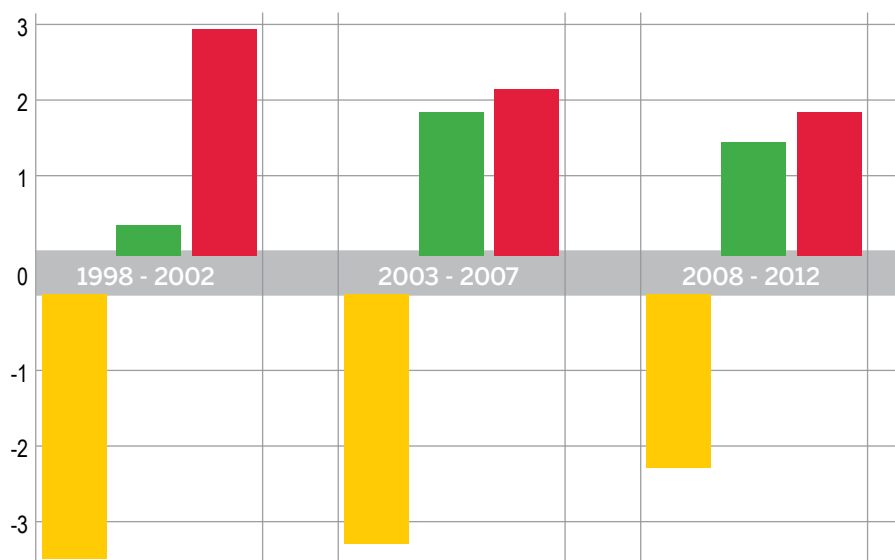
Kulturlandschaftsbereiche sollen unter Wahrung ihres besonderen Wertes entwickelt und ihre wertgebenden Elemente und Strukturen erhalten werden. Die regionalplanerische Ebene wird darüber hinaus beauftragt, weitere Bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche zu berücksichtigen. In beeinträchtigten Landschaftsbereichen sollen Möglichkeiten zur Gestaltung neuer hochwertiger Kulturlandschaften genutzt werden (LEP-E NRW, Grundsatz 3-4). Die Umsetzung der Erhaltenden Kulturlandschaftsentwicklung soll nach dem LEP-E NRW als interdisziplinäre Aufgabe mit den vorhandenen Instrumenten auf Ebene der Regional-, Bauleit- und Landschaftsplanung erfolgen. Dabei sollen einerseits das landschafts- und baukulturelle Erbe sowie bedeutsame archäologische Denkmäler und Fundbereiche bei Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden. Andererseits soll auch eine behutsame Weiterentwicklung des vielfältigen Erbes im Kontext der wirtschaftlichen Entwicklung ermöglicht bzw. unterstützt werden.

In der Planungsregion Köln findet die Vielfalt der nordrhein-westfälischen Kulturlandschaften in besonderem Maße ihren Ausdruck. Sie hat entsprechend der räumlichen Gliederung des Fachbeitrags Anteil an 11 der 32 Kulturlandschaftseinheiten des Landes NRW. Innerhalb dieser Einheiten wird ein erheblicher Teil der Planungsregion als „landesbedeutsamer“ oder als „bedeutsamer“ Kulturlandschaftsbereich (vgl. Abb. 4) bewertet. Als landesbedeutsam werden in der Planungsregion Köln zehn der 29 Kulturlandschaftsbereiche in NRW eingestuft (LEP-E NRW, Abb. 2). Zu diesen zählen städtische Räume (Köln, Aachen), stärker landschaftlich-freiraumgeprägte Bereiche (Siebengebirge, Monschauer Land, Erft mit Swist und Rotbach/Euskirchener Börde-Voreifel, Wahner Heide/Siegburg), bodendenkmalpflegerisch bedeutsame Straßenkorridore (Römische Limesstraße, Römische Straße

ABB. 3:  
VERÄNDERUNG DER BODEN-  
NUTZUNG ALS INDIKATOR FÜR DEN  
FORTWÄHRENDEN  
LANDSCHAFTSWANDEL  
(VERÄNDERUNGEN IN HEKTAR PRO TAG)

- LANDWIRTSCHAFT
- WALD
- SIEDLUNG UND VERKEHR

QUELLE: IT.NRW 2012  
BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32



Köln-Heerlen) und Bereiche mit besonderem denkmalpflegerischem Schwerpunkt (Brühler Schlösser/Vorgebirge). Als bedeutsam werden 30 weitere, teils großflächige Kulturlandschaftsbereiche in der Planungsregion identifiziert. Kleinflächige Bereiche, zahlreiche kulturlandschaftlich bedeutsame Stadtkerne, linienhafte Strukturen und kulturlandschaftlich wertvolle Sichtbeziehungen aus dem Fachbeitrag können als weitere Planungsgrundlagen Berücksichtigung finden.

### 2.2.2 Handlungsfelder

Die charakteristischen Kulturlandschaften der Planungsregion Köln sind ein bedeutendes Potenzial für die Regionalentwicklung. Mit der Erhaltenden Kulturlandschaftsentwicklung soll der neue Regionalplan dazu beitragen, die Vielfalt und Identität der Planungsregion – auch als Standort- und Wirtschaftsfaktor – zu stärken. Die Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung wird als übergreifend angelegtes Thema in den fortzuschreibenden Regionalplan einfließen. Mithilfe regionalplanerischer Instrumente soll ein Beitrag geleistet werden, bei der

Planung und Änderung räumlicher Nutzungen und Funktionen die Qualität, Eigenart und Schönheit der Kulturlandschaften zu erhalten bzw. zu steigern. Als einer der ersten Schritte ist eine Gliederung der Planungsregion in regionale kulturlandschaftliche Raumeinheiten zu entwickeln. Als Ausgangspunkt für eine fachliche Diskussion soll zunächst eine gegenüber der vergleichsweise kleinteiligen Differenzierung des LEP-E NRW vereinfachte, raumstrukturell deutlich ablesbare kulturlandschaftliche Gliederung (vgl. Abb. 5) dienen. Demnach lassen sich unter Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Nutzungsstruktur zwei urban-industriell geprägte Kulturlandschaftsteilräume (Köln-Bonner Rheinschiene und Aachener Land) von drei walddreichen Mittelgebirgskulturlandschaftsteilräumen (Eifel, Bergisches Land/Siegtal, Mittelrheinische Pforte) und einem offenen, primär agrarisch geprägten Kulturlandschaftsteilraum des Tieflandes (Niederrheinisches Tiefland/Börde) unterscheiden. Hinzu kommt die Ville als nicht derart klar nach der Nutzung zu typisierender Höhenzug, der die Agrarlandschaft der Börde in markanter Weise von der Stadtlandschaft der



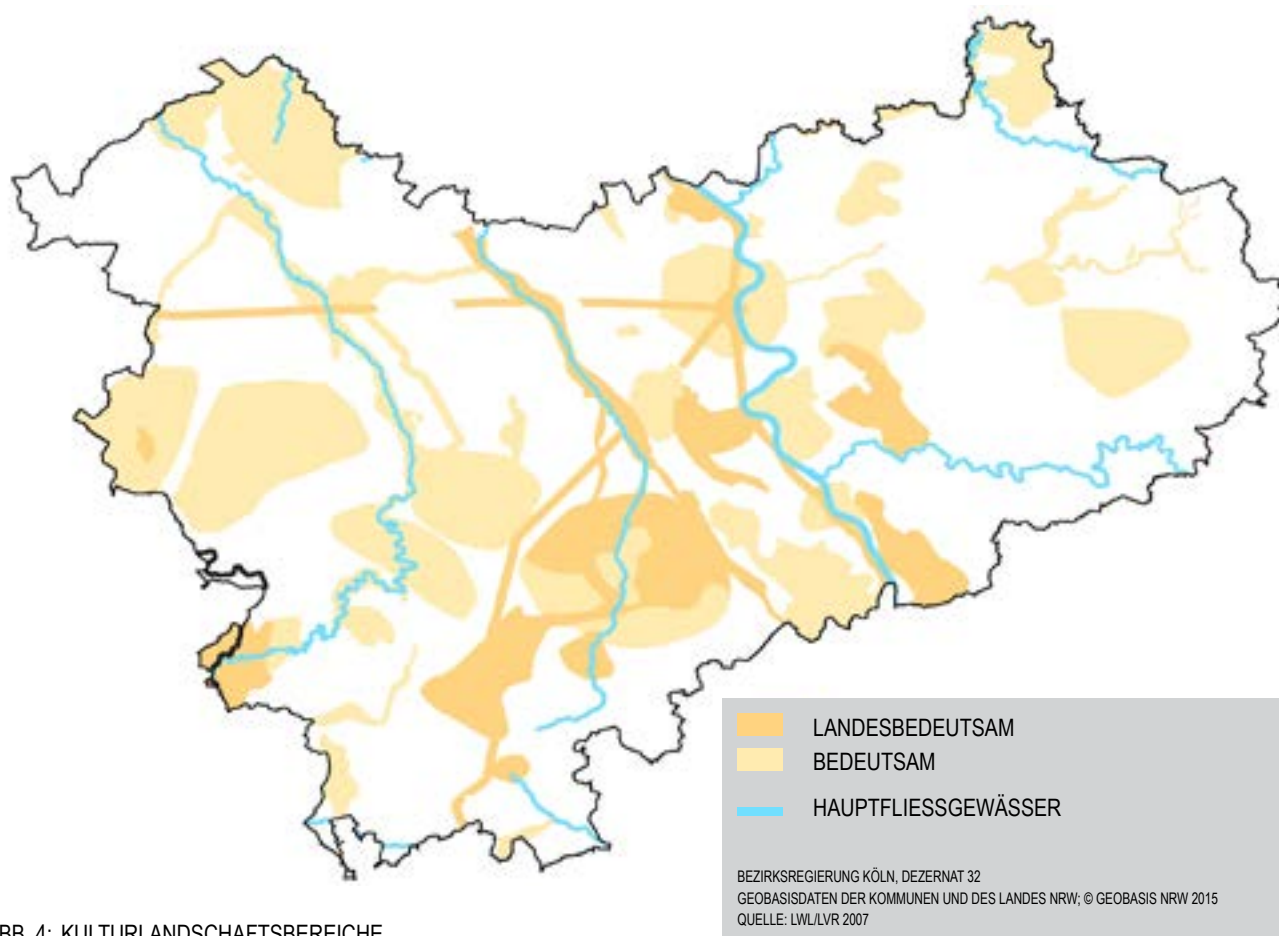


ABB. 4: KULTURLANDSCHAFTSBEREICHE

Rheinschiene trennt. Die Übergänge zwischen den Kulturlandschaftseinheiten sind fließend.

Für die im Weiteren noch abschließend zu definierenden regionalen Kulturlandschaftsräume der Planungsregion Köln sollen im Prozess der Regionalplanfortschreibung Leitbilder entwickelt werden, ggf. auch teils räumlich differenziert. Innerhalb der verschiedenen Teilräume sind entsprechend der Maßstabebene des Regionalplanes die regional bedeutsamen Kulturlandschaftsbereiche mit ihren wertgebenden Elementen und Strukturen herauszuarbeiten. Dabei sollen insbesondere Alleinstellungsmerkmale, die die Einzigartigkeit der Kulturlandschaftsbereiche zeigen, identifiziert und beschrieben werden. Mit den Kulturlandschaftsbereichen

verknüpfte textliche Darstellungen sollen die Berücksichtigung der kulturlandschaftlichen Belange auf den nachfolgenden Planungsebenen sicherstellen. Als neu zu gestaltende Kulturlandschaftsbereiche (LEP-E NRW, Grundsatz 3-4) sind in erster Linie die großflächigen Bereiche der Braunkohletagebaue zu betrachten. Fachliche Basis für die Umsetzung der Erhaltenden Kulturlandschaftsentwicklung im Regionalplan wird in erster Linie ein vom Landschaftsverband Rheinland erarbeiteter kulturlandschaftlicher Fachbeitrag für die Planungsregion Köln sein, der voraussichtlich 2016 vorliegen wird. Er wird insbesondere wertvolle historische Kulturlandschaftsbereiche markieren und beschreiben, in denen sich besondere kulturlandschaftliche Merkmale verdichtet haben, oder die mit einer be-

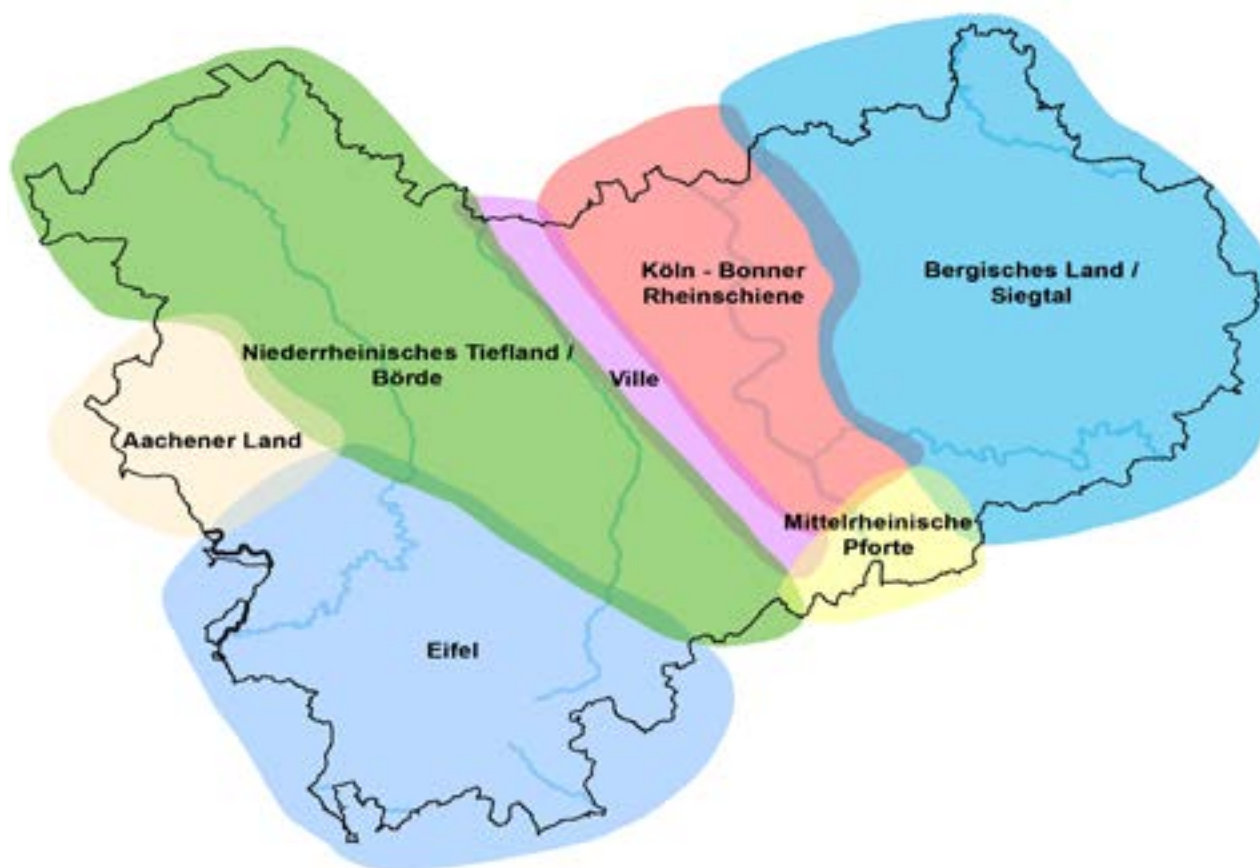


ABB. 5: REGIONALE KULTURLANDSCHAFTSTEILRÄUME – MÖGLICHE GLIEDERUNG  
 BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32. GEOBASISDATEN DER KOMMUNEN UND DES LANDES NRW; © GEOBASIS NRW 2015

sonderen räumlichen Wirkung verbunden sind. Zudem wird er archäologisch bedeutsame Bereiche der Planungsregion kennzeichnen. Für den Teilraum Region Köln/Bonn liegt mit dem Masterplan Grün ein weiterer fachlicher Beitrag vor, der charakteristische Kulturlandschaften beschreibt und Leitvorstellungen zu deren Entwicklung im Sinne einer Basisinfrastruktur (Regionales Kulturlandschaftsnetzwerk) enthält. Auch der für die Regionalplanfortschreibung zu erstellende Fachbeitrag des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) wird als Planungsgrundlage zu berücksichtigen sein, insbesondere, soweit er sich auf charakteristische und erhaltenswerte Landschaftsbildeinheiten der Planungsregion bezieht. Bei der aus den ver-

schiedenen Planungsgrundlagen zu erarbeitende Konzeption der Erhaltenen Kulturlandschaftsentwicklung für den neuen Regionalplan Köln sollen die maßgeblichen Akteure der Planungsregion frühzeitig eingebunden werden.

### 2.3 Klimaschutz und Klimaanpassungen

Obwohl in NRW schon zahlreiche Maßnahmen zum Schutz des Klimas durchgeführt werden, zeichnet sich ab, dass der Klimawandel bereits Realität ist; er ist aus öffentlichen Debatten nicht mehr wegzudenken. Die allgemeinen Trends sind grundsätzlich bekannt. Die Durchschnittstemperatur steigt und Wetterextreme, wie zum Beispiel Hitzewellen,

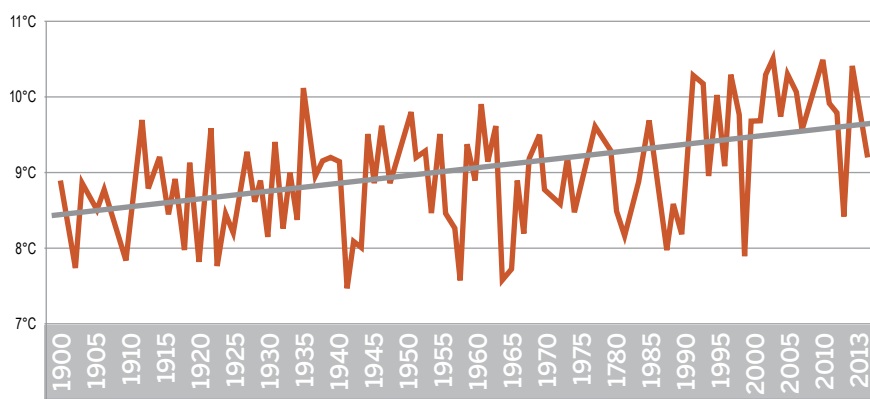


ABB. 6:  
ENTWICKLUNG DER JAHRESDURCH-  
SCHNITTSTEMPERATUR IN NRW  
1900 BIS 2013

■ TEMPERATUR  
■ TREND (LINEAR)

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32  
QUELLE: DEUTSCHER WETTERDIENST 2015  
(DWD O.J. STAND 1-2015)

nehmen zu. Um den Klimaänderungen zu begegnen und sie zu reduzieren, müssen sich die Bewohner, Politiker sowie die Verwaltung der Planungsregion Köln auf die Änderungen einstellen. Hinsichtlich der Maßnahmen zum Klimawandel wird zwischen Klimaschutz und Klimaanpassung unterschieden. Klimaschutz beschreibt die Vermeidung weiterer Klimaänderungen, zum Beispiel durch das Einsparen von Treibhausgasen. Klimaanpassung bedeutet den Umgang mit den unvermeidbaren Klimaänderungen, zum Beispiel durch die Ausweisung von Überschwemmungsbereichen.

### 2.3.1 Ausgangslage

In NRW steigt die Jahresdurchschnittstemperatur langfristig an. Die höchsten Werte seit 1900 betragen 10,5°C in den Jahren 2000 und 2007 sowie 10,4°C im Jahr 2011. Auch wenn die Temperatur im Vergleich über die Jahre stark schwankt, erhöhte sie sich tendenziell im vergangenen Jahrhundert um mehr als 1°C (vgl. Abb. 6). Die Prognosen des Regionalen Klimaatlases für das kommende Jahrhundert gehen von einem mittleren Anstieg der Durchschnittstemperatur von ca. 3,2°C aus. Die Zahl der Sommertage, das sind Tage, an denen die Temperatur auf über 25°C steigt, wird um durchschnittlich 29 Tage, die Zahl der

heißen Tage (mindestens > 30°C) um 13 Tage steigen (Helmholtz-Gemeinschaft o.J.).

#### ■ Politische Vorgaben in NRW

Im Klimaschutzgesetz NRW hat die Landesregierung Ziele definiert, die nach § 12 Abs. 6 LPIG NRW auch in die Raumordnungspläne, das heißt in den Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne, aufgenommen werden sollen. Die Gesamtsumme der in NRW emittierten Treibhausgase soll demnach bis 2020 um 20% und bis 2050 um 80% im Vergleich zu 1990 gesenkt werden. Zur Verringerung der Treibhausgasemissionen sollen der Ressourcenschutz, die Energieeinsparung und der Ausbau der erneuerbaren Energien gefördert werden. Aufbauend auf § 3 Klimaschutzgesetz NRW soll der von der Landesregierung zu erarbeitende Klimaschutzplan NRW Maßnahmen festlegen, die dem Erreichen dieser Ziele dienen, beispielsweise die Sicherung von Standorten für die Speicherung von Energie. Darüber hinaus sollen sektorspezifische Anpassungsmaßnahmen entwickelt werden (§§ 3, 6 Klimaschutzgesetz NRW). Für die Raumordnung sind im Entwurf des Klimaschutzplans insbesondere folgende Maßnahmen zur Durchführung vorgesehen (MKULNV NRW 2015g, S. 204ff):

■ Erstellung eines Fachbeitrages Klima

- Erstellung eines Fachbeitrages Wasser und Klimawandel
- Entwicklung planerischer Strategien zur Klimaanpassung und Biodiversität
- Auflockerung großer Siedlungsräume durch ein gestuftes städtisch-regionales Freiraumsystem

Der LEP-E NRW sieht verschiedene Grundsätze für die Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen vor. Den Schwerpunkt im Bereich Klimaschutz bilden Maßnahmen zu einer energiesparenden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie einer klimaverträglichen Energieversorgung. Zur Anpassung an den Klimawandel sollen zu erwartende Klimaänderungen berücksichtigt werden, insbesondere durch Maßnahmen wie Festlegung von Überschwemmungsbereichen oder Erhaltung von Kaltluftbahnen und innerstädtischen Grünflächen. Der Klimawandel ist ein globaler Trend, der sich regional und lokal unterschiedlich auswirkt. Auf die neuen und unterschiedlich stark ausgeprägten Problemstellungen muss die Planung individuell und auf verschiedenen Planungsebenen (z. B. Regionalplanung, Bauleitplanung) reagieren. Im Planungs- und Raumordnungsrecht können stark differenzierte Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen festgesetzt und durchgeführt werden. Im Bereich des Klimaschutzes, wie beispielsweise bei der Einsparung von CO<sub>2</sub>, sind Maßnahmen eher im kleinteiligen, individuellen Bereich umsetzbar. Die Regionalplanung ist hier auf wenige Einsatzfelder wie das Festlegen von Vorranggebieten für die Windenergie beschränkt. Es ist aber nicht möglich, CO<sub>2</sub>-Obergrenzen oder Ähnliches festzulegen. Die Regionalplanung kann vorwiegend Anpassungsmaßnahmen entwickeln und

Grundsätze für weitere Umsetzungsebenen formulieren.

### 2.3.2 Handlungsfelder

Auf der Ebene der Regionalplanung werden bereits viele Maßnahmen umgesetzt und vorbereitet, die aktiv dem Klimaschutz und der Klimaanpassung dienen, bislang jedoch noch nicht als solche explizit benannt sind (z.B. regionale Grünzüge). Allein der Freiraumschutz als zentrales Element der Raumordnung wirkt sich positiv auf das (Mikro-)Klima aus. Durch den Klimawandel entstehen Handlungsfelder in vielen einzelnen Teilbereichen der Regionalplanung, in denen daher Klimaschutz und Klimaanpassung berücksichtigt werden müssen. Diese werden im Folgenden dargestellt.

#### ■ Freiraum

Der größt mögliche Schutz des Freiraums dient vorwiegend dem Erhalt der Naturfunktionen. Lebensräume für Tiere und Pflanzen sollen erhalten und entwickelt werden. Gleichzeitig bietet der Freiraum ausgleichende Funktionen für angrenzende Siedlungsräume (z.B. Kaltluftentstehungsgebiete). Natürliche CO<sub>2</sub>-Senken, wie Moore und Wälder, binden klimaschädliche Gase (UBA 2015, S. 86). Regionale Grünzüge sichern Frischluftschneisen in den Verdichtungsräumen und sorgen für ausgeglichene Temperaturen innerhalb der Siedlungsbereiche. Neben der Funktion des Luftaustausches für Siedlungsbereiche nehmen sie auch eine besondere Rolle als Kaltluftentstehungsgebiete ein. Sie sind besonders unter der Berücksichtigung der Nachverdichtung und der damit verbundenen möglichen Bildung von urbanen Hitzeinseln zu betrachten und müssen zukünftig unter Hervorhebung ihrer positiven Wirkung auf das Stadtklima als Klimaanpassungsmaßnahme gesichert werden. Durch den Klimawandel

sind ebenfalls Flora und Fauna betroffen. Zu den Klimaanpassungsmaßnahmen gehört daher die Sicherung von Bereichen zum Schutz der Natur. Sie sichern aktuelle Lebensräume und sollen in Zukunft auch als Ersatzstandorte für den Klimawandelbedingten Wegfall von Lebensräumen ausgewiesen werden. Ein Biotopverbundsystem soll die Vernetzung der Lebens- und Ausweichräume gewährleisten (UBA 2015, S. 208f). Die Forstwirtschaft muss sich auf den Klimawandel einstellen und als Klimaanpassungsmaßnahme verstärkt Arten aufforsten, die gegen die zukünftigen klimatischen Bedingungen resistent sind.

#### ■ **Siedlungstätigkeit und Flächeninanspruchnahme**

Eine kompakte Siedlungsstruktur hilft, den Klimawandel einzudämmen; die Innenentwicklung soll dazu weiter fortgesetzt werden. Die im Baugesetzbuch (BauGB) vorgesehene Innenentwicklung, sprich die Nachverdichtung und das Schließen von innerstädtischen Freiflächen, kann jedoch die Entstehung von urbanen Hitzeinseln fördern. In den Sommermonaten kann sich warme Luft in innerstädtischen Bereichen stauen. Diese Hitzeinseln beeinflussen das Stadtklima negativ und können sich auf bestimmte Bevölkerungsgruppen schädlich auswirken. Insbesondere in Ballungsräumen mit einer hohen Dichte und einem hohen Versiegelungsgrad entstehen höhere Durchschnittstemperaturen als im Umland, der Unterschied kann zurzeit bis zu 6°C betragen. Die Intensität dieses Effekts nimmt mit steigender Einwohnerzahl und Dichte zu, eine Steigerung durch den Klimawandel ist zu erwarten (UBA 2015, S. 214). Daher sollen zukünftig als Klimaanpassungsmaßnahme verstärkt Kaltluftentstehungsgebiete und Belüftungsschneisen als regionale Grünzüge gesichert werden. Eine Innenverdichtung sollte nur so maßvoll geschehen, dass klimatische Nega-

tivwirkungen ausgeschlossen sind. Innerstädtische Grün-, Wald- und Wasserflächen, die besondere Klimausgleichsfunktionen übernehmen, sollen erhalten werden. Oft sind die betroffenen Räume jedoch unter der Darstellungsschwelle der Regionalplanung, sodass auf sie nur Einfluss über textliche Festlegungen im Regionalplan genommen werden kann. Für den Regionalplan müssen diese Räume identifiziert und in ihren Funktionen erhalten werden, um eine Verschlechterung der klimatischen Situation in den einzelnen Bereichen zu vermeiden.

#### ■ **Energie**

Der Bereich der erneuerbaren Energien birgt für die Ebene der Regionalplanung die größten Potenziale für den Klimaschutz. Durch ihre Entwicklung lässt sich die Freisetzung klimaschädlicher Gase reduzieren. Der LEP-E NRW trägt der Regionalplanung die Ausweisung von Vorranggebieten für Windenergieanlagen auf (Kap. 8.). Von dem Ausbau dürfen jedoch keine Schutzgüter beeinträchtigt werden, es bedarf einer besonderen Betrachtung der menschlichen Gesundheit und des Artenschutzes. Neben dem Ausbau von erneuerbaren Energien soll jedoch auch in der Planungsregion Köln eine größere Energieeffizienz erreicht werden. Dies dient ebenfalls dem Einsparen von Treibhausgasen als Klimaschutzmaßnahme.

#### ■ **Wasser**

Der Klimawandel erhöht die Wahrscheinlichkeit von Überschwemmungen vor allem an kleineren Gewässern. Durch § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) werden Überschwemmungsgebiete gesichert. In Ergänzung sind im Regionalplan Köln hochwassersensible Bereiche als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz festgelegt. Diese sollen auch weiterhin als Klimaanpassungsmaßnahme



dargestellt werden, um für die Regionalplanung Steuerungsmöglichkeiten im Bereich des Hochwasserschutzes zu erhalten.

#### ■ Identifizierung von klimatischen Problemräumen

Spezielle Geländeformationen, wie z. B. enge Flusstäler mit ungünstiger Luftaustauschfunktion, sollen vor einer Verschlechterung ihres Klimas geschützt werden. Dies kann z.B. durch eine Vermeidung von Bebauung erfolgen.

## 2.4 Risikovorsorge

### 2.4.1 Ausgangslage

Nach den Terroranschlägen am 11.09.2001 auf das World Trade Center in New York sind die kritischen Infrastrukturen als die wesentlichen Elemente für das Funktionieren unseres staatlichen Gemeinwesens stärker in den Fokus der Risikovorsorge gerückt. Einem Risiko liegt stets eine Art von realer Gefahr zugrunde: Gefahr wird als der Tatbestand einer objektiven Bedrohung durch ein zukünftiges Ereignis definiert, wobei die Gefährdung mit einer bestimmten Eintrittswahrscheinlichkeit auftritt. Zum Risiko wird eine Gefahr durch die zu erwartenden Schäden bzw. Folgen des Ereignisses (BMVI 2015, S. 8). Sowohl technische als auch sozioökonomische Infrastrukturen gelten als kritische Infrastrukturen, wenn deren Ausfall oder Störung wesentliche Beeinträchtigungen des Gemeinwesens zur Folge hat. Zu ihnen gehören u.a. die Einrichtungen der Energieversorgung, des Transports und Verkehrs, der öffentlichen Trinkwasserversorgung und der Abwasserentsorgung, aber auch die des Gesundheitswesens und des Katastrophenschutzes. Tabelle 1 zeigt die unverzichtbaren technischen und sozioökonomischen Infrastrukturen. Bezüglich der Gefahren, denen kritische Infrastrukturen

ausgesetzt sein können, waren terroristische Risiken zwar der Auslöser für die intensive Beschäftigung mit dem Thema, aber danach rückten auch Naturgefahren und Technikgefahren in den Fokus der Aufmerksamkeit. Diese besitzen aufgrund ihres Raumbezugs für die Raumordnung eine besondere Relevanz. Tabelle 2 zeigt einen Überblick über mögliche Natur- und Technikgefahren.

Das Bundesministerium des Innern entwickelte angesichts der umfassenden Problematik die Nationale KRITIS-Strategie (BMI 2009), um in Zusammenarbeit mit den anderen Ressorts der Bundesebene, mit der Länder- und der kommunalen Ebene sowie mit weiteren öffentlichen und privaten Akteuren den Schutz Kritischer Infrastrukturen (KRITIS) zu verstärken. Das Thema muss interdisziplinär bearbeitet werden, da fachspezifische Ansätze der Risikovorsorge in den stark vernetzten Strukturen unseres Gemeinwesens zu kurz greifen. Aus diesem Grund sind Beiträge aller Fachressorts, z.B. des Verkehrs, des Städtebaus, des Gesundheitswesens, der digitalen Infrastruktur, der Raumordnung erforderlich. Die Regionalplanung kann mit ihrem zusammenfassenden, überörtlichen und fachübergreifenden Handlungsauftrag (§ 1 Abs. 1 Satz 1 ROG) eine wichtige Funktion in der Risikovorsorge übernehmen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung haben 2013 das Modellprojekt der Raumordnung (MORO) „Vorsorgendes Risikomanagement in der Regionalplanung“ initiiert, um der Bundesraumordnung praxisbezogene Empfehlungen zur Integration der Risikovorsorge in die Regionalplanung zu geben. Die Planungsregion Köln als alleinige Modellregion des Projekts zeigt sich gerade gegenüber den Naturgefahren Flusshochwasser und

Technische Infrastrukturen	Sozioökonomische Infrastrukturen
Energieversorgung	Gesundheitswesen, Ernährung
Informations- und Kommunikationstechnologie	Notfall- und Rettungswesen, Katastrophenschutz
Transport und Verkehr	Parlament, Regierung, öffentliche Verwaltung, Justizeinrichtungen
(Trink-)Wasserversorgung und Abwasserentsorgung	Finanz- und Versicherungswesen
	Medien und Kulturgüter

TAB. 1: UNVERZICHTBARE TECHNISCHE UND SOZIOÖKONOMISCHE INFRASTRUKTUREN

QUELLE: BMI 2009, S. 5

Erdbeben gefährdet. Sie ist zudem Standort zahlreicher Störfallbetriebe. Das große Schadenspotenzial in diesem Verdichtungsraum, der als Verkehrsknotenpunkt und Zentrum der Energieerzeugung von europäischer Bedeutung auch bedeutsame Kritische Infrastrukturen aufweist, lässt ein hohes Risiko erwarten. Das Projekt versucht auszuloten, inwieweit die Regionalplanung zu dessen Verringerung beitragen könnte.

Während das europäische Recht für verschiedene Sachbereiche die Verpflichtung enthält, sich auf der regionalen Ebene mit Risiken auseinanderzusetzen, so z.B. mit technischen Störfällen, Wasserverunreinigungen und Hochwasser (Seveso-III-R, WRRL, HWRM-RL, UVP-RL2011, UVP-RL2014), wird im Raumordnungsgesetz der Begriff Risiko nicht explizit erwähnt. Landesplanung und Regionalplanung erhalten allerdings den Handlungsauftrag, dem Schutz kritischer Infrastrukturen Rechnung zu tragen (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 Satz 4 ROG). Diesen greift der Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW bislang nicht auf. Teil sei-

ner strategischen Ausrichtung ist es jedoch, bei Nutzungskonflikten den Erfordernissen des Umweltschutzes Vorrang einzuräumen, wenn Leben und Gesundheit der Bevölkerung oder die dauerhafte Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen gefährdet sind (LEP-E NRW, S. 5). In den jeweiligen Sachkapiteln wird auf Gefahren, z.B. die Empfindlichkeit des Siedlungsraums insbesondere gegen Hitze und Starkregen (LEP-E NRW, Grundsatz 6.1-7, Abs. 2), und auf Risiken wie Hochwasser (LEP-E NRW, Grundsatz 4-2) verwiesen. Mit dem Auftrag der Raumordnung, Flächenvorsorge zu betreiben (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 und 2 ROG), verbindet die Regionalplanung den Aspekt des Schutzes der Bevölkerung vor verschiedensten Gefahren, z.B. vor emittierenden Gewerbe- und Industrieanlagen und Überschwemmungen. Um diesem wichtigen Anliegen der Regionalplanung gerecht zu werden, werden im Modellprojekt nicht nur die Kritischen Infrastrukturen behandelt, sondern auch die Daseinsvorsorge und die Versorgungssicherheit mit ihrem Beitrag zu einem funktionierenden Gemeinwesen.

Naturgefahren	Technikgefahren (Störung/Ausfall)
Überschwemmung	Produktionsbetriebe
Sturm	Entsorgungsbetriebe
Starkregen	Rohstoffleitungen
Schneefall	Deiche
Schneelast	Hochwasser- und Küstenschutzanlagen
Hitze	Bergbau/unterirdische Bautätigkeiten
Dürre	Gefahrguttransporte auf unterschiedlichen Verkehrswegen
Waldbrand	...
Erdsenkung	...
Erdbeben	...

TAB. 2: NATUR- UND TECHNIKGEFAHREN

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZ. 32, 2015 QUELLE: NACH BMVBS 2013, S.5

Aufgabe der Regionalplanung ist es, regionalbedeutsame Risiken zu erkennen und für sie Handlungsstrategien im Sinne von Vermeidung, Minimierung oder Kompensation zu erarbeiten. Dabei wird der Handlungsrahmen von der Vorgabe der §§ 1 Abs. 1 und 8 Abs. 6 ROG zur überörtlichen und fachübergreifenden Bedeutung bestimmt: Die Regionalplanung kann nur dort handeln, wo sie mit regionalplanerischen Maßnahmen die Eintrittswahrscheinlichkeit des Schadensereignisses und das von der Empfindlichkeit der Raumnutzung abhängige Schadensausmaß beeinflussen kann. Tabelle 3 zeigt die Raumordnungsrelevanz von Risiken.

#### ■ Risikoanalyse für die Planungsregion Köln

Im Rahmen des Modellprojekts Vorsorgendes Risikomanagement in der Regionalplanung wurde für die Planungsregion Köln eine Risikoanalyse durchgeführt. Als Gefahren wurden Flusshochwasser, technische Störfälle gemäß der Seveso-III-Richtlinie und Erdbeben untersucht. Für die Untersuchung von urbanen Hitzewellen lagen keine ausreichenden Datengrundlagen vor. Für jede Gefahr wurden Gefahrenstufen bestimmt. Auf der Seite der Schutzgüter wurden 32 Raumnutzungen und -funktionen im Regionalplan, wie z.B. Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich, Allgemeiner Siedlungs-



Gefahrenkomplex	Überörtliche/ überfachliche Auswirkungen	Überörtliche/überfachliche Bewältigungsstrategie im Rahmen der Regelungskompetenz der Raumordnung	
		Beeinflussbarkeit der Gefährdung (Eintritts- wahrscheinlichkeit der Gefahr)	Beeinflussbarkeit der Empfindlichkeit der Raumnutzungen/-funktio- nen (insb. bei Siedlungser- weiterungen)
Überschwemmungen durch Flusshochwasser	ja	ja	ja
Überschwemmungen durch Starkregen	ja	nein (kommunale Ebene)	nein (kommunale Ebene)
Überschwemmungen durch Sturmfluten	ja	nein	ja
Hitze	ja	ja	ja
Waldbrände	ja	ja (Nutzungssteuerung)	ja
Erdbeben	ja	nein	nein
Geologische Unter- grundgefahren wie Erdsenkungen, Grund- wasserwiederanstieg in Bergbauregionen	ja	ja (teilweise)	ja (teilweise)
Gravitative Massenbewegungen	nein (in der Regel in NRW lokale Gefährdungen)	ja	ja
Sturm/Starkregen	ja	nein	nein
Schneefall/Schneelast	ja	nein	nein
Technische Störfälle (SEVESO III)	ja (sofern Betriebs- gelände überschreitend)	ja	ja
Sozial bedingte Gefahren (Terror etc.)	ja	nein	nein

TAB. 3: RAUMORDNUNGSRELEVANZ VON RISIKEN

bereich, Allgemeiner Siedlungsbereich mit der Zweckbindung Freizeit/Erholung, Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen, Bereich mit Grundwasser- und Gewässerschutzfunktionen, Bereich für den Schutz der Natur etc., nach ihrer Empfindlichkeit gegenüber den drei Gefahren bewertet. Dasselbe wurde für 12 Kategorien kritischer Infrastrukturen aus den Bereichen Energieerzeugung, Leitungen, Verkehr, Abfall- und Abwasserentsorgung, Talsperren, Soziale Infrastruktur und Kulturerbe durchgeführt.

■ Hinsichtlich der Gefahr Flusshochwasser lassen die Ergebnisse der Risikoanalyse folgende Aussagen zu: Da die Risiken sehr stark von der Empfindlichkeit der Raumnutzungen geprägt sind, sind anders als an der Rur die Überschwemmungsrisiken an Rhein und Erft besonders hoch. In dieser räumlichen Differenzierung zeigt sich die größere Aussagekraft der Risikoanalyse gegenüber einem bloßen Gefahrenansatz, bei dem die Topographie die Abgrenzung der Gefahrenstufen bestimmt und die Empfindlichkeit der Raumnutzungen und -funktionen nicht einbezogen werden.

■ In der Risikoanalyse für technische Störfälle wurden die maximalen Achtungsabstände mit einem Radius von 1.500 m um die Betriebsbereiche und Anlagen nach der Störfallverordnung zugrunde gelegt. Nur für wenige der über 100 Fälle in der Planungsregion Köln liegen derzeit Daten über die tatsächlich erforderlichen Abstände vor, die sich nach den verarbeiteten oder gelagerten Stoffen richten. Die Betriebsbereiche und Anlagen konzentrieren sich dabei an der Rur und insbesondere an der Rheinschiene. Hohe Risiken aufgrund empfindlicher Raumnutzungen innerhalb der Achtungsabstände treten im Raum Aachen sowie im Bereich der Rheinschiene auf.

■ Der Risikoanalyse bezüglich Erdbeben liegt zugrunde, dass in der Planungsregion Köln die Gefahr von

Osten nach Westen zunimmt. In der höchsten Erdbebenzone 3 für Ereignisse, die statistisch gesehen alle 475 Jahre auftreten, liegen der nördliche Teil der StädteRegion Aachen und der gesamte Kreis Düren mit einigen angrenzenden Gebieten. Die Erdbebenzone 3 entspricht Stärke 7 auf einer Intensitätsskala, die das Schadensausmaß an Bauten klassifiziert. Als bauliche Strukturen sind Siedlungen und technische Infrastrukturen gegenüber Erdbeben am empfindlichsten. Das größte Erdbebenrisiko besteht somit für bauliche Strukturen im nordwestlichen Teil der Planungsregion Köln (BMVI 2015, Kap. 5).

#### 2.4.2 Handlungsfelder

Die Ansätze und Ergebnisse des Modellprojekts Vorsorgendes Risikomanagement in der Regionalplanung werden in der Gesamtfortschreibung des Regionalplans Köln im Sinne eines Fachbeitrags berücksichtigt. Im Einzelnen werden folgende Handlungsfelder definiert.

##### ■ Umsetzung und Strategien

Zur Integration des neuen Themenfelds in die Regionalplanung sind im Rahmen eines Abwägungskonzepts und einer Strategiefestlegung für den Umgang mit Risiken grundsätzliche Fragen zu klären: Welchen Stellenwert soll Risikoversorge in der Abwägung im Rahmen der Gesamtfortschreibung einnehmen? Welche Strategien (Risikovermeidungs-, Risikominderungs-, Kompensationsstrategien) sollen für die verschiedenen Anforderungen an den Raum verfolgt werden?

##### ■ Integration in die Sachgebiete

Aufbauend auf den Ergebnissen des Modellprojekts gilt es festzulegen, welche schutzwürdigen Raumnutzungen und Raumfunktionen einbezogen werden und welche regionalplanerischen Sachgebiete einen Beitrag zur Um-

setzung leisten können. Aufgrund des Querschnittscharakters des vorsorgenden Risikomanagements kommen dazu sowohl die Sachgebiete Siedlungsraum und Freiraum als auch beispielsweise die Sachgebiete Wasser, Verkehr, technische Infrastrukturen und Energieversorgung in Betracht. Das Themenfeld Klimaanpassung ist auch betroffen, soll aber selbst in die anderen Sachgebiete integriert werden. Bereits in den Regionalen Perspektiven werden die im Modellprojekt untersuchten Gefahren in einigen Kapiteln aufgegriffen: In Bezug auf Flusshochwasser geschieht dies im Kapitel 5 Wasser. In der Gesamtfortschreibung des Regionalplans wird aufgrund der Konflikträchtigkeit zwischen hochwassersensiblen Bereichen und Siedlungstätigkeiten auch dem Sachgebiet Siedlung eine wichtige Umsetzungsfunktion zukommen. Hinsichtlich technischer Störfälle wird in den Regionalen Perspektiven im Kapitel 3 Siedlungsflächen bereits die Abstandsproblematik bei der Standortsuche, -sicherung und -entwicklung für bzw. von gewerblichen und industriellen Bauflächen angesprochen (vgl. Kap. 3.2.3). Dieser Ansatz wird zur Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie (Seveso-III-RL) vertieft werden. Dabei wird sich der regionalplanerische Umgang mit Abstandsaspekten zwischen

Störfallbetrieben und empfindlichen Nutzungen sowohl auf die Neudarstellung von Siedlungsbereichen als auch auf die Raumnutzungen im Bestand beziehen. Das Risiko von urbanen Hitzezellen wird in den Regionalen Perspektiven unter dem Aspekt des Klimawandels als Handlungsfeld definiert (vgl. Kap. 2.3). Bei der Gesamtfortschreibung soll es in die Sachgebiete Siedlungsraum und Freiraum integriert werden.

#### ■ Umweltprüfung

Die Integration der Risikovorsorge bedarf auch eines formalen Rahmens. Ein weiteres Handlungsfeld ist daher die Einbeziehung des Themenkomplexes Risikovorsorge in die Umweltprüfung. Diese schreibt die Prüfung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen von Planungen auf verschiedene Schutzgüter vor (UVP-RL 2011). Ansatzpunkt für die Risikovorsorge ist von diesen das Schutzgut Mensch (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 ROG), dessen Bedeutung durch die UVP-Änderungsnovelle 2014 (UVP-RL 2014) ausgeweitet wurde. Über dieses Schutzgut können auch alle regionalbedeutsamen Kriterien der Risikovorsorge einfließen, die sich auf die Daseinsvorsorge, die Versorgungssicherheit und die Funktionsfähigkeit unseres Gemeinwesens beziehen.







An aerial photograph of a residential development, likely a housing estate or a planned community. The central focus is a long, narrow road that runs vertically through the middle of the image. On either side of this road, there are rows of houses, some of which are arranged in a semi-circular or curved pattern. The houses appear to be multi-story buildings. To the right of the central road, there are large, open fields, possibly agricultural or undeveloped land. The overall color palette is dominated by warm, reddish-brown tones, suggesting a sunset or sunrise. The text 'Siedlungsflächen' is overlaid in white in the upper right quadrant, and a large white number '3' is in the bottom right corner.

# Siedlungsflächen

3



## Siedlungsflächen

Die Planungsregion Köln ist seit jeher geprägt von Verdichtungsräumen entlang der Rheinschiene und im Aachener Raum sowie von ländlichen Regionen wie der Eifel oder dem Bergischen Land. 4,4 Millionen Einwohner verteilen sich auf ca. 7.365 km<sup>2</sup> Fläche. Mit etwa 598 Einwohnern pro km<sup>2</sup> gehört der Bezirk zu den am dichtesten besiedelten Regionen Europas (IT.NRW 2014a). Um zukünftige Planungsaussagen für die Siedlungsentwicklung formulieren zu können, ist es wichtig, die Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung der letzten Jahre zu erfassen und auszuwerten. Eine wichtige Planungsgrundlage ist die Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW.

Ausgangslage für die Planung ist die Bestandsbeschreibung im Kapitel 3 Siedlungsflächen. Diese gliedert sich in die Bereiche Bevölkerung, Wirtschaft und Siedlungsraum. Aus dieser Status-Quo-Analyse werden unter dem Punkt 3.2 Handlungsfelder die Planungserfordernisse für alle raumrelevanten Entwicklungen sowie für die Steuerung des Einzelhandels abgeleitet.

### 3.1 Ausgangslage

In diesem Kapitel werden die Entwicklungen der letzten Jahre, aktuellen Daten und Fakten sowie Prognosen für die Planungsregion zu den Themen Bevölkerung, Wirtschaft und Siedlungsraum als Grundlage regionalen Handelns dargestellt. Die hierzu ausgewählten statistischen Datengrundlagen und Hintergründe zeigen heutige Strukturen auf und machen Tendenzen ablesbar.

Der Themenblock Bevölkerung umfasst u.a. Daten zur Bevölkerungsvorausberechnung, Haushaltsprognose und Bevölkerungsdichte. Datengrundlage für dieses Kapitel sind die Daten

von IT.NRW. Aktuelle Daten von 2014 zur Bevölkerungsprognose liegen zurzeit nur auf Kreisebene vor. Kommunale Daten und Daten zur Haushaltsprognose werden voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte 2015 vorliegen. Die folgenden Aussagen beziehen sich daher auf Daten von 2013.

Die wirtschaftliche Situation in der Planungsregion wird anhand einer zusammenfassenden Beschreibung des Wirtschaftsraums, anhand von Daten zur Produktivität und Wirtschaftsstärke zur Arbeitsplatzdichte und zu Pendlerverflechtungen dargestellt. Diese bilden eine wichtige Grundlage für die regionalplanerische Beurteilung des zukünftigen Wirtschaftsflächenbedarfs.

Das Thema Siedlungsraum befasst sich mit den rechtlichen Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung. Das Kapitel enthält außerdem das im Landesentwicklungsplan NRW vorgegebene Zentrale-Orte-Konzept (ZOK) als Grundlage regionalplanerischen Handelns. Daten zur Siedlungsdichte sowie zur Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung liefern ergänzende Aussagen. Zudem wird die Flächennutzung sowohl auf der Ebene des Regionalplans als auch der Flächennutzungspläne (FNP) betrachtet. Dabei wird die Flächenentwicklung auf kommunaler Ebene der Regionalplandarstellung gegenübergestellt. Weiterhin erfolgt ein Blick auf die tatsächlichen Nutzungen in den regionalplanerisch gesicherten Gewerbe- und Industriebereichen (GIB). Daten zum Siedlungsflächenmonitoring ermöglichen eine aktuelle Aussage zu den Siedlungsflächenpotenzialen in der Planungsregion.

#### 3.1.1 Bevölkerung

Die Bevölkerungsentwicklung spielt bei der anstehenden Fortschreibung

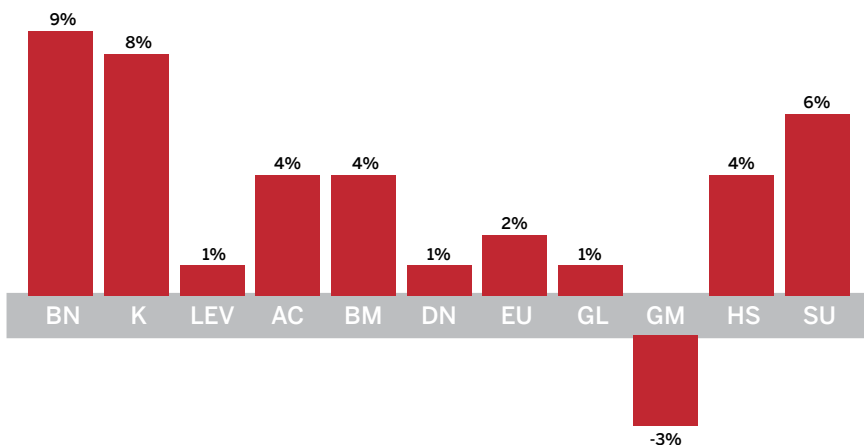


ABB. 7:  
BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG  
1998 BIS 2013

BN : BONN      K : KÖLN      LEV : LEVERKUSEN  
 AC : STÄDTEREGION AACHEN  
 BM : RHEIN-ERFT-KREIS  
 DN : KREIS DÜREN  
 EU : KREIS EUSKIRCHEN  
 GL : RHEINISCH-BERGISCHER KREIS  
 GM : OBERBERGISCHER KREIS  
 HS : KREIS HEINSBERG  
 SU : RHEIN-SIEG-KREIS

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32, 2015  
 QUELLE: IT.NRW 2013

des Regionalplans Köln eine wesentliche Rolle. Die Entwicklung der Bevölkerungs- und Haushaltszahlen sowie die Verteilung der Bevölkerung im Planungsraum sind wesentliche Determinanten für die Ermittlung des Wohnflächenbedarfs. Weitergehende Einflüsse hat die Bevölkerungsentwicklung beispielsweise auch über die Kaufkraftentwicklung auf die Entwicklung des Einzelhandels oder auf die Veränderung von Verkehrsströmen. Sie hat aber auch in der Regel über die Entwicklung des Arbeitsmarktes Auswirkungen auf die Gewerbeflächenentwicklung. Abbildung 7 zeigt die Bevölkerungsentwicklung in der Planungsregion seit 1998, die fast durchgängig eine positive Tendenz aufweist. Insbesondere der Rhein-Sieg-Kreis sowie die Städte Köln und Bonn weisen ein deutliches Wachstum von 6 bis 9 % auf. Allein der Oberbergische Kreis verzeichnet im Zeitraum 1998 bis 2013 einen Bevölkerungsverlust von 3%.

#### ■ Bevölkerungsprognose

Der Blick in die Vergangenheit zeigt, dass in der Planungsregion Köln ein Nebeneinander von Schrumpfung und Wachstum besteht. Das wird sich zukünftig verstärkt fortsetzen. Während für viele Kommunen entlang der Rheinschiene in den nächsten Jahren noch starke Bevölkerungs-

zuwächse erwartet werden, sind die Bevölkerungszahlen in den ländlichen Gemeinden teilweise weiter rückläufig. Die aktuellen Zahlen von IT.NRW zur Bevölkerungsvorausberechnung bis 2040 führten gegenüber den Vorjahresprognosen landesweit zu einer Korrektur nach oben. Dabei liegen zwei der vier Städte mit den höchsten Bevölkerungszunahmen bis 2040 in der Planungsregion Köln: Die Stadt Köln erwartet ein Bevölkerungsplus von 19,3%, die Stadt Bonn von 12,1%. Aber auch die Stadt Leverkusen (+7,9%) sowie der Rhein-Erft-Kreis und der Rhein-Sieg-Kreis haben ein Wachstum von 6 bis 8% zu verzeichnen. Neben weiteren stabilen Situationen in der Region (StädteRegion Aachen +1,3%, Rheinisch-Bergischer Kreis +0%, Kreis Heinsberg -1,2%, Kreis Düren -1,9% und Kreis Euskirchen -2,5%) wird allein im Oberbergischen Kreis mit einer deutlichen Bevölkerungsabnahme von fast 10% gerechnet.

Zum Stichtag 31.12.2013 lebten in der Planungsregion Köln gut 4,4 Millionen Einwohner (IT.NRW 2015). Laut der Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW wird die Bevölkerungszahl in der Planungsregion Köln noch bis zum Jahr 2040 um 6,2% auf 4,6 Millionen Einwohner steigen. Langfristig werden die Bevölkerungszahlen jedoch in allen

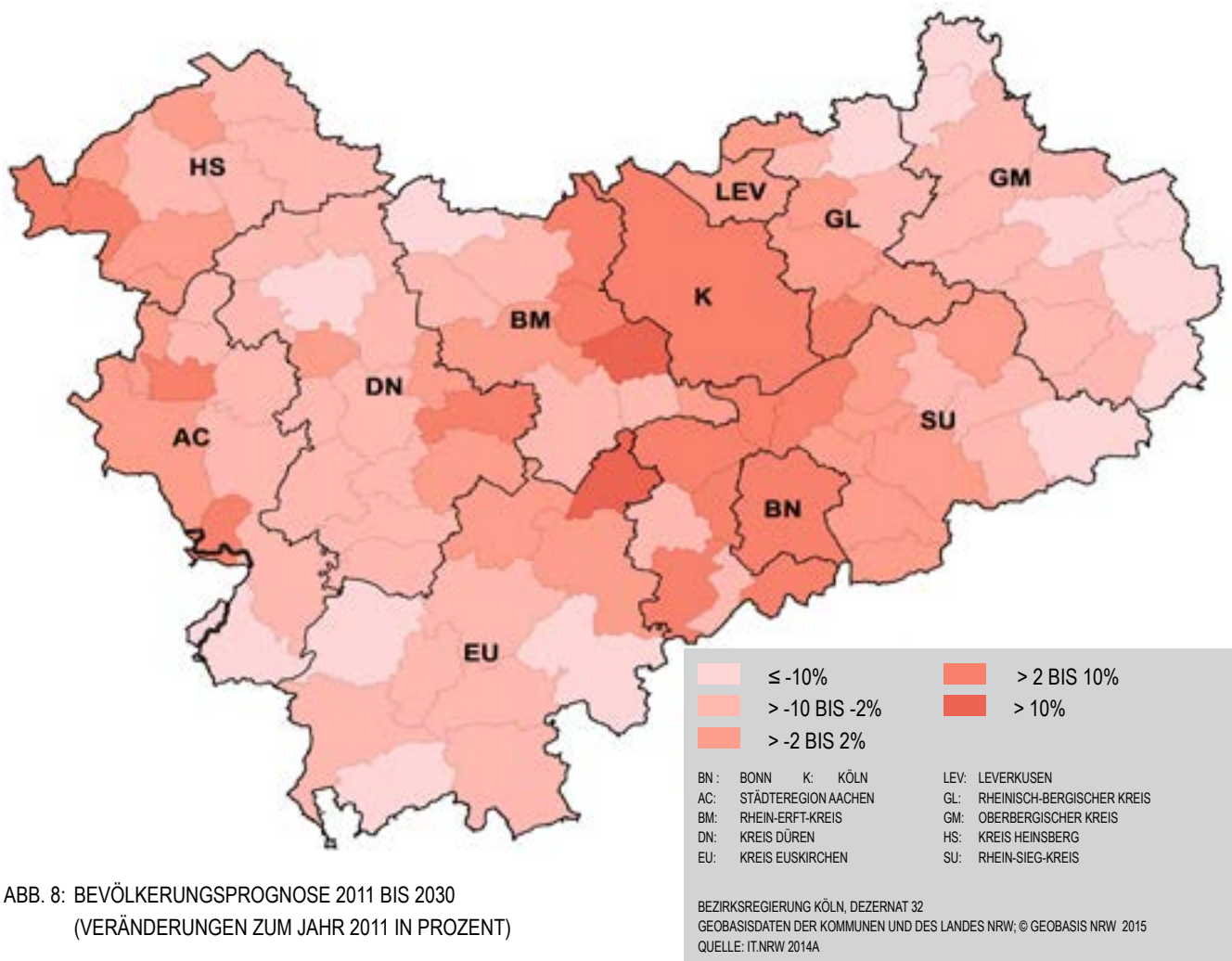


ABB. 8: BEVÖLKERUNGSPROGNOSE 2011 BIS 2030  
(VERÄNDERUNGEN ZUM JAHR 2011 IN PROZENT)

Kommunen der Planungsregion Köln rückläufig sein. Grund dafür sind die zunehmende Alterung der Gesellschaft und eine geringe Geburtenrate. IT.NRW geht heute von einer nach 2040 wieder verringerten Zuwanderung aus. Zudem wird eine zahlenmäßige Umverteilung der Bevölkerung in den Altersgruppen stattfinden. Die stärksten Bevölkerungszunahmen werden in den Altersgruppen ab 65 Jahren erwartet, die stärksten Bevölkerungsabnahmen in der Altersgruppe der 10- bis 25-jährigen. Das teilweise enge Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung lässt sich eindrücklich an Abbildung 8 ablesen: Während die Rheinschiene und einige Kommunen im Westen der

Region noch eine positive Entwicklung zu erwarten haben, müssen andere Regionen leichte bis deutliche Bevölkerungsverluste hinnehmen. In dem besonders vom Bevölkerungsrückgang betroffenen Oberbergischen Kreis befinden sich ausschließlich schrumpfende Kommunen ( $\leq -10\%$  bis  $-2\%$ ), in den Kreisen Düren und Euskirchen dagegen neben überwiegend schrumpfenden auch stagnierende ( $> -2\%$  bis  $2\%$ ) und wachsende ( $2\%$  bis  $>10\%$ ) Kommunen. Die Bevölkerungsentwicklung ist eine wichtige Datengrundlage für die Regionalplanung, da sie unmittelbar Einfluss auf den zukünftigen Wohnflächenbedarf der Kommunen hat.



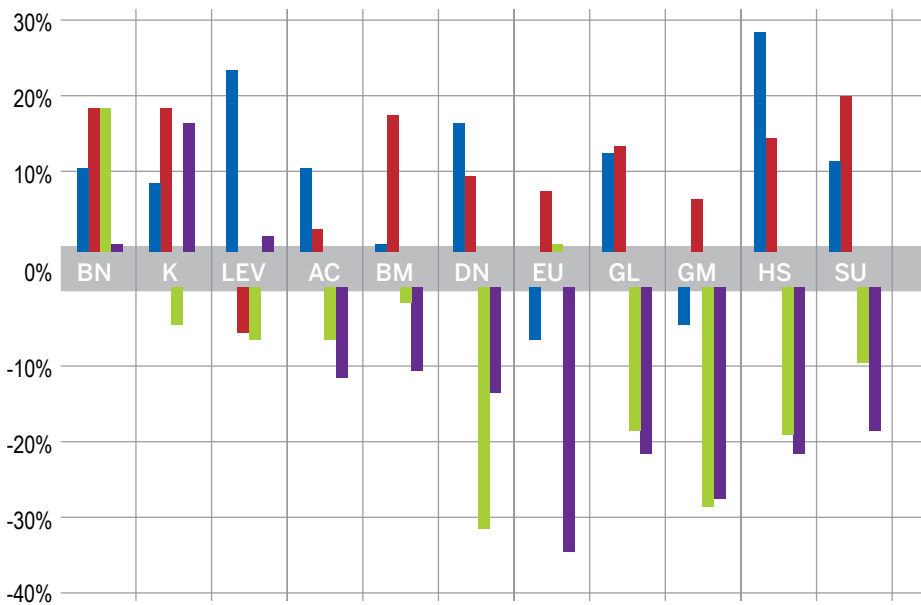


ABB. 9:  
ENTWICKLUNG DER HAUSHALTSTYPEN  
2010 BIS 2030

■ EINPERSONENHAUSHALTE  
■ ZWEIPERSONENHAUSHALTE  
■ DREIPERSONENHAUSHALTE  
■ VIERPERSONENHAUSHALTE

BN : BONN K: KÖLN LEV: LEVERKUSEN  
AC: STÄDTEREGION AACHEN  
BM: RHEIN-ERFT-KREIS  
DN: KREIS DÜREN  
EU: KREIS EUSKIRCHEN  
GL: RHEINISCH-BERGISCHER KREIS  
GM: OBERBERGISCHER KREIS  
HS: KREIS HEINSBERG  
SU: RHEIN-SIEG-KREIS

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32, 2015  
QUELLE: IT.NRW 2013

### ■ Haushaltsprognose

Neben einer rückläufigen Bevölkerungszahl in einigen Kommunen steigt die Zahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte bis zum Jahr 2030 an, während die Anzahl der Drei- und Vierpersonenhaushalte zurückgeht (Eine aktuelle Haushaltsprognose bis 2040 liegt derzeit noch nicht vor). Dieser Trend ist nicht nur in den Verdichtungsräumen der Region zu beobachten, sondern auch in nahezu allen Kreisen mit Ausnahme der Städte Köln und Bonn (vgl. Abb. 9). Gründe dafür sind die zunehmende Alterung der Bevölkerung und die damit verbundene Zunahme von Singlehaushalten sowie die Haushaltsneugründung jüngerer Menschen. Durch die relative Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte und die Abnahme größerer Haushalte steigt die absolute Anzahl der Haushalte. In Bonn nimmt sie beispielsweise bis zum Jahr 2030 um 12% zu. Im Kreis Euskirchen stagniert die Zahl der Haushalte in diesem Zeitraum. Einzig im Oberbergischen Kreis nimmt die Haushaltszahl um durchschnittlich 8% ab (vgl. Abb. 10). Hier steigt zwar die Zahl der Einpersonenhaushalte, die Bevöl-

kerungszahl geht jedoch insgesamt zurück. Durch die noch steigende Anzahl der Haushalte entsteht ein weiterer Bedarf an Wohnbauflächen in den Kommunen. Neben der Bevölkerungsprognose stellt die Haushaltsprognose somit eine wichtige Grundlage für die Gesamtfortschreibung des Regionalplans dar.

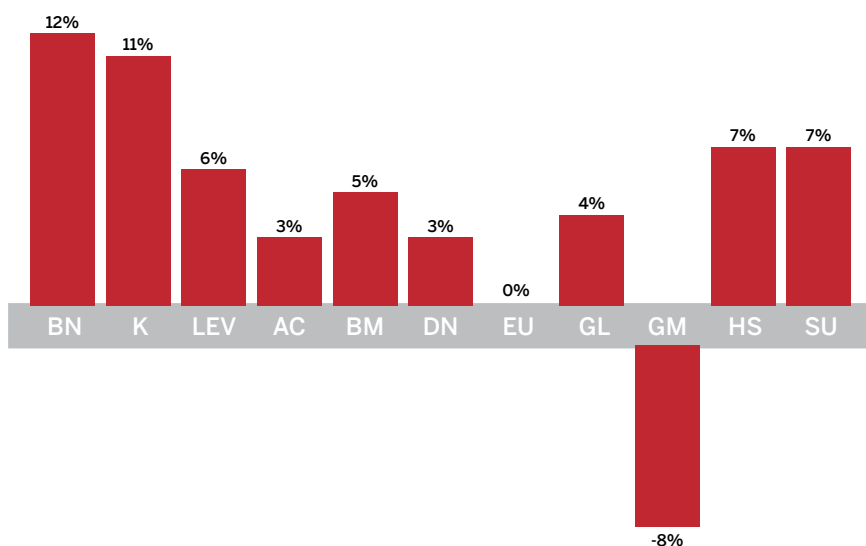
### ■ Bevölkerungsdichte

Aus dem Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Flächengröße ergeben sich für die kreisfreien Städte und deren Umland vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichten, während der ländliche Raum geringere Bevölkerungsdichten aufweist. Bei den Kreisen liegt ein heterogenes Bild vor: Die Bevölkerungsdichte im Rhein-Erft-Kreis ist mit durchschnittlich 8 Einwohnern pro Hektar Gesamtfläche 4 Mal höher als die des Kreises Euskirchen mit durchschnittlich 2 Einwohnern pro Hektar (vgl. Abb. 11). Diese Abbildung zeigt deutlich die Lage der Verdichtungsräume, der angrenzenden Randzonen sowie der ländlichen Räume im Regierungsbezirk. Die Bevölkerungsdichte ist insofern auch eine Planungsdeterminante, als sie gleichzeitig Indikator für

ABB. 10:  
ENTWICKLUNG DER ZAHL DER  
HAUSHALTE 2010 BIS 2030

BN: BONN K: KÖLN LEV: LEVERKUSEN  
AC: STÄDTEREGION AACHEN  
BM: RHEIN-ERFT-KREIS  
DN: KREIS DÜREN  
EU: KREIS EUSKIRCHEN  
GL: RHEINISCH-BERGISCHER KREIS  
GM: OBERBERGISCHER KREIS  
HS: KREIS HEINSBERG  
SU: RHEIN-SIEG-KREIS

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32, 2015  
QUELLE: IT.NRW 2013



die kommunale Finanzsituation sein kann. Kommunen mit geringer Bevölkerungsdichte und schrumpfender Bevölkerungszahl müssen einen erhöhten Aufwand bei der Erhaltung der Daseinsvorsorge betreiben. Umgekehrt führt in der Regel eine dichte Siedlungsstruktur zu einem kostengünstigeren Erhalt und Betrieb von leitungsgebundener und sozialer Infrastruktur.

Die beschriebenen Trends der Bevölkerungsentwicklung stellen viele Herausforderungen für die Regionalplanung dar. Zum einen sind sie Grundlage für die Ermittlung einer bedarfsgerechten Wohnflächenentwicklung, unterstützt durch das Instrument des Siedlungsflächenmonitorings, zum anderen geht es um die Erhaltung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen unserer Planungsregion.

### 3.1.2 Wirtschaft

Im vom Strukturwandel geprägten NRW spielt der Dienstleistungssektor mit rund 6 Millionen Beschäftigten mittlerweile die größte Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung, gefolgt

vom Produktionssektor mit ca. 2,1 Millionen Beschäftigten (MWEIMH NRW o.J.). Die Entwicklung ist in den Regierungsbezirken Köln und Düsseldorf besonders ausgeprägt.

Logistik, Tourismus und Gastronomie, Werbung, Informatonstechnologie, Forschung, Finanz- und Versicherungswirtschaft bilden die Ankerpunkte des nordrhein-westfälischen Dienstleistungssektors. In keiner anderen Region Europas finden sich so viele wissenschaftliche Einrichtungen (Hochschulen, Institute, Forschungsinstitute) auf so engem Raum wie in NRW. Allein in der Planungsregion Köln finden sich unter den 21 ansässigen Hochschulen mit der Universität Köln und der RWTH Aachen zwei Exzellenzstandorte (IT.NRW 2014b).

NRW fungiert als Drehkreuz der Güterströme auf den europäischen Haupttransitrouten der Nord-Süd- und Ost-Westverteilung und der engen räumlichen und funktionalen Verflechtung mit den sogenannten ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) sowie den Flughäfen (u.a. Köln/Bonn). Die Planungsregion Köln ist von dieser Drehscheibenfunktion besonders betroffen.

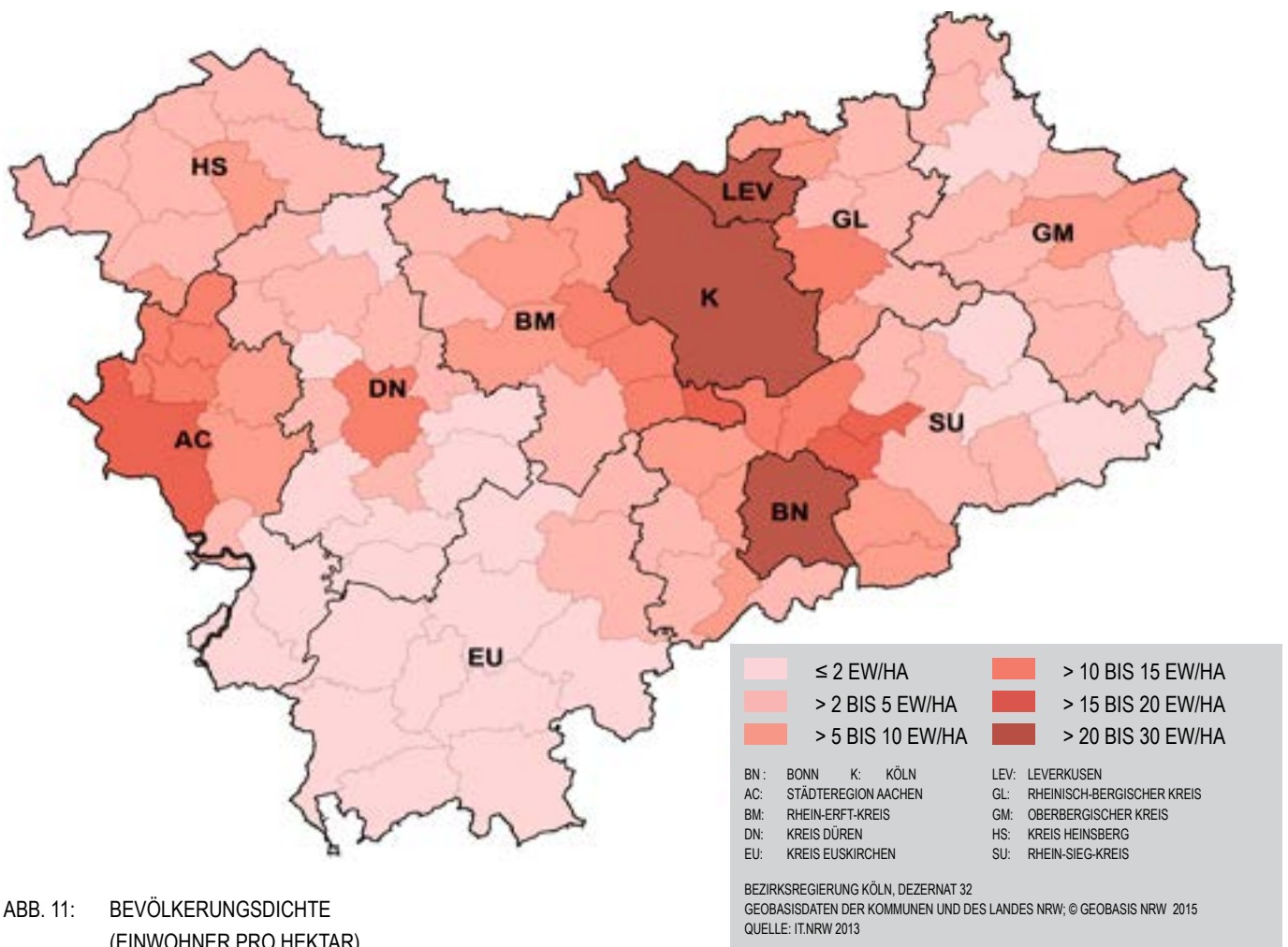


ABB. 11: BEVÖLKERUNGSDICHTE  
(EINWOHNER PRO HEKTAR)

Die Schwerpunkte des produzierenden Sektors in NRW lassen sich an den wichtigsten Exportgütern ablesen (chemische Erzeugnisse, Maschinen, Metalle). Auch hier nimmt die Planungsregion Köln mit dem Fahrzeugbau und der chemischen Industrie eine wichtige Rolle ein.

Die folgenden Daten zu Produktivität und Wirtschaftsstärke sowie zu Arbeitsplatzdichte und Pendlerverflechtungen sind Grundlagen für die regionalplanerische Beurteilung des zukünftigen Wirtschaftsflächenbedarfs.

#### ■ Wirtschaftsraum

Die Planungsregion Köln als Wirtschaftsraum ist gekennzeichnet durch eine stark ausgeprägte regi-

onale Vielfalt. Zu ihr gehören 3 der insgesamt 16 Wirtschaftsregionen in NRW. Dies sind die Wirtschaftsregionen Köln, Bonn/Rhein-Sieg und Aachen (IHK/HWK NRW 2009, S. 39).

■ Die Wirtschaftsregion Köln ist einer der führenden Industriestandorte Deutschlands. Zur Wirtschaftsregion Köln zählen die Städte Köln und Leverkusen, der Rhein-Erft-Kreis sowie der Rheinisch-Bergische Kreis und der Oberbergische Kreis. Die Stadt Köln als einwohnerstärkste Stadt in NRW und des Regierungsbezirks ist Dienstleistungs- und Handelsmetropole. Die Leitbranchen der Stadt und der Wirtschaftsregion sind die Versicherungs- und die Medienwirtschaft. Ebenso sind die Branchen der Informations- und Kommunikations-

technik, der Gesundheitswirtschaft und der Kulturwirtschaftsbranche führend. Verlagshäuser und zahlreiche Fernsehsender prägen das Wirtschaftsleben. Neben der Universität Köln, den Fachhochschulen in Köln sowie weiteren privaten und öffentlichen Fach-/Hochschulen und Forschungseinrichtungen besteht ein regionales Netz an Bildungseinrichtungen. Dies wird durch den Campus Leverkusen und den Campus Gummersbach der Fachhochschule Köln und diverse nicht universitäre Forschungseinrichtungen ergänzt. Die Industrie und das verarbeitende Gewerbe sind mit der Leitbranche Fahrzeugbau in allen Teilen der Wirtschaftsregion mit Schwerpunkt in der Stadt Köln vertreten. Zulieferbetriebe aus dem Maschinenbau sowie der metallver- und bearbeitenden Industrie haben sich auf den Automobilbau spezialisiert. Unternehmen aus der Elektrotechnik, dem Papier-, Verlags- und Druckgewerbe sind ebenso ansässig wie das Ernährungsgewerbe. In der Rheinschiene, dem angrenzenden Rhein-Erft-Kreis bis hin zum eher vom verarbeitenden Gewerbe geprägten Oberbergischen Kreis sind zudem prägende Leitbranchen der chemischen und pharmazeutischen Industrie mit Sitz von Global Playern ansässig. Die Gummi- und Kunststoffindustrie bildet einen damit stark verbundenen Branchenzweig (IHK/HWK NRW 2009, S. 102-109). Bei der Versorgung mit Gütern übernimmt das Handwerk eine wichtige Funktion. Weitere Zweige bilden Dienstleistungen, Zulieferer für die Industrie, das Bau- und Ausbaugewerbe, das Metall- und Elektrogewerbe und die Gesundheit. Unter den vielfach mittelständisch familiengeführten Unternehmen im Bergischen Land finden sich auch sogenannte Hidden Champions, die trotz mangelnden Bekanntheitsgrades eine Führungsposition innerhalb des Weltmarktes einnehmen. Die Wirtschaftsregion

Köln ist weiterhin geprägt durch die Abgrabung energetischer und nicht-energetischer Rohstoffe. Neben der Braunkohle finden sich Kies, Sand, Schluff, Ton, Quarz und Grauwacke. Das Braunkohlerevier prägt mit der Gewinnung, Verstromung und Veredlung der Braunkohle die Wirtschafts- und Industriekultur.

■ Die Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg setzt sich aus der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis mit seinen 19 Kommunen zusammen. Nach dem Umzug der Bundesregierung nach Berlin hat die Stadt Bonn ihre Bedeutung als Verwaltungs- und Bürostandort weiter ausgebaut. Die Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg ist heute Wachstumsregion in den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft, Kongresswesen und Kultur. Die Dienstleistungsbranche mit Informations-, Telekommunikations- und Logistikunternehmen sowie anderen produktionsnahen Dienstleistern prägen die Wirtschaftsregion. Weltweit agierende Konzerne haben hier ihren Hauptfirmensitz wie beispielsweise die Telekom oder die Deutsche Post. Die Stadt Bonn beherbergt 18 Organisationen der Vereinten Nationen. Bonn und die Region verfügen durch den Sitz der Universität Bonn, weiterer Hochschulen, verschiedener Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und Institute, nationaler und internationaler wissenschaftlicher Einrichtungen über eine breite Bildungs- und Forschungslandschaft mit entsprechender Neugründungskultur. In der Wirtschaftsregion und hier eher im traditionell vom produzierenden Gewerbe geprägten Rhein-Sieg-Kreis sind der Maschinenbau, Automobilzulieferer, die chemische Industrie und die kunststoffverarbeitende Industrie die führenden Branchen. Der Mittelstand ist bedeutendster Wirtschaftsfaktor der Region. Das Handwerk übernimmt die Versorgungsfunktion und agiert als Zulie-

ferer für die Industrie und Gewerbebetriebe. In der Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg sind Vorkommen nichtenergetischer Feststoffe vorhanden wie Spezialkiese, wertvolle Tonvorkommen, Basalt und Grauwacke (IHK/HWK NRW 2009, S. 68-73).

■ Die Wirtschaftsregion Aachen setzt sich zusammen aus der kreisfreien Stadt Aachen und dem ehemaligen Kreis Aachen sowie den Kreisen Düren, Euskirchen und Heinsberg. Die Lage der Stadt Aachen im Dreiländereck zwischen Deutschland, Belgien und den Niederlanden ist auch in Bezug auf Warenströme hervorzuheben. Der Dienstleistungsbe- reich ist stärkster Sektor mit einem hohen Anteil an öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen. Leitbranchen sind hier Forschung und Entwicklung, technische Ingenieurberufe, die Gesundheitswirtschaft, Logistik und der Tourismus. Die Wirtschaftsregion ist geprägt von Papiergewerbe, Maschinenbau, Ernährungsgewerbe, chemischer Industrie, Metallerzeugung und -bearbeitung sowie Gummi- und Kunststoffwarenherstellung. International agierende Konzerne wie Lindt, Zentis und Philips sind hier beheimatet. Die Wirtschaftsregion und insbesondere die Stadt Aachen sind Technologie-, Forschungs- und Wissenschaftsstandort mit der RWTH Aachen als Exzellenzuniversität, dem Forschungszentrum Jülich GmbH als größter Großforschungseinrichtung in Deutschland, der Fachhochschule Aachen mit der Abteilung Jülich, diversen Instituten, Forschungs- und Entwicklungslabors. Schwerpunkte der Forschung sind Maschinenbau, Elektrotechnik, Medizin, Werkstoffwissenschaften, Informatik, Nachrichtentechnik, Kunststoff- und Umwelttechnik. Der Westen bzw. Nordwesten der Planungsregion ist geprägt durch die Braunkohlentagebaue Inden, Hambach und Ausläufer des Tagebaus Garzweiler. Zudem

sind insbesondere im Norden des Kreises Düren, des Kreises Heinsberg und der StädteRegion Aachen Abgrabungsflächen für Kiese und Sande vorhanden (IHK/HWK NRW 2009, S. 61-63).

#### ■ Produktivität und Wirtschaftsstärke

Die Produktivität der Planungsregion wird definiert durch das Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Erwerbstätigem. Wirtschaftsstärke meint eine Betrachtung des BIP je Einwohner. Mit einem BIP je Erwerbstätigem von ca. 67.240€ (NRW: 65.960€) und einer Wirtschaftsstärke von ca. 34.912€ (NRW 32.870€) rangiert die Planungsregion Köln auf Platz zwei in NRW hinter der Planungsregion Düsseldorf. Insbesondere die kreisfreien Städte Bonn mit einem BIP je Erwerbstätigem von 83.000€ und Leverkusen mit 82.000€ nehmen hinsichtlich ihrer Produktivität Spitzenplätze auch im landesweiten Vergleich ein. Ein Grund für die überdurchschnittliche Produktivität der Rheinstädte liegt darin, dass sich die Hauptzentralen vieler DAX-Konzerne in den Großstädten der Planungsregion befinden. Bei den Kreisen liegen der Rhein-Sieg-Kreis und der Rhein-Erft-Kreis in der Planungsregion und auch landesweit über dem Durchschnittswert. Die hinsichtlich ihrer Produktivität wirtschaftlich weniger starken Kreise Heinsberg, Düren und Euskirchen weisen alle eine positive Entwicklung zu den Vergleichszahlen der letzten Jahre auf. Auch die Wirtschaftsstärke der kreisfreien Städte entlang der Rheinschiene liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt. Bonn erreicht die höchsten Werte mit einem BIP von 63.000€ je Einwohner (NRW ca. 33.000€), gefolgt von der Stadt Köln mit 47.000€ und Leverkusen mit ca. 41.000€. Die StädteRegion Aachen und der Oberbergische Kreis folgen mit leicht unterdurchschnittlichen



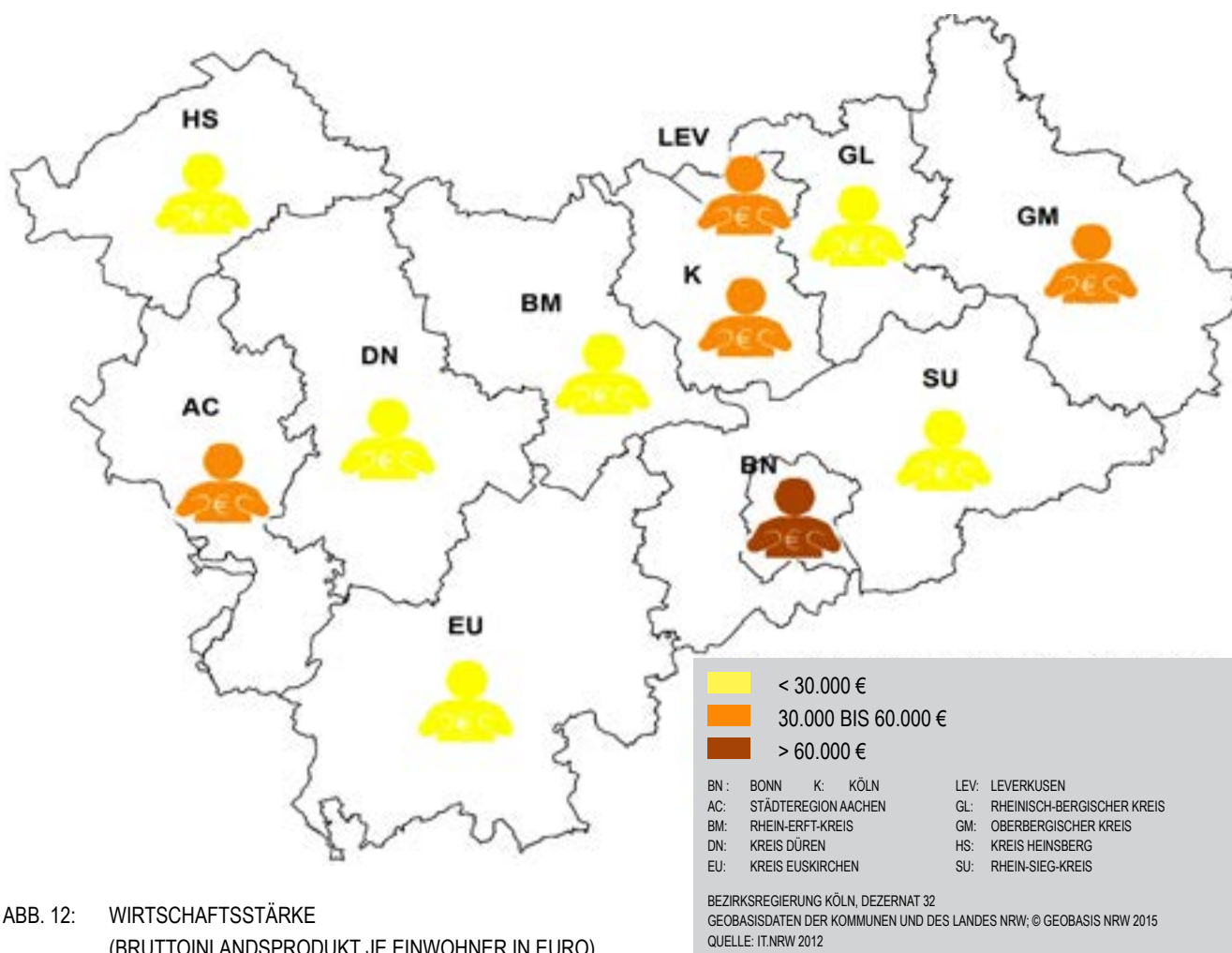


ABB. 12: WIRTSCHAFTSSTÄRKE  
(BRUTTOINLANDSPRODUKT JE EINWOHNER IN EURO)

Werten von ca. 30.000€. Das BIP je Einwohner liegt im Kreis Düren, Rhein-Sieg-Kreis und Rhein-Erft-Kreis unterhalb von 29.000€ und somit auch unterhalb des landesweiten Durchschnitts. Der Kreis Heinsberg, der Rheinisch-Bergische Kreis und der Kreis Euskirchen erwirtschaften das niedrigste BIP je Einwohner in der Planungsregion (ca. 22.000€ bis 24.000€, vgl. die zusammengefassten Werte in Abb. 12).

#### ■ Arbeitsplatzdichte

Die Planungsregion Köln hat, verglichen mit NRW, eine unterdurchschnittliche Erwerbslosenrate von 7,7% (8,2% in NRW) (BRK 2013). Bei der Arbeitsplatzdichte finden

sich in den Städten Köln und Bonn die höchsten Werte, gefolgt von der StädteRegion Aachen, der Stadt Leverkusen und dem Oberbergischen Kreis. Die niedrigste Dichte weisen der Rhein-Sieg-Kreis und der Kreis Heinsberg auf (vgl. Abb. 13).

#### ■ Pendlerverflechtungen

Zusammen mit der Arbeitsplatzdichte lassen die Pendlerverflechtungen Rückschlüsse auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Kreise und Kommunen zu. Städtische Regionen weisen häufig eine hohe Arbeitsplatzdichte auf. Somit üben sie eine große Anziehungskraft auf die Erwerbstätigen der Umgebung aus. Dies bestätigt ein Blick auf die Pendlerverflechtungen.

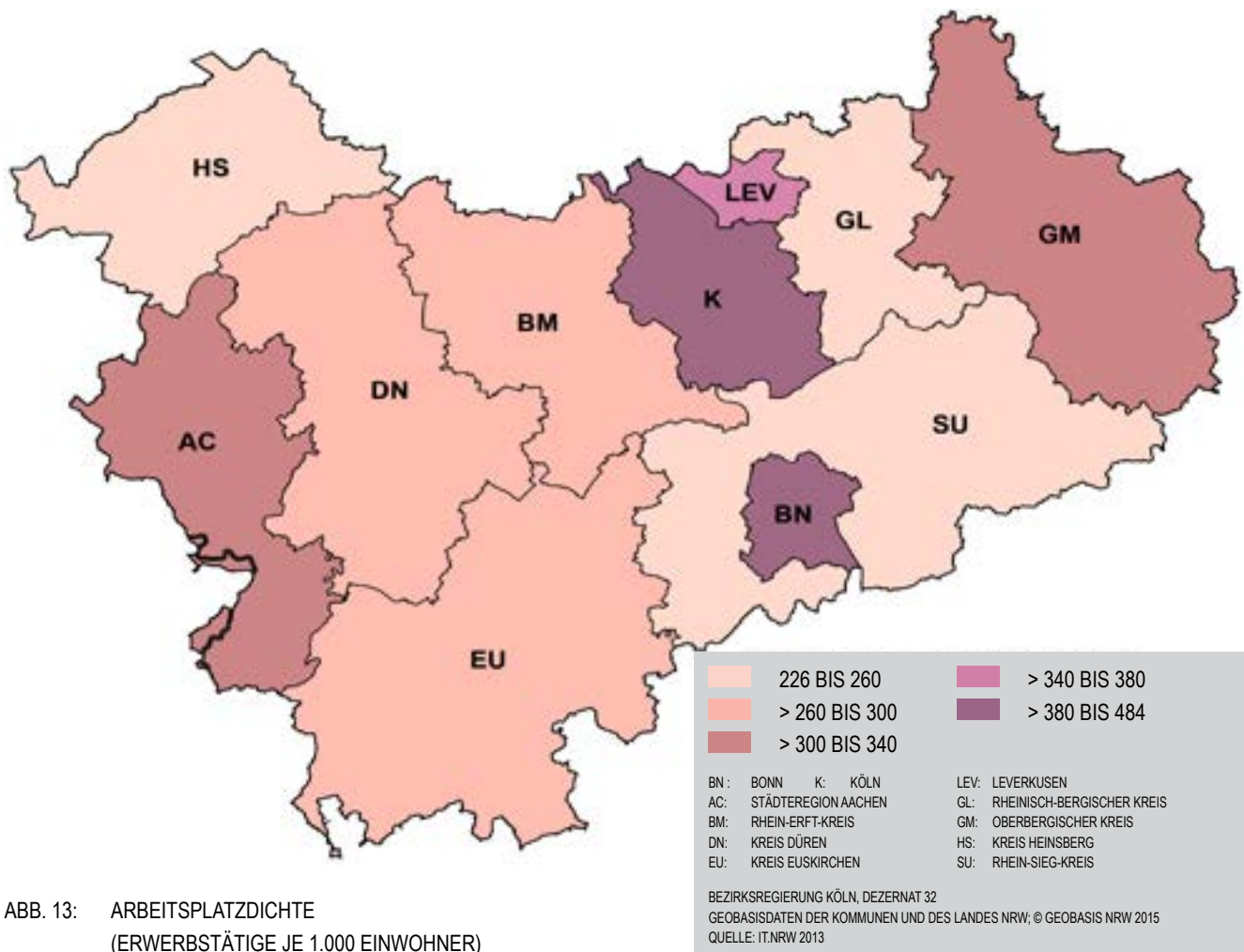


ABB. 13: ARBEITSPLATZDICHTEN  
(ERWERBSTÄTIGE JE 1.000 EINWOHNER)

tungen in der Planungsregion (vgl. Abb. 14). Bonn und Köln als Ballungszentren ziehen viele Einpendler an. Bonn hat mit über 80% die höchste Einpendlerquote in der Planungsregion, gefolgt von Köln mit über 58%. In der StädteRegion Aachen und in Leverkusen gibt es einen geringeren prozentualen Überschuss bei den Einpendlern. In den Kreisen dominieren die Auspendlerzahlen insbesondere im Rhein-Sieg-Kreis und Rhein-Erft-Kreis. Hier suchen über 70% der Arbeitnehmer eine Arbeitsstätte außerhalb des eigenen Kreises auf. Der Kreis Euskirchen, der Kreis Heinsberg und der Rheinisch-Bergische Kreis folgen mit Werten über 63%. Nur im Oberbergischen Kreis (und in

der StädteRegion Aachen) liegt der Pendlersaldo zwischen Aus- und Einpendlern dicht beieinander.

### 3.1.3 Siedlungsraum

Die Steuerung der Siedlungsentwicklung ist neben der Sicherung der Freiräume eine wesentliche Aufgabe der Regionalplanung in NRW. Aus der bisherigen Entwicklung des Siedlungsraums können gemeinsam mit der Betrachtung der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung Schlüsse für eine künftige Siedlungsentwicklung gezogen werden.



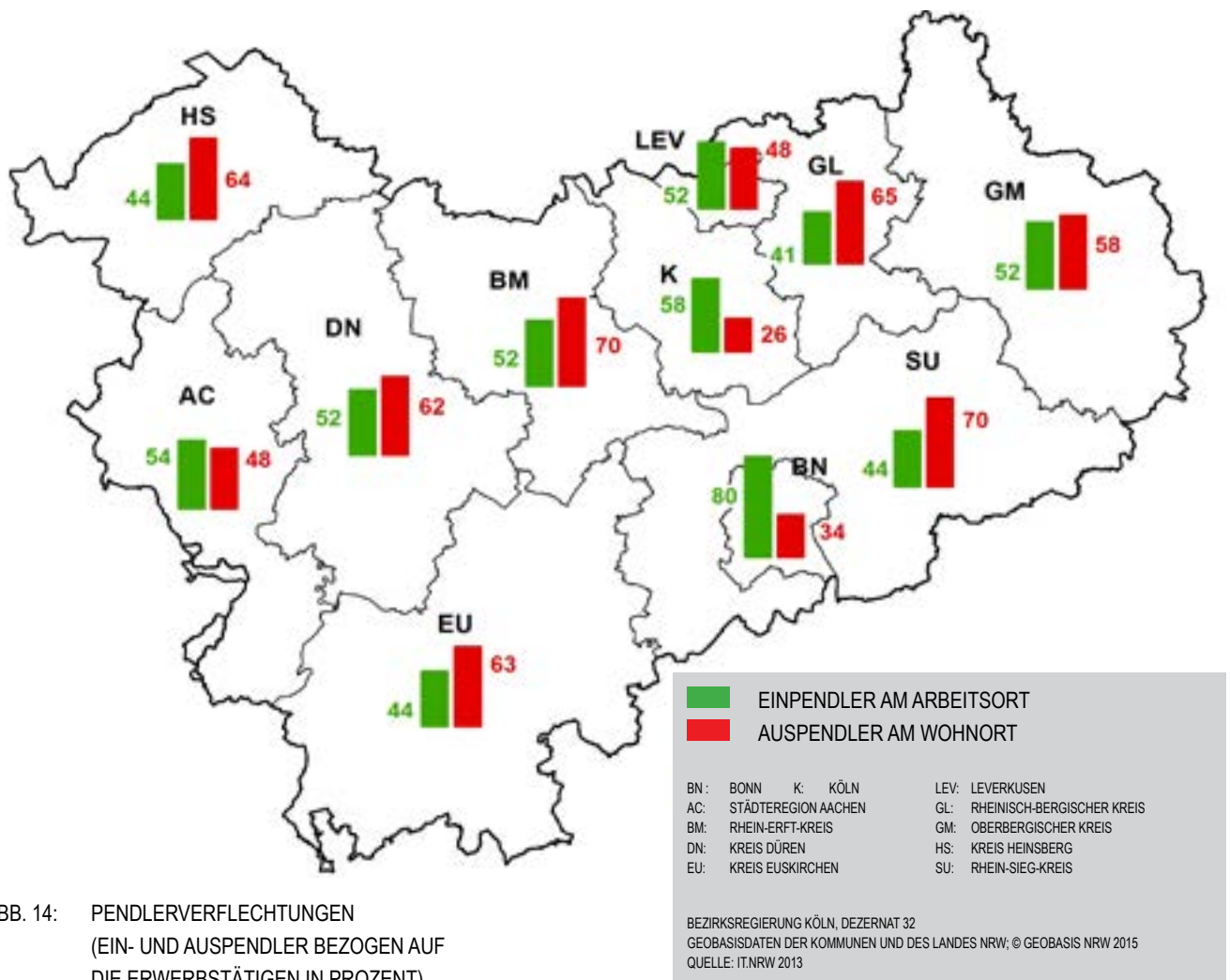


ABB. 14: PENDLERVERFLECHTUNGEN  
(EIN- UND AUSPENDLER BEZOGEN AUF  
DIE ERWERBSTÄTIGEN IN PROZENT)

### ■ Rechtliche Rahmenbedingungen der Siedlungsflächenentwicklung

Neben den grundsätzlichen raumordnerischen Vorgaben im Raumordnungsgesetz des Bundes wird in NRW die Siedlungsflächenentwicklung durch den Landesentwicklungsplan (LEP NRW) gesteuert. Auf der Grundlage von Zielen und Grundsätzen des LEP NRW werden in den Regionalplänen die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung konkretisiert. Dies geschieht in Abstimmung zwischen den Kommunen und der Regionalplanungsebene im Rahmen des Gegenstromprinzips.

Um die konkurrierenden Raumnutzungen auch zukünftig angemessen

steuern zu können, gibt der LEP-E NRW neue Ziele und Grundsätze für Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) und für die Darstellung von Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) vor. Eine bedarfsgerechte und flächensparende Neudarstellung von Siedlungsflächen ist weiterhin zentrale Leitvorstellung des Landesentwicklungsplans. Gemäß LEP-E NRW soll die Siedlungsentwicklung, also die Inanspruchnahme von Flächen für Wohnen und Gewerbe, grundsätzlich in den festgelegten Siedlungsbereichen stattfinden. Es gilt der Vorrang der Innenentwicklung vor der Neuinanspruchnahme von Flächen. Die Erweiterung von Ortsteilen mit weniger als 2.000

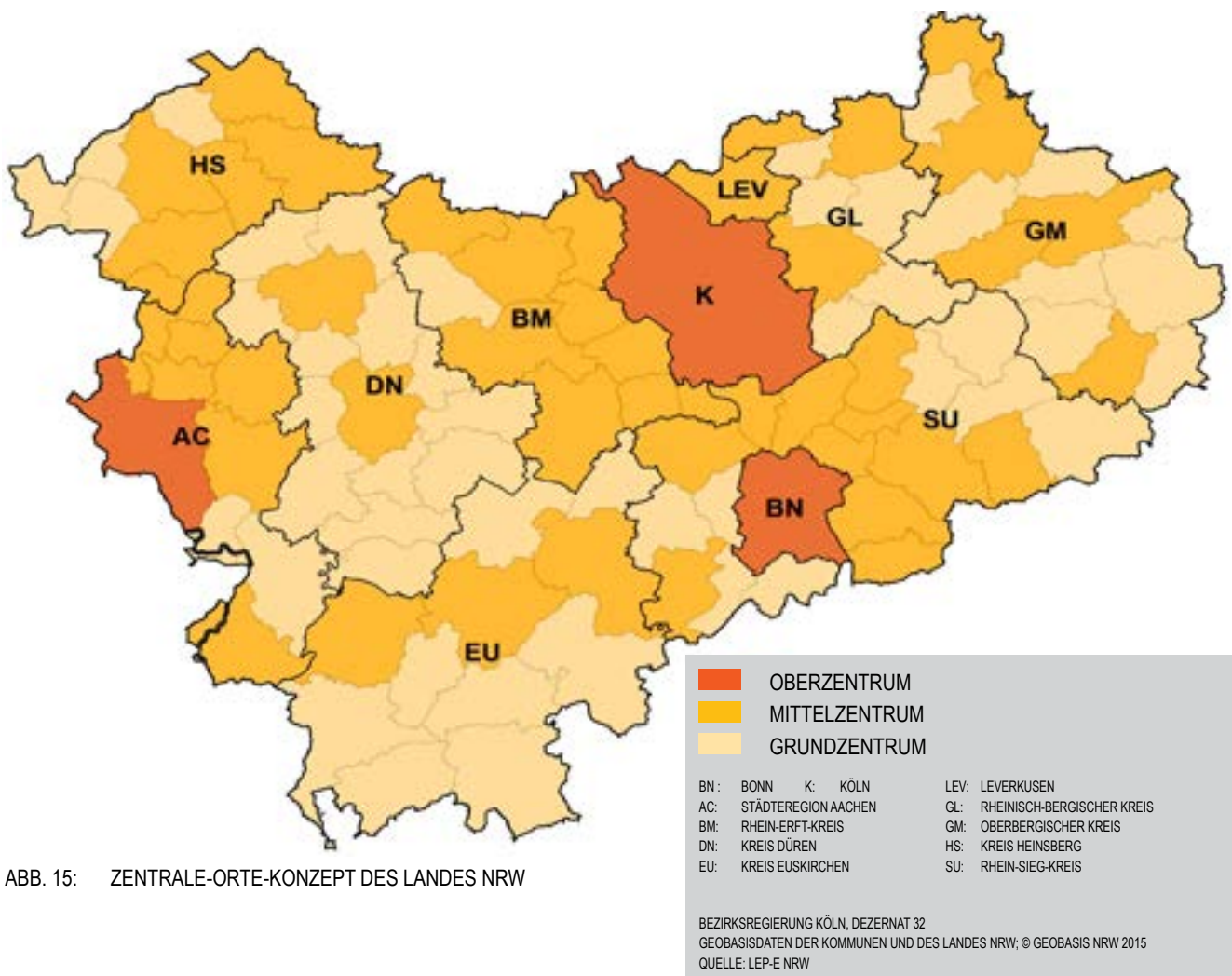


ABB. 15: ZENTRALE-ORTE-KONZEPT DES LANDES NRW

Einwohnern ist im Rahmen der Eigenentwicklung möglich. Mit verschiedenen neuen Instrumenten, wie dem Flächentausch oder der Einführung einer einheitlichen Methode zur Bedarfsberechnung, sollen die Leitvorstellungen des LEP-E NRW zukünftig umgesetzt werden. Eine weitere Neuerung ist die Einführung der Zentralörtlich bedeutsamen Allgemeinen Siedlungsbereiche (ZASB). Die Siedlungsentwicklung soll sich auf die Siedlungsbereiche konzentrieren, die über ein gebündeltes Infrastrukturangebot verfügen (LEP-E NRW, Ziel 6.2-1, Regionale Perspektiven, Kap. 3.2.1). Die im LEP-E NRW vorgesehene Berücksichtigung von Haltepunkten des schienengebundenen

Nahverkehrs bei der Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die ZASB wird auch in der Planungsregion Köln zukünftig eine größere Bedeutung erhalten. Ergänzend zu diesen Zielen formuliert der LEP-E NRW für die Darstellung von GIB die Sicherung eines ausreichenden Flächenangebotes für emittierende Betriebe auf Basis regionaler Gewerbeflächenkonzepte. Gleichzeitig sollen diese Bereiche vor Beeinträchtigungen durch heranrückende sensible Nutzungen, wie z.B. Wohnen, geschützt werden. GIB-Neudarstellungen sollen unmittelbar an vorhandene ASB oder GIB anschließen, vorrangig auf Brachflächen liegen und möglichst in interkommunaler Zusammenarbeit entstehen. Im

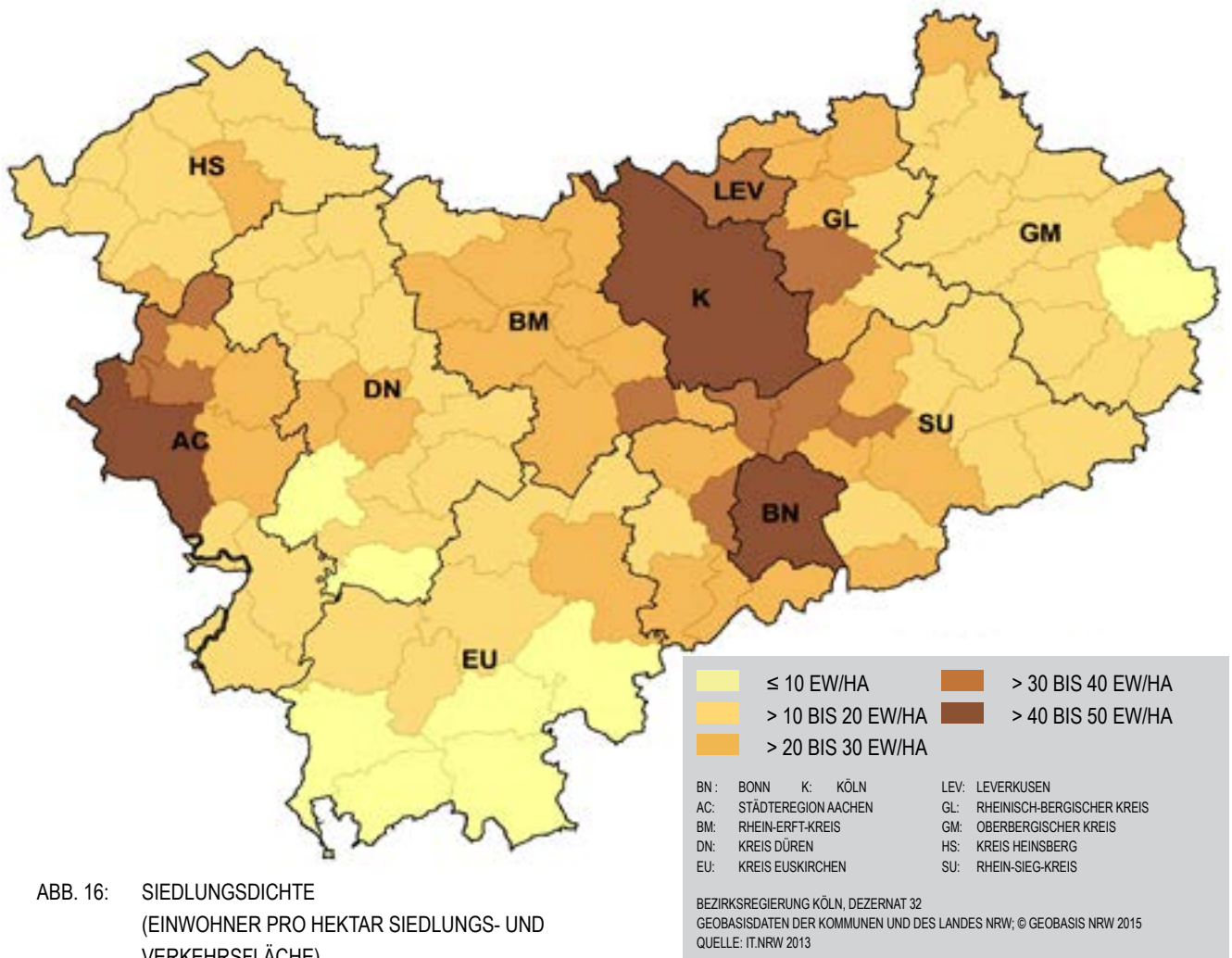


ABB. 16: SIEDLUNGSDICHTE  
(EINWOHNER PRO HEKTAR SIEDLUNGS- UND VERKEHRSFLÄCHE)

LEP-E NRW bleiben in der Planungsregion zwei Standorte für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben (Euskirchen-Weilerswist und Geilenkirchen-Lindern) erhalten. Das Thema Großflächiger Einzelhandel ist in einem landesweiten Sachlichen Teilplan vom 11.06.2013 geregelt worden (LEP NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel). Danach sind Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in ASB möglich, Standorte mit zentrenrelevanten Kernsortimenten dürfen nur in zentralen Versorgungsbereichen der Kommunen festgesetzt werden.

#### ■ Zentrale-Orte-Konzept

Eine weitere Vorgabe der Landesplanung für die Steuerung der Siedlungsentwicklung ist das Zentrale-Orte-Konzept (ZOK) des Landes NRW. Mit den 3 verschiedenen Zentren-typen Grund-, Mittel- und Oberzentrum sollen die unterschiedlichen Versorgungsaufgaben der Kommunen für sich und ihr Umland aufgezeigt werden. Dieses Konzept stammt aus den 1970er Jahren und wurde unverändert in den LEP NRW sowie in den LEP-E NRW übernommen. In der Planungsregion Köln haben alle Kommunen mindestens die Funktion eines Grundzent-



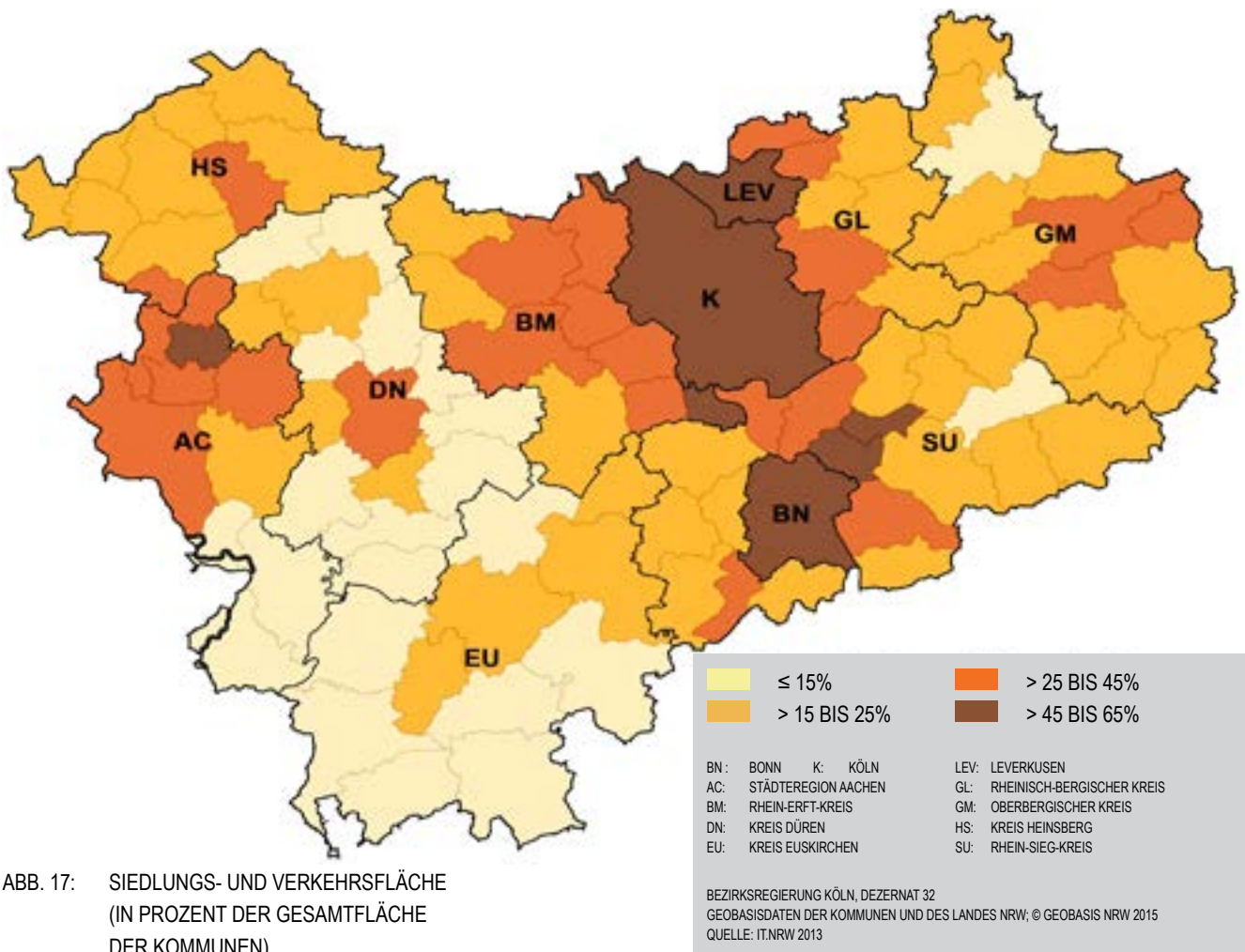


ABB. 17: SIEDLUNGS- UND VERKEHRSFLÄCHE  
(IN PROZENT DER GESAMTFLÄCHE  
DER KOMMUNEN)

rums. Zudem gibt es die 3 Oberzentren Aachen, Bonn und Köln (vgl. Abb. 15). Ob die zentralörtliche Gliederung noch den heutigen Gegebenheiten entspricht, müsste eine Aktualisierung des ZOK ergeben, die zurzeit nicht vorgesehen ist. Bei Fortschreibung des Regionalplans ist also das abgebildete Konzept der Zentralen Orte zugrunde zu legen.

#### ■ Siedlungsdichte

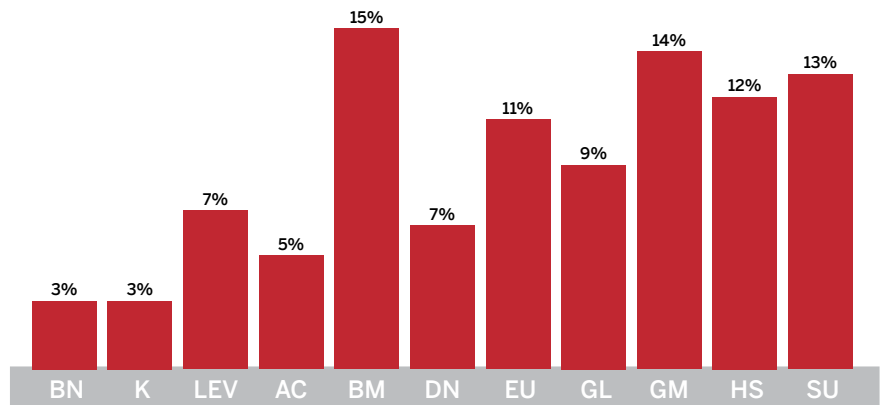
Ähnlich wie bei der Bevölkerungsdichte ergibt sich bei der Betrachtung der Siedlungsdichte ein klares Bild der Verdichtungs- und ländlichen Räume in der Planungsregion. Bei der Siedlungsdichte handelt es sich um das Verhältnis von Einwohnern

zur Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV). Eine hohe Siedlungsdichte lässt auf eine kompakte Siedlungsstruktur schließen. Sie verkürzt die Wege der Wohnbevölkerung zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge und ermöglicht eine effizientere und kostengünstigere Versorgung mit leitungsgebundenen Infrastrukturdiensten. Die Siedlungsdichte beträgt in der Planungsregion Köln durchschnittlich 20 Einwohner pro Hektar SuV. In der Rheinschiene sowie in der StädteRegion Aachen kommen auf die jeweiligen SuV deutlich mehr Einwohner als beispielsweise im Kreis Euskirchen. Der Rheinisch-Bergische Kreis weist mit 24 Einwohnern pro Hektar SuV die höchste, der Kreis

ABB. 18:  
ENTWICKLUNG DER SIEDLUNGS- UND  
VERKEHRSFLÄCHE 1998 BIS 2013

BN : BONN K: KÖLN LEV: LEVERKUSEN  
AC: STÄDTEREGION AACHEN  
BM: RHEIN-ERFT-KREIS  
DN: KREIS DÜREN  
EU: KREIS EUSKIRCHEN  
GL: RHEINISCH-BERGISCHER KREIS  
GM: OBERBERGISCHER KREIS  
HS: KREIS HEINSBERG  
SU: RHEIN-SIEG-KREIS

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32 2015  
QUELLE: IT.NRW 2013



Euskirchen mit rund 10 Einwohnern pro Hektar SuV die geringste Siedlungsdichte unter den Kreisen auf (vgl. Abb. 16). Durch den Anteil der SuV an den Gesamtflächen der kreisfreien Städte und Kreise (vgl. Abb. 17) lassen sich die städtisch und ländlich geprägten Gebiete der Planungsregion erkennen. Während in den kreisfreien Städten Köln, Bonn und Leverkusen zum Teil mehr als die Hälfte der Bodenfläche durch SuV belegt ist (46 bis 61%), liegt in weiten Teilen des Kreises Euskirchen der Siedlungsflächenanteil deutlich niedriger (9 bis 15%).

#### ■ Bevölkerungsentwicklung im Vergleich zur Siedlungsentwicklung

Das Verhältnis von Siedlungsentwicklung zur Bevölkerungsentwicklung enthält wichtige Hinweise für die Regionalplanung, weil sich hieran auch flächensparende Entwicklungen ablesen lassen. So hatte beispielsweise die Stadt Köln im Betrachtungszeitraum 1998 bis 2013 den größten Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen (vgl. Abb. 7), weist aber den geringsten Siedlungsflächenzuwachs auf (vgl. Abb. 18). Im gleichen Zeitraum ist die Bevölkerung im Oberbergischen Kreis wie auch im Rhein-Erft-Kreis zurückgegangen, verzeichnet jedoch die höchste Flächenzunahme in der Pla-

nungsregion. Der Flächenverbrauch je Einwohner ist in der Planungsregion sehr unterschiedlich. Natürlich hat die Flächeninanspruchnahme auch viel mit vorhandenen Flächenpotenzialen und -ansprüchen zu tun. Es stellt sich die Frage, ob dieser Flächenverbrauch in Räumen mit vermeintlich hohen Flächenpotenzialen so fortgesetzt werden soll oder ob auch hier ein Umdenken stattfinden muss. Die Regionalplanung sollte das Ziel verfolgen, den vorhandenen Siedlungsraum effizient zu nutzen und eine weitere Erhöhung der SuV pro Einwohner auch bei steigenden Haushaltzahlen zu vermeiden.

#### ■ Flächennutzung

Ähnlich wie die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung weist auch die tatsächliche Nutzung der Siedlungsflächen in der Planungsregion deutliche räumliche Unterschiede auf. Der Anteil an der SuV-Fläche, die für die Wohnnutzung genutzt wird, schwankt zwischen 24% in Köln und dem Kreis Euskirchen und 45% im Rheinisch-Bergischen Kreis. In den meisten Kreisen und kreisfreien Städten belegt die Wohnnutzung (zu der auch die gemischten Bauflächen zählen) etwa ein Drittel der SuV (vgl. Abb. 19). Der Anteil der SuV-Flächen, die durch gewerbliche und industrielle Nutzung in

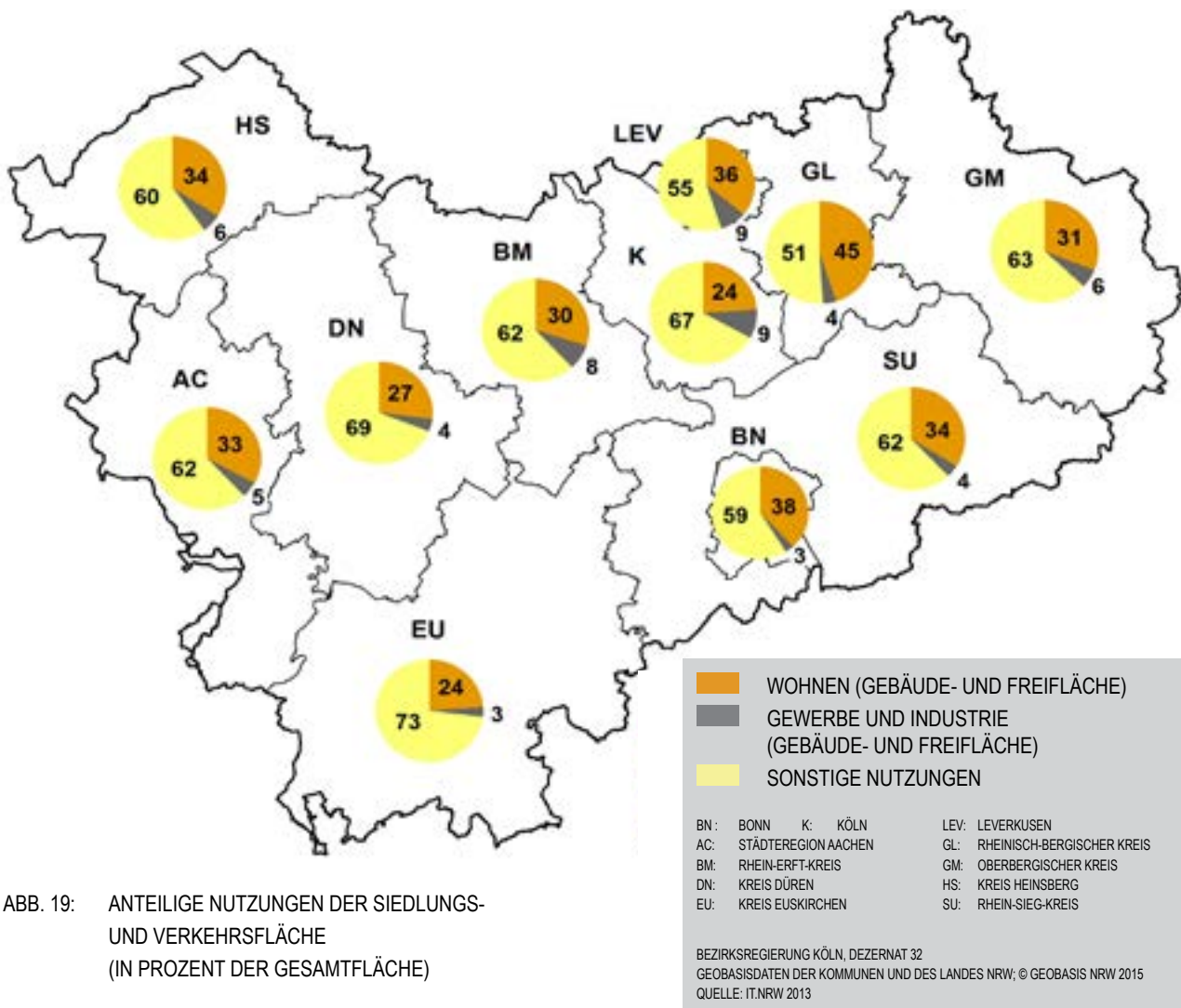


ABB. 19: ANTEILIGE NUTZUNGEN DER SIEDLUNGS- UND VERKEHRSFLÄCHE (IN PROZENT DER GESAMTFLÄCHE)

Anspruch genommen werden, liegt in den Städten und Kreisen bei 3 bis 9%. Entlang der Rheinschiene werden die höchsten Flächenanteile verzeichnet 9% der SuV-Flächen in den Städten Köln und Leverkusen und 8% im angrenzenden Rhein-Erft-Kreis, der Kreis Euskirchen und die Stadt Bonn beanspruchen mit ca. 3% die geringsten Flächenanteile für gewerbliche Nutzungen. In der Stadt Aachen liegt der Wert bei 5%. Beide Städte sind stark dienstleistungsorientiert geprägt. Die sonstigen Flächen umfassen Betriebsflächen, z.B. für Ver- und Entsorgung, Verkehrsflächen und Friedhöfe.

#### ■ Flächennutzung im Vergleich zur Regionalplandarstellung

Ein Abgleich der tatsächlichen Flächeninanspruchnahmen mit den Darstellungen des Regionalplans bringt bemerkenswerte Ergebnisse: Längst nicht die gesamte Siedlungsentwicklung findet in den regionalplanerisch dargestellten ASB und GIB statt. So liegt in den kreisfreien Städten zwar ein relativ hoher Anteil der Wohn- und Mischbauflächen in den ASB (Aachen ca. 77%, Leverkusen 89%, Köln 93% und Bonn 96%). In den eher ländlich geprägten Kreisen wie Heinsberg oder Euskirchen liegen jedoch ca. 50 bis 60% dieser Flächen

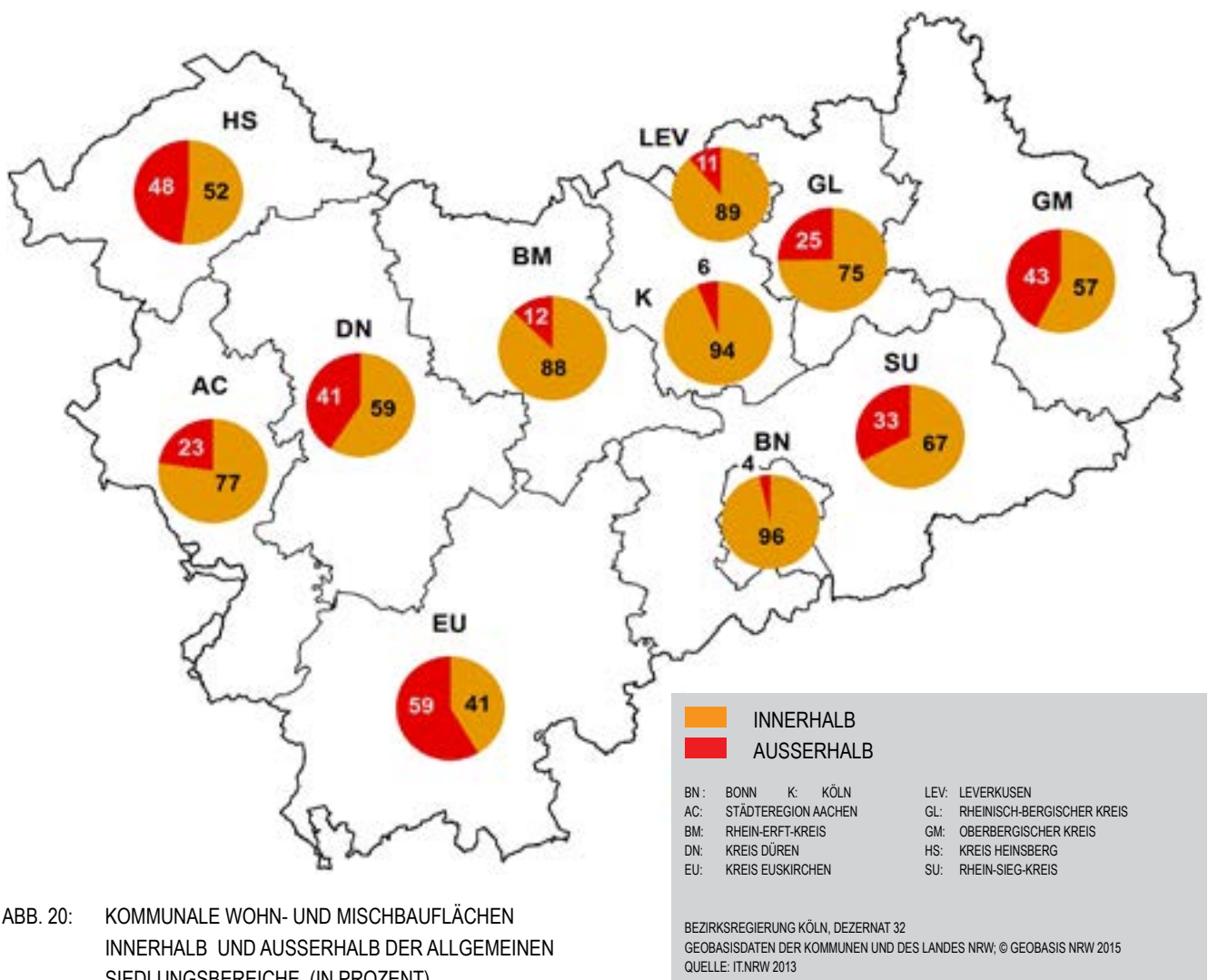


ABB. 20: KOMMUNALE WOHN- UND MISCHBAUFLÄCHEN INNERHALB UND AUSSERHALB DER ALLGEMEINEN SIEDLUNGSBEREICHE (IN PROZENT)

außerhalb der ASB (vgl. Abb. 20). Im Bereich der gewerblichen und industriellen Bauflächen ergibt sich ein etwas anderes Bild (vgl. Abb. 21). Bis zu 76% der gewerblichen und industriellen Bauflächen befinden sich in den GIB des Regionalplans. In den ländlichen Räumen ist allerdings ein beachtlicher Anteil gewerblicher Bauflächen außerhalb der Siedlungsbereiche zu verzeichnen. Hier sind Flächenanteile im Freiraum bis zu 24% zu finden. Eine Besonderheit liegt in der kreisfreien Stadt Bonn vor; hier sind knapp 70% aller gewerblich genutzten Flächen im ASB verortet. Da nicht störende Gewerbebetriebe in ASB angesiedelt werden können und die Stadt

Bonn stark dienstleistungsorientiert ist, ist diese Zahl plausibel. Umgekehrte Werte finden sich beispielsweise in der Stadt Leverkusen (knapp 30% aller gewerblich genutzten Flächen liegen im ASB und ca. 70% im GIB), die mit ihrem hohen Anteil an emittierenden Betrieben ganz andere gewerblich-industrielle Strukturen aufweist. Der Tendenz der Flächennutzung außerhalb von Siedlungsbereichsdarstellungen ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Vor dem Hintergrund des Ziels 2-3 LEP-E-NRW, nach dem sich die Siedlungsentwicklung innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche zu vollziehen hat, wird es bei der Gesamtfortschreibung



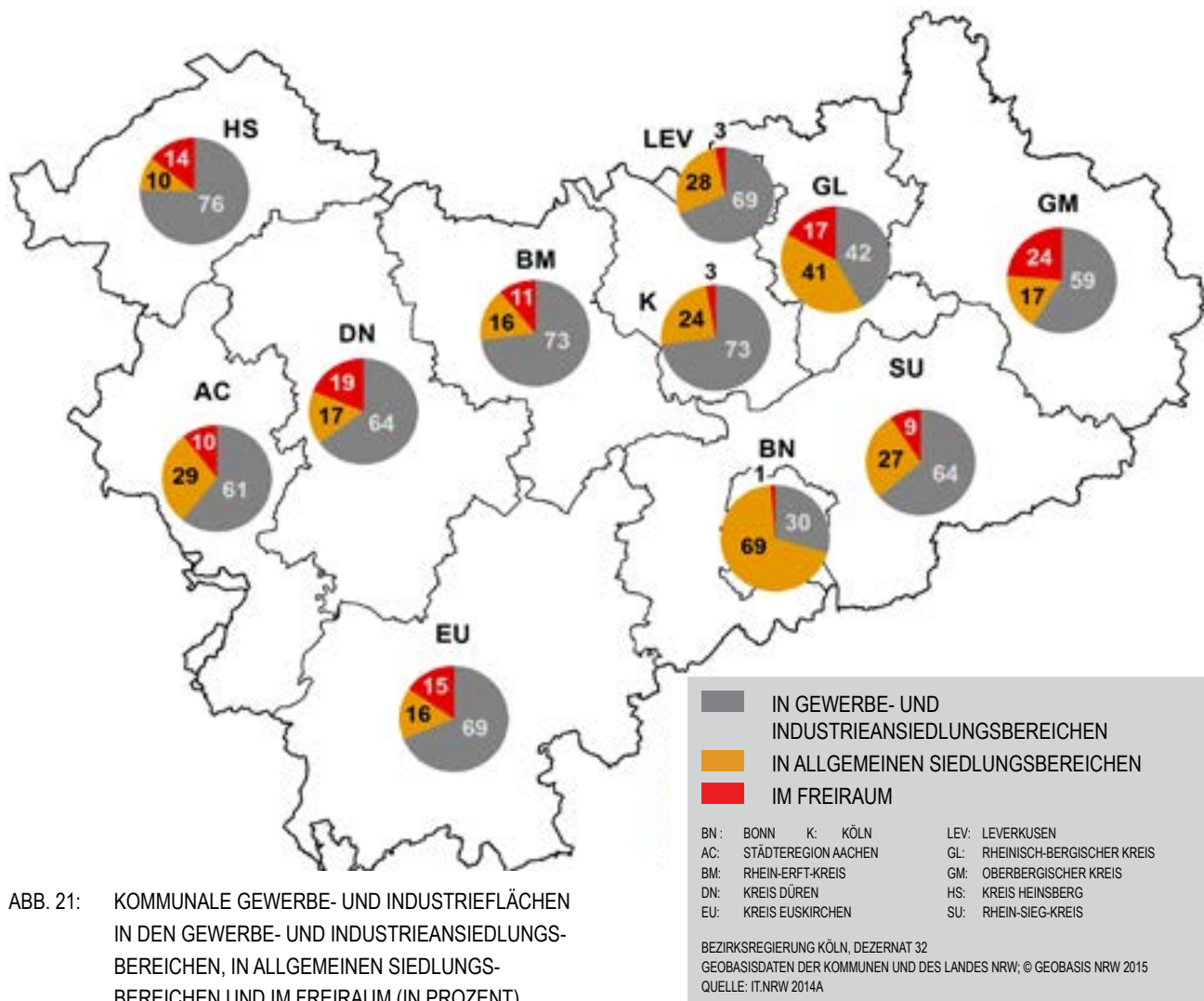


ABB. 21: KOMMUNALE GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHEN IN DEN GEWERBE- UND INDUSTRIEANSIEDLUNGSBEREICHEN, IN ALLGEMEINEN SIEDLUNGSBEREICHEN UND IM FREIRAUM (IN PROZENT)

des Regionalplans darum gehen, dem oben beschriebenen Trend stärker entgegen zu wirken.

#### ■ Fremdnutzungen der Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche

Ein Blick auf die tatsächliche Belegung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen zeigt, dass der Druck auf GIB-Flächen durch andere Nutzungen steigt. Sowohl Einzelhandel als auch Solarnutzungen sind in teilweise beachtlichem Umfang in diesen Bereichen umgesetzt worden (in den einzelnen Gebietskörperschaften bis zu 17,6 ha durch Photovoltaikanlagen bzw. bis zu 25 ha durch großflächigen Einzel-

handel, vgl. Abb. 22 und 23). Bei dieser Erfassung von Fremd- bzw. Mindernutzungen, die nicht innerhalb eines GIB angesiedelt werden sollten, handelt es sich um eine Trendanzeige. Nutzungen ohne entsprechende planungsrechtliche Darstellung im FNP – also ohne entsprechende Zweckbestimmung – sind in dieser Erfassung nicht enthalten. Es ist davon auszugehen, dass die wirkliche Fremdnutzung z.B. durch Einzelhandel einen noch größeren Flächenumfang hat. Das bedeutet, dass innerhalb der GIB auch Nutzungsarten anzutreffen sind, die besser in anderen Darstellungskategorien untergebracht wären.

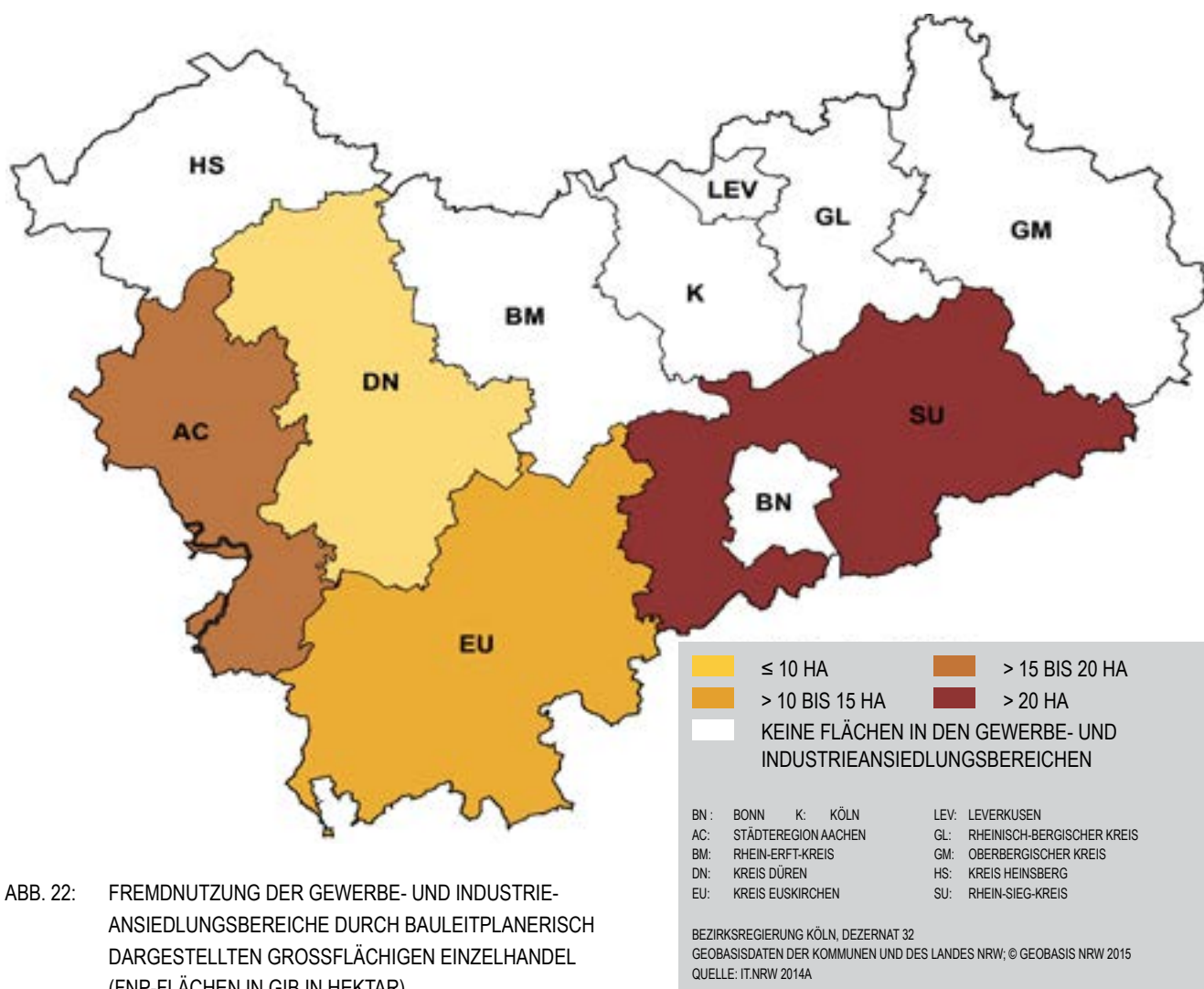


ABB. 22: FREMDNUTZUNG DER GEWERBE- UND INDUSTRIEANSIEDLUNGSBEREICHE DURCH BAULEITPLANERISCH DARGESTELLTEN GROSSFLÄCHIGEN EINZELHANDEL (FNP-FLÄCHEN IN GIB IN HEKTAR)

### ■ Siedlungsflächenpotenziale

In der Planungsregion Köln wurde im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung schon frühzeitig begonnen, die Bauflächenreserven zu erfassen und zu bewerten. Im Jahr 2010 wurde ein erster Flächenreport mit digital erfassten Reserveflächen auf Flächennutzungsplanebene vorgelegt, der Flächenreport 2011 enthielt die Bauflächenreserven der Siedlungsbereiche des Regionalplans, und der Flächenreport 2012 enthielt erneut mit den Kommunen abgestimmte FNP-Flächenreserven. Seit Anfang 2014 werden die Flächenreserven auf der Grundlage eines landeseinheitlichen Kriterienkatalogs erfasst. Die Erfassungsschwelle wurde landesweit

von 0,5 ha auf 0,2 ha gesenkt. Die Regionalplanungsbehörden und Kommunen waren aufgefordert, zum Stichtag 31.12.2013 aktuelle Daten an die Landesplanungsbehörde zu liefern. Das Monitoring wird zukünftig die Grundlage für die regionale Bedarfsermittlung der Wirtschaftsflächenbedarfe sein, dazu müssen Monitoringdaten von mindestens 2 Monitoring-Perioden, also sechs Jahren, vorliegen (LEP-E NRW, Erläuterungen zu Ziel 6.1-1). Für die Ermittlung der Wohnflächenbedarfe gilt die vom Land vorgegebene Berechnungsmethode.

Der Prozess der Datenerhebung gestaltete sich in der Planungsregion

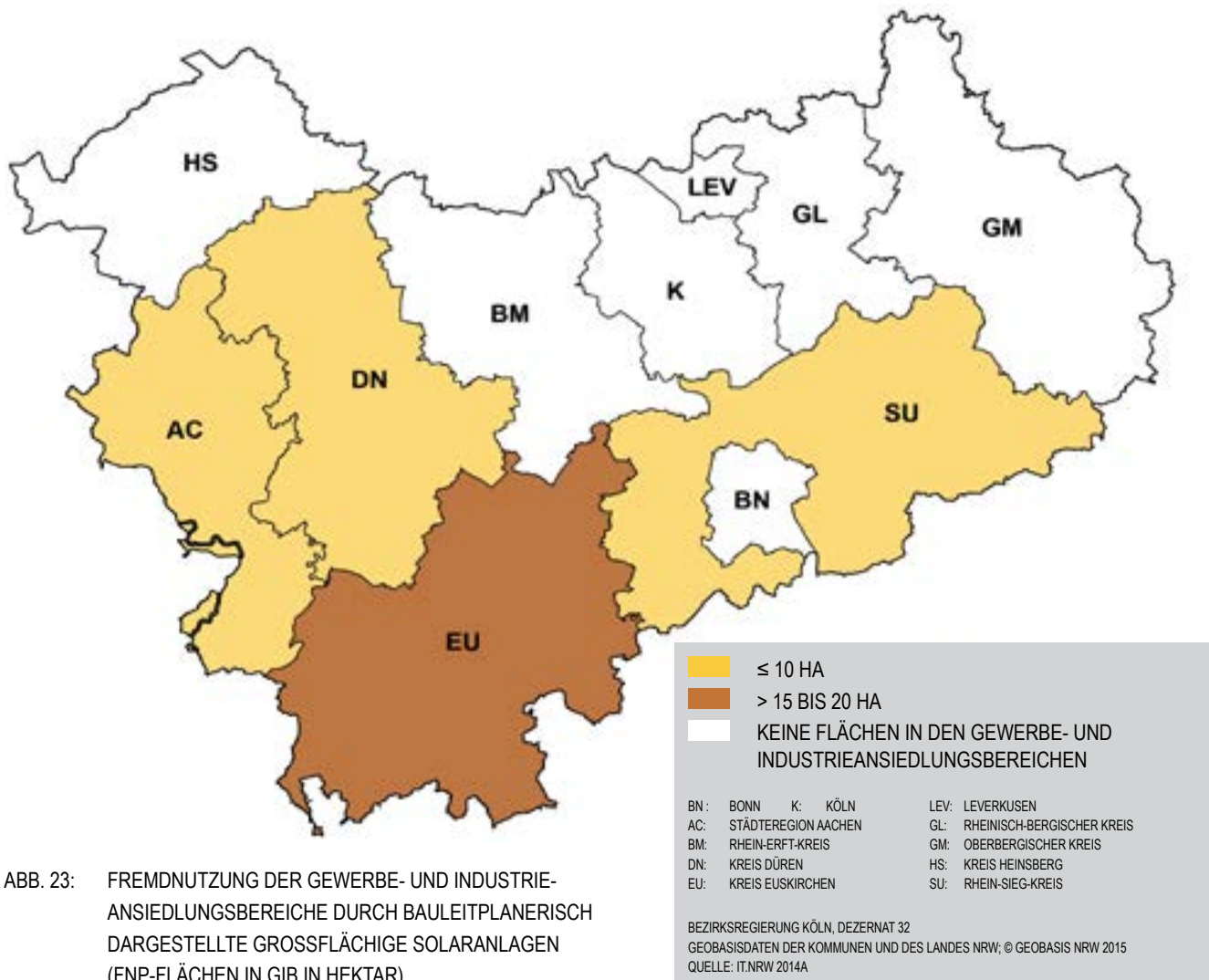


ABB. 23: FREMDNUTZUNG DER GEWERBE- UND INDUSTRIE-ANSIEDLUNGSBEREICHE DURCH BAULEITPLANERISCH DARGESTELLTE GROSSFLÄCHIGE SOLARANLAGEN (FNP-FLÄCHEN IN GIB IN HEKTAR)

Köln schwierig. Bis heute liegen noch nicht die Reserveflächendaten aller Kommunen vor, obwohl diese eine wichtige Grundlage für zukünftige Flächendarstellungen sind. Die zum Stichtag vorliegenden Daten wurden durch inzwischen eingegangene Angaben (Stichtag 31.05.2015) ergänzt und fehlende Angaben durch eigene Erhebungen ersetzt. Die Auswertung der aktuellen Monitoringdaten lässt folgende Kernaussagen zu: Insgesamt gibt es in der Planungsregion noch erhebliche Flächenreserven von fast 10.000 ha, davon ca. 5.800 ha Wohnbauflächenreserven und 4.130 ha gewerbliche Bauflächenreserven. Die Verteilung dieser Flächenreserven in der Planungsregion ist wiederum

sehr heterogen; wenig erstaunlich ist, dass die kreisfreien Städte Aachen (268 ha), Bonn (167 ha), Köln (755 ha) und Leverkusen (153 ha) nur über wenig Reserven verfügen, während in einigen Kreisen die Flächenreserven sehr groß sind. In Bezug auf die absoluten Zahlen ist der Kreis Düren Spitzenreiter mit ca. 1.535 ha, es folgen der Rhein-Sieg-Kreis (1.382 ha), der Kreis Euskirchen (1.295 ha), der Rhein-Erft-Kreis (1.150 ha), aber auch die StädteRegion Aachen mit ca. 1.053 ha.

Setzt man die Bauflächenreserven ins Verhältnis zu den Einwohnerzahlen, ergibt sich ein sehr anschauli-

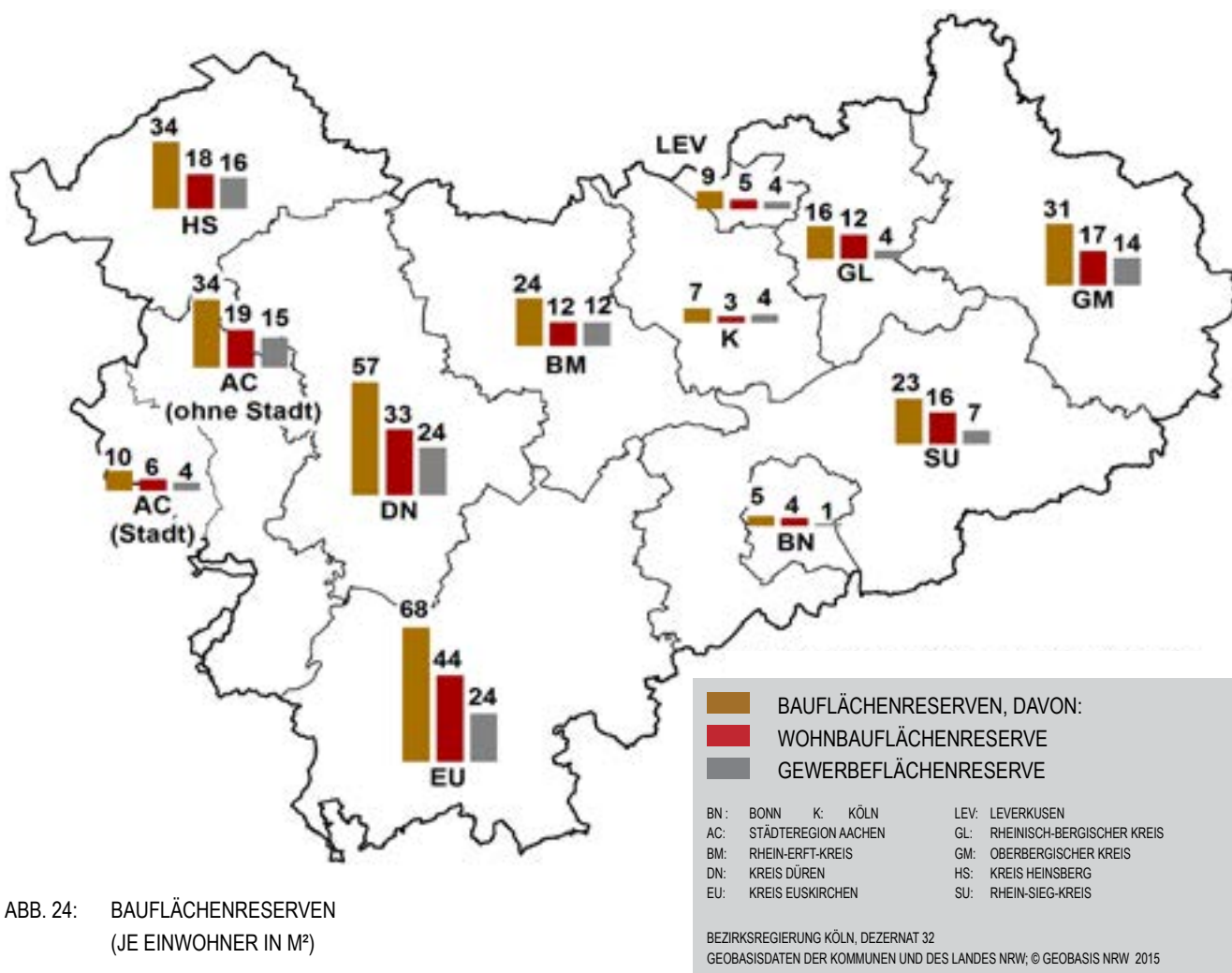


ABB. 24: BAUFLÄCHENRESERVEN  
(JE EINWOHNER IN M<sup>2</sup>)

ches Bild der Heterogenität in der Planungsregion (vgl. Abb. 24). Die Kreise Düren und Euskirchen verfügen über Reserven von 57 bzw. 68 m<sup>2</sup> je Einwohner, der Oberbergische Kreis, der Rheinisch-Bergische Kreis, der Rhein-Sieg-Kreis sowie der Kreis Heinsberg liegen mit 16 bis 34 m<sup>2</sup> je Einwohner im Mittelfeld (Durchschnitt in der Planungsregion 22 m<sup>2</sup> je Einwohner), und bei den kreisfreien Städten betragen die Bauflächenreserven pro Einwohner maximal 10 m<sup>2</sup>. Die Verteilung der Reserven pro Einwohner auf Wohnflächenreserven und Gewerbeflächenreserven ist ebenfalls unterschiedlich ausgeprägt:

In einigen Kreisen ist das Verhältnis recht ausgeglichen (Rhein-Erft-Kreis, Kreis Heinsberg oder Oberbergischer Kreis), während andernorts, wie z.B. im Kreis Euskirchen, die Wohnflächenreserven deutlich überwiegen. Flächenengpässe in den großen Städten stehen Flächenüberhängen in vielen ländlichen Regionen gegenüber. Der Auftrag an die Regionalplanung wird deutlich: Gemeinsam mit den Kommunen ist eine bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung auf der Grundlage der vorhandenen Flächenreserven zu erarbeiten.

### 3.1.4 Fazit Ausgangslage

Eines der wesentlichen, aber durchaus erwarteten Ergebnisse dieser Bestandsaufnahme ist, dass die Planungsregion Köln sehr heterogen strukturiert ist. Die Ballungsräume entlang der Rheinschiene und im Westen des Bezirks sind geprägt durch eine hohe Siedlungsdichte, eine starke Wirtschaftskraft, ein geringes Flächenpotenzial, aber auch durch einen niedrigeren Pro-Kopf-Flächenverbrauch. Umgekehrt weisen die ländlicheren Regionen geringe Siedlungsdichten, weniger Wirtschaftskraft, größere Flächenreserven und einen relativ hohen Pro-Kopf-Flächenverbrauch auf. Aber auch diese Regionen bieten kein einheitliches Bild, sondern müssen differenziert betrachtet werden. Daneben spielen weitere Faktoren eine wichtige Rolle. Demografische Veränderungen führen dazu, dass auch in schrumpfenden Regionen noch mit einem Anstieg der Ein- bis Zweipersonenhaushalte zu rechnen ist und die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf weiter ansteigen wird. Weiterhin ist davon auszugehen, dass der Anteil älterer Menschen deutlich zunehmen wird (Kap. 3.1.1). Die Folgen des demografischen Wandels werden in der Planungsregion Köln auch Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt haben (Rückgang der Erwerbstätigenzahlen, Fachkräftemangel etc.). Hier müssen sich vom demografischen Wandel stark betroffene Kreise in ihrer wirtschaftlichen Ausrichtung positionieren und ihre Standortvorteile herausstellen (Kap. 3.1.2). Die Flächenansprüche der Wirtschaft, die quantitativen und qualitativen Veränderungen unterliegen, müssen bedient werden. Neue GIB-Ausweisungen werden erschwert durch zunehmende Restriktionen aufgrund naturräumlicher Einschränkungen bis hin zu fehlender Akzeptanz in der Bevölkerung. Diesen regional sehr unterschiedlichen Anforderungen

derungen muss die Regionalplanung Rechnung tragen. Neben einer bedarfsgerechten und flächensparenden Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen in allen Teilen der Planungsregion wird es künftig darum gehen, kompakte Siedlungsstrukturen zu schaffen bzw. zu erhalten. Der damit verbundene Anspruch an einen angemessenen Umgang mit dem Freiraum findet sich im Kapitel 4.2. Der zukünftige Regionalplan muss Kriterien definieren, um eine angemessene Erreichbarkeit sowie eine ausreichende Infrastrukturausstattung gerade vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft zu gewährleisten.

### 3.2 Handlungsfelder

Die im vorangegangenen Kapitel 3.1 dargestellte umfassende Datenermittlung bildet gemeinsam mit den rechtlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen eine erste Grundlage für die Regionalplanfortschreibung. Als wesentliches Ziel für den Siedlungsraum in NRW gibt die Landesplanung die bedarfsgerechte und flächensparende Flächenentwicklung vor. Entsprechend soll der Freiraum gesichert und entwickelt werden. Aufbauend auf der beschriebenen Ausgangslage beschäftigen sich die Handlungsfelder für den Siedlungsraum mit den Themen, in denen Regionalplanung auch zukünftig die Entwicklung des Siedlungsraumes aktiv mitgestalten kann. Die nachfolgende Auflistung der einzelnen Handlungsfelder bedeutet keine Reihenfolge im Sinne einer Gewichtung der einzelnen Themen nach ihrer Bedeutung. Die Wahrung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist Grundlage regionalplanerischen Handelns. Wie dies unter den veränderten Rahmenbedingungen weiterhin gewährleistet werden kann und in welchem Kontext neue Steuerungs-



modelle regionalplanerisch angewendet werden können, erläutert das erste Handlungsfeld „Identifizierung Zentral bedeutsamer Allgemeiner Siedlungsbereiche“ (Kap. 3.2.1).

- Die Regionalplanung strebt ein bedarfsgerechtes Angebot von Siedlungs- und Wirtschaftsflächen in den Kommunen an. Die methodische Herangehensweise zur Ermittlung der zukünftigen Bedarfe an diesen Flächen wird im zweiten Handlungsfeld „Bedarfsberechnung und Siedlungsflächenmonitoring“ dargestellt (Kap. 3.2.2).

- Ein weiteres regionalplanerisches Handlungsfeld findet sich in dem Kapitel 3.2.3 „Sicherung und Entwicklung von Wirtschaftsflächen“. Zukünftige Aufgabe wird die Ermittlung vorhandener Reserven bzw. eine Überprüfung bereits vorhandener Siedlungsflächendarstellungen für gewerbliche und industrielle Nutzungen sein. Zudem sind im engen Austausch mit den Kommunen qualitativ differenzierte Standortprofile für die Wirtschaftsflächenentwicklung zu entwickeln.

- Die unter dem Aspekt der steigenden Güterströme wachsenden Flächenansprüche der Logistikunternehmen und Standorte für Warenumschlagplätze wie Häfen verlangen zunehmend eine regionalplanerische Betrachtung. Ein möglicher Ansatz regionalplanerischer Steuerung wird im Handlungsfeld „Steuerung der Flächenentwicklung für Logistik und Häfen“ benannt (Kap. 3.2.4).

- Wachsende Mobilität in Bezug auf Warenströme bzw. Pendlerverflechtungen wirkt sich auch auf die Siedlungsentwicklung aus. Inwieweit Regionalplanung diese Entwicklungen lenken bzw. steuernd eingreifen kann, stellt das Kapitel „Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilität“ dar (Kap. 3.2.5).

- Der Einzelhandel prägt die Kommunen und sichert die Versorgung der Bevölkerung. Es ist eine

wichtige Aufgabe der Raumordnung, dazu beizutragen, den großflächigen Einzelhandel an städtebaulich integrierte und für alle Bevölkerungsgruppen erreichbare Standorte zu lenken. Gleichzeitig sollen die Zentren vor der zunehmenden Konkurrenz von autokundenorientierten Ansiedlungen geschützt und die Gewerbe- und Industriestandorte für die gewerbliche Wirtschaft gesichert werden. Die daraus resultierenden Aufgaben für die Regionalplanung beleuchtet das Handlungsfeld „Steuerung des Großflächigen Einzelhandels“ (Kap. 3.2.6).

### **3.2.1 Identifizierung Zentral bedeutsamer Allgemeiner Siedlungsbereiche**

Die im Kapitel 3.1.1 dargestellten Daten zur Bevölkerungsentwicklung machen deutlich, dass die Planungsregion Köln nicht nur aus Wachstumsregionen besteht. Bereits heute zeichnen sich an einigen Stellen Schrumpftendenzen ab, die sich zukünftig fortsetzen werden. Der demographische Wandel hat unter anderem Folgen für die Siedlungsdichten und den Flächenverbrauch, die öffentlichen Infrastrukturen und deren Auslastung, die Wohnungsmärkte, die wirtschaftliche Entwicklung und die öffentlichen Haushalte, die Arbeitsmärkte und die Sozialpolitik. Der demographische Wandel bedeutet vor allem für die flächendeckende Sicherung der Daseinsvorsorge eine Herausforderung. Die Summe der Infrastruktureinrichtungen wird auch als Daseinsvorsorge bezeichnet. Die angemessene Gewährleistung einer Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengleichheit in den Teilräumen,



auch in dünn besiedelten Regionen, als Grundsatz im Raumordnungsgesetz des Bundes festgelegt. Mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in allen Teilräumen Deutschlands durch ein Mindestmaß an Einrichtungen der Daseinsvorsorge soll allen Bürgern Chancengleichheit und gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht werden. Das Gleichwertigkeitsprinzip ist verfassungsrechtlich verankert. Gleichwertigkeit bedeutet jedoch nicht Gleichheit. Vielmehr bestehen regional unterschiedliche Bedarfe, Präferenzen, räumliche Strukturen und Entwicklungen, weswegen die Gleichwertigkeit als Richtungsvorgabe zu verstehen ist (ARL 2006). Über das dreistufige Zentrale-Orte-Konzept (Kap. 3.1.3) soll die Siedlungs- und Infrastruktur an den Leitbildern der dezentralen Konzentration und der Bündelung der sozialen Infrastruktur ausgerichtet werden (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 4 und Nr. 3 Satz 1 und 2 ROG). Die Bereiche, in denen das Zentrale-Orte-Konzept zum Tragen kommt, sind die Fortentwicklung der Siedlungsstruktur, die Versorgung der Bevölkerung mit Infrastruktur, die effiziente, umweltverträgliche Verkehrsentwicklung und die gewerbliche Wirtschaftsförderung. Der LEP-E NRW (LEP-E NRW, Ziel 2-1, Grundsatz 2-2) greift die Vorgaben des Raumordnungsgesetzes auf. Ziel ist es, die räumliche Entwicklung auf das bestehende System Zentraler Orte auszurichten. Als Grundsatz wird auch im LEP-E NRW die Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse durch Ausrichtung der Daseinsvorsorge auf das Zentrale-Orte-Konzept formuliert.

#### ■ Konzept der Zentralbedeutsamen Allgemeinen Siedlungsbereiche

Das Konzept der Zentralörtlich bedeutsamen Allgemeinen Siedlungsbereiche (ZASB), wurde mit dem LEP-E NRW eingeführt (LEP-E NRW, Grundsatz 6.2-1). In der Planungsregion Köln gibt es eine Vielzahl an Mit-

tel- und Grundzentren (vgl. Abb. 15), deren Tragfähigkeit durch den demographischen Wandel gefährdet wird. Die mangelnde Auslastung kommunaler Infrastruktur führt dazu, dass weniger Menschen zukünftig für den Erhalt der Infrastruktur aufkommen müssen. Aus diesem Grund wurde im LEP-E NRW wie schon im Baugesetzbuch verankert, bei der Ausweisung neuer Baugebiete die Berücksichtigung der Infrastrukturfolgekosten auch auf Ebene der Regionalplanung eingeführt. Eine Möglichkeit zur künftigen Steuerung der Siedlungsentwicklung ist die Festlegung von ZASB. Der LEP-E NRW legt in einem Grundsatz fest, dass die Siedlungsentwicklung in den Gemeinden auf solche ASB auszurichten ist, die über ein räumlich gebündeltes Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen verfügen. Im Vorfeld der Regionalplanfortschreibung wird die Regionalplanungsbehörde die ZASB in Abstimmung mit den Kommunen ermitteln. In jeder Kommune soll mindestens ein ZASB festgelegt werden, in dem zumindest die Tragfähigkeit von Einrichtungen der Grundversorgung gesichert sein soll. Dabei soll auch die Ausrichtung der ZASB auf den schienengebunden öffentlichen Personennahverkehr berücksichtigt werden. Anlass zur Festlegung von ZASB geben das bundesweite Ziel einer flächensparenden und verkehrsminimierenden Siedlungsentwicklung sowie die Gefährdung der Tragfähigkeit von Infrastruktureinrichtungen durch den demographischen Wandel. Durch die vorrangige Siedlungsentwicklung an den ZASB kann die Tragfähigkeit der dortigen Versorgungseinrichtungen auch bei einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung gesichert werden, Zentren können gestärkt und es kann der Bevölkerungsabwanderung vorgebeugt werden. Zur Vorbereitung auf die Festlegung der ZASB hat die

Regionalplanungsbehörde eine bezirksweite Erhebung von öffentlichen Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen durchgeführt und ausgewertet. Diese Erhebung bietet eine gute Grundlage, um gemeinsam mit den Kommunen die ZASB identifizieren zu können.

### 3.2.2 Bedarfsberechnung und Siedlungsflächenmonitoring

Der LEP NRW sichert den Kommunen eine bedarfsgerechte und flächensparende Siedlungsentwicklung zu. Diese soll im Sinne der nachhaltigen europäischen Stadt kompakt gestaltet werden, bandartige Entwicklungen und Splittersiedlungen sollen vermieden werden. Dabei hat die Innenentwicklung Vorrang vor Inanspruchnahme von Freiraum. Dies sind wichtige Vorgaben für die Regionalplanung. Gemeinsam mit den Kommunen müssen Siedlungsflächenbedarfe für Wohnen und Gewerbe ermittelt und in nachhaltige Siedlungskonzepte umgesetzt werden.

#### ■ Bedarfsberechnung

Im Jahr 2013 hat die Landesplanungsbehörde eine landesweit einheitliche Methode zur Ermittlung des zukünftigen Siedlungsflächenbedarfs eingeführt (Kap. 3.1.3, Unterpunkt Siedlungsflächenpotenziale). Der Bedarf an Wohnbauflächen setzt sich aus den Komponenten Neubedarf wegen noch zunehmender Haushaltszahlen, Ersatzbedarf für Abrisse und Fluktuationsreserve zusammen. Der Bedarf an neuen Wirtschaftsflächen ergibt sich gemäß LEP-E NRW aus den Ergebnissen des Siedlungsflächenmonitorings (§ 4 Absatz 4 LPIG NRW). Dazu soll zukünftig für jeweils eine Region (mindestens einen Kreis) die durchschnittliche jährliche Inanspruchnahme der letzten (min-

destens zwei) Monitoringperioden zugrunde gelegt und zum Planungszeitraum in Relation gesetzt werden.

#### ■ Flächenmonitoring

Im Kapitel 3.1.3, Unterpunkt Siedlungsflächenpotenziale, wurde bereits auf die im Siedlungsflächenmonitoring erfassten – sehr unterschiedlichen – Flächenpotenziale in der Planungsregion Köln eingegangen. Mit der Einführung landeseinheitlicher Kriterien für das Siedlungsflächenmonitoring hat die Landesplanungsbehörde ein Instrument geschaffen, mit dem sich Kommunen und die Regionalplanungsbehörde permanent einen aktuellen Überblick über Bauflächen und Bauflächenreserven, unterteilt nach Wohnbau- und gewerblichen Bauflächen, verschaffen können. Kommunen und Regionalplanungsbehörden haben in 3-jährlichem Rhythmus der Landesplanungsbehörde über die aktuellen Flächendaten zu berichten. Diese Flächenbeobachtung soll mittelfristig Grundlage zur Ermittlung des Wirtschaftsflächenbedarfs sein. Die Regionalplanungsbehörde Köln wird bei der Gesamtfortschreibung des Regionalplans möglicherweise noch nicht flächendeckend über diese Datengrundlage verfügen, der LEP-E NRW fordert einen Beobachtungszeitraum von mindestens 6 Jahren. Daher werden neben der Bedarfsberechnung und den Monitoringdaten weitere Faktoren in die Flächenbedarfsermittlung einfließen können. Die Regionalplanungsbehörde kann in begründeten Fällen von den genannten Richtwerten abweichen.

#### ■ Wohnbauflächen

Insgesamt hat die Nachfrage nach Wohnbauflächen in den letzten Jahren in der Planungsregion Köln nachgelassen. Die aktuelle Datenerhebung des Siedlungsflächenmonitorings kommt zu dem Ergebnis, dass abgesehen von den kreisfreien Städten Köln und Bonn

überall rein rechnerisch vorläufig noch ausreichend Wohnbauflächenreserven vorhanden sind (vgl. Abb. 24). Bei der Fortschreibung des Regionalplans werden die Bedarfsberechnung sowie die Verortung von Wohnbauflächen zukünftig wie schon in der Vergangenheit gemeinsam mit den Kommunen im Gegenstromprinzip erfolgen. Während es in den Ballungsräumen darum gehen wird, geeignete Flächen für die Neudarstellung von ASB nach den landesplanerischen Kriterien zu finden, wird es in einigen ländlichen Regionen Aufgabe der Regionalplanung sein, in Zusammenarbeit mit den Kommunen Flächenüberhänge behutsam abzubauen. Ziel in diesen Regionen wird es sein, die Siedlungsentwicklung so zu steuern, dass vorhandene Infrastrukturen dauerhaft erhalten bleiben können. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass die Kommunen über aktuelle Stadtentwicklungskonzepte und Flächennutzungspläne verfügen.

#### ■ Wirtschaftsflächen

Bei der Betrachtung des Bedarfs werden zukünftig die Ergebnisse des Siedlungsflächenmonitorings herangezogen und mit dem Planungszeitraum in Verbindung gebracht. Das Siedlungsflächenmonitoring der Bezirksregierung Köln (Kap. 3.1.3 Unterpunkt Siedlungsflächenpotenziale) stellt die Flächenreserven auf Flächennutzungsplanenebene dar. Parallel erstellen die Kreise und Kommunen derzeit flächendeckend eigene (teilregionale) Gewerbeflächenkonzepte bzw. haben diese bereits etabliert (z.B. AGIT). Auf dieser Basis lassen sich aktuelle regionalplanerische Reserven ermitteln. Die Diskussion um die qualitative Bewertung der ermittelten Reserven für die gewerbliche Positionierung der kreisfreien Städte und Kreise wird den zukünftigen Planungsprozess begleiten. Grundsätzlich wird zukünftig eine quantitative Bedarfsanalyse

immer im Zusammenhang mit einer qualitativen Bedarfsanalyse zu sehen sein (LEP-E NRW, Ziel und Erläuterung 6.1-1). Eine Bewertung der wirtschaftlichen Entwicklung in den betroffenen Regionen ist ebenso erforderlich wie ein genauer Blick auf die anzutreffenden Nutzungen in den vorhandenen GIB-Flächen und somit auch auf Flächenverbrauch durch Fehlentwicklungen bzw. Mindernutzungen der GIB-Flächen in der Vergangenheit. Im Hinblick auf vorhandene Flächenreserven und anstehende Bedarfsanalysen wird wie bei den Wohnbauflächen in engem Austausch mit den Kreisen und Kommunen bei der anstehenden Regionalplanfortschreibung auch über Flächenrücknahme und Flächentausch diskutiert werden müssen. Dabei sind zunächst alle Möglichkeiten der Innen- und Brachflächenentwicklung auszuschöpfen. In diesem Zusammenhang können auch sogenannte Planungsleichen, d.h. Flächen, die aus unterschiedlichen Gründen trotz vorhandenen Planungsrechts nicht zu entwickeln sind, zurückgegeben werden. Mit dem Instrument des Flächentauschs können stattdessen neue, qualitativ hochwertigere Standorte dargestellt werden (LEP-E NRW, Ziel und Erläuterungen 6.1-1). Weiterhin ist schon heute ersichtlich, dass es mancherorts zu Flächenengpässen kommen wird. Angesichts des zu erwartenden Wachstums der großen Städte am Rhein zeichnet sich ab, dass nicht überall der errechnete Flächenbedarf auf dem Gebiet der jeweiligen Stadt abgedeckt werden kann. Hier wird die Regionalplanung Moderationsprozesse einleiten, um gemeinsam mit den umliegenden Kommunen Lösungen zu finden. Diese sollten in interkommunale oder regionale Konzepte münden, die wiederum die Basis für die zukünftige Planung sind (Kap. 2.1.1 Regionale Kooperationen).

### 3.2.3 Sicherung und Entwicklung von Wirtschaftsflächen

Die allgemeinen Rahmenbedingungen für die Ansiedlung, Sicherung und Entwicklung von gewerblichen und industriellen Bauflächen haben sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Insbesondere Ansprüche an die Qualität der Standorte mit optimaler Verkehrsanbindung (bi- bzw. trimodale Anbindungen) und die zunehmende Siedlungsnähe und -verdichtung mit Folgen in Bezug auf die Immissions- und Risikoabschätzung wie Seveso (Kap. 2.4 Risikovorsorge) spielen eine immer wichtigere Rolle bei der kommunalen und regionalen Flächensicherung. Auch zu berücksichtigende weiche Standortfaktoren wegen veränderter Anforderungen seitens der Wirtschaft entscheiden über die Qualität der Standorte.

#### ■ Zielsetzungen aus dem LEP-Entwurf

Die im LEP-E NRW geforderte regionale Kooperation zur bedarfsgerechten Gewerbeflächenentwicklung soll – in Kooperation mit den Kommunen und Kreisen – in ein regionales Gewerbe- und Industrieflächenkonzept bzw. in qualitativ differenzierte Standortprofile münden (LEP-E NRW, Ziel und Erläuterungen 6.3-1).

#### ■ Ermittlung neuer GIB-Standorte

Neue GIB-Standorte werden zukünftig nur erschwert zu finden sein. Entweder schränken vorhandene Restriktionen bereits heute Suchräume stark ein oder regionalplanerische Vorgaben, wie beispielsweise multimodale Schnittstellen, sind nicht überall anzutreffen. Aufgabe der Regionalplanung wird zukünftig sein, im engen Austausch mit den Kommunen die verschiedenen Nutzungsansprüchen und vorhandenen Darstellungen zu aktualisieren und

bedarfsgerecht auch Neudarstellungen vorzunehmen. Im LEP NRW und auch im LEP-E NRW wird der Flächentausch als Möglichkeit genannt, bereits heute Flächen außerhalb der Siedlungsbereichsdarstellungen des Regionalplans auszuweisen zu können. Ob zukünftig wegen rückläufiger Einwohnerentwicklung nicht mehr benötigte Wohnsiedlungsflächen vermehrt eine Option für gewerbliche Bauflächenentwicklungen darstellen können, bleibt zu prüfen (LEP-E NRW, Ziel und Erläuterungen 6.1-1).

#### ■ Ermittlung möglicher Intensivierung

Neben der Ermittlung vorhandener GIB-Reserven, also der quantitativen Erfassung, wird die qualitative Überprüfung der heute dargestellten GIB-Flächen – in Zusammenarbeit mit den Kommunen – Aufgabe der Regionalplanung sein. Hierzu gehört auch eine genaue Betrachtung sensibler Flächendarstellungen bzw. -nutzungen im Umfeld vorhandener gewerblicher Betriebe. Die Aktivierung vorhandener Brachflächen bzw. mindergenutzter Flächen ist immer dort ein wichtiger Ansatz, wo Nutzungen in größerem Umfang aufgegeben wurden. Als Brachflächen definiert der LEP-E NRW nicht mehr genutzte Flächen (insbesondere Altstandorte der Industrie und ehemalige Bahnflächen sowie die militärischen Konversionsflächen), die als Potenzial für neue Nutzungen dienen können (LEP-E NRW, Grundsätze und Erläuterungen 6.1-6 und 6.1-8, Ziel und Erläuterung 6.1-1). Da die Aufbereitung dieser Flächen meist ein längerer Prozess ist, sollten diese möglichst frühzeitig in regionale Konzepte integriert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Wiedernutzung von gewerblichen Brachflächen immer an die wirtschaftliche Dynamik der betroffenen Region gekoppelt ist (BBSR 2011).

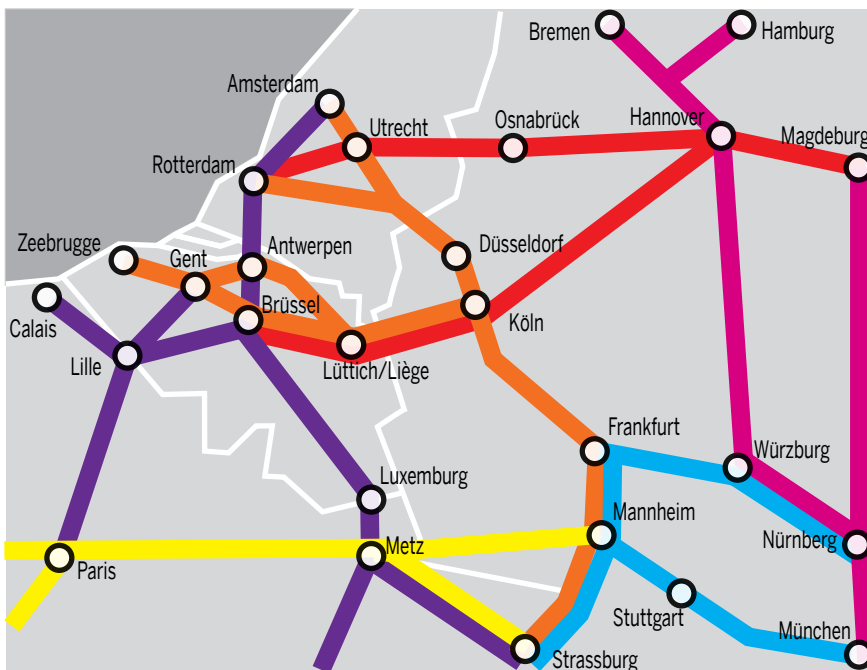


ABB. 25:  
DAS TRANSEUROPEISCHE  
VERKEHRSNETZ, TEN-T,  
(AUSSCHNITT)

FÜR DIE PLANUNGSREGION KÖLN  
RELEVANTE VERKEHRSKORRIDORE

■ NORTH SEA – BALTIC

■ RHINE – ALPINE

■ NORTH SEA – MEDITERRANEAN

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32, 2015  
QUELLE: NACH EUROPEAN COMMISSION O.J. STAND 2013

#### ■ Erstellung qualitativ differenzierter Standortprofile

Die Erstellung qualitativ differenzierter Standortprofile wird die Basis zukünftiger GIB-Darstellungen im Regionalplan bilden. Die Profile beinhalten die Ermittlung von Kriterien für die Standortqualität, die Auswertung vorhandener Konzepte, die Erstellung eigener Grundlagen sowie die Zusammenführung der Daten in Entwürfe zur Flächendarstellung des neuen Regionalplans durch die Regionalplanungsbehörde. Die Planungsregion ist nicht nur von starken räumlichen Disparitäten geprägt. Die regionalen Unterschiede zeigen sich auch an den wirtschaftlichen Aktivitäten der Kreise und kreisfreien Städte, die z.T. sehr unterschiedliche Schwerpunkte erkennen lassen. Dies betrifft auch die Ballungs- und Arbeitsplatzzentren entlang der Rheinschiene im Vergleich zu ländlichen, eher wohnstandortgeprägten Räumen. Die Auswertung z.B. der Wirtschaftskraft und Arbeitsplatzdichte ergibt jedoch auch im ländlichen Raum starke Unterschiede. Die vom

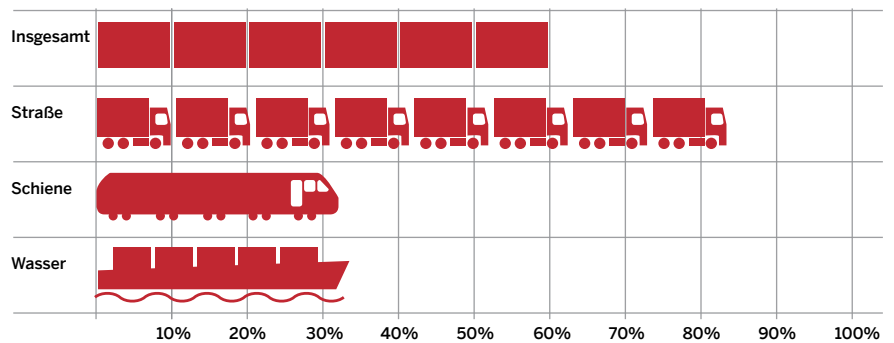
LEP-E NRW geforderten qualitativ differenzierten Standortprofile sind eine geeignete Arbeitsgrundlage, um im zukünftigen Regionalplan den verschiedenen Wirtschaftsregionen mit ihren unterschiedlichen (teil-)regionalen Ansprüchen gerecht werden zu können.

#### ■ Räumliche Auswirkungen

Das Vorhandensein möglichst restriktionsarmer Räume mit guter Anbindung bestimmt die Lagegunst und somit aktiv die Gewerbeflächenpolitik in den Kommunen und Kreisen (BBSR 2011, S. 11). Der Regionalplan muss mit seinen Flächendarstellungen die Diskrepanz zwischen den Anforderungen an ökonomisch attraktive Standorte und den landesplanerischen Vorgaben einer nachhaltigen Flächenpolitik bewältigen. Die Arbeitsplatzdichte bzw. die Wirtschaftskraft ist erwartungsgemäß hoch in den kreisfreien Städten des Regierungsbezirks. Erstaunlich ist jedoch, dass weniger dicht besiedelte Kreise, die zudem stark vom demografischen Wandel betroffen sind,

ABB. 26:  
WACHSTUM DER  
GÜTERVERKEHRSLEISTUNG  
IM RHEINLAND BIS 2025

QUELLE: IHK-INITIATIVE RHEINLAND O.J.,  
BÜRO G29 – AACHEN;  
DATENGRUNDLAGE IVV INGENIEURGRUPPE AACHEN



eine hohe Arbeitsplatzdichte und nahezu ausgeglichene Pendlerströme vorweisen, wie beispielsweise der Oberbergische Kreis. Dies zeugt von einer soliden Wirtschaftsstruktur. Insbesondere die Standortsicherung von Betrieben sowie ein bedarfsgerechtes Angebot an kurzfristig verfügbaren gewerblichen Flächen sind ein wichtiger Handlungsauftrag der Kommunen und Kreise an die Regionalplanung. Neben einer kompakten Siedlungsstruktur führt auch Siedlungsverdichtung zu einem Heranrücken sensibler Bereiche an störende Nutzungen. Folgen können Einschränkungen vorhandener Betriebsstätten bzw. Wegfall vorhandener Gewerbeflächen sein. Beispielsweise werden ehemalige Produktionsstandorte zu attraktiven Wohnlagen und erzeugen damit Nutzungskonflikte mit den noch vorhandenen Gewerbe- bzw. Industrienutzungen.

Die Praxis zeigt, dass industrielle und gewerbliche Ansiedlung bzw. Verlagerung bereits früh wegen zu erwartender Konflikte (Emissionen, Erschließung, Verfügbarkeit der Flächen etc.) auf Umsetzungshindernisse stößt. Dies gilt sogar innerhalb bestehender kommunaler bzw. regionalplanerisch gesicherter Darstellungskategorien, z.B. GIB-Flächen.

#### ■ Aufgabe der Regionalplanung

Die angestrebte Reduzierung des Flächenverbrauchs wird oft als Ein-

schränkung der Flexibilität kommunaler Planungen wahrgenommen. Bereits jetzt zeigt die kreisweite Erarbeitung neuer Gewerbeflächenkonzepte jedoch, dass sie eine Chance für die Kommunen sein kann, vor dem Hintergrund der eigenen Rahmenbedingungen z.B. von Flächenengpässen zukünftige gewerbliche Entwicklungen im größeren Rahmen interkommunal oder regional abzubilden. Ziel der Regionalplanung muss es sein, die Voraussetzungen für Kommunen zu schaffen, den Unternehmen ausreichend Sicherungsflächen anzubieten und diese vor heranrückenden sensiblen Nutzungen zu schützen. Reaktivierungen von gewerblichem Bauland im Innenbereich sind aufwendige Prozesse. Eine langfristige Betrachtung der Infrastrukturfolgekosten wird der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung ein größeres Gewicht verleihen, auch wenn die Regionalplanung nur zusammen mit den lokalen Akteuren eine Umsetzung dieser Anforderung vornehmen kann.

Die Bedeutung für diese nachhaltige Siedlungsflächenentwicklung kann auch an der Einrichtung landesweiter Projekte wie dem Flächenpool NRW gemessen werden, den die Regionalplanungsbehörde von Beginn an begleitet. Wie im Kapitel 3.1.3, Unterpunkt Fremdnutzungen der Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche, dargestellt, finden Fremd- bzw.



Mindernutzungen auf hochwertigen GIB-Flächen statt. Es bleibt zu untersuchen, ob dies ein Indiz für eine veränderte Flächennachfrage ist, da diese Nutzungen ggf. auch in anderen Darstellungskategorien des Regionalplans untergebracht werden könnten. Ein zentrales Anliegen der Regionalplanung wird es sein, hochwertige GIB-Flächen für gewerblich-industrielle Nutzung vorzuhalten. Nicht störende gewerbliche Nutzungen sind im ASB zu verorten. Ziel der Regionalplanung ist es, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Kommunen und Kreise unter Abwägung aller Belange zu stärken. Hierzu muss die Regionalplanung auf der Grundlage verschiedener regionaler Gewerbeflächenkonzepte der AGIT und der Kreise ein Gewerbeflächenkonzept für die Planungsregion Köln erarbeiten, das Grundlage für die bedarfsgerechte Wirtschaftsflächenweisung im zukünftigen Regionalplan sein wird.

#### 3.2.4 Steuerung der Flächenentwicklung für Logistik und Häfen

Der Transport und die Verteilung von Gütern gewinnen in einer global vernetzten Welt zunehmend an Bedeutung. Aufgrund seiner geographischen Lage und starken Wirtschaftskraft weist das Rheinland vielfältige nationale und internationale Verflechtungen auf. Die Planungsregion Köln befindet sich in einer exponierten Lage der Nord-Süd- und Ost-West-Magistralen, den von der EU bestimmten Verkehrskorridoren zur Förderung des Binnenmarktes (Transeuropäisches Verkehrsnetz, TEN-T, European Commission o.J.), wie in Abb. 25 dargestellt.

Eine besondere Bedeutung kommt hier der Verflechtung mit den sogenannten ZARA-Häfen zu (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam), die

verstärkt Güterverkehre und logistische Tätigkeiten ins Hinterland verlagern. Die Planungsregion Köln wird zukünftig von einer starken Zunahme der Güterverkehrsströme betroffen sein und ist daher auch auf die planerische Steuerung sowie den Ausbau von Flächen für die Logistikbranche angewiesen. Nach einer Prognose der Initiative Rheinland der rheinischen Industrie- und Handelskammern (IHK-Initiative Rheinland o.J.) wird der Güterverkehr im Rheinland bis 2025 um rund 60% zunehmen. Demnach werden ca. 93% dieser Transportleistung über die Straße, gefolgt von der Schiene und der Binnenschifffahrt bewältigt werden müssen (vgl. Abb. 26). Es besteht ein verstärktes wirtschaftliches Interesse, als Transitregion eine zusätzliche Wertschöpfung aus diesen Güterströmen zu erzielen und Arbeitsplätze zu schaffen. Von Interesse sind hier vor allem Wirtschaftszweige der modernen Logistik, die neben der Verteilerfunktion von Waren auch logistische Zusatz- und Serviceleistungen anbieten. Bereits heute ist vielerorts die Kapazitätsgrenze der Verkehrsinfrastruktur, und hier insbesondere der Straßeninfrastruktur, erreicht. Umso mehr ist es geboten, die wachsenden Güterströme durch eine geschickte Kombination der verschiedenen Verkehrsträger Auto, Bahn und Binnenschifffahrt zu bewältigen. Gleichzeitig ist es aber auch erforderlich, die Belastungen aus der Zunahme dieser Verkehrsströme zu erkennen und zu mindern. Auch aus klimapolitischen Aspekten ist eine Verlagerung von der Straße auf die umweltfreundlicheren Transportmittel der Bahn und Binnenschifffahrt notwendig.

#### ■ Zielsetzungen aus dem LEP-Entwurf

Der LEP-E NRW enthält die Zielvorgabe, dass neue GIB im unmittelbaren räumlichen Anschluss an vorhandene Siedlungsbereiche festzulegen sind und nur unter sehr engen Vorausset-

zungen von dieser Standortbindung abgewichen werden kann (LEP-E NRW, Ziel 6.3-3). Potenzielle Logistikflächen sollen über eine kurzwegige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verfügen und auch an Verkehrsträger mit hoher Transportkapazität, insbesondere Bahn oder Schiff, an multimodalen Schnittstellen, d.h. Angebot verschiedener Verkehrsträger an einem Ort, angebunden sein (LEP-E NRW, Grundsatz 6.3-5). Gleichzeitig soll bei der Planung von Umschlagstandorten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern dem Ausbau vorhandener Güterverteilzentren und Häfen der Vorrang vor der Entwicklung neuer Standorte gegeben werden (LEP-E NRW, Grundsatz 8.1-10, Erläuterung).

#### ■ Räumliche Auswirkungen

Für die Regionalplanung ergibt sich daraus die Notwendigkeit, umweltverträgliche Standorte für Betriebe der Logistik an multimodalen Schnittstellen verschiedener Verkehrsträger anzubieten und diesen den Vorrang vor reinen Autobahnstandorten einzuräumen. Gleichzeitig müssen die Häfen in ihrer Funktionsfähigkeit gesichert und vor heranrückenden fremden Nutzungen geschützt werden. Soweit möglich, sollten den Häfen räumliche Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden. Größere Logistikbetriebe erfordern in der Regel einen Standort in einem Industrie- und Gewerbebereich und umfangreiche zusammenhängende Flächen mit einem unmittelbaren Anschluss an die Verkehrsinfrastruktur. Aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels ist die Nachfrage nach Standorten für die industrielle Produktion rückläufig und wird in bestimmten räumlichen Korridoren durch moderne Betriebe der Logistikwirtschaft ersetzt. Deren Flächenbedarfe lassen sich voraussichtlich im Rahmen der allgemeinen Flächenbe-

darfe für Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche (GIB) befriedigen. Bei der Fortschreibung des Regionalplanes gilt es, die Anforderungen der Logistikbranche bei der Zuordnung von Flächen und Nutzungen zu berücksichtigen und eine umweltverträgliche Abwicklung der Verkehre durch den Vorrang von Standorten mit kombinierter Verkehrsanbindung zu gewährleisten. Dabei sind die allgemeinen landesplanerischen Vorgaben für die Bedarfsermittlung und Ausweisung von Siedlungsflächen für Bereiche mit vorrangiger Logistiknutzung zu beachten.

#### 3.2.5 Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilität

Wie in den vorangegangenen Kapiteln an vielen Stellen aufgezeigt, erfordert das Leitbild einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung eine enge Verzahnung zwischen Mobilität und Siedlungsentwicklung. Eine älter werdende Gesellschaft entwickelt auch veränderte Mobilitätsbedürfnisse. Eine gute Infrastruktur beeinflusst bereits heute die Standortentscheidung für Wohnlagen. Zukünftig wird eine ÖPNV-Anbindung abgelegener Wohnlagen an die Versorgungszentren der Kommunen unter wirtschaftlichen Erwägungen zunehmend unattraktiv. Eine gute Erreichbarkeit von Wohn- und Gewerbebeständen ist wichtig zur Vermeidung zusätzlicher Verkehre. Die Nähe der Wohnsiedlung zu vorhandener Infrastruktur unter dem Aspekt der Infrastrukturfolgekosten für die Kommune wird zum entscheidenden Kriterium bei der Ausweisung neuer Wohnstandorte und der Sicherung vorhandener Wohnlagen. Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung verlangt eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme

von Freiraum auch bei der Infrastrukturplanung. Vorhandene Trassen sind vorrangig zu nutzen und auszubauen. Die Umsetzung neuer Trassenplanungen wird erschwert durch wachsende Raumwiderstände und eine kritischer werdende Bevölkerung. Mobilitätskosten und steigende Energiepreise stellen entfernungsintensive Lebensstile zunehmend in Frage. Der Klimawandel erfordert eine starke Verminderung der Treibhausgasemissionen des Autoverkehrs. Parallel leiden immer mehr Einwohner unter verkehrsbedingten Geräusch- und Abgasemissionen. Neue Verkehrskonzepte und der Ausbau des nichtmotorisierten Nahverkehrs rücken in den Fokus der Siedlungs- und Verkehrsplanung.

#### ■ Zielsetzungen aus dem LEP-Entwurf

An der Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Zentren der Nahversorgung und die Haltepunkte insbesondere des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) sollte konsequent festgehalten werden (LEP-E NRW, Ziele 6.2-1 und 6.2-2). Ein guter Anschluss an den SPNV/ÖPNV ist bei der Wahl der räumlichen Lage neuer Siedlungsbereiche zu gewährleisten. Die siedlungs- und verkehrsinfrastrukturelle Planung sollen aufeinander abgestimmt werden.

#### ■ Aufgabe der Regionalplanung

Regionalplanung kann zu einer verbesserten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung insofern beitragen, als sie für Transparenz zwischen den Planungsebenen der Bedarfspläne des Bundes und der Länder und den kommunalen Planungen sorgt. Durch die Steuerung der Siedlungsentwicklung nimmt die Regionalplanung unmittelbar Einfluss auf Verkehrsentwicklungen. Eine Verdichtung der Siedlungsbestände an SPNV-erschlossenen Standorten ist anzustreben. Dies kann beispielsweise durch

die Erhebung aktueller und geplanter SPNV-Haltepunkte und die Verschneidung mit vorhandenen Flächenpotenzialen geschehen. Gleichzeitig ist die konsequente Begrenzung peripherer, autoabhängiger Wohnstandorte kleinerer Ortslagen auf die Eigenentwicklung zu gewährleisten. Die räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten und Versorgungseinrichtungen, wie im Leitbild der europäischen Stadt verankert, hat auch geringere Verkehrsbelastungen zur Folge. Regionalplanung kann hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten. Die derzeitigen Reurbanisierungstendenzen bieten weitere gute Voraussetzungen für eine verkehrseffiziente Raumentwicklung. Vorhandene informelle regionale Konzepte liefern einen wichtigen Beitrag zu einer abgestimmten Siedlungsflächenentwicklung und werden in die Gesamtfortschreibung des Regionalplans als Fachbeitrag einfließen. Sie bündeln verschiedene Aspekte der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. Beispielhaft sei hier das Agglomerationskonzept der Kooperation Region Köln/Bonn e.V. genannt.

### 3.2.6 Steuerung des Großflächigen Einzelhandels

Der Einzelhandel ist auch in der Planungsregion Köln seit Jahren erheblichen Veränderungen unterworfen. Kennzeichen dieses Strukturwandels sind u.a. Konzentrationsprozesse bei den Anbietern und ein stetiges Wachstum der Verkaufsflächen bei gleichzeitig stagnierender Kaufkraft der Bevölkerung. Der Rückzug des Einzelhandels aus den Zentren und Wohnstandorten an die verkehrlich gut erschlossenen Randlagen der Orte oder in die Gewerbegebiete stellt die Kommunen und die Region vor neue Aufgaben. Verstärkt wird dieser Prozess durch die wachsende Bedeutung des Internethandels.

### ■ Zielsetzungen aus dem LEP-Entwurf

Der LEP-E NRW übernimmt den bereits im Jahr 2013 rechtskräftig gewordenen LEP NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel. Ein zentrales Anliegen ist es, die Bedeutung des Einzelhandels für die Sicherung und Entwicklung der Innenstädte und Zentren und die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung zu sichern. Negative Auswirkungen für die räumliche Entwicklung und Versorgung sollen mit seinen Vorgaben für Standorte, Größenordnungen und Sortimente verhindert werden.

### ■ Räumliche Auswirkungen

Der beschriebene Strukturwandel hat erkennbare negative Folgen für den ländlichen Raum und die Städte der Planungsregion Köln. Er führt in vielen Räumen zu einer Ausdünnung der Versorgung. Der Einzelhandel kann bereits heute vielerorts nicht mehr in ausreichendem Umfang im räumlichen Verbund mit den sonstigen Infrastrukturangeboten wie Verwaltungen, Schulen und Gesundheitseinrichtungen in den Zentren und an Standorten mit Nahverkehrsanbindung angeboten werden. Im ländlichen Raum, der aufgrund des demografischen Wandels besonders betroffen ist, kann diese Entwicklung die Erreichbarkeit und Gewährleistung der Grundversorgung vor allem für weniger mobile Menschen gefährden. Daher kommt der standortgerechten Entwicklung und Steuerung des Einzelhandels eine bedeutende Rolle zu. Die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Infrastruktureinrichtungen und die Sicherung der Daseinsvorsorge für alle Räume und Bevölkerungsgruppen ist zu gewährleisten. Für die Funktion, Attraktivität und Lebensvielfalt der Innenstädte und Zentren ist der Einzelhandel ein unverzichtbarer Bestandteil. Der Verlust eines attraktiven Einzelhandels-

angebotes kann Leerstände, Verödung und infolgedessen nicht selten negative Auswirkungen auf andere Versorgungsfunktionen zur Folge haben. Die bevorzugte Ansiedlung von Einzelhandel in Gewerbegebieten kann zur Verdrängung von Gewerbe und Industrie in den für sie vorgehaltenen Bereichen führen. Nicht selten könnte die Neuausweisung von Gewerbe- und Industriebereichen und damit die Inanspruchnahme von Freiflächen bei standortgerechter Steuerung des Einzelhandels an städtebaulich integrierte Standorte vermieden bzw. reduziert werden.

### ■ Aufgabe der Regionalplanung

Aufgabe der Regionalplanungsbehörde ist es, die Zielvorgaben des LEP NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel auf der Ebene des Regionalplanes umzusetzen und – sofern erforderlich – zu konkretisieren. Die gemeinsame Aufgabe besteht darin, die positive Entwicklungskraft des Einzelhandels zu nutzen

- zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse und der Daseinsvorsorge in allen Räumen und für alle Bevölkerungsgruppen
- zum Erhalt der Attraktivität des ländlichen Raumes durch Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Infrastruktur
- als unverzichtbarer Bestandteil für die Funktionsfähigkeit und Attraktivität unserer Zentren und Innenstädte.

Gleichzeitig gilt es, Fehlentwicklungen aufgrund nicht integrierter Standorte des Einzelhandels zu vermeiden durch:

- Sicherung der Gewerbe- und Industriegebiete für emittierende Betriebe vor Standortkonkurrenzen des Einzelhandels
- Vermeidung der Inanspruchnahme von Freiraum für Gewerbe- und Industriegebiete aufgrund von Verdrängungseffekten durch den Einzelhandel.

### ■ Regionale

#### Einzelhandelskonzepte

In der Vergangenheit wurden in der Planungsregion Köln gute Erfahrungen mit der interkommunalen Kooperation zu Themen des großflächigen Einzelhandels gemacht. Der Austausch und die frühzeitige gegenseitige Information sind unverzichtbar, um Konkurrenzen zwischen den Kommunen und Standorten zu vermeiden und Planungs- und Investitionssicherheit zu schaffen. Diese Kooperationen sollen weiterhin von der Regionalplanung aktiv unterstützt und in anderen Regionen beworben werden.

### ■ Bedeutung des Einzelhandels für die Zentral bedeutsamen

#### Allgemeinen Siedlungsbereiche

Der LEP-E NRW führt die Zentral bedeutsamen Allgemeinen Siedlungsbereiche (ZASB) als neues Instrument für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung an Standorten mit einem gebündeltem Angebot an Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen ein (Kap. 3.2.1). Diese werden durch die Regionalplanungsbehörden in Abstimmung mit den Kommunen festgelegt (LEP-E NRW, Grundsatz und Erläuterungen 6.2-1).

Bei der beabsichtigten Bündelung möglichst vieler Funktionen in enger räumlicher Zuordnung kommt dem Einzelhandel als Frequenzbringer auch für andere zentralörtliche Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen eine besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig wird es geboten sein, die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung für die standortgerechte Entwicklung des großflächigen Einzelhandels zur Sicherung der Funktion der ZASB mit zu betrachten.

### 3.3 Fazit Siedlungsflächen

Die Steuerung der Siedlungsentwicklung ist eine zentrale Aufgabe der Regionalplanung. Dabei ist die Siedlungsentwicklung immer im Zusammenhang mit der Freiraumentwicklung zu betrachten: Mehr Siedlungsflächen bedeuten weniger Freiraum. Eine nachhaltige Raumentwicklung ist als zentrale Leitvorstellung im Raumordnungsgesetz des Bundes verankert. In NRW wird dieses Leitbild im LEP NRW sowie im LEP-E NRW konkretisiert. Die vorangegangenen Kapitel haben deutlich gemacht, dass der Handlungsbedarf groß ist:

■ Geänderte Rahmenbedingungen, wie der demografische Wandel, die Globalisierung der Wirtschaft, aber auch der Klimawandel, schlagen sich auf der regionalen Ebene nieder und müssen von der Regionalplanung berücksichtigt werden.

■ Für diese Herausforderungen hat das Land der Regionalplanung neue Instrumente, wie das Siedlungsflächenmonitoring, einheitliche Bedarfsberechnungsmethoden, die Ermittlung von ZASB oder die Erstellung regionaler Gewerbeflächenkonzepte, an die Hand gegeben.

■ Regionale Planungsprozesse werden wie bisher im Gegenstromprinzip erfolgen, d.h. Regionalplanung kann nur gemeinsam mit den Kommunen erfolgreich sein. Wichtig wird dies insbesondere bei der Ermittlung und Überprüfung vorhandener Reserveflächen bzw. Neudarstellungen von Siedlungsflächen.

■ Zur regionalplanerischen Aufgabe zählt auch die Sicherung der Daseinsvorsorge mit einem gebündeltem Angebot an öffentlicher und privater Infrastruktur in den Zentren und integrierten städtebaulichen Standorten.

■ Die Sicherung eines bedarfsgerechten Angebotes von Siedlungsflächen für Wohnen und Wirtschaft wird eine besondere Herausforderung sein. Dies gilt auch unter dem Aspekt zunehmender Mobilität bzw. veränderter Standortansprüche der Unternehmen.

■ Zudem wird erforderlich sein, für den wachsenden Wirtschaftszweig der Logistik geeignete Flächen mit multimodaler Verkehrsanbindung zu sichern und anzubieten.

Im Kapitel 3.1 Ausgangslage ist deutlich geworden, dass die räumlichen Unterschiede in der Planungsregion Köln groß sind und die Disparitäten weiterhin zunehmen werden. Vor diesem Hintergrund muss Regional-

planung den unterschiedlichen Anforderungen aller Teilräume gerecht werden und eine bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung ermöglichen. Die Entscheidung über zukünftige Flächenentwicklungen kann nur gemeinsam mit den Kreisen, kreisfreien Städten und Kommunen erfolgen. Eine weitere Herausforderung der Regionalplanung wird es sein, Akzeptanz für Planungen und Prozesse bei der Bevölkerung herzustellen. Transparente Planverfahren und die frühzeitige Einbeziehung aller Akteure sind daher ein wichtiges Anliegen bei der Regionalplanfortschreibung. Die Moderation dieser Prozesse unter frühzeitiger Einbeziehung der Öffentlichkeit bedarf daher besonderer Aufmerksamkeit.









# Freiraum

4

## Freiraum

Die Sicherung des Freiraums und seiner Funktionen ist eine der zentralen Aufgaben einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung. Sie trägt wesentlich dazu bei, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen zu gewährleisten und zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten für die Raumnutzung zu erhalten.

Die Funktionen des Freiraums sind vielfältig. Freiraum ist unter ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten von Bedeutung. Der Freiraumschutz dient unter ökologischen Aspekten dem Erhalt von Böden und ihrer Funktionen (u.a. Filter- und Puffereigenschaften), dem Erhalt von Lebensräumen für wildlebende Tiere und Pflanzen, der Sicherung eines ausgeglichenen Wasserhaushaltes (insbesondere der Regeneration von Grundwasservorkommen und dem Abfluss von Hochwasser) und dem lufthygienischen und klimatischen Ausgleich. Zu den ökonomischen Funktionen des Freiraums zählt insbesondere seine Aufgabe als Standort für die land- und forstwirtschaftliche Produktion. Im Zuge der Energiewende erlangt der Freiraum zunehmend Bedeutung als Standort für die Nutzung erneuerbarer Energien. Weiterhin stellt der Freiraum Standorte für die Versorgung mit Rohstoffen und Ressourcen bereit. Das Freiraumelement Wasser bildet die Grundlage für Landwirtschaft, Trinkwasserversorgung, gewerbliche Nutzungen, Energieerzeugung und dient dem Transport. Eine der sozialen Funktionen des Freiraums besteht darin, freiraumgebundene Erholungsnutzungen zu ermöglichen. Darüber hinaus ist der Freiraum prägend für die kulturlandschaftliche Charakteristik eines Raumes und kann in Form eines Archivs dessen Entwicklungs- und Gestaltungsgeschichte widerspiegeln. Er ist damit wesentlich für die Identifikation der Menschen mit dem Lebensraum einer Region.

Die Sicherung und Entwicklung des Freiraums ist unter den genannten Aspekten ein wichtiger Bestandteil einer Grünen Infrastruktur. Mit der Strategie der Grünen Infrastruktur wird auf europäischer Ebene das Ziel verfolgt, ein Netzwerk von multifunktionalen natürlichen und naturnahen Gebieten, Flächen und Elementen zu errichten, das intakte und stabile Ökosysteme erhält bzw. entwickelt und zur Gesundheit und zum Wohlbefinden der Menschen beiträgt (Europäische Kommission 2014). Die Grundsätze im Raumordnungsgesetz (§ 2 ROG) greifen die vielfältigen Aspekte des Freiraumschutzes im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung auf. Sie beauftragen die Regionalplanung, ein übergreifendes ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen und die weitere Zerschneidung von Landschaft und Waldflächen zu vermeiden. Die Inanspruchnahme von Freiraum soll begrenzt werden, und es sollen die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion erhalten bzw. geschaffen werden. Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushaltes, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder wiederherzustellen. Der LEP-E NRW knüpft an die Vorgaben des Raumordnungsgesetzes an. Leitvorstellung des Landes NRW ist es, die Inanspruchnahme von Freiraum zu minimieren, indem eine am Bedarf orientierte, möglichst flächensparende und kompakte Siedlungsentwicklung erreicht wird. Langfristig soll im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung angestrebt werden, dass kein Wachstum von Siedlungs- und Verkehrsfläche auf Kosten des Freiraums (Netto-Null) mehr erfolgt (LEP-E NRW, Einleitung bzw. Grundsatz 6.1-2).



Die freiraumspezifischen Vorgaben des LEP-E NRW (LEP-E NRW, Kap. 7) zielen auf die Sicherung und Entwicklung des Freiraums und seiner Funktionen, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen ab. Für die Regionalplanung formuliert der LEP-E NRW den Auftrag (LEP-E NRW, Ziel 7.1-3), den Freiraum durch Festlegung von Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen (AFAB), Waldbereichen und Oberflächengewässern zu sichern, durch Festlegung von Freiraumfunktionen zu ordnen und zu entwickeln und Vorsorge für einzelne Nutzungen im Freiraum zu treffen.

#### 4.1 Ausgangslage

Die Planungsregion Köln weist eine überaus vielfältige Freiraumstruktur auf. Sie hat Anteil an 4 der 8 naturräumlich definierten Großlandschaften des Landes NRW: der Eifel (mit Siebengebirge), dem Bergischen Land, der Niederrheinischen Bucht und dem Niederrheinischen Tiefland. Weiter differenziert nach der vorhandenen Siedlungs- und Nutzungsstruktur lassen sich in der Planungsregion die nachfolgenden (Frei-)Raumeinheiten beschreiben.

■ Das Zentrum der Region prägt der stark verdichtete Ballungsraum entlang des Rheins, die Köln-Bonner Rheinschiene, als Teil eines großräumigen Siedlungsbandes zwischen Duisburg im Norden und Bonn im Süden. In diesem Teilraum ist der Freiraum stark zurückgedrängt und zerschnitten und einem hohen Druck konkurrierender Nutzungen ausgesetzt. Gleichwohl sind auch hier neben den bestimmten Freiraumbereichen entlang des Rheins weitere wertvolle Freiräume, z.B. das Kölner Grünzugsystem, und Kulturlandschaften, z.B. im Bereich Wahner Heide und im Bereich der Siegmündung, erhalten geblieben.

■ Das Bergische Land schließt östlich der Bergischen Heideterrassenlandschaft an die Ballungsgebiete entlang des Rheins an. Hier findet sich eine typische Mittelgebirgslandschaft, geprägt durch Höhenrücken und Täler mit einem feinen Netz aus Fließgewässern und einem häufig kleinteiligen Wechsel von Offenland und Wald. Besonders prägend ist aufgrund des relativ hohen Niederschlags das Element Wasser. Der großräumig ausgewiesene Naturpark Bergisches Land und teils großflächige zusammenhängende Waldgebiete unterstreichen die hohe Bedeutung dieses Teilraumes für Erholung und Naturerleben.

■ Die westliche Grenze des verdichteten Gebiets im Rheintal bildet die Ville, die als durchschnittlich nur 5 Kilometer breiter Höhenzug sehr unterschiedliche Gesichter zeigt. Es wechseln teilträumlich dichte Bebauung mit intensiver landwirtschaftlicher oder gartenbaulicher Nutzung und Wald. Vor allem im nördlichen Villebereich prägen verschiedenartig rekultivierte Braunkohlentagebaue das Bild. Die bewaldeten Teilbereiche der Ville sind als ballungsnaher Freizeit- und Erholungsraum (Naturpark Rheinland) und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen von großer Bedeutung.

■ Die Mittelrheinische Pforte stellt als Landschaft vulkanischen Ursprungs eine Besonderheit in der Region dar. Der charakteristische Taleinschnitt mit den weithin sichtbaren Bergkuppen bildet den durch das milde Klima des Rheintals geprägten südlichen Abschluss der Region an der Landesgrenze. In den großflächig bewaldeten Bereichen des Siebengebirges befinden sich das älteste Naturschutzgebiet Deutschlands und der älteste Naturpark in NRW.

■ Der an den Villerücken westlich angrenzende Teil der Planungsregion Köln ist durch die offene Landschaft der Jülicher und Zülpicher Börde mit einem hohen Anteil landwirtschaftlicher Nutzung und weiträumigen

Blickbeziehungen gekennzeichnet. In klimatisch besonders begünstigten Bereichen findet sich auch gartenbauliche Nutzung. So ist z.B. die Landschaft rund um Meckenheim durch eines der bedeutendsten Obstanbaugebiete Deutschlands charakterisiert. Innerhalb der waldarmen Bördelandschaft bilden die Niederungen der wenigen Fließgewässer, insbesondere die Erft- und Rur, prägnante und raumgliedernde Elemente. Die Braunkohlentagebaue Hambach, Inden und Garzweiler stellen großräumige Eingriffe in die bestehende Landschaftsstruktur dar, die mit großen Herausforderungen für die künftige Landschaftsentwicklung verbunden sind.

■ Im nordwestlichen Teilbereich der Planungsregion Köln liegt das Niederrheinische Tiefland, das als Ausläufer einer großflächigen Flussterrassenlandschaft in den nördlichen Kreis Heinsberg hineinreicht. Auch hier dominieren offene, landwirtschaftlich geprägte Landschaften, die durch die Auen von Rur und Wurm sowie die des Bereichs Schwalm-Nette gegliedert sind. Im nördlichen Bereich des Naturraums in der Planungsregion Köln (Raum Wegberg/Wassenberg) finden sich größere Waldflächen. Mit dem Anteil am grenzüberschreitenden Naturpark Maas-Schwalm-Nette verfügt dieser Naturraum auch über eine besonders für die naturorientierte Erholung geeignete Landschaft.

■ Als weiterer vergleichsweise dicht besiedelter Raum in der Planungsregion Köln ist neben der Rheinschiene der Ballungsraum Aachen zu nennen. Seine Freiraumstruktur ist stark durch morphologische Charakteristika (Aachener Kessel) und eine frühe städtisch-industrielle Entwicklung geprägt, ablesbar u.a. an den Halden des ehemaligen Steinkohlenbergbaus.

■ Die Eifel ist charakteristisch für weite Teile der Kreise Euskirchen, Düren und der StädteRegion Aachen. Die teils stark bewaldete und relativ

dünn besiedelte Mittelgebirgslandschaft ist aufgrund des atlantischen Klimas mit relativ hohen Niederschlägen ebenfalls stark durch das Element Wasser gekennzeichnet. Geologisch und morphologisch sind in der Landschaft der Eifel sehr verschiedenartige Teilräume zu finden. Der in der Planungsregion Köln befindliche Teil des deutsch-belgischen Naturparks (Hohes Venn-Eifel) umfasst u.a. naturnahe Moorlandschaften, zahlreiche Bachtäler und Quellgebiete, mehrere Talsperren, große zusammenhängende Waldflächen und charakteristische Kalklandschaften.

Als statistischer Indikator für die gesamträumliche Betrachtung der Freiraumsituation in der Planungsregion Köln kann die Verteilung bzw. Entwicklung der Freiflächen, als Pendant zur Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV), herangezogen werden. Dabei zeigt sich für die relativ dicht besiedelte Planungsregion spiegelbildlich ein vergleichsweise geringer Freiflächenanteil. Dieser entspricht mit ca. 76% in etwa dem Landesmittel von NRW, liegt aber deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt (ca. 85%). Bei differenzierter Betrachtung ergibt sich ein heterogenes Bild. Trotz des im Durchschnitt eher geringen Freiflächenanteils weisen ca. zwei Drittel der Kommunen einen gegenüber dem Landesdurchschnitt höheren Freiflächenanteil auf. Die höchsten Werte von teils über 90% finden sich in ländlich strukturierten Eifelgemeinden des Kreises Euskirchen und im Bereich von Eifel- und Bördegemeinden des Kreises Düren. Dem gegenüber stehen die extrem verdichteten Bereiche mit besonders geringem Freiflächenanteil, die in der Regel auch stärkere Belastungen (z.B. bezüglich Luft, Klima, Lärm) aufweisen. Diese finden sich in erster Linie in den Ballungsräumen entlang der Rheinschiene und im Bereich der StädteRegion Aachen. Die Städte



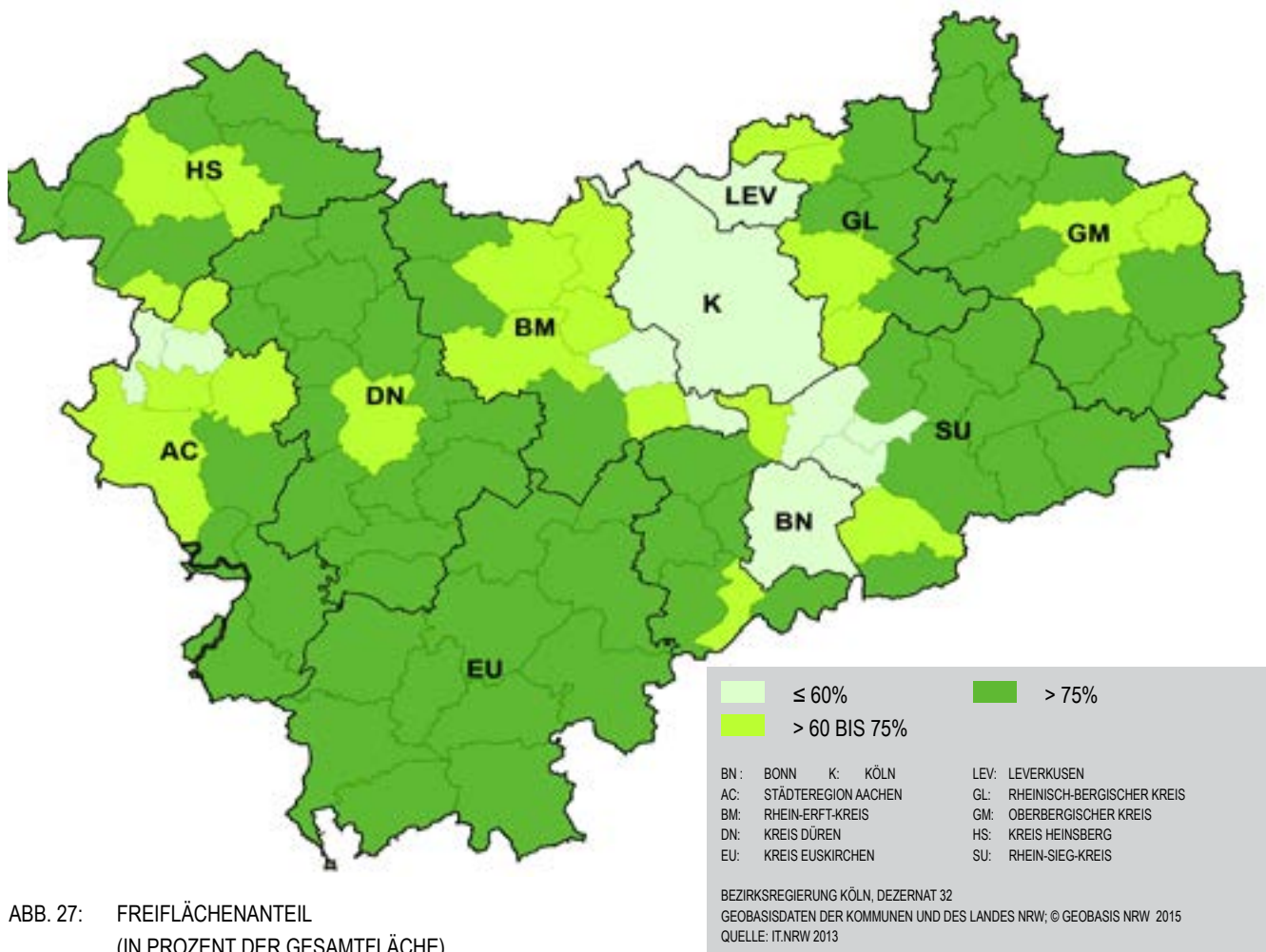


ABB. 27: FREIFLÄCHENANTEIL  
(IN PROZENT DER GESAMTFLÄCHE)

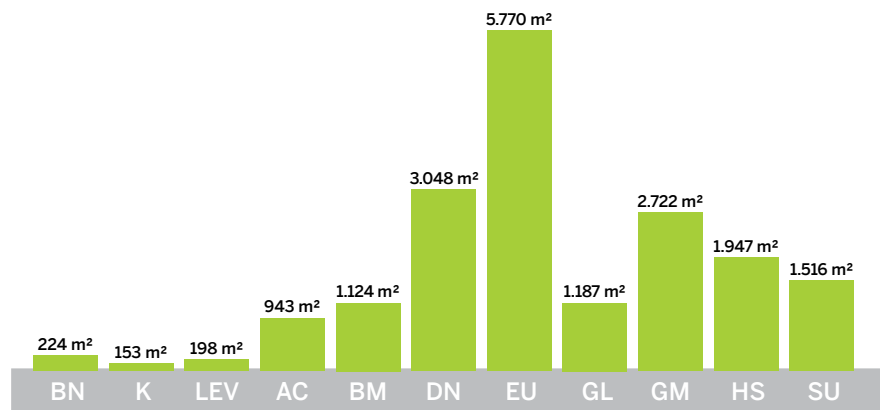
Köln, Bonn und Leverkusen haben mit einem Anteil von teils weniger als 40 bis 50% die geringsten Freiflächenanteile. Außerhalb der Ballungsräume fallen weitere Kommunen mit relativ geringen Freiflächenanteilen auf, so in ballungsnahen Bereichen des Rhein-Erft- und Rhein-Sieg-Kreises, in der Stadt Düren, in Teilen des nördlichen Kreises Heinsberg und des östlichen Oberbergischen Kreises (vgl. Abb. 27). Deutliche räumliche Unterschiede in der Planungsregion zeigen sich auch, wenn man die Verteilung der Freiflächen in Relation zur Einwohnerzahl betrachtet (vgl. Abb. 28). Während den Einwohnern in den am dichtesten besiedelten Kommunen, in den Städten Köln, Bonn und Leverkusen, lediglich zwischen 153 und 224 m<sup>2</sup> Freiflä-

che pro Kopf zur Verfügung stehen, steigt die Fläche in stärker ländlich strukturierten Kreisen auf 5.770 m<sup>2</sup> je Einwohner an. Einzelne, besonders dünn besiedelte Gemeinden des Kreises Euskirchen erreichen mit Werten von 15.000 bis über 20.000 m<sup>2</sup> je Einwohner das mehr als Hundertfache der verdichteten Gebiete. Verfolgt man die Entwicklung der Freiflächen-situation in der Planungsregion Köln in den letzten 15 bis 20 Jahren, so wird eine anhaltende Freiflächeninanspruchnahme deutlich. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV) nahm im Zeitraum 1992 bis 2012 um 14% zu (NRW 15,7%). Absolut bedeutet dies eine Reduzierung der Freiflächen um mehr als 21.000 ha und damit um eine Größe von mehr als der Hälfte des Ge-

ABB. 28:  
FREIFLÄCHE JE EINWOHNER

BN : BONN K: KÖLN LEV: LEVERKUSEN  
 AC: STÄDTEREGION AACHEN  
 BM: RHEIN-ERFT-KREIS  
 DN: KREIS DÜREN  
 EU: KREIS EUSKIRCHEN  
 GL: RHEINISCH-BERGISCHER KREIS  
 GM: OBERBERGISCHER KREIS  
 HS: KREIS HEINSBERG  
 SU: RHEIN-SIEG-KREIS

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32  
 QUELLE: IT.NRW 2013



biets der kreisfreien Stadt Köln. Für den betreffenden Zeitraum entspricht dies einem Freiflächenverlust von ca. 3 ha pro Tag. Dabei stehen relativ geringere Freiflächenverluste in den bereits stark verdichteten kreisfreien Städten der Rheinschiene (Bonn ca. 5%, Köln ca. 6,5%, Leverkusen 12%) und in der StädteRegion Aachen (8%) besonders starken Rückgängen von mehr als 15 bis über 20% im Rhein-Erft-Kreis, Kreis Heinsberg, Rhein-Sieg-Kreis, Oberbergischen Kreis und Kreis Euskirchen gegenüber.

#### 4.1.1 Zerschneidung des Freiraums

Die zunehmende Zerschneidung des Freiraums stellt einen wesentlichen Beeinträchtigungsfaktor dar, der durch die anhaltende Flächeninanspruchnahme für Siedlungsraum und Infrastruktureinrichtungen hervorgerufen wird. Zerschneidungs- und Verinselungseffekte führen über den quantitativen Verlust hinaus zu einer qualitativen Verschlechterung des verbleibenden Freiraums. Diese kann z.B. Funktionen für den Biotopverbund, die Erholungseignung, schützenswerte Landschaftsbilder oder gewachsene Kulturlandschaften in negativer Weise betreffen u.a. durch Verinselung, Barrierewirkungen und Emissionsbelastungen. Man spricht in diesem

Zusammenhang auch von einer indirekten Flächeninanspruchnahme, die beispielsweise im Umfeld von Verkehrsstraßen deutlich über die tatsächliche Flächenbeanspruchung hinausgehen kann. Der LEP-E NRW nimmt sich dieser Problematik in Form eines Grundsatzes zum Schutz unzerschnittener Räume an (LEP-E NRW Kap. 7, Grundsatz 7.1-4). Im gültigen Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln finden sich bislang keine vergleichbaren Regelungen. Als unzerschnittene verkehrssarme Räume werden Räume definiert, die nicht von Verkehrswegen oder Bebauung zerschnitten werden, so von Straßen (mit mehr als 1.000 KFZ/24h), Schienenwegen, schiffbaren Kanälen, flächenhafter Bebauung oder Betriebsflächen mit besonderen Funktionen, wie z. B. Verkehrsflugplätzen. In der Planungsregion Köln ist die Zerschneidung des Freiraums durch technogene Elemente wie Straßen, Schienenwege, flächenhafte Bebauung oder Betriebsflächen vergleichsweise stark ausgeprägt. Auf der Basis der vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW ermittelten unzerschnittenen verkehrssarmen Räume ist festzustellen, dass aktuell bereits mehr als 30% (NRW ca. 27%) der Fläche in Räume kleiner als einen Quadratkilometer zerschnitten ist. Wie in Abbildung 29 zu erkennen, sind dennoch erhaltenen größeren unzerschnittenen verkehrssarmen Räume

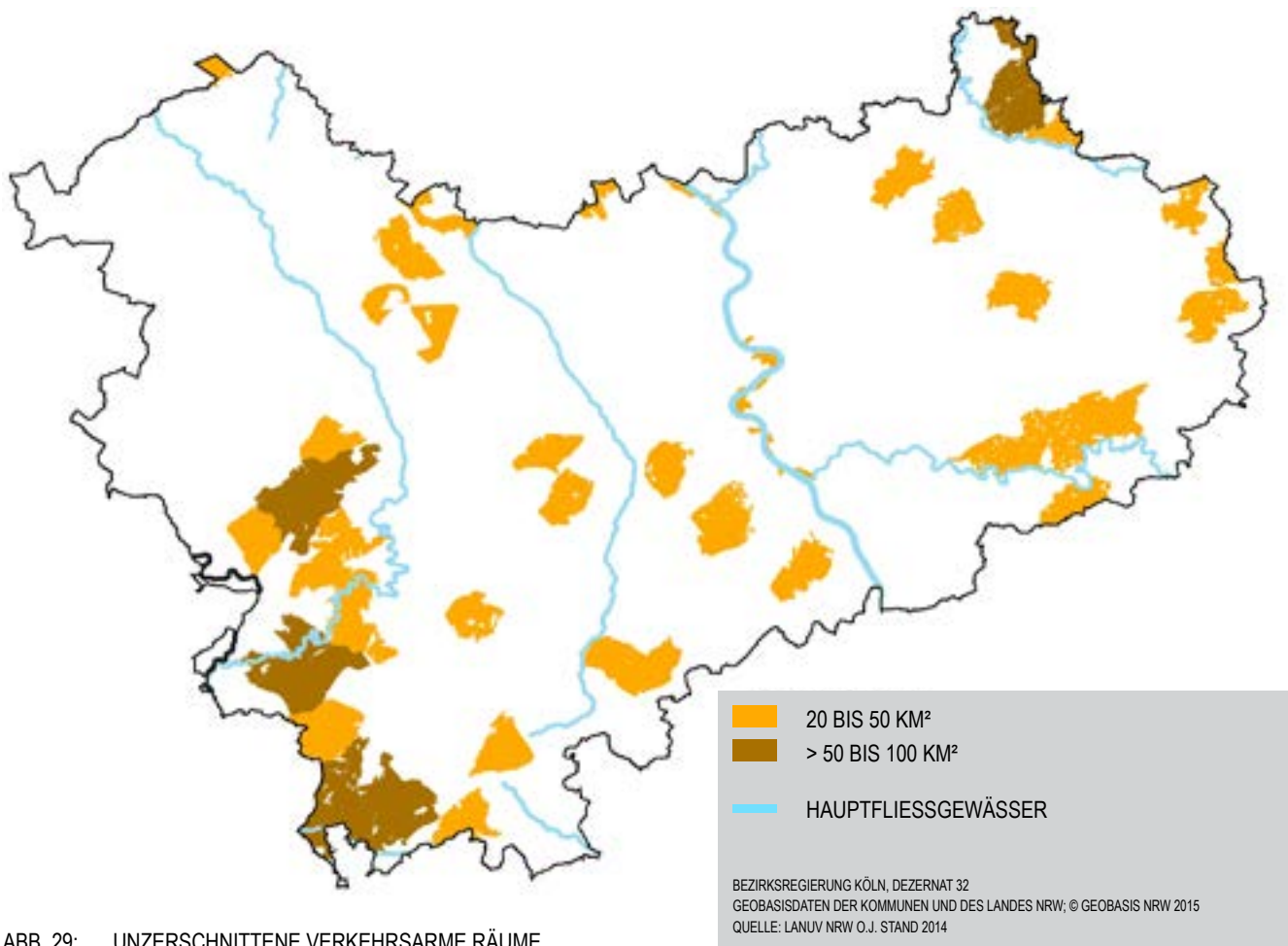


ABB. 29: UNZERSCHNITTENE VERKEHRSARME RÄUME

über die Planungsregion verteilt. Unzerschnittene verkehrsarme Räume größer als 100 km<sup>2</sup> sind in NRW nur dreimal, alle außerhalb der Planungsregion Köln, erhalten geblieben. Aktuelle Ermittlungen der LANUV NRW zeigen allerdings, dass sich derart große Räume auch in der Eifel ergeben, wenn man angrenzende rheinland-pfälzische Gebiete (10-km-Puffer) einbezieht. Die Größenordnung über 50 km<sup>2</sup> bis 100 km<sup>2</sup> findet sich in der Planungsregion Köln sechsmal, teils unter Einbeziehung der benachbarten Regierungsbezirke Nordrhein-Westfalens. Diese Räume liegen in den Mittelgebirgsregionen (Eifel und Bergisches Land) und sind durch einen relativ hohen Waldanteil gekennzeichnet. Auch

die zwischen 20 und 50 km<sup>2</sup> großen unzerschnittenen verkehrsarmen Räume liegen primär in den stärker bewaldeten Bereichen der Planungsregion. Teilweise blieben diese auch innerhalb oder im Randbereich stärker verdichteter Teilräume (Kottenforst/Ville und rheinnahe Bereiche) erhalten und stellen dort wertvolle siedlungsnahe Erholungsgebiete und Kernbereiche des Freiraumverbundsystems dar. Der durch landwirtschaftliche Nutzung geprägte Freiraum in der niederrheinischen Bucht ist dagegen vergleichsweise stark zerschnitten. Hier sind, teils im Bereich der Braunkohlentagebaue, nur wenige unzerschnittene verkehrsarme Räume von 20 bis 50 km<sup>2</sup> verblieben.

#### 4.1.2 Schutzwürdige Böden

Zu den wichtigen Aspekten des Schutzes natürlicher Ressourcen gehört der Bodenschutz. Die schutzwürdigen Böden der Planungsregion erfüllen in besonderem Maße wichtige Funktionen. Hierzu gehören Filter-, Regelungs- und Pufferfunktionen (z.B. in Bezug auf den Wasserhaushalt), Funktionen als Lebensraum und Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen oder als Archiv der Kulturgeschichte. Die Minimierung der Freirauminanspruchnahme, Leitvorstellung des LEP-E NRW, ist das wesentliche Instrument für den Bodenschutz in der Regionalplanung. Im LEP-E NRW (LEP-E NRW, Grundsatz 7.1-5) werden darüber hinaus spezifische Grundsätze zum Bodenschutz in der räumlichen Planung definiert. Danach sind insbesondere die Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit der Böden bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen als Voraussetzung für den nachhaltigen Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen zu berücksichtigen. Den für die landwirtschaftliche Nutzung besonders wertvollen Böden wird im Kapitel Landwirtschaft des LEP-E NRW (LEP-E NRW, Grundsatz 7.5-2) Rechnung getragen. Sie sollen für Siedlungs- und Verkehrszwecke nicht in Anspruch genommen werden.

Fachliche Grundlage für die Bewertung der Böden in der Planungsregion Köln ist die 2014 neu aufgelegte Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Diensts NRW (GD NRW 2014). Aus dieser lässt sich je nach Erfüllung der genannten Bodenfunktionen stufenweise die Schutzwürdigkeit der Böden ableiten. Als weitere Kriterien können die Naturnähe der Böden und klimarelevante Funktionen in die Bewertung einfließen.

■ Dass bereits mehr als 20% der Fläche der Planungsregion Köln aufgrund von Nutzung oder Inanspruchnahme nur noch Böden mit

geringer bzw. sehr geringer Naturnähe aufweisen, unterstreicht das Erfordernis, den weiteren Verlust oder die Beeinträchtigung dieser wertvollen und endlichen Lebensgrundlage möglichst zu vermeiden. Unter dem Aspekt der Schutzwürdigkeit stellen Böden mit besonderer Regelungs- und Pufferfunktion bzw. besonderer Bodenfruchtbarkeit die flächenmäßig größte Einheit in der Planungsregion dar. Mehr als 30% der Fläche der Planungsregion Köln sind hier in Verbindung mit einem besonders naturnahen Zustand zu berücksichtigen. Räumlich betrifft die Verbreitung dieser Böden insbesondere große Teile der vorwiegend ackerbaulich genutzten Kölner Bucht (Jülicher und Zülpicher Börde), Bereiche der Köln-Bonner Rheinebene und des östlich der Stadt Bonn gelegenen Pleiser Hügellands. Für eine möglichst flächenhafte Erhaltung dieser Böden sprechen insbesondere der Schutz des Grundwassers und das Ziel der Erhaltung einer nachhaltig ertragssicheren Landwirtschaft.

■ Planerisch besonders zu berücksichtigende Böden aufgrund ihres hohen Biotopentwicklungspotenzials erstrecken sich auf ca. 10% der Fläche der Planungsregion Köln. Dies sind die Böden extremer Standortverhältnisse, z.B. Böden, die besonders nass, besonders trocken, sehr nährstoffarm oder sehr nährstoffreich sind. Sie stellen in Form von flachgründigen Felsböden und Grundwasserböden einen beträchtlichen Flächenanteil im Bereich der bewaldeten Mittelgebirgslagen der Eifel und des nordöstlichen Bergischen Landes. Ziel ist hier der Erhalt standortbedingter Extrema als Grundlage für den Schutz oder die Entwicklung wertvoller Lebensräume.

■ Böden, die besonders wertvolle Archive der Natur- und Kulturgeschichte darstellen, sind in der Planungsregion nur kleinflächig verbreitet. Es handelt sich dabei um Böden, die sich aus beson-

derem Ausgangsmaterial entwickelten oder an deren Entstehung außergewöhnliche Prozesse beteiligt waren, beispielsweise Böden aus tertiären (bergische Heideterrasse) und kreidezeitlichen (Aachener Hügelland) Gesteinen oder aus Vulkaniten (Siebengebirge). Die Seltenheit und geringe räumliche Verbreitung in der Planungsregion Köln (< 1%) erfordern eine besondere Berücksichtigung im Einzelfall.

■ Als klimarelevante Böden werden Böden bezeichnet, die eine Funktion als Kohlenstoffsенke bzw. Kohlenstoffspeicher haben. Hierzu gehören Moor- und Stauwasserböden. Sie haben in der Regel auch ein besonderes Biotopentwicklungspotenzial. Insgesamt sind gemäß Geologischem Dienst NRW ca. 4% der Böden der Planungsregion unter Einbeziehung der Naturnähe als klimarelevante Böden von besonderer Wertigkeit einzustufen. Damit ist das auf den Schutz des Klimas bezogene Potenzial der Böden in der Planungsregion Köln als relativ gering zu bewerten.

#### 4.1.3 Landwirtschaft

Die Landwirtschaft bildet durch die Produktion von Lebens- und Futtermitteln und nachwachsenden Rohstoffen die Grundlage für vor- und nachgelagerte Wirtschaftszweige insbesondere der Ernährungswirtschaft. Sie ist insofern weit über die eigentliche Flächenbewirtschaftung hinaus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Mit einem Flächenanteil von ca. 45% (NRW 50%, IT.NRW 2013) ist die Landwirtschaft nach wie vor der größte Flächennutzer in der Planungsregion Köln. Sie prägt damit in besonderem Maße den Freiraum und trägt Verantwortung für die Entwicklung der Kultur- und Erholungslandschaft und die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen. Insbesondere in den ländlichen Räumen

kann die Landwirtschaft über spezifische Angebote (z.B. Direktvermarktung, Gastronomie, Tourismus) auch zu einer Stärkung der Regionalentwicklung beitragen. Der LEP-E NRW (LEP-E NRW, Grundsatz 7.5-1) stellt auf diese in dem Begriff der multifunktionalen Landwirtschaft aggregierten vielfältigen Wirkungsbereiche ab. Landesplanerisch wird angestrebt, die räumlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Landwirtschaft zu sichern und dazu beizutragen, die landwirtschaftlichen Betriebsstandorte als Ausgangspunkte für die Flächenbewirtschaftung zu erhalten. Bei der Abwägung konkurrierender Nutzungen sollen (LEP-E NRW, Grundsatz 7.5-2) agrarstrukturelle Erfordernisse, z.B. besonders wertvolle Bereiche mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit oder Eignung sowie günstige betriebswirtschaftliche Gegebenheiten, berücksichtigt werden. In der Planungsregion Köln gibt es insgesamt 6.356 landwirtschaftliche Betriebe (14,5% aller Betriebe in NRW), von denen 42% im Nebenerwerb bewirtschaftet werden. Der Anteil der Betriebe mit Viehhaltung ist mit 65% (NRW 75%, Regierungsbezirk Münster 84%, InVeKoS, StMELF o.J., Stand 2014) vergleichsweise gering. Die durchschnittlich von einem Betrieb bewirtschaftete Fläche in der Planungsregion beträgt ca. 48 ha. Der Anteil der Eigentumsflächen an der Betriebsfläche liegt mit 35% relativ niedrig (NRW 45%). Die naturräumlich verschiedenartige Ausstattung innerhalb der Planungsregion führt hinsichtlich der agrarstrukturellen Merkmale zu großen Unterschieden. Neben den Naturräumen Börde, Eifel, Bergisches Land und Niederrheinisches Tiefland lassen sich Agrarregionen des urbanen und suburbanen Raumes abgrenzen. Besonders günstige naturräumliche Voraussetzungen für die Landwirtschaft finden sich in den Bördebereichen der Niederrheinischen Bucht



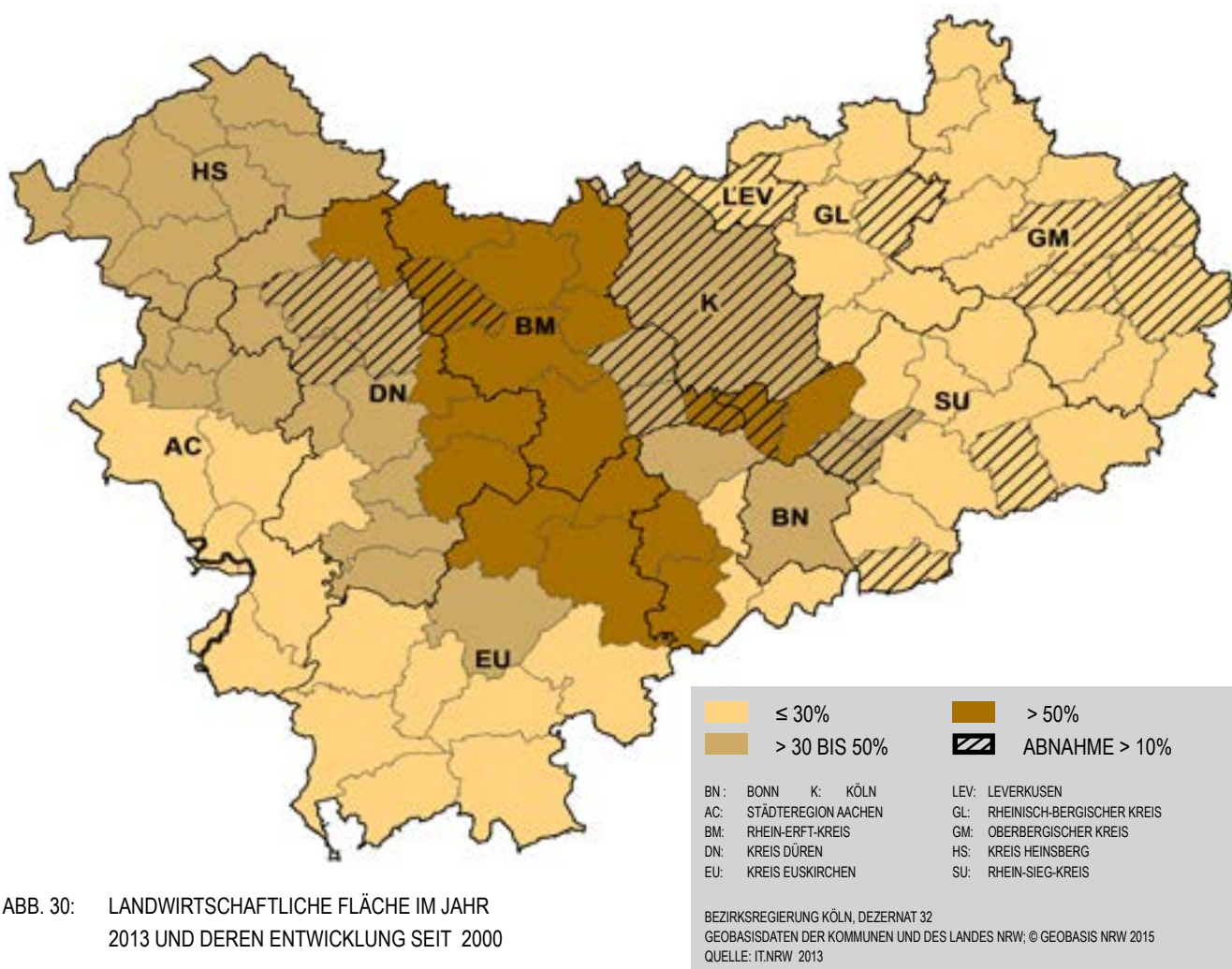


ABB. 30: LANDWIRTSCHAFTLICHE FLÄCHE IM JAHR 2013 UND DEREN ENTWICKLUNG SEIT 2000

und im Niederrheinischen Tiefland. Entsprechend treten hohe Anteile landwirtschaftlich genutzter Flächen auf (vgl. Abb. 30). So werden z.B. in der Gemeinde Titz (Kreis Düren) 85% des Gemeindegebiets (95% der Freiflächen) landwirtschaftlich genutzt. Aufgrund der günstigen Voraussetzungen ist in diesen Räumen die ackerbauliche Nutzung deutlich vorherrschend: 95% der landwirtschaftlichen Fläche des Rhein-Erft-Kreises, 90% der landwirtschaftlichen Fläche des Kreises Heinsberg und 87% der landwirtschaftlichen Fläche des Kreises Düren werden ackerbaulich genutzt. Nahezu bei allen Kommunen der Niederrheinischen Bucht und des Niederrheinischen Tieflands liegt

der Ackerflächenanteil am Gemeindegebiet bei über 40%, häufig bei über 60%. Bezogen auf die Anteile der Ackerfläche an der bewirtschafteten Fläche (vgl. Abb. 31) weisen vor allem Kommunen im östlichen Bördegebiet hohe Werte von über 60% bis hin zu über 90% (Gemeinde Merzenich, Kreis Düren) auf. Andere Verhältnisse finden sich demgegenüber in den Mittelgebirgsregionen. Hier ist, da ein höherer Anteil der Flächen mit Wald bestockt ist, der Anteil landwirtschaftlicher Flächen generell geringer (vgl. Abb. 30). Aufgrund ungünstigerer Bedingungen für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung (Topographie, geringere Bodengüte) ist in diesen Teilregionen die Grün-



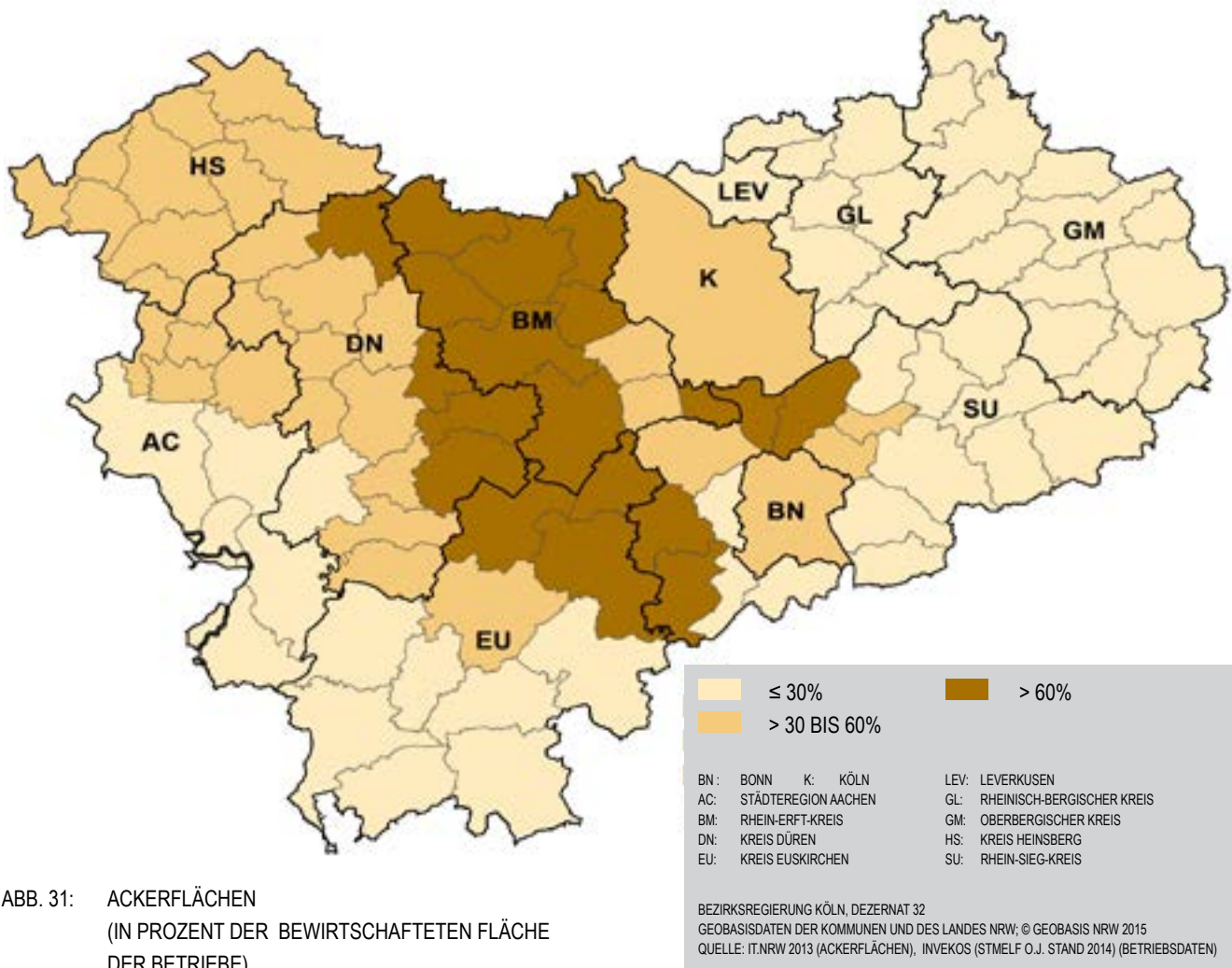


ABB. 31: ACKERFLÄCHEN  
 (IN PROZENT DER BEWIRTSCHAFTETEN FLÄCHE  
 DER BETRIEBE)

landnutzung in Verbindung mit Viehhaltung bestimmend. Zumeist liegt der Ackerflächenanteil deutlich unter 20% der jeweiligen Gemeindefläche. Im Rheinisch-Bergischen Kreis werden 82%, im Oberbergischen Kreis 90% der landwirtschaftlichen Flächen als Dauergrünland genutzt. Besonders günstige Voraussetzungen für Dauerkulturen (z.B. Obstbau und Baumschulen) bieten offensichtlich die klimatisch begünstigten Bereiche der Rheinschiene, vor allem im Raum Bonn/Rhein-Sieg. Während der Anteil der Dauerkulturen in der Planungsregion Köln bei ca. 1% der landwirtschaftlichen Nutzfläche liegt, ist er im Rhein-Sieg-Kreis mit ca. 6% signifikant höher. Besonders geringe Anteile landwirtschaftlicher Fläche

weisen in der Planungsregion die stärker bewaldeten Kommunen und die Kommunen in den dichter besiedelten Teilräumen der Rheinschiene auf. In den verdichteten Bereichen steht die Landwirtschaft aufgrund beengter Verhältnisse, eines hohen Drucks konkurrierender Nutzungsansprüche und stärkerer Nutzungskonflikte (z.B. immissionsschutzrechtlicher Art) vor besonderen Herausforderungen.

Betrachtet man die Entwicklung des landwirtschaftlichen Flächenanteils, so ist landesweit ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen. Im Zeitraum zwischen 1996 und 2009 ging die landwirtschaftliche Fläche in NRW um mehr als 85.000 ha zurück. Dies entspricht fast der Gesamtfläche

des Oberbergischen Kreises. Auch in der Planungsregion Köln ist nahezu flächendeckend ein Rückgang zu verzeichnen. Im Zeitraum 2000 bis 2013 reduzierte sich die landwirtschaftliche Fläche um mehr als 4% (ca. 15.000 ha) und damit um eine Fläche größer als die der kreisfreien Stadt Bonn. Besonders stark (> 10% der landwirtschaftlichen genutzten Fläche im Jahr 2013) waren die Rückgänge (abgesehen von tagebaubedingten Effekten im Rheinischen Revier) in den verdichteten Bereichen der Rheinschiene und im Bergischen Land (vgl. Abb. 30). Damit betrifft die Abnahme vor allem Bereiche mit ohnehin schon relativ geringen Anteilen landwirtschaftlicher Fläche. Auch bezogen auf die Zahl der Betriebe ist ein starker Rückgang zu verzeichnen. Von 1999 bis 2007 sank die Zahl der Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe um ca. 17%. Kommunen mit einer besonders deutlichen Abnahme von Betrieben sind nach Angabe der Landwirtschaftskammer NRW vornehmlich im suburbanen/urbanen Raum zu finden. Beispielsweise lag der Rückgang von Betrieben in den letzten 10 Jahren in Bornheim, Siegburg und Wesseling bei mehr als 30%, in Alfter und Troisdorf sogar bei mehr als 40% .

#### 4.1.4 Wald und Forstwirtschaft

Die Waldflächen prägen in besonderem Maße die Freiraumstruktur der Planungsregion. Sie stellen zudem eine wichtige Ressource dar. Neben ökonomischen Funktionen als Grundlage der Forst- und Holzwirtschaft und als Energieträger entfalten Wälder vielfältige Wohlfahrtswirkungen. Sie sind bedeutend für die Erholung der Menschen, als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und als Schutz- bzw. Ausgleichsflächen (z.B. bezogen auf Klima/Lufthygiene, Immissionen, Bodenbelastungen oder den Wasser-

haushalt). Bewaldete Bereiche stellen zudem ein landschaftsbildprägendes Identifikationsmerkmal dar. In Bezug auf den globalen Klimawandel (Kap. 2.3) haben Wälder neben klimatischen Ausgleichsfunktionen (Klimaanpassung) Bedeutung als CO<sub>2</sub>-Senke (Klimaschutz). Besondere Bedeutung ist den vorhandenen Waldflächen in der Planungsregion auch vor dem Hintergrund beizumessen, dass die Entwicklung von Wäldern bis zur vollen Funktionsfähigkeit den üblichen Zeithorizont der räumlichen Planung weit überschreitet.

Der LEP-E NRW (Kap. 7.3) trägt der Wertigkeit von Waldflächen Rechnung, indem er Ziele zur Walderhaltung und Bedingungen für die Inanspruchnahme von Wald formuliert. Eine Öffnung der Regelungen für die Waldinanspruchnahme sieht der LEP-E NRW unter bestimmten Voraussetzungen für die Windenergienutzung vor. Darüber hinaus enthält er Grundsätze für die Vermehrung von Wald in waldarmen Gebieten und zur nachhaltigen Bewirtschaftung von Wäldern. Der Regionalplan stellt gemäß Landesforstgesetz NRW (§ 7 LFoG NRW) bzw. LPIG NRW (§ 18) als forstlicher Rahmenplan die regionalen Erfordernisse und Maßnahmen zur Sicherung der für die Entwicklung der Lebens- und Wirtschaftsverhältnisse notwendigen forstlichen Voraussetzungen dar. Die regionalplanerischen Regelungen beinhalten insofern über den landesplanerisch gebotenen Schutz und die Weiterentwicklung der Waldflächen hinaus auch weitergehende Vorgaben, die auf forstfachbehördlicher Ebene umzusetzen sind, z.B. zur Bewirtschaftung von Waldflächen. Die Planungsregion Köln weist mit ca. 27% einen in etwa dem Bundes- und Landesdurchschnitt entsprechenden Waldanteil auf. Mit ca. 470 m<sup>2</sup> Waldfläche je Einwohner liegt sie zwar ebenfalls in der Größenordnung des Landesdurchschnitts. Ein Vergleich

zum bundesweiten Wert von ca. 1.200 m<sup>2</sup> Waldfläche je Einwohner zeigt allerdings, dass den Einwohnern der Planungsregion Köln vergleichsweise wenig Waldfläche pro Kopf zu Verfügung steht. Bei näherer Betrachtung ergibt sich eine sehr unterschiedliche Verteilung von Waldanteilen (vgl. Abb. 32). Besonders hohe Waldanteile finden sich vor allem in Teilen der Eifel und des Bergischen Landes. Die 2 Gemeinden Roetgen (Städte-Region Aachen) und Engelskirchen (Oberbergischer Kreis) sind mit den höchsten Waldanteilen (> 60%) als walddreiche Gemeinden im Sinne des LEP NRW einzustufen. Relativ hohe Waldanteile von über 20%, teils über 40%, finden sich auch in Kommunen im Randbereich der dicht besiedelten Rheinschiene, so im Bereich des Kottenforstes (Stadt Bonn, Alfter), des Siebengebirges (Königswinter, Bad Honnef), im Bereich der rekultivierten Ville (Frechen, Hürth und Brühl) oder des Bergischen Landes (Rösrath, Bergisch Gladbach, Odenthal, Wermelskirchen, Burscheid). Diese Wälder können hier wichtige Funktionen, z.B. als ballungsnaher Erholungsraum oder in Bezug auf Klimaausgleich und Lufthygiene wahrnehmen. Geringere Waldanteile weisen naturgemäß die stark landwirtschaftlich geprägte Niederrheinische Bucht und das Niederrheinische Tiefland auf. Die in diesen Naturräumen gelegenen Kommunen sind im Sinne des LEP NRW überwiegend als waldarm (Waldanteil < 20%) einzustufen. Die geringsten Waldanteile (teils weniger als 3%) weisen Kommunen in den landwirtschaftlich geprägten Teilen der Kreise Heinsberg, Düren, Euskirchen und des Rhein-Sieg-Kreises auf. In der Planungsregion Köln gelten ca. 40% der Kommunen im Sinne der Definition des LEP NRW als waldarm. Zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2013 hat in der Planungsregion die Waldfläche um insgesamt mehr als 10.000 ha und damit um ca. 5% zugenommen.

Mehr als die Hälfte der Waldflächen (52%) sind Laubwaldbestände, deren Anteil in den letzten 20 Jahren um ca. 2% (ca. 4.000 ha) zugenommen hat. Etwas mehr als die Hälfte der Wälder sind Privatwald. Mehr als die Hälfte der Wälder weist ein Alter über 60 Jahre auf, ca. 15% der Wälder sind der Altersklasse über 100 Jahre zuzuordnen.

In der Planungsregion sind im Wesentlichen 4 forstliche Wuchsgebiete zu unterscheiden. Diese nach den standörtlichen Verhältnissen abgegrenzten Gebiete sind eine wichtige Bezugsbasis für die räumliche Planung und die forstliche Bewirtschaftung. Zu differenzieren ist zwischen den Wuchsgebieten des Tieflands (Niederrheinische Bucht und Niederrheinisches Tiefland) mit geringen Waldanteilen (10 bis 15%) und den Wuchsgebieten der Mittelgebirge (Nord-Westefel und Bergisches Land) mit höheren Waldanteilen (> 30%). Die Wälder in der Planungsregion Köln werden von 4 Regionalforstämtern zuzüglich Nationalparkforstamt Eifel verwaltet. Betrachtet man die vom Landesbetrieb Wald und Holz NRW vermarkteten Holzmengen, so zeigt sich, dass über 50% innerhalb der Planungsregion Köln und fast 70% in NRW verbleiben. Besonders großflächige und zusammenhängende Waldgebiete sind in der Eifel, insbesondere im Bereich der Rureifel (Hürtgenwald), und im Bergischen Land (Nutscheid, Leuscheid) zu finden. Mit dem Kottenforst, der (rekultivierten) Ville, dem Siebengebirge und dem Bereich Königsforst/Wahner Heide verfügt die Planungsregion auch im direkten Umfeld der dicht besiedelten Rheinschiene über große zusammenhängende Waldgebiete.

Entsprechend der nationalen Biodiversitätsstrategie (BMU 2007) sollen bis zum Jahr 2020 5% der Waldflächen der natürlichen Entwicklung überlas-

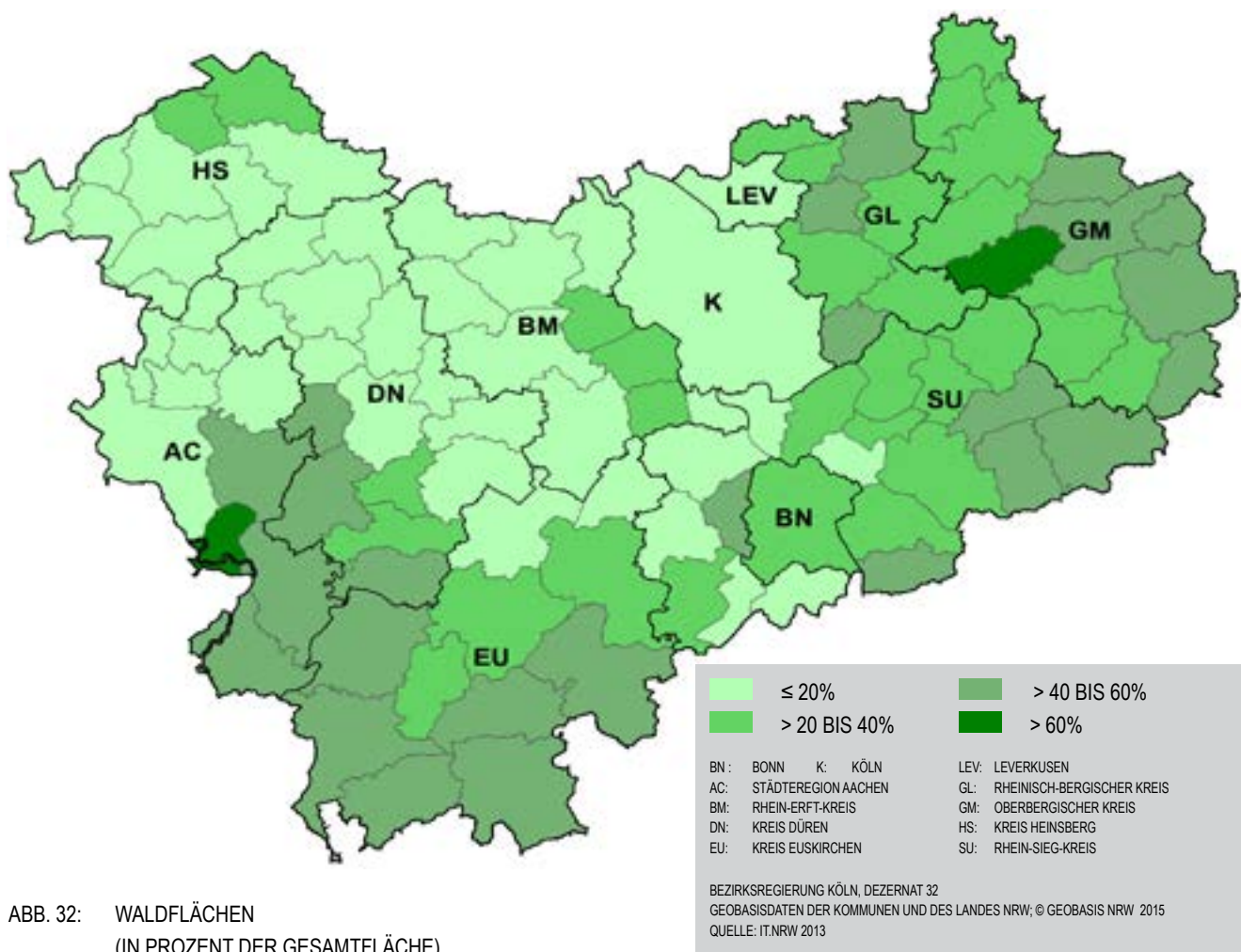


ABB. 32: WALDFLÄCHEN  
(IN PROZENT DER GESAMTFLÄCHE)

sen sein. Das Land NRW gehört zu den Bundesländern, die insbesondere für die Erhaltung der mitteleuropäischen Buchen- und Eichenwälder besondere Verantwortung tragen. Die Ausweisung von Wildnisentwicklungsgebieten soll dazu führen, dass der natürlichen Entwicklung der Waldökosysteme mehr Raum gegeben wird. Hier werden Waldflächen ausgewiesen, die sich ohne forstliche Bewirtschaftung entwickeln sollen. In der Regel handelt es sich um Laubwaldbestände > 5 ha, die zu wesentlichen Teilen aus älteren Laubholzbeständen bestehen. Unter anderem sollen damit gefährdete Arten, die an die Alters- und Zerfallsphasen der Wälder gekoppelt sind, erhalten werden.

Aktuell sind in der Planungsregion Köln 22 Waldgebiete des staatlichen Forstes mit einer Fläche von ca. 6.050 ha als Wildnisgebiete aus der Bewirtschaftung genommen, dies sind knapp 50% der Wildnisgebietsfläche des Landes. Das größte Wildnisgebiet stellt mit knapp 4.000 ha die Kernzone des Nationalparks Eifel dar. Neben den Wildnisgebieten sind in der Planungsregion Köln 17 Naturwaldzellen mit einer Gesamtfläche von ca. 330 ha festgesetzt und der natürlichen Entwicklung überlassen. Zusammen mit den Wildnisgebieten beträgt der Anteil der einer natürlichen Entwicklung überlassenen Waldflächen in der Planungsregion Köln damit ca. 3%.



#### 4.1.5 Regionaler Biotopverbund

Aufgrund der anhaltenden und teilweise noch steigenden Intensität der Raumnutzungen ist weltweit eine Gefährdung der biologischen Vielfalt zu beobachten. Auch internationale Übereinkommen wie die UN-Biodiversitätskonvention (UN 1992) und übergeordnete Vorgaben zur Erhaltung von Lebensräumen und Arten auf europäischer Ebene konnten das fortschreitende Artensterben und die Bedrohung der biologischen Vielfalt nicht aufhalten. Nach dem NRW-Umweltbericht (MKULNV NRW 2013) sind 45% der beobachteten Arten (40% der Farn- und Blütenpflanzen, 45% der Säugetierarten, > 50% der Vogelarten, > 55% der Schmetterlingsarten) in NRW gefährdet, vom Aussterben bedroht oder bereits ausgestorben. Auch der Artenschutzreport des Bundesamtes für Naturschutz (BfN 2015) stellt bundesweit eine alarmierende Fortsetzung der Gefährdung der biologischen Vielfalt fest. Im Zentrum der Naturschutzpolitik des Landes NRW steht daher die flächendeckende Sicherung und Entwicklung natürlicher Lebensräume und des Naturhaushaltes. Neben dem Schutz aktueller Vorkommen gefährdeter Arten und schutzwürdiger Gebiete soll insbesondere der Erhalt und die Entwicklung eines Verbunds zwischen geeigneten Lebensräumen gewährleistet werden. Der LEP-E NRW stellt Gebiete für den Schutz der Natur (GSN) dar, die sich aufgrund ihrer Größe und Struktur besonders dazu eignen, zur Sicherung der biologischen Vielfalt in NRW beizutragen. Diese stellen die großflächigen Kernbereiche (> 150 ha) des landesweiten Biotopverbunds dar. Neben diesen Vorgaben lassen sich aus der in Erarbeitung befindlichen Biodiversitätsstrategie des Landes übergeordnete fachliche Leitziele zum Erhalt der Arten- und Lebensraumvielfalt in NRW ableiten. Der Regionalplan hat die

Funktion eines Landschaftsrahmenplans (§ 15 LG NRW bzw. § 18 LPIG NRW) und stellt die regionalen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung des Naturschutzes und der Landschaftspflege dar. Hierzu gehört als wesentliche Aufgabe, den vom LEP-E NRW vorgegebenen landesweiten Biotopverbund auf regionaler Ebene zu konkretisieren. Bedeutsame Bereiche des Biotopverbunds, sogenannte Kernbereiche, sind (LEP-E NRW, Abb. 4) in der Planungsregion u.a. die großen Auenkorridore (Rhein, Erft, Ahr, Urft, Rur, Inde, Wurm, Sieg, Agger, Wipper, Wupper und Schwalm/Nette). Schwerpunkte für die Biotopvernetzung großflächiger Waldbereiche finden sich in der Eifel, im Bereich Kottenforst/Ville, im Bereich Königsforst/Wahner Heide, im Siebengebirge, im nördlichen Rheinisch-Bergischen Kreis sowie nördlich und südlich des Siegtals (Nutscheid, Leuscheid). Diese bilden gemäß Bundesamt für Naturschutz (BfN) auch Vernetzungsachsen eines länderübergreifenden Verbunds großflächiger Waldlebensraumkomplexe. Weitere landesweit bedeutsame Kernbereiche der Biotopvernetzung finden sich für den Typ der Heide-, Moor- und Waldkomplexe z.B. im Bereich der Wahner Heide und in der Drover Heide bei Düren. Landesweite Schwerpunkträume für den Verbund von Grünlandlebensräumen liegen gemäß LEP NRW primär im südlichen Teil des Kreises Euskirchen.

Wesentliche Bestandteile des Biotopverbundes auf regionaler Ebene sind zunächst die Flächen, die schon einen hohen naturschutzfachlichen Wert aufweisen und bereits weitestgehend geschützt sind. Hier ist auf europäischer Ebene das Schutzgebietsnetz Natura 2000 relevant, zu dem die Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (FFH-RL) und Vogelschutzgebiete (Vogelschutz-RL) gehören. Aktuell sind mit 120 FFH-Gebieten und 7 Vogelschutzgebieten ca. 6% der Planungsregion Köln Be-

standteil von Natura 2000. Von besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz ist der 2004 eingerichtete Nationalpark Eifel, der eine Fläche von rund 11.000 ha umfasst und insbesondere dem großräumigen Schutz und der Entwicklung naturnaher Laubwälder dient. Der Großteil des bislang einzigen Nationalparks in NRW soll sich dabei als Prozessschutzfläche, d.h. ohne menschlichen Einfluss oder pflegende Eingriffe, entwickeln. Weiterhin sind in der Planungsregion Köln 775 Gebiete als Naturschutzgebiete (NSG) festgesetzt. Zusammen mit dem Nationalpark Eifel ergibt sich aktuell ein Flächenanteil von ca. 10% fachplanerisch für den Naturschutz gesicherten Flächen (1997 ca. 3,5%). Sowohl landesplanerisch (LEP-E NRW, Ziel 7.2-1) als auch naturschutzfachliche Kernforderungen (BfN 2015) wird das Ziel verfolgt, ein funktional kohärentes Biotopverbundnetz zu sichern und zu entwickeln. Dies ist erforderlich, um die zwischen den schutzwürdigen Arten und Lebensräumen notwendigen Wechselbeziehungen innerhalb zunehmend fragmentierter und überformter Landschaften zu ermöglichen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind über die bereits aktuell besonders schutzwürdigen Flächen hinaus Puffer- und Entwicklungsflächen zu sichern, die die bestehenden Kerngebiete räumlich und funktional miteinander vernetzen und die für die Populationserhaltung der Arten notwendige Verbindung gewährleisten. Hier liegt eine besondere Verantwortung der Regionalplanung. Abbildung 33 zeigt das Grundgerüst des Biotopverbundsystems in der Planungsregion Köln. Zusammengenommen sind ca. 18% der Flächen durch die Darstellung als Bereich für den Schutz der Natur (BSN = Vorranggebiet) im Regionalplan, durch die Festsetzung als NSG oder Nationalpark und/oder durch die Einbeziehung in das Natura-2000-Netz in besonderem Maße für den Biotopverbund gesichert. Die im Regionalplan

dargestellten Vorbehaltsgebiete mit der Funktion Bereich zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung (BSLE) bilden in Teilen Ergänzungen des regionalen Biotopverbunds.

Die vom Regionalplan als Landschaftsrahmenplan vorgegebenen Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden durch den Landschaftsplan auf örtlicher Ebene umgesetzt. In der Planungsregion Köln ist die Landschaftsplanung in den letzten 15 Jahren deutlich fortgeschritten. Aktuell sind ca. 80% der Fläche durch rechtskräftige Landschaftspläne abgedeckt. Weitere Säulen der fachplanerischen Umsetzung sind – neben der Ausweisung von Schutzgebieten – der Vertragsnaturschutz (z.B. zur naturschutzgerechten Nutzung von Äckern und Grünland), Artenschutzprogramme für bestimmte Arten, die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung und Fördermaßnahmen des Naturschutzes. Der Rhein-Sieg-Kreis beteiligt sich seit 2010 unter dem Projektnamen Chance 7 an dem Bundesförderprogramm Chance Natur. Zwischen dem Siebengebirge im Westen und der Gemeinde Windeck an der mittleren Sieg sollen in dem bis zum Jahr 2023 angelegten Projekt mehr als 11.000 ha bundesweit bedeutsame Lebensräume und Arten erhalten und gefördert werden.

## 4.2 Handlungsfelder

Eine Kernaufgabe bei der Fortschreibung des Regionalplans wird die Überarbeitung der bestehenden Gliederung der Planungsregion Köln in Siedlungsraum und Freiraum sein. Dabei werden die zu erwartenden Entwicklungen zugrunde zu legen und vielfältige, teils konkurrierende Nutzungsansprüche zu berücksichti-



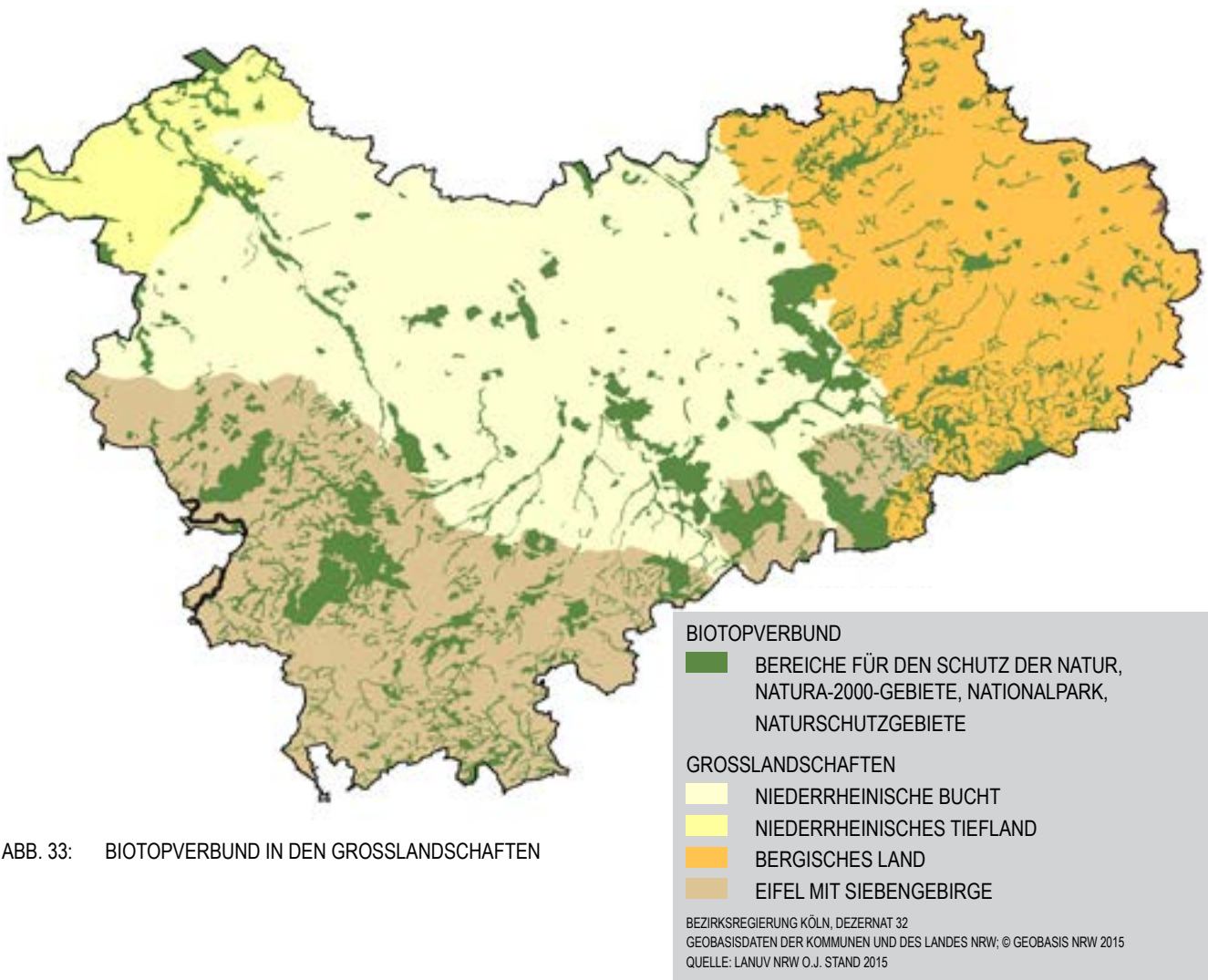


ABB. 33: BIOTOPVERBUND IN DEN GROSSLANDSCHAFTEN

gen sein. Wesentliche Rahmenbedingungen ergeben sich aus den zuvor beschriebenen Leitvorstellungen und Vorgaben der Landesentwicklungsplanung, die auf eine Minimierung der Inanspruchnahme von Freiraum gerichtet sind. In Teilräumen der Planungsregion Köln, insbesondere im urbanen und suburbanen Raum, wird – auch bei konsequenter Verfolgung der Ziele zur Innenentwicklung – weiterhin ein anhaltender Druck auf die verbliebenen Freiräume bestehen. Aus der zuvor beschriebenen, auf den Freiraum und seine vielfältigen Funktionen bezogenen Ausgangssituation und aus den landesplanerischen Vorgaben, die auf den Schutz der natür-

lichen Lebensgrundlagen und eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen abstellen, ergeben sich verschiedene, nachfolgend beschriebene Handlungsfelder für die Fortschreibung des Regionalplans.

#### 4.2.1 Regionales Freiraumsystem als Teil Grüner Infrastruktur

Zur Sicherung der vielfältigen ökologischen Funktionen des Freiraums soll die Regionalplanfortschreibung im Einklang mit dem grundlegenden Ziel erfolgen, ein zusammenhängendes und funktionsfähiges Freiraumsystem in

der Planungsregion Köln zu sichern und dessen qualitative Weiterentwicklung zu ermöglichen. Die künftige Entwicklung soll so gestaltet werden, dass der regionalplanerische Freiraum als Teil einer Grünen Infrastruktur zur langfristigen Sicherung der Umwelt- und Standortbedingungen in der Planungsregion Köln beitragen kann und damit letztlich auch positive Wirkungen auf die Lebensqualität der Menschen erzielt. Dazu ist es notwendig, dass Freiraum soweit möglich als vernetzter und durchgängiger Komplementärraum zum Siedlungsraum erhalten bleibt. Für die Fortschreibung des Regionalplanes bedeutet dies, für in puncto Bedarf begründete und nicht vermeidbare Inanspruchnahme von Freiraum möglichst konfliktarme Bereiche zu identifizieren. Insbesondere gilt es, entsprechend den landesplanerischen Vorgaben Zerschneidungseffekte oder Barrierewirkungen, neue isolierte Siedlungsansätze und den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Freiraumbereichen besonderer Empfindlichkeit oder Funktion zu vermeiden. Als Bewertungsgrundlage sollen dafür schon zum Beginn des Planungsprozesses die abwägungsrelevanten freiraumbezogenen Belange umfassend ermittelt werden und mit angemessenem Gewicht möglichst frühzeitig Berücksichtigung finden. Wesentliche Grundlagen werden in diesem Zusammenhang der Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege, der Fachbeitrag Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung, der forstliche Fachbeitrag, der landwirtschaftliche Fachbeitrag und die Karte der schutzwürdigen Böden (GD NRW 2014) sein. Das Ziel der Sicherung und Entwicklung eines funktionsfähigen regionalen Freiraumsystems erfordert auch die Betrachtung des geltenden Regionalplans in Bezug auf potenzielle Konflikte mit Freiraumbelangen. In den Fällen, in denen problematische Darstellungen erkannt

werden, z.B. geplante Siedlungsentwicklung im Bereich wertvoller Biotopverbundflächen, im Bereich von hochwassergefährdeten Bereichen oder in Engstellen der Freiraumvernetzung, sollen mit den Kommunen nach Möglichkeit verträglichere Lösungen entwickelt werden. Dabei soll auch geprüft werden, inwieweit Potenziale zur ökologischen Revitalisierung von Brachflächen bestehen.

#### **4.2.2 Freiraumschutz in verdichteten Gebieten (Regionale Grünzüge)**

In den dichter besiedelten und besonders belasteten Bereichen der Planungsregion Köln hat der Schutz des Freiraums zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und der Regenerationsfähigkeit der natürlichen Lebensgrundlagen eine besondere Bedeutung. Andererseits muss aber aufgrund der Prognosen zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung gerade in den urban und sub-urban geprägten Räumen mit einem anhaltend großen Druck auf den verbliebenen Freiraum gerechnet werden. Wichtige Aufgabe der Regionalplanung ist es hier, die dauerhafte Sicherung und Entwicklung von durchgängigen und funktionsfähigen Freiraumzusammenhängen über kommunale Grenzen hinweg zu gewährleisten. Als geeignetes Instrument steht dafür die Darstellungskategorie der Regionalen Grünzüge im Regionalplan zur Verfügung. Mit den gemäß Verordnung zum LPIG NRW (LPIG NRW DVO) als Vorranggebiet definierten Regionalen Grünzügen soll der Freiraum als Ganzes mit seinen vielfältigen Funktionen gesichert werden und sich im Gegensatz zu anderen Darstellungskategorien nicht auf die Sicherung einer spezifischen Freiraumfunktion beschränken.

Bei der Fortschreibung des Regionalplans Köln ist zunächst zu ermitteln, welche Teilräume des Bezirks aus heutiger Sicht grundsätzlich eines besonderen Freiraumschutzes durch Regionale Grünzüge bedürfen. Definitionsgemäß sollen sich Regionale Grünzüge räumlich insbesondere auf verdichtete Gebiete konzentrieren. Dabei stehen die Sicherung der relativ geringen Freiraumanteile eines Raumes (Ausgleichs- und Ergänzungsfunktionen), das unerwünschte Zusammenwachsen von Siedlungen bzw. die unerwünschte Siedlungsentwicklung in bestimmten Bereichen (verbindende und siedlungsgliedernde Funktionen) im Vordergrund. Ein stärkeres Gewicht bekommen diese Aspekte aufgrund der für die verdichteten Räume der Planungsregion zu erwartenden Entwicklungen wie dem weiteren Bevölkerungszuwachs und klimatischen Veränderungen (Klimaanpassung). Die räumliche Abgrenzung der verdichteten Gebiete ist bezogen auf die Regionalen Grünzüge nicht verbindlich vorgegeben. Die räumliche Basis für die Konzeption der Regionalen Grünzüge des geltenden Regionalplans Köln fußte in erster Linie auf fachlichen Grundlagen des LANUV NRW und orientierte sich primär an der siedlungsräumlichen Struktur des LEP NRW. Sie bedarf bei der Fortschreibung des Regionalplanes auf der Grundlage aktueller raumstruktureller Kriterien (z.B. aktueller Freiflächenanteil bzw. Anteil Siedlungs- und Verkehrsfläche, Bevölkerungsdichte) einer Überprüfung. Bei der konkreten Abgrenzung der Grünzüge in den dichter besiedelten Teilräumen der Planungsregion Köln soll besonderes Augenmerk auf den Erhalt bzw. die Verbesserung der Durchgängigkeit gelegt werden. Im Einzelfall kann die Darstellung Regionaler Grünzüge dabei auch über verdichtete Gebiete hinaus begründet sein, z.B. um Übergangsbereiche zum

ländlichen Raum zu sichern. Bei der Konzeption der Regionalen Grünzüge sollen auch fachliche Beiträge aus der Region einbezogen werden. Hier ist insbesondere das Konzept Regio Grün in der Region Köln/Bonn zu nennen, das ausgehend vom Inneren und Äußeren Kölner Grüngürtel sieben miteinander verbundene, den suburbanen Raum gliedernde Freiraumkorridore entwickelt hat. Auch die teils vorhandenen Untersuchungen in Bezug auf die Anpassung an den Klimawandel – klimaökologischer Ausgleich – (Kap. 2.3) sind wichtige Planungsgrundlagen, die in die Betrachtung einfließen sollen.

#### **4.2.3 Unzerschnittene (Frei-)Räume**

Die noch erhaltenen unzerschnittenen verkehrsarmen Räume der Planungsregion Köln (vgl. Abb. 29) stellen eine wertvolle und endliche Ressource dar, deren durch Flächeninanspruchnahme verursachter Verlust voraussichtlich nicht reversibel wäre. Im Rahmen der Konzeption des neuen Regionalplans, insbesondere bei der Entwicklung der Darstellungen für Siedlungsraum und Infrastruktur sollen die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume berücksichtigt werden. Ihre Inanspruchnahme soll möglichst vermieden werden. Aufbauend auf den Vorgaben des LEP-E NRW sollen textliche Regelungen im fortzuschreibenden Regionalplan sicherstellen, dass unzerschnittene Räume auch auf der Bauleitplan- und Fachplanungsebene Berücksichtigung finden. In besonderem Maße schützenswert sind die sechs in den Mittelgebirgslandschaften der Planungsregion gelegenen unzerschnittenen verkehrsarmen Räume über 50 km<sup>2</sup>.

#### 4.2.4 Schutzwürdige Böden

Dem vorsorgenden Bodenschutz kommt bei der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen eine hohe Bedeutung zu. Der neue Regionalplan für die Planungsregion Köln wird aufgrund der landesplanerischen Vorgaben (bedarfsgerechte und flächensparende Siedlungsentwicklung, Vermeidung der Inanspruchnahme von Freiraum) dazu beitragen, die weitere Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden in der Planungsregion zu minimieren. Darüber hinaus wird der vorsorgende Bodenschutz bei der konkreten räumlichen Darstellung von Siedlungsraum und Infrastruktureinrichtungen im Regionalplan qualitativ Berücksichtigung finden. Dabei wird insbesondere der Erhalt der gemäß Geologischem Dienst NRW besonders schutzwürdigen und sehr schutzwürdigen Böden, die noch eine hohe bzw. sehr hohe Naturnähe aufweisen, in den Blick zu nehmen sein. Die auf Basis der aktuellen fachlichen Grundlagen fortzuschreibenden textlichen Regelungen des Regionalplans sollen, ggf. in Verbindung mit erläuternden Karten, sicherstellen, dass bei zukünftigen raumbedeutsamen Maßnahmen auf Bauleit- und Fachplanungsebene die Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit der Böden berücksichtigt werden.

#### 4.2.5 Landwirtschaft

Das wesentliche Handlungserfordernis ergibt sich aus dem anhaltenden und gravierenden Rückgang landwirtschaftlich genutzter Flächen in der Planungsregion Köln. Der neue Regionalplan kann im Wege der Umsetzung der landesplanerisch vorgegebenen bedarfsgerechten und flächensparenden Siedlungsentwicklung dieser Negativ-Entwicklung entgegenwirken. Damit kann er dazu beitragen, der Landwirtschaft in der Planungsregion

eine langfristige Perspektive bieten. Die angestrebte Sicherung des Freiraums kann im urbanen und sub-urbanen Raum, der vom Rückgang landwirtschaftlicher Fläche besonders betroffen ist, auch deren dauerhafte Erhaltung bewirken.

Als Grundlage für die Regionalplanfortschreibung erarbeitet die Landwirtschaftskammer Rheinland einen Fachbeitrag, mit dessen Hilfe insbesondere die agrarstrukturell besonders wertvollen Bereiche in der Planungsregion Köln ermittelt werden sollen. Damit können diese sowohl bei den Abwägungsentscheidungen im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans als auch nachfolgend auf der Bauleit- und Fachplanungsebene berücksichtigt werden können.

#### 4.2.6 Wald und Forstwirtschaft

Auf der Basis eines vom Landesbetrieb Wald und Holz NRW zu erarbeitenden forstlichen Fachbeitrags für die Planungsregion Köln werden die Darstellungen des Regionalplans zum Erhalt und zur Entwicklung von Waldflächen fortgeschrieben. Die überarbeiteten textlichen Regelungen sollen insbesondere gewährleisten, dass die verschiedenen Waldfunktionen, seine Rohstoff-, Schutz- und Erholungsfunktionen, bei raumbedeutsamen Planungen angemessen berücksichtigt werden. In den gemäß LEP NRW waldarmen Kommunen der Planungsregion soll darüber hinaus auf eine Waldvermehrung hingewirkt werden. In waldarmen Kommunen, insbesondere mit extrem geringen Waldanteilen (< 5 bzw. < 10%), sind verstärkte Bemühungen der verschiedenen Akteure zum Erhalt und zur Entwicklung von Waldflächen begründet. Diese können durch regionalplanerische Darstellungen unterstützt werden. Potenziale zur Er-

höhung des Waldanteils können hier z.B. Ausgleichs- oder Wiederherstellungsmaßnahmen nach Eingriffen in die Landschaft, beispielsweise beim Abbau von Bodenschätzen, die landschaftliche Einbindung von Siedlungsflächen oder der Immissionsschutz an Siedlungs- oder Verkehrsflächen sein. Räumlich bieten sich bestehende Waldbereiche bzw. vorhandene Rest- und Kleinwaldflächen unterhalb der regionalplanerischen Darstellungsschwelle als Anknüpfungspunkte für eine Waldentwicklung an. Die veränderten Vorgaben des Landes NRW zur Inanspruchnahme von Waldflächen bezogen auf die Windenergie sind im Regionalplan durch textliche Regelungen zu konkretisieren und in Verbindung mit der Darstellung von Vorranggebieten umzusetzen. Hierzu ist ein der Regionalplanfortschreibung vorgeschaltetes separates Verfahren (Sachlicher Teilabschnitt Erneuerbare Energien) vorgesehen. Das Ziel des Landes NRW, den Anteil naturnaher Wälder zu erhöhen, soll bei der Fortschreibung des Regionalplanes unterstützt werden. Besonderes Augenmerk soll auch auf dem Erhalt der in der Planungsregion Köln vorhandenen großflächigen und zusammenhängenden Waldbereiche (vgl. Abb. 29) liegen. Teils ergeben sich unter diesen Aspekten enge Bezüge zu den regionalen Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Auch die in den Regionalplan integrierten Aussagen zur Waldbewirtschaftung sollen in Hinblick auf die Funktion als forstlicher Rahmenplan fortgeschrieben werden. Als zusätzliche Aspekte könnten hier z.B. die Baumartenwahl in Zeiten des Klimawandels, die Funktion von Wäldern für den Klimaausgleich (Klimaanpassung), die langfristige Bindung von Kohlenstoff durch Wälder (Klimaschutz) oder das angestrebte Ziel zur Sicherung biologischer Vielfalt

in den Waldgebieten zu berücksichtigen sein.

#### 4.2.7 Regionaler Biotopverbund

Als Grundlage für die Darstellungen des Regionalplanes, der auch die Funktion eines Landschaftsrahmenplans erfüllt, erarbeitet das LANUV NRW einen Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 15a LG NRW). Die dort in anhand aktueller Datengrundlagen vorgeschlagenen Verbundflächen werden die fachliche Basis dafür sein, die bestehenden regionalplanerischen Darstellungen der BSN und BSLE zu überprüfen. Auch wenn grundsätzlich davon ausgegangen werden kann, dass die für den regionalen Biotopverbund bedeutsamen Bereiche in weiten Teilen bereits gesichert sind, kann sich gegenüber dem gültigen Regionalplan Aktualisierungsbedarf ergeben. Insbesondere könnte dieser aufgrund neuerer Erkenntnisse und Daten zum Artenschutz, zu großräumigen Wildtierwanderkorridoren, in Bezug auf den Schutz unzerschnittener Verkehrsarmer Räume (vgl. Abb. 29), zur beabsichtigten Entwicklung von Wildnisgebieten (Kap. 4.1.4) oder bezogen auf die Anpassung an den Klimawandel (klimasensible Arten, Klimakorridore) begründet sein. Auch die Weiterentwicklung der fachplanerischen Festsetzungen (Landschaftspläne, Schutzgebietsverordnungen) seit Erarbeitung des gültigen Regionalplanes sowie laufende oder geplante Naturschutzprojekte (z.B. Chance 7) können zu veränderten Darstellungen im Regionalplan führen.







# Wasser

5

## Wasser 5.1 Ausgangslage

„Wasser ist keine übliche Handelsware, sondern ein ererbtes Gut, das geschützt, verteidigt und entsprechend behandelt werden muss.“ (§1 WRRL). Zur Umsetzung dieses Anspruchs gemäß den Vorgaben des ROG richtet sich der Entwurf des LEP-E NRW sowohl an die Regionalplanung als auch an die wasserwirtschaftliche Fachplanung. Die Regionalplanung berücksichtigt entsprechend vielfältige Belange des Wassers: den Grundwasserschutz, insbesondere die öffentliche Trinkwasserversorgung, die Funktionen von Oberflächengewässern (einschließlich Talsperren und Stauanlagen) sowie den vorbeugenden Hochwasserschutz. Dabei ist die Regionalplanung einerseits an die Ermittlungen und Festsetzungen der Wasserwirtschaft gebunden. Andererseits besteht ein regionalplanerischer Gestaltungsspielraum schwerpunktmäßig im vorsorgenden Handlungsauftrag. So nimmt die Regionalplanung z.B. weit über den zeitlichen und räumlichen Festsetzungshorizont der Fachplanung hinaus räumliche Abgrenzungen mit Vorgaben zur Raumnutzung vor, sei es im Grundwasser- und Gewässerschutz, bei Vorsorgebereichen für Talsperren oder im vorbeugenden Hochwasserschutz.

### 5.1.1 Grundwasser- und Gewässerschutz sowie Talsperren

Das ROG enthält in § 2 Grundsätze zur Entwicklung, Sicherung oder Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Wasserhaushalts und zum Grundwasserschutz. Im LEP-E NRW werden die Vorgaben des ROG in Ziele und Grundsätze der Landesplanung zur Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Wasserhaushalts, zu ökologisch hochwertigen Oberflächengewässern und ihrer Nutzung, zur Sicherung von Trink-

wasservorkommen und zur Sicherung von Talsperrenstandorten umgesetzt (LEP-E NRW, Kap. 7.4). Außerdem macht der LEP-E NRW unter dem Aspekt des Klimawandels Vorgaben zur langfristigen Sicherung von Wasserressourcen und zur Standortvorsorge für die Nutzung und Speicherung erneuerbarer Energien (LEP-E NRW, Grundsätze 4-1 und 4-2). Aufgabe der wasserwirtschaftlichen Fachplanung ist es, nach den Bestimmungen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) einen guten ökologischen und chemischen Zustand des Grundwassers und der Oberflächengewässer zu erhalten oder zu entwickeln. Diese Anforderungen werden im Wasserhaushaltsgesetz konkretisiert und von der wasserwirtschaftlichen Fachplanung mittels detaillierter Maßnahmenprogramme für den Bewirtschaftungsplan 2016–2021 (MKULNV NRW 2014a) umgesetzt. Diese Maßnahmen sind in der Regel auf der Ebene der Regionalplanung nicht raumrelevant. Die Regionalplanung trägt jedoch durch die Ordnung der Raumnutzungen dazu bei, für die öffentliche Trinkwasserversorgung relevante Grundwasservorkommen sowie Oberflächengewässer und ihre wasserwirtschaftlichen Zweckbestimmungen zu sichern. Die Freihaltung der Einzugsbereiche von Wassergewinnungsanlagen, die Trinkwasser für die öffentliche Versorgung aus dem Grundwasser und aus Trinkwassertalsperren fördern, geschieht im gültigen Regionalplan mit der Darstellung von Bereichen mit Grundwasser- und Gewässerschutzfunktionen (BGG). Diese umfassen die Wasserschutzzonen I bis III A der förmlich festgesetzten Wasserschutzgebiete und als vorsorgenden Schutz vor Raumnutzungskonkurrenzen auch die der geplanten und der im Festsetzungsverfahren befindlichen Wasserschutzgebiete. Die Erläuterungskarte grenzt zudem die räumlich ausgedehnten Wasserschutzzonen III B sowie Grundwassergefährdungsgebiete in



der Eifel, im Bergischen Land und im Siebengebirge ab, in denen aufgrund des kalkhaltigen geologischen Untergrunds Schadstoffe besonders schnell in das Grundwasser gelangen können.

In weiten Teilen der Planungsregion Köln gibt es ergiebige und sehr ergiebige Grundwasserkörper. Zudem befinden sich Trinkwassertalsperren in der Eifel, im Bergischen Land und im Einzugsgebiet der Sieg. Somit verteilen sich die derzeit 55 förmlich festgesetzten Wasserschutzgebiete und entsprechend auf der Ebene des Regionalplans die BGG über die gesamte Planungsregion. Von den damit zusammenhängenden Nutzungsbeschränkungen sind folglich alle Regionen betroffen: die landwirtschaftlich geprägten Landschaften der Jülicher und Zülpicher Börde und des Niederrheinischen Tieflands, die stark verdichtete, industriell geprägte Rheinschiene, die relativ dünn besiedelten Mittelgebirgslandschaften der Eifel und des Bergischen Landes, die teilweise gewerblich geprägt sind. Vom Ausmaß der Fläche her betrachtet bestehen Raumnutzungskonkurrenzen vor allem zwischen den Vorranggebieten für die Trinkwasserversorgung (BGG) und häufig überlagernden Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB), teilweise auch Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen (GIB). Im Hinblick auf die vielfältigen Raumnutzungskonkurrenzen verwundert es nicht, dass das Rohwasser aus 91 der 94 Wassergewinnungsanlagen in der Planungsregion Köln vor einer Abgabe ins Trinkwassernetz aufbereitet werden muss, damit die Grenzwerte der Trinkwasserverordnung (TrinkwVO) eingehalten werden. Die Gründe dafür sind in der Planungsregion Köln regional unterschiedlich. Intensive landwirtschaftliche Nutzung insbesondere in der Jülicher und Zülpicher Börde, im Niederrheinischen Tiefland und in der Voreifel führen durch die Belastung mit Nitrat zu einem schlechten chemi-

schon Zustand der Grundwasserkörper. In den Grundwasserkörpern im Einzugsgebiet von Rotbach und Mittlerer Erft, an der oberen Erft bis südlich Euskirchen und im Einzugsgebiet der Swist kommen hohe Belastungen durch Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel hinzu. Im Bereich der ehemaligen und rezenten Braunkohletagebaue bewirken Sulfat, Ammonium und – insbesondere in den historischen Bergbaugebieten – Schwermetalle als typische bergbaubedingte Belastungen einen schlechten chemischen Zustand der Grundwasserkörper. In der Rheinniederung von Bad Honnef im Süden bis Köln im Norden der Planungsregion verursachen Einträge aus Industrie- und Gewerbestandorten und Kontaminationen aus Altablagerungen und Altstandorten einen schlechten chemischen Zustand der Grundwasserkörper. Dort bestehen Belastungen aus halogenierten Kohlenwasserstoffen, perfluorierten Tensiden und Mineralölkohlenstoffen incl. Aromaten. Im Bergischen Land, im Einzugsgebiet der Sieg und an Kyll und Ahr befinden sich – bis auf zwei kleinräumige – alle Grundwasserkörper in einem guten chemischen Zustand (Steckbriefe der Teileinzugsgebiete von Rhein und Maas, MKULNV NRW 2014 b bis h, jeweils Kap. 5 und 7).

Die Wasserwirtschaft setzt zeitlich vorrangig die Wasserschutzgebiete mit turnusmäßig nach 40 Jahren erloschenen Wasserrechten fest. An zweiter Stelle steht der Abschluss von laufenden Festsetzungsverfahren für weitere geplante Wasserschutzgebiete, danach werden zusätzliche Planungen verfolgt. Nicht nur die Verunreinigungsgefahr, sondern auch die teils Jahrzehnte umfassende Zeitspanne von der ersten schematischen Abgrenzung eines ins Auge gefassten Wasserschutzgebiets bis zur fachplanerischen Festsetzung unterstreichen die Wichtigkeit der re-

gionalplanerischen Darstellung von BGG: Insbesondere mit der Einbeziehung der in Planung sowie der im Festsetzungsverfahren befindlichen Wasserschutzgebiete bietet die Regionalplanung einen vorsorgenden Schutz für die Trinkwasserversorgung.

Auch Talsperren und Stauanlagen sind ein wesentlicher Teil des Wasserhaushalts. Mit 38 Talsperren und Stauanlagen, errichtet seit Beginn des 20. Jahrhunderts in den regenreichen Mittelgebirgsregionen von Eifel, Bergischem Land und im Einzugsgebiet der Sieg, haben diese künstlichen Oberflächengewässer gerade in der Planungsregion Köln ein besonderes Gewicht. Talsperren haben außer der bereits angesprochenen Trinkwasserfunktion weitere wasserwirtschaftliche Zweckbestimmungen. Daher sichert der Regionalplan den Wasserkörper der Talsperren und Stauanlagen selbst als Vorranggebiet Oberflächengewässer und schützt damit außer der Trinkwassergewinnung die wasserwirtschaftlichen Zweckbestimmungen Hochwasserschutz, Krafterzeugung und Niedrigwasseraufhöhung vor vermeidbaren Beeinträchtigungen. Zwei Vorsorgebereiche für potenzielle langfristige Talsperrenplanungen, die Naafbachtalsperre und die Prether-/Platißbachtalsperre, werden wie schon bisher im LEP-E NRW festgelegt (LEP-E NRW, Ziel 7.4-4). Im rechtsrheinischen und linksrheinischen Mittelgebirgsraum wird damit jeweils ein Standort für eine ggf. notwendig werdende zusätzliche Talsperre vor Nutzungen gesichert, die einer auf lange Sicht möglicherweise erforderlichen Talsperrenplanung entgegenstehen könnten. Andernfalls gingen diese Optionen unumkehrbar verloren.

Die Bewirtschaftung der bestehenden Talsperren und Stauanlagen wird im Laufe der Zeit an geänderte

Bedarfe angepasst: So begann die Wasserwirtschaft vor ca. 15 Jahren, die Herausforderungen des Hochwasserschutzes in den Betriebsplänen aller Talsperren zu berücksichtigen. Seitdem muss auch in Trinkwassertalsperren ganzjährig ein Sicherheitsvolumen für Hochwasserereignisse vorgehalten werden. Eine weitere neue Herausforderung stellt der Beitrag von Talsperren zur Energieerzeugung und -speicherung im Rahmen des Klimaschutzes dar. Der LEP-E NRW enthält die Vorgabe (LEP-E NRW, Grundsätze 7.4-5 und 10.1-3), bestehende oder geplante Talsperren als Standorte für die Erzeugung und Speicherung von Energie zu sichern. Wegen der zunehmend fluktuierenden Stromerzeugung wird das Erfordernis zum Ausbau der Speicherkapazitäten gesehen. In diesem Zusammenhang kann auch der Grundsatz zur Standortvorsorge für die Nutzung und Speicherung erneuerbarer Energien (LEP-E NRW, Grundsatz 4-1) auf Talsperren bezogen werden. Derzeit gibt es in der Planungsregion Köln 8 Talsperren und 10 Stauanlagen mit der wasserwirtschaftlichen Funktion Krafterzeugung, keine davon im Pumpspeicherebetrieb.

Ob der Klimawandel Auswirkungen auf den regionalplanerischen Grundwasser- und Gewässerschutz sowie den Schutz der Oberflächengewässer im Regionalplan haben wird, wird der vorgesehene Fachbeitrag Wasser und Klimawandel darlegen.

### 5.1.2 Vorbeugender Hochwasserschutz

Hochwasser sind natürliche Ereignisse, mit denen immer wieder gerechnet werden muss. Höhe und zeitlicher Ablauf von Hochwassern sind in der Vergangenheit durch die Flächennutzung im Einzugsgebiet, durch Gewässeraus-

bau und Verkleinerung der natürlichen Retentionsräume bereits ungünstig beeinflusst worden. Dem Schutz und der Erweiterung von Flächen für den Hochwasserabfluss und -rückhalt kommt daher in der Raumordnung eine große Bedeutung zu. Auch in diesem Sachgebiet ist die Raumordnung gemäß § 1 Abs. 1 ROG gefordert, unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen, Konflikte auszugleichen und Vorsorge für Nutzungen und Funktionen im Raum zu treffen. Es gilt der raumordnerische Grundsatz, für den vorbeugenden Hochwasserschutz zu sorgen, im Binnenland vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 Satz 5 ROG). Der LEP-E NRW sieht auch im vorbeugenden Hochwasserschutz eine gemeinsame Aufgabe von Wasserwirtschaft und Raumordnung (LEP-E NRW, Erläuterung zu Ziel 7.4-6). Die Aufgaben der wasserwirtschaftlichen Fachplanung sind die Ermittlung und Festsetzung von Überschwemmungsgebieten, die wasserrechtliche Genehmigung von Bauvorhaben und von Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes sowie die Umsetzung der Ziele der europäischen Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (HWRM-RL). Die Raumordnung setzt dagegen schon vor der Bauleitplanung an. Ihre Aufgabe besteht darin,

- Vorranggebiete gemäß § 8 Absatz 7 ROG für den vorbeugenden Hochwasserschutz darzustellen und dafür Sorge zu tragen, dass sie von hochwasserempfindlichen oder den Abfluss behindernden Nutzungen, insbesondere von zusätzlichen Siedlungsbereichen und Bauflächen, freigehalten und Bauflächenreserven in Überschwemmungsbereichen zurückgenommen werden,

- dass als Retentionsraum geeignete Bereiche vorsorgend vor baulichen Nutzungen gesichert werden und

- in deichgeschützten und von Extremhochwasser erreichbaren Gebieten die potentielle Überflutungsgefahr bei der räumlichen Nutzung berücksichtigt wird (LEP-E NRW, Ziele 7.4-6 und 7.4-7, Grundsatz 7.4-8). Die Maßnahmen sollen auch zur Anpassung an den Klimawandel beitragen (LEP-E NRW, Grundsatz 4-2).

Diese Aufgaben erwachsen aus der starken Konkurrenz zwischen Raumnutzungen für den vorbeugenden Hochwasserschutz und praktisch allen den Freiraum in Anspruch nehmenden Raumnutzungen. Seit jeher ist Flussnähe für Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrsnutzungen hoch attraktiv und insbesondere nach technischen Maßnahmen wie Flussbegradigungen auch mit einem vermeintlich verringerten Hochwasserrisiko verbunden: Das Wasser dient und dient der Trinkwasserversorgung, als gewerblicher und industrieller Rohstoff und Energiequelle, der Fluss als Transport- und Handelsweg mit Hafenfunktionen, die Flussaue als Trasse für andere Verkehrsmittel und als günstiger Siedlungs- und Handelsstandort. In neuerer Zeit bietet die Flussnähe attraktive Wohnlagen und repräsentative Dienstleistungsstandorte, insbesondere durch Umnutzung ehemaliger Gewerbe- und Hafengebiete. In den Mittelgebirgslandschaften der Eifel und des Bergischen Landes konzentrierte sich die Siedlungsentwicklung traditionell in den engen Tälern. Daher ist dort topographisch bedingt die Raumnutzungskonkurrenz zwischen Siedlungsfunktionen und hochwassersensiblen Bereichen besonders ausgeprägt.

Der folgende regionale Überblick über tatsächliche Hochwasserereignisse belegt die Betroffenheit der gesamten Planungsregion Köln von dieser Gefahr. Abb. 34 dient der Übersicht über die Flussgebietseinheiten der Gewässer mit ihren Teileinzugsgebieten entsprechend der räumlichen Gliederung in der Fachplanung (MKULNV NRW 2015d, S. 12).

■ Im Teileinzugsgebiet Rheingraben-Nord entwickelt sich Hochwasser am langsamsten, die hohen Wasserstände können über mehrere Wochen erhalten bleiben. Am nördlich von Bonn beginnenden Niederrhein ereignen sich die maßgeblichen Hochwasser im Winter; sie entstehen meist, wenn in den Monaten Januar und Februar die Schneeschmelze mit anhaltenden Niederschlägen zusammenfällt. Die Hochwasser am Niederrhein werden zudem maßgeblich von der Mosel beeinflusst. Für den Rhein sind 22 Ereignisse dokumentiert, besonders gut diejenigen in der Stadt Köln. Das älteste erfasste Ereignis aus dem Jahr 1342, eines der wenigen Sommerhochwasser am Rhein, lag in der Größenordnung eines Jahrtausend-Hochwassers, mit hunderten Toten. Das Ereignis im Februar 1374 erreichte den höchsten Wasserstand in historischer Zeit. Die höchsten Hochwasserwellen am Rhein entstanden jedoch meist im Zusammenhang mit Eisstand, wie 1784. Heutzutage lassen schnellere Fließzeiten, die Wärmeeinleitungen und die besseren Möglichkeiten, das Eis gezielt zu zerkleinern, dieses Risiko gering erscheinen. Weitere Hochwasser am Pegel Köln zwischen 1930 und 2004, die erfasst wurden, werden im Deutschen Gewässerkundlichen Jahrbuch als neunthöchstes (April 1983), siebthöchstes (Mai 1983), dritthöchstes (Dezember 1993) und zweithöchstes (Januar 1995) in diesem Zeitraum klassifiziert, teilweise mit Todesfällen. Am Mehlemer Bach in Bonn kam es häufiger zu Überschwemmungen infolge von Starkniederschlägen, wobei das

Hochwasser 2010 als extremes Ereignis eingestuft wurde. In der Planungsregion Köln wurden innerhalb des Teileinzugsgebiets Rheingraben-Nord die Hochwasserschutzanlagen im Allgemeinen für ein statistisch 200-jährliches Hochwasser bemessen. Nur in wenigen Stadtteilen Kölns wurde aus technischen oder städtebaulichen Gründen eine Schutzhöhe lediglich vor dem 100-jährlichen Hochwasser vorgesehen. Ein Versagen der Hochwasserschutzanlagen würde aufgrund der flachen Topographie bereits bei einem statistisch gesehen 10-jährlichen Hochwasser und insbesondere bei einem 100-jährlichen Hochwasser zu großflächigen Überflutungen von Siedlungs- und Industriegebieten führen (MKULNV NRW 2015d, S. 19, 21).

■ Im Teileinzugsgebiet Erft entstehen Hochwasser hauptsächlich aufgrund von lokalen sommerlichen Starkregen. Bereits aus dem Mittelalter sind schadenbringende Hochwasserereignisse überliefert, so von der Erft in Bad Münstereifel im Juli 1460 mit 150 Toten und 3000 Stück getötetem Vieh; 1888 und 1925 gab es weitere Jahrhunderthochwasser. Insgesamt verzeichnet die Münstereifeler Chronik zahlreiche Hochwasserereignisse. An anderen Gewässern des Erfteinzugsgebiets gab es folgende besonders bemerkenswerte Hochwasserereignisse: im September 2007 am Eschweiler Bach ein etwa 1000-jährliches Ereignis, im Januar 1961 an der Swist, im März 1963 am Rotbach, im Februar 1984 am Kuchenheimer Mühlengraben (Erftmühlenbach), Rotbach, Lechenicher Mühlengraben, Liblarer Mühlengraben und Neffelbach, im Mai/Juni 1984 an Swist und Erft als höchstes Ereignis zwischen 1969 und 2004, im Februar 1987 am Rotbach, im September 2007 und Juli 2009 am Veybach, im Juli 2014 an der Erft (ca. 30- bis 40-jährliches Ereignis) und an der Swist (ca. 20-jährliches Ereignis). Mehrere Hochwasserrückhaltebecken



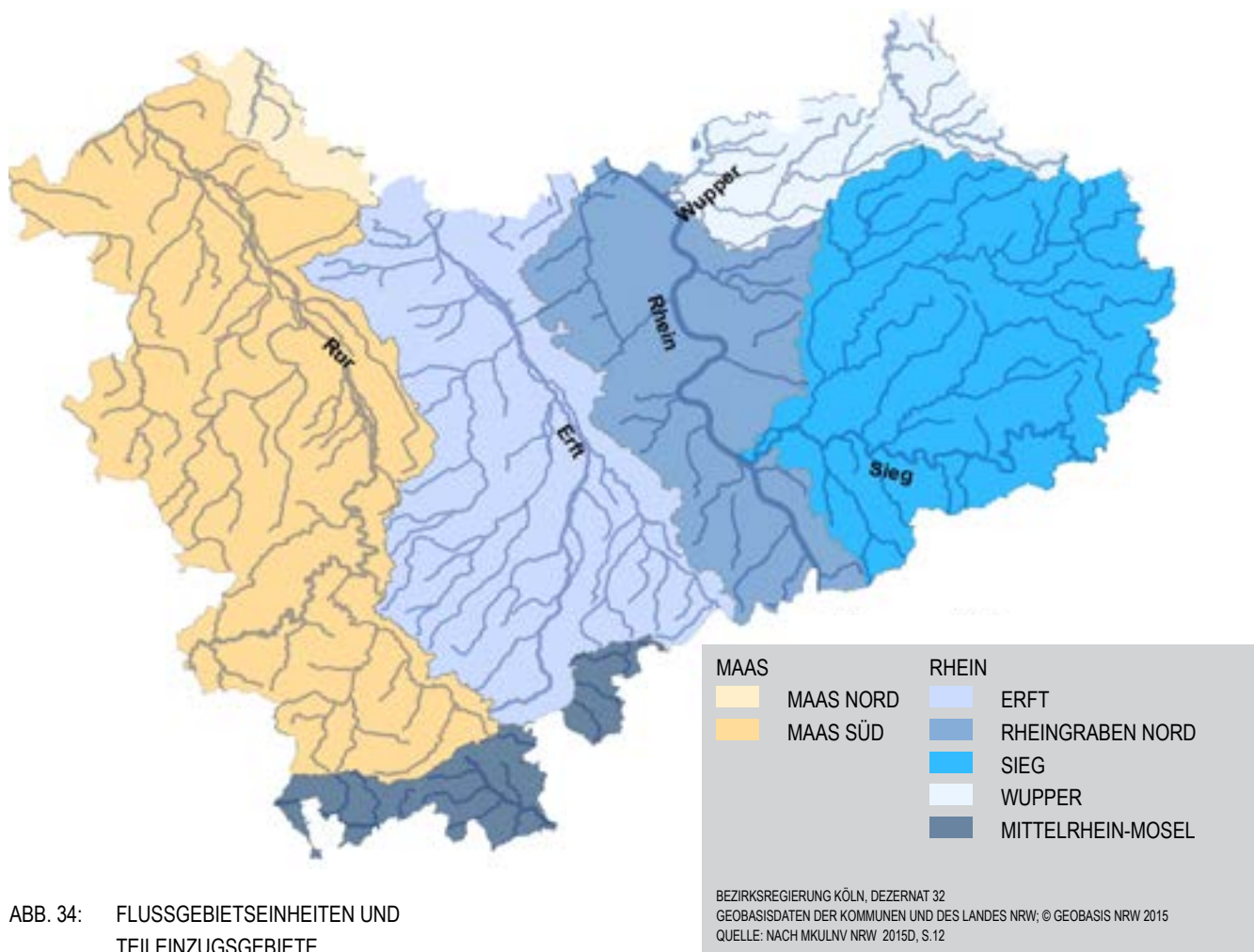


ABB. 34: FLUSSGEBIETSEINHEITEN UND TEILEINZUGSGEBIETE

schützen die Siedlungsgebiete insbesondere in den Kommunen Bedburg, Kerpen-Horrem, Bergheim, Ertfstadt und Bad Münstereifel mindestens vor einem 100-jährlichen Hochwasser (MKULNV NRW 2015c, S. 20f).

■ Im Teileinzugsgebiet Maas Süd kam es immer wieder zu starken Hochwasserereignissen. Besonders betroffen waren die größeren Gewässer Rur, Inde, Vichtbach, Wurm, Urft und Olef. Das größte bekannte und weitgehend dokumentierte Hochwasserereignis an der Inde und Vicht ist das von 1890. In jüngerer Zeit traten große Hochwasserereignisse vor allem in den Jahren 2007, 2011 und 2014 auf. Das Abflussgeschehen an der Rur wird maßgeblich durch das Talsperrensystem Eifel-Rur reguliert. Durch eine Reduzierung der

Abflüsse werden Hochwasser in den Kommunen am Unterlauf der Rur stark abgemildert. Im Teileinzugsgebiet Maas-Süd gibt es zudem zahlreiche Hochwasserrückhaltebecken und, insbesondere an der Inde, einige Deichanlagen (MKULNV NRW 2015a, S. 21f).

■ Im Teileinzugsgebiet Sieg liegen Beobachtungswerte der Pegel über ca. 50 Jahre vor. Die Hochwasser treten überwiegend im Winterhalbjahr auf (Ausnahme 1998). Zu nennen sind das Winterhochwasser 1970 am Eipbach (Eitorf), 1984 an der gesamten Sieg als das bislang höchste gemessene. Starkregenereignisse führten zu Hochwasserereignissen im Juni 2005 am Jabach (Lohmar), im Mai 2001 u.a. an Agger (Engelskirchen, Gummersbach), Bröl (Nümbrecht, Waldbröl) und

Wiehl (Weiershagen, Wiehl, Reichshof, Bielstein), im Juni 2005 wieder am Jabach (Lohmar), im August 2008 an Agger (Troisdorf) und Eipbach (Eitorf). Auf ein 100-jährliches Hochwasser ausgelegte Schutzeinrichtungen schützen die Siedlungsgebiete an der Sieg in Bonn, Troisdorf, Sankt Augustin, Siegburg, Hennef und Eitorf. Dasselbe gilt für die Siedlungsgebiete an der Agger in Lohmar, Overath und Troisdorf sowie für die an der Sülz in Rösrath (MKULNV NRW 2015e, S. 18, 20).

■ Im Teileinzugsgebiet Wupper kam es 1852 und 1890 zu starken Überflutungen. Auch Leichlingen am Unterlauf war immer wieder betroffen, so auch 1909, 1912 und 1925, bis es zu Maßnahmen des technischen Hochwasserschutzes kam (Schulz-Walden 2012). Das Abflussgeschehen im Teileinzugsgebiet Wupper wird maßgeblich durch das aus vier Talsperren bestehende Talsperrensystem im Einzugsgebiet der oberen Wupper und durch die Große Dhünn-Talsperre im Einzugsgebiet der Dhünn reguliert. Dadurch werden Hochwasser im Unterlauf der Talsperren stark abgemildert (MKULNV NRW 2015f, S. 17, 19).

Wie dieser Überblick zeigt, muss trotz aller Anstrengungen zum Hochwasserschutz weiterhin in den Teileinzugsgebieten aller Gewässer mit Hochwasserereignissen gerechnet werden. Daher ist die flächenbezogene Hochwasservorsorge zur Senkung des Schadenspotenzials ein wichtiger Handlungsauftrag, adressiert an die Regionalplanung, die Kommunale Bauleitplanung und die Fachplanung. Diese Aufgabe setzt der gültige Sachliche Teilabschnitt Vorbeugender Hochwasserschutz bereits (BRK 2006/2010) differenziert um:

■ Überschwemmungsbereiche schützen als Vorranggebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz vor

weiterer Flächeninanspruchnahme durch Bauleitplanung.

- Sie überlagern auch ASB und GIB.
- Die Vorranggebiete enthalten auch möglicherweise zur Rückgewinnung geeignete Räume, mit einem eigenen textlichen Schutzziel.
- Langfristig aufgrund der Beendigung des Braunkohlenabbaus entstehende Überschwemmungsbereiche werden vorsorglich als zukünftige Überschwemmungsbereiche gesichert.
- Bereiche hinter Deichen und Hochwasserschutzeinrichtungen werden als Vorbehaltsgebiete gekennzeichnet. Hier soll dem Überflutungsrisiko bei der Raumnutzung ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Seit den Entwurfsphasen für die beiden räumlichen Teilabschnitte des Sachlichen Teilabschnitts Vorbeugender Hochwasserschutz haben sich insbesondere mit der fachplanerischen Umsetzung der europäischen HWRM-RL die Datengrundlagen bedeutend verbessert: Es stehen nun für 116 Risikogewässer in der Planungsregion Köln aktuell festgesetzte Überschwemmungsgebiete, Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten zur Verfügung. Die beiden letztgenannten grenzen Gebiete mit statistisch gesehen häufig, alle 100 Jahre sowie seltener wiederkehrenden Hochwasserereignissen ab. Zusätzliche Informationen in den Karten sind die vorhandenen Hochwasserschutzeinrichtungen, Wassertiefen und Fließgeschwindigkeiten bei Überschwemmung, die Zahl der von den möglichen Überschwemmungen betroffenen Flächennutzungen und der Einwohner in den überfluteten Ortsteilen sowie die Industriebetriebe mit umweltgefährdenden Stoffen. Zusammengefasst zeigt die Auswertung dieser Karten, dass in der Planungsregion Köln in allen Teileinzugsgebieten Hochwasser-

schutzeinrichtungen wie Deiche und Hochwasserrückhaltebecken bestehen, in den Mittelgebirgsräumen die Talsperrensysteme mit Hochwasserschutzfunktion. In weiten Teilen besteht Schutz vor einem statistisch 100-jährlichen Hochwasser, am Rhein überwiegend vor einem 200-jährlichen. Bei einem Versagen dieser Schutzeinrichtungen käme es aber in regional sehr unterschiedlicher Ausprägung bereits bei einem 10- oder einem 100-jährlichen Hochwasserereignis zu Überflutungen. Insbesondere in den flachen Lagen können diese großflächig Siedlungs- und Industrieflächen betreffen (Beiträge zu den Hochwasserrisiko-managementplänen Rhein und Maas für Teileinzugsgebiete, MKULNV NRW 2015a, c, d, e, f, jeweils Kap. 3.1.5, 3.3). Ein seltener als statistisch 100- bzw. am Rhein 200-jährlich auftretendes Hochwasserereignis würde entsprechend weiträumigere Auswirkungen haben, da die Hochwasserschutzanlagen in der Planungsregion Köln hierfür nicht ausgelegt sind. Aufgrund des teilweise weiten räumlichen Abstands zum Fließgewässer ist hier das Bewusstsein für die eigene mögliche Betroffenheit in der Bevölkerung, aber auch bei Betreibern von Unternehmen häufig nicht vorhanden, sodass es an Maßnahmen zur Vorsorge mangelt. Von einem Extremhochwasserereignis wären 75 der 99 Kommunen in der Planungsregion betroffen: Es würden dort Überflutungen unterschiedlicher Ausdehnung und Wassertiefe stattfinden. (MKULNV NRW 2015a, S. 98f, MKULNV NRW 2015b, S.121-128). Davon wären auch 80 Betriebe in 19 Kommunen betroffen, die gefährliche Stoffe verarbeiten oder lagern. Von diesen können dabei durch Wasserverschmutzung Gefahren für andere Schutzgüter ausgehen (MKULNV NRW 2015a, S. 100, MKULNV NRW 2015b, S.129-131).

Der vorgesehene Fachbeitrag Wasser und Klimawandel wird zeigen, ob auf-

grund des Klimawandels auch auf den vorbeugenden Hochwasserschutz der Regionalplanungsebene Auswirkungen zu erwarten sind.

## **5.2 Handlungsfelder**

### **5.2.1 Grundwasser- und Gewässerschutz sowie Talsperren**

#### **■ Trinkwasserschutz**

Die Schutzbedürftigkeit der Trinkwasservorkommen bleibt hoch. Daher gilt es in der Gesamtfortschreibung, auf aktueller Basis sowohl die festgesetzten als auch die noch im wasserwirtschaftlichen Festsetzungsverfahren befindlichen und die als Neuplanung avisierten Wasserschutzgebiete als Vorranggebiete für den Grundwasser- und Gewässerschutz darzustellen. Dabei muss auch der regionalplanerische Umgang mit turnusmäßig abgelaufenen und mit aufgehobenen Wasserschutzgebietsverordnungen, auch im Zusammenhang mit dem Braunkohleabbau, sowie mit der Wasserschutzzone III B geklärt werden. Bezüglich der Konkurrenz zwischen Grundwasserschutz und Rohstoffsicherung bleibt die bevorstehende Novellierung des Landeswassergesetzes NRW abzuwarten. Im Gesetzesentwurf ist ein Abgrabungsverbot im Wasserschutzgebiet, auch in der Wasserschutzzone III B, vorgesehen.

#### **■ Talsperren zur Energieerzeugung und -speicherung**

Die Planungsregion Köln hat sich in dem für ein Wasserspeicherkraftwerk an der Rurtalsperre durchgeführten Regionalplanänderungsverfahren und dem zugehörigen Raumordnungsverfahren mit den raumbezogenen Anforderungen dieser Raumnutzung bereits auseinandergesetzt. Die Rurtalsperre wies im vom Investor durchgeführten Standortscreening unter den

Talsperren in der Planungsregion Köln die beste Eignung auf. Eine vom Aggerverband in Auftrag gegebene Studie hält es aus technischer Sicht für grundsätzlich machbar, an den in der Planungsregion Köln untersuchten Talsperren Aggertalsperre, Rurtalsperre und Wuppertalsperre ein Pumpspeicherwerk zu errichten (Hydroprojekt 2012). Die vom Land NRW in Auftrag gegebene Potenzialstudie Pumpspeicherkraftwerke wird im Rahmen der Gesamtfortschreibung Berücksichtigung finden.

### 5.2.2 Vorbeugender Hochwasserschutz

#### ■ Aktualisierung der Hochwasservorrang- und -vorbehaltsgebiete

Aufgrund der umfangreichen neuen fachplanerischen Festsetzungen von Überschwemmungsgebieten und der im Rahmen der Umsetzung der europäischen HWRM-RL zur Verfügung stehenden Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten und regional relevanten Umsetzungsmaßnahmen werden die bestehenden Abgrenzungen der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz aktualisiert. Außerdem werden, soweit im regionalplanerischen Maßstab darstellbar, alle übrigen der 116 Risikogewässer einbezogen, für die erstmalig Ermittlungen durchgeführt wurden.

#### ■ Methodische Fortentwicklung des vorbeugenden Hochwasserschutzes

Ein weiteres Handlungsfeld sind methodische Weiterentwicklungen des Sachlichen Teilabschnitts Vorbeugender Hochwasserschutz. Zum einen ist Ziel 7.4-6 Abs. 2 Satz 2 LEP-E NRW regionalplanerisch umzusetzen, das hochwasserempfindliche oder den Abfluss behindernde Nutzungen in Überschwemmungsbereichen explizit

nur als Ausnahmen nach dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Landeswassergesetz ermöglicht. Damit wird für die Bauleitplanung und in Anpassungsverfahren (§ 34 LPIG NRW) Klarheit zwischen den Vorgaben des Regionalplans und den Entscheidungen der Wasserbehörden geschaffen. Einen Anlass zur methodischen Fortentwicklung in der Gesamtfortschreibung bietet auch die derzeitige Überlagerung der Vorranggebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz, insbesondere mit Siedlungsbereichen. Beide Vorranggebiete entfalten eine Ausschlusswirkung gegenüber anderen raumbedeutsamen Nutzungen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind (§ 8 Abs. 7 Nr. 1 ROG). Im Rahmen der Gesamtfortschreibung wird die Regionalplanungsbehörde zusammen mit den Kommunen eine Lösung erarbeiten.

#### ■ Risikovorsorge im vorbeugenden Hochwasserschutz

Im Modellprojekt der Bundesraumordnung Vorsorgendes Risikomanagement in der Regionalplanung (Kap. 2.4) wird Flusshochwasser als eine regional raumrelevante Gefahr für das Gemeinwesen in der Planungsregion Köln eingeschätzt. Als neues Handlungsfeld wird daher die Auseinandersetzung mit den Ansätzen und Ergebnissen des Modellprojekts definiert. In diesem Projekt werden z.B. Fragen aufgeworfen zur Einbeziehung der Wassertiefe bei Überflutungen in die Abgrenzung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten, zu einer stärkeren regionalplanerischen Vorsorge in den Vorbehaltsgebieten und zu einer differenzierteren Betrachtung von Raumnutzungen entsprechend ihrer Empfindlichkeit gegenüber Hochwasser. Die Ergebnisse dieses Modellprojekts werden in der Gesamtfortschreibung im Sinne eines Fachbeitrags Berücksichtigung finden.









# Verkehr und Entsorgung

6



## Verkehr und Entsorgung

### 6.1 Verkehrsinfrastruktur

#### 6.1.1 Ausgangslage

Die Planungsregion Köln ist über die transeuropäischen Straßen, Schienen- und Wasserstraßen hervorragend erreichbar. Der Hauptbahnhof Köln gehört zu den wichtigsten Verkehrsknoten, und die Kölner Häfen sind der zweitgrößte Binnenhafen Deutschlands. Zudem besteht eine sehr gute Anbindung an den Flughafen Köln/Bonn, den zweitgrößten Frachtflughafen Deutschlands. Für kombinierten Ladungsverkehr ist der Raum Köln der größte Umschlagplatz im europäischen Binnenland. Durch ein dichtes Straßen- und Schienennetz ist die Planungsregion Köln auch in sich eng vernetzt.

Wirtschaftliches Wachstum, steigende Motorisierung der Bevölkerung, höhere Mobilität und eine erhebliche Zunahme des Transitverkehrs einerseits, nachlassende Anstrengungen des Staates bei den Erhaltungsinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur andererseits, haben zu nicht unerheblichen Engpässen, Überlastungen und Störungen, insbesondere im Bereich der Rheinbrücken, geführt. Die Verkehrsprobleme stellen sich zunehmend als Engpassfaktor für eine positive wirtschaftliche Entwicklung dar.

Regionalplanerisches Ziel ist es, das Verkehrssystem als Einheit verkehrsträgerübergreifend und integrativ weiterzuentwickeln. Dabei sollen die Anteile des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs am gesamten Personenverkehr sowie die Anteile des Schienengüterverkehrs und der Binnenschiffahrt am gesamten Güterverkehr gesteigert werden. Gemäß den Vorgaben des LEP-E NRW hat hier der Ausbau vorhandener Verkehrswege bzw. ihrer Kapazitäten Vorrang gegenüber Neubauplanungen. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie

neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient (LEP-E NRW, Ziel 8.1-2). Um die regionalplanerischen Festlegungen zum Verkehr richtig einzuordnen, ist es allerdings wichtig zu wissen, dass es ist nicht Aufgabe der Raumordnung ist, den Aus- und Neubau von Verkehrswegen im Regionalplan festzulegen. Die Festlegung der prioritären Maßnahmen ist ein eigenständiges Vorhaben der Fachplanungsträger. Dies geschieht in den verkehrlichen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes (Bundesverkehrswegeplan und Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW, bestehend aus ÖPNV-Bedarfsplan – Schiene – und Landesstraßenbedarfsplan). Für die Neufassung des Kapitels Verkehrsinfrastruktur in der Regionalplanfortschreibung ist daher darauf zu achten, sich auf die tatsächlichen raumordnerischen Kompetenzen zu beschränken, keinen regionalpolitischen Wunschkatalog zu formulieren und den Entscheidungen der Fachplanungsträger nicht vorzugreifen.

#### 6.1.2 Handlungsfelder

■ In einem ersten Arbeitsschritt soll zur Orientierung und als Arbeitsgrundlage das bestehende funktionale Straßen- und Schienennetz in einer kartenmäßigen Darstellung abgebildet werden. Um zu gewährleisten, dass die Umsetzung der Bedarfspläne langfristig nicht durch andere Planungen und Maßnahmen behindert wird, stellt der Regionalplan über das Bestandsnetz hinaus auch die Verkehrsplanungen der jeweiligen Bedarfspläne zeichnerisch dar. Der Regionalplan stellt schließlich auf der Grundlage der entsprechenden Vorgabe der Anlage 3 zur LPIG NRW DVO auch die regionalbedeutsamen Verkehrsstrassen dar, also die verbindlichen Verkehrswegeplanungen der Kreise und Kommunen von regional-

planerischer Bedeutung. Im Bereich des Schienennetzes sind danach alle Personen- und Güterverkehrsstrecken, aber auch die Schienenstrecken des regionalbedeutsamen öffentlichen Personennahverkehrs darzustellen (also S-Bahnen, City-Bahnen und Stadtbahnen).

■ Unabhängig von der nachrichtlichen Darstellung eines Vorhabenträgers zum Aus- und Neubau von Straßen oder Bahnstrecken können im Regionalplan Trassen und Standorte für den Verkehr als Vorranggebiet (ggf. mit der Wirkung als Eignungsgebiet) vor entgegenstehenden Nutzungen gesichert werden. Hierbei handelt es sich nicht um eine (nicht zulässige) Vorgabe an die Fachplanung, die entsprechende Infrastruktur zu bauen. Auch wird damit einem Planfeststellungsbeschluss über den Standort oder den Trassenverlauf nicht vorgegriffen. Mit der entsprechenden Ausweisung als Vorranggebiet werden die entsprechenden Flächen allein für die Ebene der Bauleitplanung vor anderen Nutzungen, insbesondere der Inanspruchnahme als Wohn- oder Gewerbegebiet, gesichert. Sowohl der Bundesverkehrswegeplan als auch der Landesstraßenbedarfsplan sind für Vorhaben im Planungszeitraum nach 2015 fortzuschreiben; sie sind neben den im ÖPNV-Bedarfsplan Schiene bzw. Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan dargestellten Vorhaben die Grundlage für die im Regionalplan neu darzustellenden Trassen.

■ Der LEP-E NRW enthält die Zielvorgabe, dass nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege von der Regionalplanung als Trassen zu sichern sind. Hierdurch werden die entsprechenden Flächen für die Ebene der Bauleitplanung vor anderen Nutzungen, insbesondere der Inanspruchnahme als Wohn- oder Gewerbegebiet, gesichert. Es ist daher Ziel der Raumordnung, die für die regionale Raumentwicklung bedeutsamen

stillgelegten einschließlich der entwidmeten Schienentrassen zukünftig vor Nutzungen zu schützen, die eine Nutzung als Schienenweg künftig ausschließen oder behindern könnten. Wesentliche Planungsgrundlage ist insofern eine Erfassung sämtlicher Bahnstrecken in der Planungsregion Köln (auch von Stadtbahnstrecken), die zurzeit ohne Nutzung (demontiert, ohne Betrieb) sind, sowie eine Abstimmung mit der Nahverkehr Rheinland GmbH und den Kommunen. In diesem Zusammenhang werden auch die in der Vergangenheit verfügbaren Streichungen von Schienenwegen im Regionalplan Köln kritisch zu reflektieren sein.

## 6.2 Entsorgungsinfrastruktur

In NRW sind im Jahr 2012 im Durchschnitt pro Einwohner ca. 472 kg Haushaltsabfälle angefallen (MKULNV NRW 2012, S. 26). Die Summe der Siedlungsabfälle insgesamt beläuft sich in NRW auf ca. 12,8 Millionen Tonnen, in der Planungsregion Köln im Jahr 2012 auf ca. 3,34 Millionen Tonnen (MKULNV NRW 2012 S. 22f). Der Bedarf an Deponieraum wird durch die Fachbehörden bestimmt. Deponiestandorte gelten in der Regel ab einer Größe von 10 ha als raumbedeutsam, sie werden als Vorranggebiete gemäß § 8 Absatz 7 Nummer 1 ROG im Regionalplan gesichert. Die Regionalplanung überprüft die Raumverträglichkeit von raumbedeutsamen Deponiestandorten, das heißt, deren Vereinbarkeit mit anderen Raumanprüchen.

### 6.2.1 Ausgangslage

Im LEP-E NRW (LEP-E NRW, Ziel 8.3-1) hält die Landesregierung an der bisherigen Praxis im Umgang mit

der Darstellungspflicht von raumbedeutsamen Deponien im Regionalplan fest. So sind Standorte für raumbedeutsame Deponien, die für die Entsorgung von Abfällen erforderlich sind, in den Regionalplänen als Vorranggebiete zu sichern, Deponiestandorte sind dabei verkehrlich umweltverträglich anzubinden (LEP-E NRW, Ziel 8.3-3). Grundsätzlich soll eine möglichst entstehungsortnahe Beseitigung nicht verwertbarer Abfälle durch die Verteilung der Standorte von Deponien und Abfallbehandlungsanlagen ermöglicht werden (LEP-E NRW, Grundsatz 8.3-4). Der Regionalplan Köln konkretisiert diese Ziele weiter: So sind außerhalb der zeichnerisch dargestellten Standortbereiche raumbedeutsame Abfalldeponien nicht zuzulassen.

Durch das MKULNV NRW wird der Abfallwirtschaftsplan gemäß § 33 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) erstellt. In diesem Plan werden die Ziele der Abfallvermeidung, -verwertung und -beseitigung dargestellt. In der Abfallwirtschaftsplanung sind gemäß § 30 Abs. 5 KrWG die Ziele der Raumordnung zu beachten. Der Geltungsbereich des Abfallwirtschaftsplans ist räumlich das Land NRW, sachlich bezieht sich der Plan auf die Siedlungsabfälle, die dem öffentlich rechtlichen Entsorgungsträger überlassen werden (MKULNV NRW 2015h, S. 18). Wesentliche Ziele der Abfallwirtschaftsplanung sind insbesondere (MKULNV NRW 2015h, S. 20ff):

- Entsorgungssicherheit
- Regionale Entsorgungsautarkie
- Entsorgung in der Nähe des Entstehungsorts
- Entsorgung im Lande der Entstehung (in NRW, Grundsatz der Autarkie)
- Ressourcen- und Klimaschutz

In der Planungsregion Köln soll gemäß Entwurf des Abfallwirtschaftsplans in zwei Entsorgungsregionen geteilt werden (MKULNV NRW 2015h,

S. 26ff). Das MKULNV stellt im Abfallwirtschaftsplan eine sehr gute Versorgungslage für behandlungsbedürftige Siedlungsabfälle in NRW fest – es besteht Entsorgungssicherheit (MKULNV NRW 2015h, S. 13).

Neben dem Abfallwirtschaftsplan, der in seiner Betrachtung auf die dem öffentlichen Entsorgungsträger überlassenen Abfälle beschränkt ist, wurde im Auftrag des MKULNV eine Studie für den Bedarf an Deponieraum der Deponiekategorie I (DK I) in NRW erstellt. Auf diesen Deponien werden insbesondere Bau- und Abbruchabfälle, Abfälle aus der Instandhaltung des Verkehrswegenetzes, Abfälle und Reststoffe aus thermischen Prozessen sowie aus der thermischen Abfallbehandlung (Aschen und Schlacken) entsorgt (Prognos AG/INFA 2013, S. 4). In der Planungsregion Köln soll das vorhandene Deponierestvolumen bereits in naher Zukunft (rechnerisch) verbraucht sein. Zusammenfassend lässt sich daher für die Planungsregion Köln feststellen, dass dort ein Bedarf für DK-I-Deponievolumen gegeben ist (Prognos AG/INFA 2013, S. 15f).

Für die im Regionalplan dargestellten Deponien sind nur wenige Datengrundlagen über Verfüllfortschritt und Reserveflächen verfügbar. Mit Stand Juni 2015 sind die in Tabelle 4 aufgezählten raumbedeutsamen Deponiestandorte zeichnerisch dargestellt.

### 6.2.2 Handlungsfelder

Gemäß den o.a. Vorgaben der Landesregierung aus dem LEP-E NRW sind auch weiterhin raumbedeutsame Deponien als Vorranggebiet zeichnerisch im Regionalplan darzustellen. Bei der Genehmigung von neuen raumbedeutsamen Deponien ist ein Regionalplanänderungsverfahren erforderlich, um die Raumverträglichkeit und Verein-

	Teilabschnitt Region Aachen	Teilabschnitt Region Bonn/ Rhein-Sieg	Teilabschnitt Region Köln
Deponien für Siedlungs- abfälle	6	1	3
Deponien für Gewerbe- abfälle	1	–	5
Deponien für Sonder- abfälle	–	1	2

TAB. 4: DEPONIESTANDORTE

QUELLE: REGIONALPLAN KÖLN (BRK 2001, 2003, 2004)

barkeit mit anderen Zielvorstellungen der Raumordnung und Landesplanung zu überprüfen. Die Darstellung der Deponien soll ebenfalls über ein textliches Ziel im Regionalplan gesichert werden. Da im Bereich der Siedlungsabfälle nach Aussage des Abfallwirtschaftsplans Entsorgungssicherheit besteht, besteht in diesem Bereich kein Handlungsbedarf für die Regionalplanung. Hinsichtlich der Nachfrage nach Depo-

nievolumen der DK I können weitere Deponien in der Planungsregion geschaffen und im Regionalplan dargestellt werden, wenn im Einzelfall der Bedarf nachgewiesen ist und der Standort mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist. Bereits im Regionalplan zeichnerisch dargestellte Standorte sollten hinsichtlich ihres Verfüllfortschritts, der Reserven und der Erweiterungsmöglichkeiten untersucht werden.







# Nichtenergetische Rohstoffe

7



## Nichtenergetische Rohstoffe

### 7.1 Ausgangslage

#### 7.1.1 Regionaler Planungsbedarf

Auch mehr als einhundert Jahre nach der Industrialisierung stellen die rohstoffproduzierenden und rohstoffverwendenden Industrien bedeutende Wirtschaftszweige in NRW dar. Im bundesweiten Vergleich nimmt NRW bei der Fördermenge von Bodenschätzen nach wie vor eine Spitzenposition ein. Die hohe Bevölkerungs-, Siedlungs- und Infrastrukturdichte in NRW sind wesentliche Gründe dafür, dass dieses Bundesland nicht nur ein Produktionsschwerpunkt, sondern auch ein Verbrauchsschwerpunkt von Bodenschätzen ist. Eine Vielzahl der Bodenschätze wird in NRW über Tage gewonnen. Die Gewinnung von oberflächennahen Bodenschätzen (z.B. Kiese, Sande, Steine) konkurriert in besonderem Maße mit anderen Raumnutzungsansprüchen. Schließlich ist der oberflächennahe Abbau von Bodenschätzen (Tagebau) mit erheblichen Eingriffen – insbesondere in die Landschaft und den Naturhaushalt – verbunden. Der Abbau von oberflächennahen Bodenschätzen ist eine Nutzung auf Zeit. Nach Beendigung von Tagebauen verbleiben Gruben oder Baggerseen, die verfüllt oder unverfüllt rekultiviert werden. Durch Rekultivierungen, Renaturierungen und funktionale Wiedernutzbarmachungen von Abgrabungsflächen kann das ursprüngliche Landschaftsbild wiederhergestellt, mitunter auch aufgewertet werden z.B. durch Anlage von hochwertigen Biotopen. Einige Abgrabungsflächen bieten darüber hinaus besondere Potenziale für Freizeitnutzungen, z.B. für Wasserskianlagen.

Aus diesen Gründen und aus der Tatsache heraus, dass Lagerstätten und Bo-

denschätze standortgebunden, nicht vermehrbar und endlich sind, besteht ein besonderes Handlungserfordernis für die Landes- und Regionalplanung zur langfristigen räumlichen Sicherung von Lagerstätten vor konkurrierenden Nutzungen und zur geordneten Gewinnung von oberflächennahen Bodenschätzen. Beide Aufgaben fallen der Raumordnung zu, da für sie kein fach- oder EU-rechtliches Schutzregime besteht. Fachrechtliche Schutzregime bestehen z.B. durch die Ausweisung von Natur- und Wasserschutzgebieten. Die kommunale Ebene kann diese Aufgabe nicht übernehmen, da ihr einerseits die überregionale Perspektive fehlt. Andererseits kann die Bauleitplanung aus rechtlichen Gründen nur eingeschränkt zu einer verbindlichen räumlichen Steuerung der Gewinnung oberflächennaher Bodenschätze beitragen. Der regionalen Ebene kommt bei der Rohstoffversorgung eine besondere Bedeutung zu. Als überörtliche, zusammenfassende und fachübergreifende Planung kann sie unter Berücksichtigung aller Belange die konfliktärmsten Flächen einer Region für den Rohstoffabbau reichsscharf identifizieren, diese vor konkurrierenden Nutzungen (z.B. vor Siedlungsentwicklung) sichern und für den Abbau rechtlich nutzbar machen. Hierbei tritt die Regionalplanung für die Interessen nachfolgender Generationen ein: Einerseits trägt sie zu einer langfristigen Versorgungssicherheit von (endlichen) Bodenschätzen bei, andererseits bereitet sie auch die Rekultivierung der Abgrabungsflächen planerisch vor. Durch den langfristigen Planungsansatz bieten die regionalplanerischen Festlegungen auch Abgrabungsunternehmen und Kommunen ein hohes Maß an Planungssicherheit.

### 7.1.2 Regionalplanerische Instrumente

Das wesentliche abgrabungsrechtliche Instrument der Regionalplanung ist die zeichnerische Festlegung von Bereichen für die Sicherung und den Abbau von oberflächennahen nichtenergetischen Bodenschätzen (BSAB) in möglichst konfliktarmen Räumen. Im Regionalplan werden außerdem textliche Ziele festgelegt, wovon die folgenden von besonderer Bedeutung sind:

- **Sicherung der Lagerstätten:** Innerhalb der zeichnerisch dargestellten BSAB dürfen keine Nutzungen erfolgen, welche mit einer Abgrabung nicht vereinbar sind (Vorranggebiet nach § 8 Abs. 7 Nr. 1 ROG)
- **Räumliche Steuerung der Gewinnung:** Außerhalb der zeichnerisch dargestellten BSAB dürfen entsprechende Bodenschätze nicht abgebaut werden (Eignungsgebiete nach § 8 Abs. 7 Nr. 3 ROG).

Diese Zielinhalte sind von öffentlichen Stellen in Planungs-, Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren raumbedeutsamer Maßnahmen und Nutzungen zu beachten. Vorhaben zur Gewinnung von oberflächennahen Bodenschätzen sind in der Regel raumbedeutsam. Das Erfordernis zur Festlegung von BSAB in Regionalplänen als Vorranggebiete mit der Wirkung von Eignungsgebieten ergibt sich aus dem Landesentwicklungsplan NRW.

### 7.1.3 Vorkommen von Locker- und Festgesteinen

In der Planungsregion Köln werden vor allem Lockergesteine gewonnen und hiervon überwiegend die Bodenschätze Kies/Kiessand. Dies begründet sich durch die Rohstoffvorkom-

men. Die Lager- und Abbaustätten von Kies/Kiessand verteilen sich räumlich von Nordwesten quer durch die Planungsregion nach Südosten. Gewinnungsschwerpunkte sind der Kreis Heinsberg, der Rhein-Erft-Kreis, der Kreis Euskirchen und der Rhein-Sieg-Kreis. Die übrigen Lockergesteine verteilen sich nach Lagerstätten. Eine Besonderheit in der Planungsregion Köln stellen Sande und Kiese aus dem Zeitalter Tertiär dar. Diese Bodenschätze zeichnen sich durch sehr hohe Quarzgehalte, also durch eine besondere Reinheit, aus. Deutschlandweit existieren nach heutigem Kenntnisstand keine vergleichbar ergiebigen Lagerstätten. Zu dieser besonderen Bodenschatzgruppe zählen beispielsweise die Quarzsande im Raum Frechen, z.B. für die Glasherstellung, sowie die hochreinen, weißen Quarzkiese im Raum Kottenforst/Ville, z.B. als Filterkies. Festgesteine werden in der Planungsregion vergleichsweise wenig abgebaut, davon am meisten Grauwacke im Oberbergischen Kreis und im Rhein-Sieg-Kreis sowie Kalkstein südöstlich von Aachen und in der Eifel. Dolomit und Basalt werden nur an sehr wenigen Standorten gewonnen, nämlich im Rheinisch-Bergischen Kreis und im Rhein-Sieg-Kreis. Insgesamt befinden sich in der Planungsregion Köln derzeit ca. 100 genehmigte Abgrabungsstandorte, davon ca. 80% für Lockergesteine und ca. 20% für Festgesteine.

Im geltenden Regionalplan Köln sind Abgrabungsbereiche (BSAB) in 4 Teilabschnitten zeichnerisch festgelegt, mit entsprechenden textlichen Zielen und Grundsätzen. Dies sind die 3 räumlichen Teilabschnitte Region Köln, Region Aachen, Region Bonn/Rhein-Sieg (BRK 2001, 2003, 2004) und der Sachliche Teilabschnitt Weißer Quarzkies im Raum Kottenforst/Ville (BRK 2012).

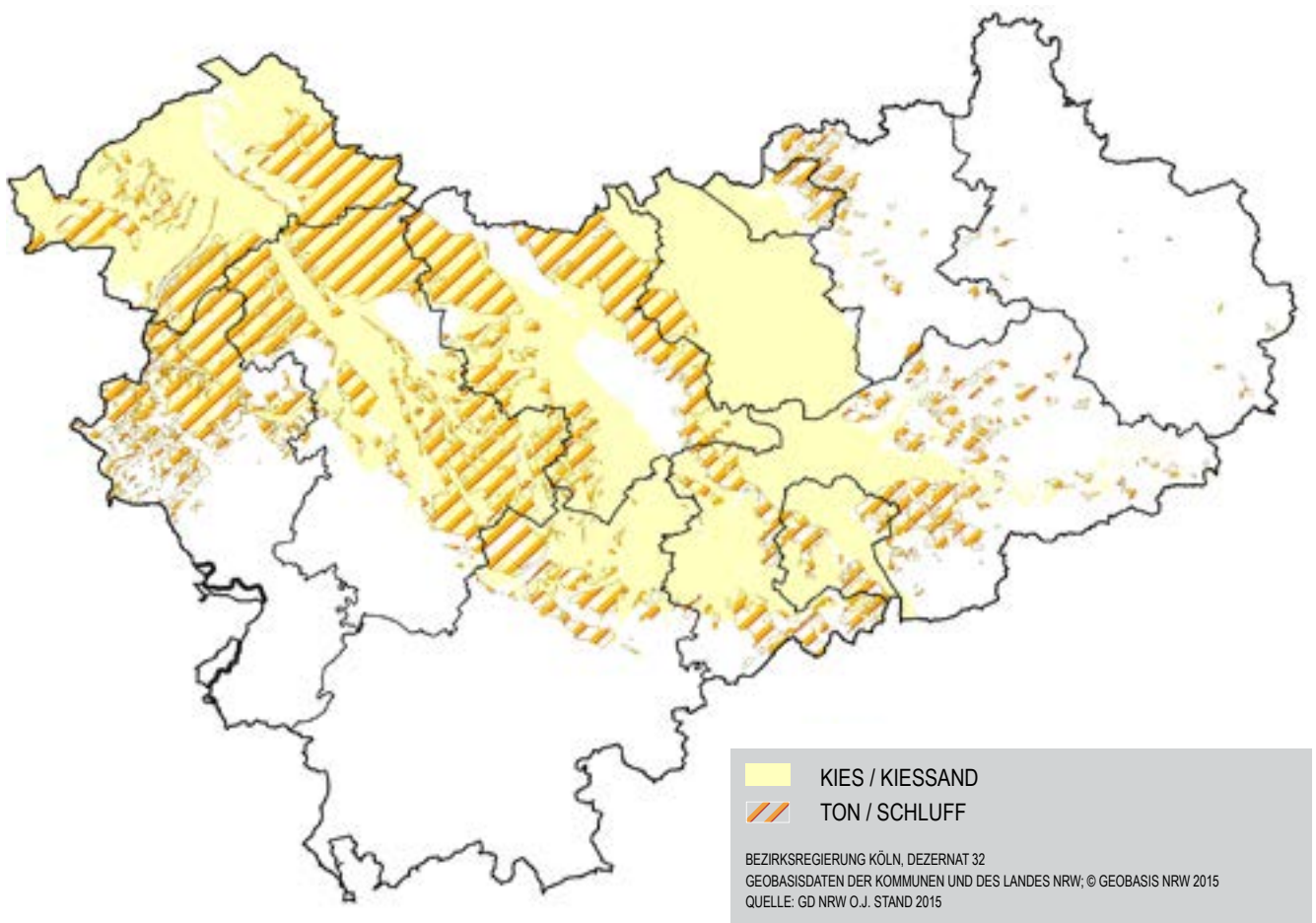


ABB. 35: VORKOMMEN VON LOCKERGESTEINEN

## 7.2 Handlungsfelder

### 7.2.1 Fortschreibung des Regionalplans

Der Abgrabungsfortschritt von Bodenschätzen wird vom Geologischen Dienst kontinuierlich im Zuge eines landesweiten Abgrabungsmonitorings erfasst. Bisher bezieht es sich ausschließlich auf Lockergesteine. Die Ergebnisse werden in jährlich erscheinenden Berichten veröffentlicht. Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Köln erhebt für jede Abgrabung regelmäßig die wesentlichen Daten bei den Zulassungsbehörden (z.B. Abbautiefen, Laufzeiten, Rekultivierungsziele), gleicht sie mit dem Geologischen Dienst ab und fasst die Ergebnisse in einem bezirksweiten Abgrabungskataster zusammen. Mit den Daten aus

Abgrabungsmonitoring und Abgrabungskataster kann der Versorgungszeitraum je Bodenschatz verlässlich ermittelt werden. Sollten die so ermittelten Versorgungszeiträume die landesplanerisch definierten Versorgungszeiträume unterschreiten, sind in den Regionalplänen bestehende BSAB zu erweitern bzw. zusätzliche BSAB auszuweisen. Gegenwärtig genügen die Versorgungszeiträume aller Bodenschätze den raumordnungsrechtlichen Anforderungen – aus Gründen der Versorgungssicherheit besteht somit kein Planerfordernis. Vielmehr erfordern rechtliche Gründe eine Regionalplanfortschreibung des Kapitels Versorgung mit nichtenergetischen Rohstoffen. Gegenwärtig ist die Möglichkeit der regionalplanerischen Steuerung von

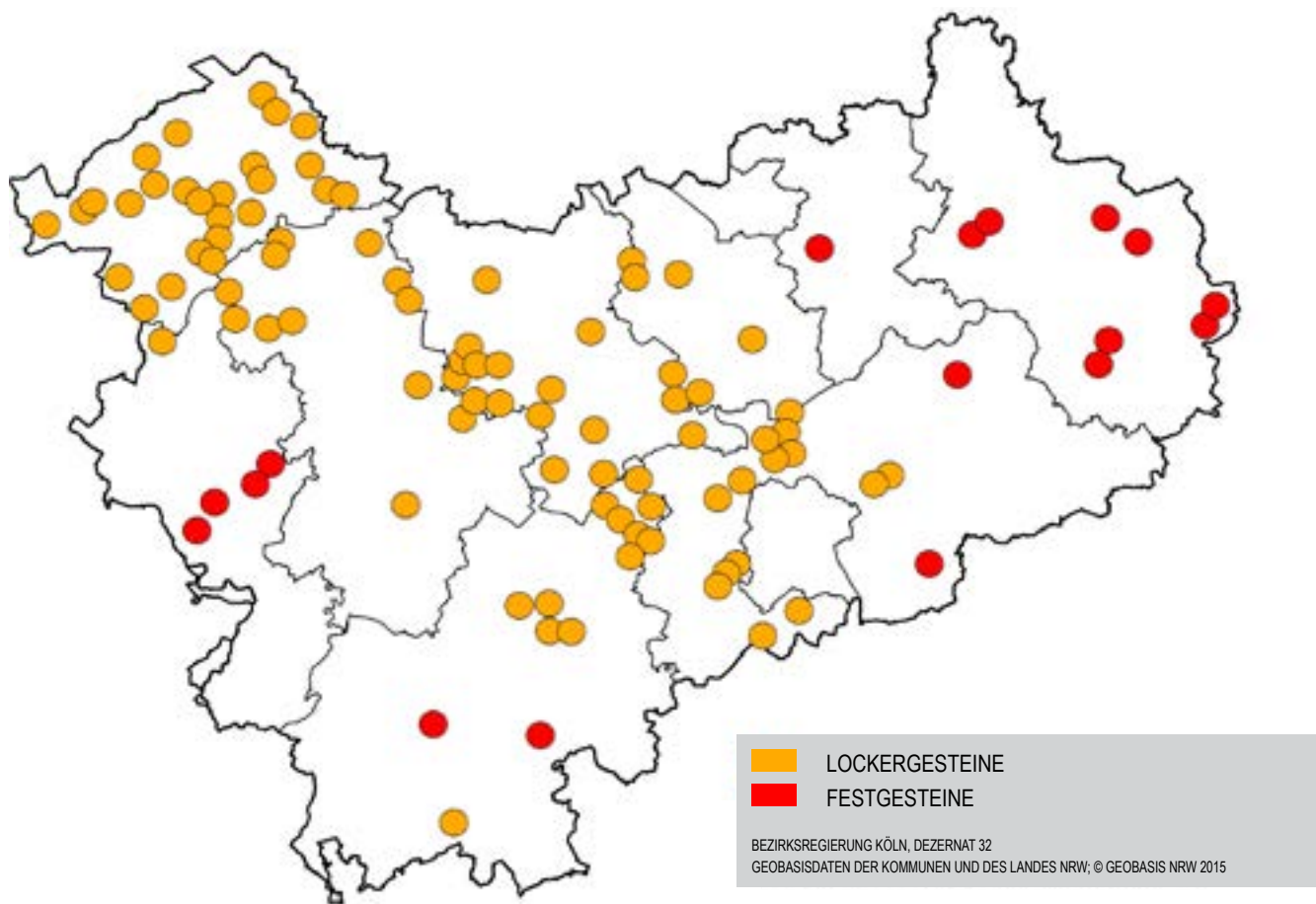


ABB. 36: STANDORTE GENEHMIGTER ABGRABUNGEN

oberflächennahen Abgrabungsflächen in den Teilabschnitten Region Köln, Region Aachen und Region Bonn/Rhein-Sieg aufgrund jüngerer Rechtsprechungen erheblich eingeschränkt. Um die räumliche Steuerungswirkung für Abgrabungsflächen in der gesamten Planungsregion vollumfänglich und zeitnah wiederherzustellen, soll das Thema Versorgung mit nichtenergetischen Rohstoffen aus dem Prozess der Gesamtfortschreibung des Regionalplanes herausgenommen und zeitlich vorgezogen werden. Dieser vorgezogenen Regionalplanfortschreibung muss aus rechtlichen Gründen ein bezirksumfassendes Plankonzept zu Grunde liegen, in welchem alle potenziellen Abgrabungsstandorte nach einheitlichen Kriterien untersucht werden. Auf einer solchen Grundlage können bestehen-

de BSAB bestätigt bzw. erweitert, bereits rekultivierte BSAB zurückgenommen und ggf. neue BSAB ausgewiesen werden. Die grundsätzliche Fortschreibungsmethodik wird sich maßgeblich an bestehenden Abgrabungsflächen orientieren. Erweiterungen bestehender Abgrabungsbereiche soll Vorzug vor Neuaufschlüssen gegeben werden. Eine bezirksumfassende Regionalplanfortschreibung trägt zu einer gesteigerten Lesbarkeit und rechtlichen wie inhaltlichen Harmonisierung bei. Die Abgrabungsziele und -grundsätze dieser bezirksweiten Regionalplanfortschreibung können als sachliches Kapitel Versorgung mit nichtenergetischen Rohstoffen in die nachfolgende Gesamtfortschreibung des Regionalplanes Köln überführt werden.







# Erneuerbare Energien



## Erneuerbare Energien

### 8.1 Energiepolitische und rechtliche Rahmenbedingungen

Der Ausbau der erneuerbaren Energien wurde in den letzten Jahren wesentlich durch politische Zielsetzungen, entsprechende Gesetze und Fördermaßnahmen bestimmt. In der Folge haben die regenerativen Energiequellen bei der Energieversorgung deutlich an Bedeutung gewonnen. Mit der Einführung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) im Jahr 2001 ist der Anteil der regenerativen Energiequellen zur Deckung des Energiebedarfs deutlich gestiegen. So wurden in NRW im Jahr 2009 insgesamt 9,8 Milliarden Kilowattstunden Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen. Dies entsprach einem prozentualen Anteil am Stromverbrauch von gerade einmal 7% (Landesarbeitsgemeinschaft Erneuerbare Energien NRW, LEE NRW o.J., Stand 2013). Anfang 2015 lag ihr Anteil am NRW-Stromverbrauch schon bei ca. 12% (EnergyMap, DGS/RALsolar o.J., Stand 6-2015). Dabei ist zu beachten, dass NRW ein sehr dicht besiedeltes Land mit einem dichten Netz von Infrastrukturen und Schutzgebieten ist, in dem die Raumansprüche der erneuerbaren Energiequellen nicht einfach umzusetzen sind.

Die Landesregierung NRW hat sich entsprechend den europäischen und bundespolitischen Vorgaben zum Ziel gesetzt, die erneuerbaren Energien in NRW stärker auszubauen. Wichtige Grundlage dazu ist die Verabschiedung des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2013, in dem festgeschrieben wurde, den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen drastisch zu reduzieren. Bis zum Jahr 2020 sollen gegenüber den Werten von 1990 25% der Treibhausgasemissionen, bis 2050 sogar über 80% eingespart werden. Den erneuerbaren Energien kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. So soll beispielsweise die Wind-

energie bis zum Jahr 2020 15% des Strombedarfes in NRW decken. Der Landesregierung und der Landesverwaltung kommt nach den Forderungen des Klimaschutzgesetzes bei der Umsetzung der Klimaschutzziele eine besondere Verantwortung zu. Mit dem Klimaschutzgesetz wurde im Landesplanungsgesetz NRW (§ 12 Abs. 6 LPIG NRW) eine Regelung aufgenommen, wonach die Klimaschutzziele in den Regionalplänen als raumbezogene Ziele bzw. Grundsätze umzusetzen sind. Auch das ROG formuliert in seinen Grundsätzen (§ 2 Abs. 2 ROG), dass die raumordnerischen Voraussetzungen für den Ausbau der erneuerbaren Energien zu schaffen sind. Grundsätzliche Aufgabe der Raumordnung ist es, die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum zu steuern. Hierunter fallen auch die Anlagen der erneuerbaren Energien, wenn diese raumbedeutsam sind, wie beispielsweise Windkraftanlagen, Windparks sowie Freiflächensolaranlagen.

Im LEP-E NRW wurden daher konkrete Festlegungen zur raumordnerischen Steuerung der erneuerbaren Energien formuliert. Demnach werden die Ausbauziele auch als landesplanerischer Grundsatz festgelegt (LEP-E NRW, Stand 28.04.2015). Gemäß den dargestellten politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen wird der Regionalplanung in NRW die Aufgabe zugewiesen, den Zubau an Anlagen zur Produktion regenerativer Energien raumordnerisch zu steuern. Dazu sind in den Regionalplänen Vorranggebiete für die Nutzung von Windenergie darzustellen. In einem Grundsatz formuliert der LEP-E NRW für die einzelnen Planungsregionen in NRW anzustrebende Zielgrößen (LEP-E NRW, Stand 28.04.2015). Im Regionalplan Köln sollen demnach zukünftig mindestens ca. 14.500 ha Vorranggebiete für die Windenergie dargestellt werden. Innerhalb dieser

Gebiete sind alle räumlichen Planungen und Maßnahmen unzulässig, die der vorrangigen Nutzung Wind entgegenstehen. Den raumordnerischen Vorranggebieten kommt allerdings keine außergebietliche Ausschlusswirkung im Sinne des § 35 Abs. 3 Satz 3 BauGB (Konzentrationswirkung) zu, d.h. Windenergieanlagen können auch außerhalb dieser Bereiche errichtet werden. Um eine rechtsverbindliche räumliche Steuerung von Windenergieanlagen gewährleisten zu können, müssen weiterhin die Kommunen gesamtäumliche Konzepte erarbeiten und Konzentrationszonen für Windenergie in ihren Flächennutzungsplänen darstellen. Die in den Regionalplänen festgelegten Vorranggebiete sind dabei als Ziele der Raumordnung zu beachten.

Für die Steuerung der Solarenergie sieht der LEP-E NRW lediglich textliche Ziele und Grundsätze und keinen konkreten Handlungsauftrag für die Regionalplanung vor. Für die Energieträger Biomasse, Geothermie und Wasserkraft werden im LEP-E NRW keine expliziten Ziele und Grundsätze formuliert.

## 8.2 Ausgangslage

Die Nutzung der erneuerbaren Energien ist flächenintensiv und damit raumbedeutsam. Da die Planungsregion Köln sehr dicht besiedelt ist, löst der geplante Ausbau der regenerativen Energien bereits heute deutliche Raumnutzungskonflikte aus. Dies gilt insbesondere für die Windenergie.

Um den regionalplanerischen Handlungsbedarf erfassen und bewerten zu können, ist es notwendig, zunächst die planungsrechtlichen Grundlagen und den aktuellen Stand der Umsetzung des Ausbaus der erneuerbaren Energien in der Planungsregion auf-

zuzeigen. Die Stromproduktion der erneuerbaren Energiequellen in der Planungsregion Köln beträgt jährlich ca. 2.300.000 MWh/Jahr (EnergyMap, DGS/RALsolar o.J., Stand 6-2015). Die Windenergie ist dabei mit ca. 1.300.500 MWh/Jahr der bedeutendste Energieträger, es folgen der Solarstrom mit 586.100 MWh/Jahr, die Biomasse mit 325.700 MWh/Jahr sowie die Wasserkraft mit 41.000 MWh/Jahr. Die Kreise Euskirchen, Heinsberg und Düren haben in der Planungsregion die relativ höchsten Produktionsraten an erneuerbarem Strom. Die Gründe dafür liegen u.a. an den sehr unterschiedlichen Voraussetzungen der natur- und siedlungsräumlichen Ausstattung in den Teilregionen. Auch die Restriktionen durch die technischen Infrastrukturen differieren teilweise erheblich.

### 8.2.1 Windenergieanlagen

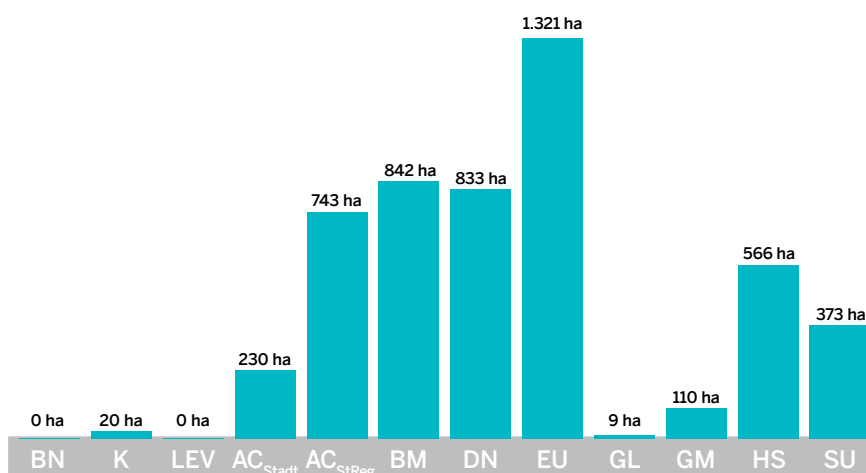
#### ■ Planungsrechtliche Grundlagen

Windenergieanlagen sind bauplanungsrechtlich privilegierte Außenbereichsvorhaben, d.h. sie können außerhalb der Ortslagen an jedem Standort errichtet werden, wenn die fachrechtlichen Vorgaben (Naturschutz, Immissionsschutz etc.) nicht entgegenstehen. Durch positive Standortzuweisungen im Flächennutzungsplan (Konzentrationszonen) oder als Ziele der Raumordnung (Vorrang-/Eignungsgebiete) kann jedoch für privilegierte Windenergieanlagen ein Planungsvorbehalt erreicht werden (§ 35 Abs. 3 Satz 3 BauGB). Dies bedeutet, die Errichtung von Windenergieanlagen wird auf konkrete Bereiche beschränkt bzw. konzentriert. Das raumordnerische Ziel dieser räumlichen Steuerung ist es, die Windenergieanlagen nicht mehr flächendeckend, sondern nur noch in besonders dafür geeigneten Gebieten zuzulassen. Damit werden die Um-

ABB. 37:  
GRÖSSE DER KONZENTRATIONSZONEN  
FÜR WINDENERGIE IN DEN FNP DER  
KOMMUNEN

BN: BONN K: KÖLN LEV: LEVERKUSEN  
AC<sub>STADT</sub>: STADT AACHEN  
AC<sub>STREG</sub>: STÄDTEREGION AACHEN OHNE STADT AACHEN  
BM: RHEIN-ERFT-KREIS  
DN: KREIS DÜREN  
EU: KREIS EUSKIRCHEN  
GL: RHEINISCH-BERGISCHER KREIS  
GM: OBERBERGISCHER KREIS  
HS: KREIS HEINSBERG  
SU: RHEIN-SIEG-KREIS

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32.2015



weltwirkungen der Windenergieanlagen deutlich reduziert.

Bislang erfolgte die planerische Steuerung der Windenergie in der Planungsregion Köln im Sinne des Subsidiaritätsprinzips auf der Ebene der kommunalen Bauleitplanung. Bis Ende der neunziger Jahre waren die kommunalen Konzentrationsflächenplanungen bereits weit fortgeschritten, ca. 50% der Kommunen hatten entsprechende Darstellungen in ihren Flächennutzungsplänen. Zum Zeitpunkt der Überarbeitung der Teilabschnitte für die drei Regionen des Regionalplans Köln bot das LPIG NRW noch keine entsprechenden rechtlichen Regelungen zur Festsetzung von Vorranggebieten. Daher sind im derzeit geltenden Regionalplan Köln keine Bereiche zur Windenergienutzung (Vorrang- bzw. Eignungsbereiche) dargestellt worden. Stattdessen wurden zur regionalplanerischen Steuerung der kommunalen Windenergieplanungen seinerzeit bereits entsprechende textliche Ziele festgelegt.

Den kommunalen Konzentrationszonen kommt bei der rechtsverbindlichen räumlichen Steuerung von Windenergieanlagen nach wie vor eine entscheidende Bedeutung zu. Allerdings sind in den bauplanungs-

rechtlichen Verfahren hohe Anforderungen an die Abwägung zu stellen. Voraussetzung ist die Erarbeitung von gesamtträumlichen Konzepten. Aktuell (Stand 6-2015) überarbeiten ca. 40% der Kommunen in der Planungsregion Köln ihre Windenergiekonzepte, um neue zusätzliche Konzentrationszonen auszuweisen.

Der LEP-E NRW sieht vor, dass in den Regionalplänen Vorranggebiete zur Nutzung der Windenergie darzustellen sind (Ziel 10.2-2 LEP-E NRW). Dabei sollen in den Planungsregionen bestimmte Zielgrößen berücksichtigt werden. Die nachfolgenden kommunalen Bauleitpläne haben dann die Vorranggebiete im Sinne des § 4 Abs. 2 ROG zu beachten bzw. ihre Planungen daraufhin anzupassen.

#### ■ Stand der Umsetzung

Bei den derzeit vorhandenen Windenergieanlagen in der Planungsregion Köln handelt es sich sowohl um privilegierte Einzelanlagen als auch um solche, die über die Konzentrationszonen in den Bauleitplänen gesichert wurden (vgl. Abb. 38). Datengrundlage der Erfassung waren die Angaben der Bundesnetzagentur (Stand 2013), des Energieatlases NRW (LANUV NRW o.J., Stand 2013) und der Immissionsschutzbehörden als Geneh-



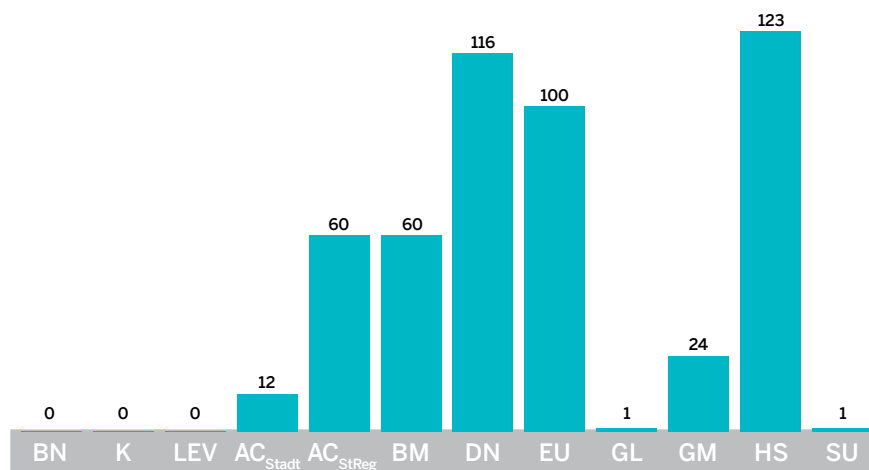


ABB. 38:

## ANZAHL DER WINDENERGIEANLAGEN

BN : BONN    K: KÖLN    LEV: LEVERKUSEN  
 AC<sub>STADT</sub>: STADT AACHEN  
 AC<sub>STREG</sub>: STÄDTEREGION AACHEN OHNE STADT AACHEN  
 BM: RHEIN-ERFT-KREIS  
 DN: KREIS DÜREN  
 EU: KREIS EUSKIRCHEN  
 GL: RHEINISCH-BERGISCHER KREIS  
 GM: OBERBERGISCHER KREIS  
 HS: KREIS HEINSBERG  
 SU: RHEIN-SIEG-KREIS

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN, DEZERNAT 32 2015

migungsbehörden. Die Angaben wurden durch Abfragen bei den Kommunen und Kreisen aktualisiert und mit den entsprechenden Flächenangaben zu Konzentrationszonen ergänzt (Stand 2013). Demnach stehen in der Planungsregion Köln zurzeit 497 Windenergieanlagen (Leistung > 0,1 MW) mit einer installierten Nennleistung von 669 MW Strom zur Verfügung. In den Flächennutzungsplänen der Kommunen der Planungsregion gibt es aktuell 145 Konzentrationszonen mit einer Gesamtgröße von 5.047 ha (vgl. Abb. 37). Auffällig ist dabei die räumliche Verteilung der Windenergieanlagen: Der Schwerpunkt der Windenergieerzeugung liegt in den westlichen Kreisen Euskirchen, Heinsberg, Düren, Rhein-Erft und in der StädteRegion Aachen bzw. der Stadt Aachen (vgl. Abb. 38). Dieses liegt zum einen am sehr guten Windpotenzial in diesen Gebieten. Zum anderen ist auch die kompakte Siedlungsstruktur insbesondere in der Jülicher und Zülpicher Börde anzuführen, die günstigere Schutzabstände zur vorhandenen Bebauung ermöglicht. Der Verdichtungsraum entlang der Rheinschiene ist demgegenüber, bedingt durch die erforderlichen Schutzabstände zu den Siedlungen und Infrastrukturen, kaum für eine intensive Windenergienut-

zung geeignet. Der östliche Teil der Planungsregion mit dem Oberbergischen und dem Rheinisch-Bergischen Kreis sowie Teilen des Rhein-Sieg-Kreises ist gekennzeichnet durch eine offenere Siedlungsstruktur (Splittersiedlungen), die Sicherheitsbelange des Flughafens Köln/Bonn und ein im Vergleich zur westlichen Planungsregion eingeschränkteres Windenergiepotenzial. Für die Windenergienutzung ergeben sich hier somit mehr Restriktionen.

### 8.2.2 Solarenergieanlagen

#### ■ Planungsrechtliche Grundlagen

Wie die Daten zur Stromeinspeisung der Bundesnetzagentur belegen, werden Solaranlagen zumeist als gebäudebezogene Nebenanlagen errichtet. Als bauliche Nebenanlagen sind diese auf den Gebäuden im planungsrechtlichen Innenbereich in der Regel zulässig. Im Außenbereich privilegiert das BauGB die Nutzung solarer Strahlungsenergie in, an und auf Dach- und Außenwandflächen von Gebäuden, wenn die Anlagen dem Gebäude baulich untergeordnet sind (§ 35 Abs. 1 Nr. 8 BauGB). Eine Raumbedeutsamkeit dieser Einzelanlagen ist regelmäßig nicht gegeben.

Im Gegensatz dazu stehen die Freiflächensolaranlagen. Bei diesen handelt es sich um bauliche Anlagen nach Landesbauordnung NRW. Eine Privilegierung, wie § 35 BauGB dies für Anlagen der Wind- und Bioenergie vorsieht, hat der Gesetzgeber für diese Art der erneuerbaren Energiequelle nicht vorgesehen. Zur planungsrechtlichen Sicherung von Freiflächensolaranlagen ist daher eine entsprechende bauleitplanerische Darstellung und Festsetzung notwendig. Nach den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen müssen die Bauflächen für Solarenergieanlagen die gleichen raumordnerischen Ziele erfüllen wie die Siedlungsbauflächen. Zum Schutz der Freiraumfunktionen sind demnach auch neue Bauflächen für Freiflächensolaranlagen in räumlich funktionaler Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten (Bestand und Planung) auszuweisen. Bei der Nutzung solarer Strahlungsenergie durch eigenständige Anlagen im Freiraum ist durchweg eine Raumbedeutsamkeit anzunehmen. Dies ist regelmäßig bereits durch die Größe der Vorhaben begründet. Der LEP-E NRW sieht vor, dass die Inanspruchnahme von Freiflächen für diese raumbedeutsame Nutzung der Solarenergie möglichst zu vermeiden ist.

#### ■ **Stand der Umsetzung**

Insgesamt gibt es in der Planungsregion Köln über 42.600 dezentrale Einzel-Solarenergieanlagen mit einer Nennleistung von 650 MW (Energieatlas NRW, LANUV NRW o.J., Stand 2013). Diese sind nahezu vollständig als Nebenanlagen der vorhandenen Bebauung zugeordnet. Ein spezifisches räumliches Verteilungsmuster ist nicht zu erkennen. Studien belegen, dass insbesondere die Nutzung von Dachflächen nach wie vor ein sehr großes Ausbaupotenzial von Solarenergieanlagen in der Planungsregion Köln bietet. Demnach zeigt sich das größte Potenzial in den rheinischen

Großstädten. Zudem bietet die Kölner Bucht das beste Angebot an natürlicher solarer Strahlungsenergie innerhalb von NRW. Die Gemeinde Titz weist mit 1.023 kWh/m<sup>2</sup> den landesweit besten Strahlungskennwert auf (Potenzialstudie Solarenergie, LANUV NRW 2013).

Für die Raumordnung sind hingegen lediglich die raumbedeutsamen Freiflächensolaranlagen von Interesse. Elf solcher Standorte sind aktuell in den kommunalen Flächennutzungsplänen der Planungsregion Köln dargestellt (Siedlungsflächenmonitoring der Regionalplanungsbehörde Köln, Stand 2015); sie weisen ein Leistungsspektrum von 1,5 MW bis 10,5 MW je Anlage auf. Die bestehenden Anlagen verteilen sich auf den Süden und den Westen der Planungsregion und vollziehen damit räumlich annähernd das Angebot der jährlich anfallenden solarer Strahlungsenergie nach.

### **8.2.3 Bioenergieanlagen**

Als Bioenergieanlagen werden Anlagen bezeichnet, die der energetischen Nutzung von Biomasse dienen. Vorwiegend handelt es sich hier um Biogasanlagen. Die Biomasse kann auch in Bioethanolanlagen oder thermischen Biomasseanlagen genutzt werden. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf die am häufigsten genutzten Biogasanlagen.

#### ■ **Planungsrechtliche Grundlagen**

Nach den Regelungen des § 35 Absatz 1 Nr. 6 BauGB sind Biogasanlagen unter Einhalten der dort genannten Voraussetzungen im Außenbereich privilegiert zulässig. Dem Gebot des Außenbereichsschutzes Rechnung tragend, ist der Privilegierungsbestand an enge Voraussetzungen (§ 35 Abs. 1 Nr. 6 a bis d BauGB) gebunden. Biogasanlagen, die eine oder

mehrere dieser Voraussetzungen nicht erfüllen, können nicht als privilegierte Vorhaben im Außenbereich genehmigt werden. Aus planungsrechtlicher Sicht erfordern solche nicht privilegierten Biogasanlagen entsprechende Ausweisungen in den Bauleitplänen der Kommunen. Soweit in diesem Rahmen Änderungen der Flächennutzungspläne der Gemeinden erforderlich werden, sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Nicht privilegierte Biogasanlagen sind bauplanungsrechtlich mit sonstigen gewerblichen Vorhaben zu vergleichen. Um die weitere Zersiedlung der Landschaft zu verhindern, sind daher auch Biogasanlagen nur in räumlicher Zuordnung, möglichst angrenzend an die im Regionalplan dargestellten Siedlungsbereiche bzw. die in den Flächennutzungsplänen dargestellten Ortslagen vorzusehen. Darüber hinaus sind zudem die sich ggf. aus den besonderen Freiraumfunktionen des Regionalplans ergebenden Restriktionen zu beachten. Isoliert liegende Anlagenstandorte im landesplanerischen Freiraum sind dagegen als gewerbliche Neuansätze generell zu vermeiden. Die Schaffung von Baurechten für Biogasanlagen über die in § 35 Abs. 1 Nr. 6 a bis d BauGB genannten engen Voraussetzungen hinaus erfolgt über die Aufstellung von Bebauungsplänen. Im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes ist eine Biomasseanlage nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) insbesondere in Dorfgebieten, Gewerbe- und Industriegebieten und Sondergebieten zulässig.

#### ■ **Stand der Umsetzung**

Die Bioenergieanlagen verteilen sich in der Planungsregion räumlich relativ gleichmäßig (Energieatlas NRW, LANUV NRW o.J., Stand 2013). Dabei ist erkennbar, dass sich die Standorte trotz der Abhängigkeit von nachwachsenden Rohstoffen nicht nur im landwirtschaftlich geprägten Raum

konzentrieren. In der Planungsregion Köln gibt es zurzeit (Energieatlas NRW, LANUV NRW o.J., Stand 2013). 151 Bioenergieanlagen mit einer installierten Gesamtleistung von 63 MW. Die überwiegende Anzahl der Anlagen sind privilegierte Nebenanlagen, die landwirtschaftlichen Betrieben zugeordnet sind. Aus dem Vergleich mit den anderen Planungsregionen ist ersichtlich, dass die Bioenergie in der Planungsregion Köln keinen Schwerpunkt bei den regenerativen Energiequellen bildet. Im Regierungsbezirk Düsseldorf gibt es 264 Anlagen mit einer Leistung von 125 MW, im Regierungsbezirk Münster sind es 562 Anlagen mit 191 MW (Energieatlas NRW, LANUV NRW o.J., Stand 2013).

#### **8.2.4 Wasserkraftwerke**

Wasserkraftwerke setzen die kinetische Energie des Wassers in Strom um. Dabei können diese grob in Laufwasser- und Speicherkraftwerke unterschieden werden. Letztere benötigen eine zumeist künstliche Wasserrückhaltung.

#### ■ **Planungsrechtliche Grundlagen**

Die Wasserkraftanlagen unterliegen der wasserrechtlichen Genehmigung bzw. Planfeststellung gemäß den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Wasserkraftnutzung ergeben sich dabei aus der europäischen Wasserrahmenrichtlinie und der entsprechenden Umsetzung im Wasserhaushaltsgesetz. Demnach sind Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und chemischen Zustands zu vermeiden ist. Der Um- oder Ausbau der Fließgewässer zur Wasserkraftnutzung hat erhebliche Umweltwirkungen zur Folge. Dies bedeutet, dass es zukünftig kaum möglich sein wird, neue Wasserkraft-

anlagen an vorhandenen Fließgewässern vorzusehen. Fachleute sehen demnach die Ausbaupotenziale im Bereich der Wasserkraft weitestgehend als erschöpft an.

#### ■ **Stand der Umsetzung**

Die Bedeutung der Wasserkraft für die Gewinnung erneuerbarer Energie ist in der Planungsregion Köln gering. Es gibt lediglich 54 Anlagen zur Gewinnung von Strom aus Wasserkraft. Diese weisen eine Nennleistung von 47 MW auf (Energieatlas NRW, LANUV NRW o.J., Stand 2013). Die räumliche Verteilung richtet sich nach den vorhandenen Fließgewässern mit Schwerpunkt in den Mittelgebirgslagen des Bergischen Landes und der Eifel, die eine geeignete Strömungsenergie aufweisen. Hier sind auch die Stauanlagen und Stauseen vorzufinden, die für eine Stromproduktion mit genutzt werden. Die meisten dieser Anlagen erfüllen dabei noch weitere wasserwirtschaftliche Aufgaben wie Trinkwasserschutz oder Niedrigwasseraufhöhung.

### 8.2.5 Geothermie

Die Nutzung von geothermischer Energie, zumeist zur Wärmeerzeugung, lässt sich unterteilen in die Nutzung der oberflächennahen Wärme und der Tiefengeothermie.

#### ■ **Planungsrechtliche Grundlagen**

Geothermische Anlagen haben einen geringen oberirdischen Platzbedarf. Daher bedarf es bei ihrer Zulassung in der Regel keiner planungsrechtlichen Vorbereitung durch die Bauleit- bzw. Regionalplanung. Der geothermische Austausch erfolgt zumeist über das Medium Wasser. Demnach unterliegen die Anlagen dem Wasserrecht, d.h. die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb erfolgt durch die zuständige Wasserbehörde. Dabei

sind die entsprechenden Schutzvorschriften zum Trinkwasserschutz zwingend zu beachten. Aus der vom Geologischer Dienst NRW für das LANUV NRW gefertigten Potenzialstudie Geothermie (LANUV NRW 2015) ergibt sich, dass NRW ein gutes bis sehr gutes oberflächennahes geothermisches Potenzial besitzt. Dies gilt insbesondere für die Regierungsbezirke Düsseldorf, Arnsberg und Köln.

#### ■ **Stand der Umsetzung**

Die Nutzung der Geothermie erfolgt zumeist oberflächennah über kleine dezentrale Wärmepumpen. Als tiefengeothermische Großanlagen sind in der Planungsregion Köln 14 Standorte erfasst, deren Leistung über 0,1 MW liegen (Siedlungsflächenmonitoring Regionalplanungsbehörde Köln, Stand 2015). Diese dienen in der Regel der Wärmeversorgung einzelner Großabnehmer. Zur öffentlichen Stromversorgung ist diese Technologie derzeit noch nicht geeignet. Für die geothermische Nutzung besonders geeignet sind gemäß GD NRW der direkte Einzugsbereich entlang des Rheins sowie die Mittelgebirgslagen der Eifel und des Bergischen Landes.

### 8.3 Handlungsfelder

Auf Grundlage der dargestellten planungsrechtlichen Grundlagen und des Standes der Umsetzung zum Ausbau der erneuerbaren Energien gilt es, in einem weiteren Schritt zu untersuchen, ob sich Nutzungskonflikte mit anderen Raumfunktionen ergeben könnten und wie diese mit Instrumenten der Raumordnung zu lösen sind. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien wird zukünftig ein raumordnerisches Handlungsfeld darstellen. Daher sollte der Regionalplan Köln – wie der LEP-E NRW – ein gesondertes Kapitel zu dieser Thematik vorsehen. Festzulegen sind dabei

insbesondere Ziele und Grundsätze für die Wind- und Solarenergienutzung. Entsprechende Klarstellungen sollten für die Wasserkraft (Pumpspeicherkraftwerke) und Bioenergie erfolgen. Für die Geothermie zeichnet sich derzeit kein regionalplanerisches Erfordernis ab. Diese Energiequelle ist momentan noch nicht für eine großtechnische Stromproduktion geeignet. Die Anlagen haben in der Regel keine Raumbedeutsamkeit. Regelungen im Regionalplan sind nicht notwendig.

### 8.3.1 Windenergie

Die Windenergie ist die erneuerbare Energiequelle mit den aktuell stärksten Zuwachsraten und höchsten Ausbauzielen. Überdies wirken Windenergieanlagen erheblich auf die betroffenen Räume, insbesondere auf die Schutzgüter Natur, Landschaft und Mensch, ein. Eine räumliche Steuerung dieser privilegierten Nutzung ist daher zwingend erforderlich. Bisher erfolgte die rechtsverbindliche Steuerung der Windenergie in der Planungsregion Köln ausschließlich über Konzentrationszonen nach § 35 Abs. 3 Satz 3 BauGB in der kommunalen Bauleitplanung. Da durch den geplanten Zubau weiterer Windenergieanlagen zukünftig die Konflikte insbesondere mit den Freiraumfunktionen zunehmen werden, kann dies durch die kommunalen Planungen allein nicht mehr bewältigt werden. Auf der Ebene der Bauleitplanung ist der vorsorgende Freiraumschutz nicht Leitlinie der Planung. Eine landschaftsraumspezifische gemeindeübergreifende Bündelung der Standorte, die Vermeidung der Überlastung sensibler Landschaftsbereiche oder der vorsorgende Schutz wertvoller Naturbereiche kann nur durch entsprechende regionalplanerische Regelungen erreicht werden. Als Beispi-

le sind dabei der geplante Zubau an Windenergieanlagen um den Nationalpark Eifel oder im Aachener Münsterwald zu nennen.

Nach den landesplanerischen Vorgaben des LEP-E NRW soll die Steuerung der Windenergie auf der Ebene der Regionalplanung über die Festlegung von Vorranggebieten erfolgen (LEP-E NRW, Ziel 10.2-2). Da planungsrechtlich auf die Qualität als Eignungsgebiet und dessen außergebietliche Wirkung verzichtet wurde, kommt diesen Gebieten kein Planvorbehalt nach § 35 Abs. 3 Satz 3 BauGB zu. Daher müssen für eine rechtsverbindliche Steuerung von Windenergieanlagen weiterhin die Kommunen Konzentrationszonen in ihren Flächennutzungsplänen darstellen. Die nachfolgenden kommunalen Bauleitpläne haben dann die Vorranggebiete im Sinne des § 4 Abs. 2 ROG zu beachten bzw. ihre Planungen daraufhin anzupassen. Voraussetzung dazu ist es, dass sich kommunale Konzentrationsflächenplanung und die regionalplanerische Vorranggebietsplanung im Sinne des Gegenstromprinzips eng abstimmen. Dabei ist zu beachten, dass bereits über zwei Drittel der Kommunen in der Planungsregion Konzentrationsflächen in ihrer Bauleitplanung dargestellt haben.

### 8.3.2 Solarenergie

Mit der großflächigen Nutzung solarer Strahlungsenergie im Freiraum ist regelmäßig eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange zu erwarten. Aufgrund der starken Flächenkonkurrenz in der Planungsregion sind Gebietskategorien des regionalplanerischen Freiraums grundsätzlich nicht für die Nutzung durch Freiflächensolarenergieanlagen geeignet. So sollen auch landwirtschaftliche Nutzflächen nicht



durch weitere Nutzungen, seien es der Anlagenstandort der Solarenergieanlage selber oder die damit im Zusammenhang stehenden Kompensationsmaßnahmen, in Anspruch genommen werden. Wie dargelegt, ist von ausreichenden Standortpotenzialen auf und an vorhandenen Gebäuden in der Planungsregion auszugehen. Ein regionalplanerischer Steuerungsbedarf über eine regionalplanerische Darstellung als Vorbehalts- oder Vorranggebiete für Freiflächensolaranlagen im Sinne einer Angebotsplanung erscheint daher als nicht zielführend. Die Konzentrationswirkung des § 35 Abs. 3 Satz 3 BauGB greift bei dieser Nutzung nicht. Grundsätzlich ist es aber weiterhin möglich, auch Freiflächensolaranlagen zu errichten. Mit den aktuellen raumordnerischen Zielen steht es im Einklang, diese Vorhaben innerhalb der im Regionalplan dargestellten ASB und GIB vorzusehen. Auch im Flächennutzungsplan festgelegte Bauflächen sind im Allgemeinen geeignete Standorte. Darüber hinaus sind im Einzelfall auch Flächen geeignet, die sich im unmittelbaren Anschluss an diese Siedlungsbereiche oder Bauflächen erstrecken.

Das EEG formuliert in seinen Förderbedingungen bestimmte Voraussetzungen, unter denen Freiflächensolaranlagen auch im raumordnerischen Freiraum und Außenbereich gefördert werden. Dabei handelt es sich um Flächen, die sich in einem Korridor von 110 m entlang von Autobahnen und Schienenwegen erstrecken, bereits versiegelte Bereiche oder auch Konversionsflächen wie militärische Brachflächen, Deponien u.a. Da diese Kriterien nicht mit den aktuellen landesplanerischen Zielen übereinstimmen, wurde für diese Fälle im LEP-E NRW die Möglichkeit einer entsprechenden Ausnahmeprüfung aufgenommen. Wenn der Standort mit den Schutz- und Nutzfunktionen der jeweiligen zeichnerischen Darstellung

im Regionalplan vereinbar ist, soll im Einzelfall auch eine Freiflächensolaranlage im Freiraum entstehen können. Wichtige Aufgabe für den neuen Regionalplan Köln wird es daher sein, diese im EEG und LEP-E NRW dargelegten Ausnahmetatbestände für Freiflächensolaranlagen hinreichend und abschließend zu regeln. Dazu bedarf es keiner zeichnerischen Darstellung, vielmehr einer verbindlichen textlichen Festsetzung.

### 8.3.3 Bioenergie

Bei den bislang errichteten Biomasseanlagen handelte es sich zumeist um nach § 35 BauGB privilegierte Biogasanlagen. Mit weiter fortschreitender Technik und der Förderung der Stromerzeugung aus Biogas durch das EEG erreichen Biogasanlagen mittlerweile vielerorts Kapazitäten, die auch den seinerzeit erweiterten Privilegierungsvoraussetzungen des EEG nicht mehr entsprechen. Zudem errichten auch zunehmend Entsorgungsunternehmen Biogasanlagen zur Verwertung von Bioabfällen. Die Frage der geeigneten Standorte für diese Biogasanlagen rückt damit wieder verstärkt in den Fokus der Planung. Dabei ist zu beachten, dass es sich häufig um die Erweiterung bestehender Anlagen im Außenbereich handelt, die aus der Privilegierung nach § 35 Abs. 1 Nr. 6 BauGB fallen. Mit der größeren Leistungsfähigkeit dieser Anlagen gehen ein höherer Flächenverbrauch, größere Anlagenbauten und ein gesteigertes Verkehrsaufkommen einher. Daher ist davon auszugehen, dass sich diese Anlagen auf die räumliche Entwicklung oder die Funktionen der im Regionalplan dargestellten Gebietskategorien auswirken werden. Die Biogasanlagen, die die Privilegierungstatbestände des § 35 Abs. 1 Nr. 6 BauGB nicht (mehr) erfüllen, bedürfen einer regionalpla-

nerischen Steuerung. Grundsätzlich werden diese Anlagen planungsrechtlich den gewerblich-industriellen Vorhaben gleichgestellt, d.h. diese sind in räumlicher Zuordnung, möglichst angrenzend zu den im Regionalplan dargestellten Siedlungsbereichen bzw. den in den Flächennutzungsplänen dargestellten Ortslagen, vorzusehen. Somit rücken Energieerzeugung und Energieverbrauch räumlich zusammen. Eine gesonderte regionalplanerische Darstellung von Biogasanlagen im Regionalplan oder in den Flächennutzungsplänen ist dabei nicht zielführend. Die einzig spezifische Unterscheidung zu den gewerblich-industriellen Biogasanlagen ist die Anlieferung der Biomasse. Die regionalplanerische Steuerung der nicht privilegierten raumbedeutsamen Biogasanlagen sollte daher im zukünftigen Regionalplan über einen ergänzenden textlichen Grundsatz erfolgen.

#### 8.3.4 Wasserkraft

Der Ausbau der Wasserkraftnutzung an bestehenden Gewässern stößt an die Grenzen der ökologischen Verträglichkeit. Das Medium Wasser kann aber zukünftig für die Speicherung von Energie an Bedeutung gewinnen. Aufgrund der landesweiten Bedeutung dieses Themas arbeitet das MKULNV NRW aktuell (6-2015) an einer landesweiten Potenzialstudie für Pumpspeicherkraftwerke. Sowohl die Eifel als auch das Bergische Land bieten dazu entsprechende Möglichkeiten. Da die Neuanlage von Pumpspeicherkraftwerken teilweise mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist, kann die Darstellung eines entsprechenden Standortes im Regionalplan Köln nur auf der Grundlage einer landesweiten Vorgabe begründet werden.







# Braunkohle

9



## Braunkohle 9.1 Ausgangslage

Die Tagebaue Garzweiler II, Hambach und Inden II prägen das Rheinische Braunkohlenrevier. Die Planung der Tagebaue auf regionaler Ebene ist in den Braunkohlenplänen geregelt. Die Grenzen des Abbaubereiches sind parzellenscharf dargestellt. In den Plänen werden der Abbau festgelegt und die zukünftige Rekultivierung sowohl zeichnerisch als auch textlich dargestellt. Die Landesregierung hat angesichts der Energiewende eine Leitentscheidung zur Braunkohlenpolitik angekündigt. Der Braunkohlentagebau Garzweiler II soll verkleinert werden, das bedingt eine Änderung des Braunkohlenplanes und seiner Rekultivierungsziele. In der Zukunft wird die Region durch die Art der Rekultivierung der drei Tagebaue ein neues und anderes Landschaftsbild erhalten. Es werden drei Restseen entstehen. Sie werden unterschiedlich groß und zu verschiedenen Zeiten befüllt sein (vgl. Abb. 39).

## 9.2 Handlungsfelder

Die Auswirkungen der Restseen auf die Umwelt, das Herbeiführen der erforderlichen Wassermengen, das Schaffen und Halten von angemessenen Wasserqualitäten und die erforderlichen Füllzeiten werden wissenschaftlich untersucht und in den Braunkohlenplänen und in den wasserrechtlichen Verfahren festgelegt. Die Wiederauffüllung der entleerten Grundwasserleiter der Venloer Scholle, der Rurscholle und der Erftscholle werden durch die Befüllung der Rest-

seen mit Rheinwasser (Tagebau Garzweiler und Hambach) und Rurwasser (Tagebau Inden) gezielt beschleunigt. Die Größe des Restsees Inden ist mit 1100 ha festgelegt. Die Konkretisierung der Wasserfläche des Tagebaus Hambach erfolgt im Rahmenbetriebsplanverfahren im Jahr 2025. Die Verkleinerung des Abbaufeldes Garzweiler II durch die Leitentscheidung bedingt eine Neufestlegung des Restsees im Braunkohlenplanverfahren. Die umweltverträgliche Gestaltung der Restseen in Verbindung mit den Wiedernutzbarmachungszielen der Braunkohlenpläne stellt ein mögliches Handlungsfeld für die Regionalplanung dar.

Der Masterplan der Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH greift die Wiedernutzbarmachungsziele des Braunkohlenplans Inden II auf. Die Regionalplanung wird sich ab jetzt mit der Umsetzung zu befassen haben. Bereits 2015 wird die Zwischennutzung im Bereich Inden-Schophoven zu planen sein. Auch um die Tagebaue Hambach und Garzweiler haben sich regionale Kooperationen gebildet, die interkommunal abgestimmte Leitlinien und Pläne für die Tagebaufolgelandschaften erarbeiten wollen. Es sind der Zweckverband :terra nova (Tagebau Hambach) und der informelle Planungsverband der Städte Erkelenz und Mönchengladbach und der Gemeinden Titz und Jüchen. Eine frühzeitige Einbindung der Regionalplanungsbehörde ist zu begrüßen, um die Anpassung der regionalen Konzepte mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung in Einklang bringen zu können.



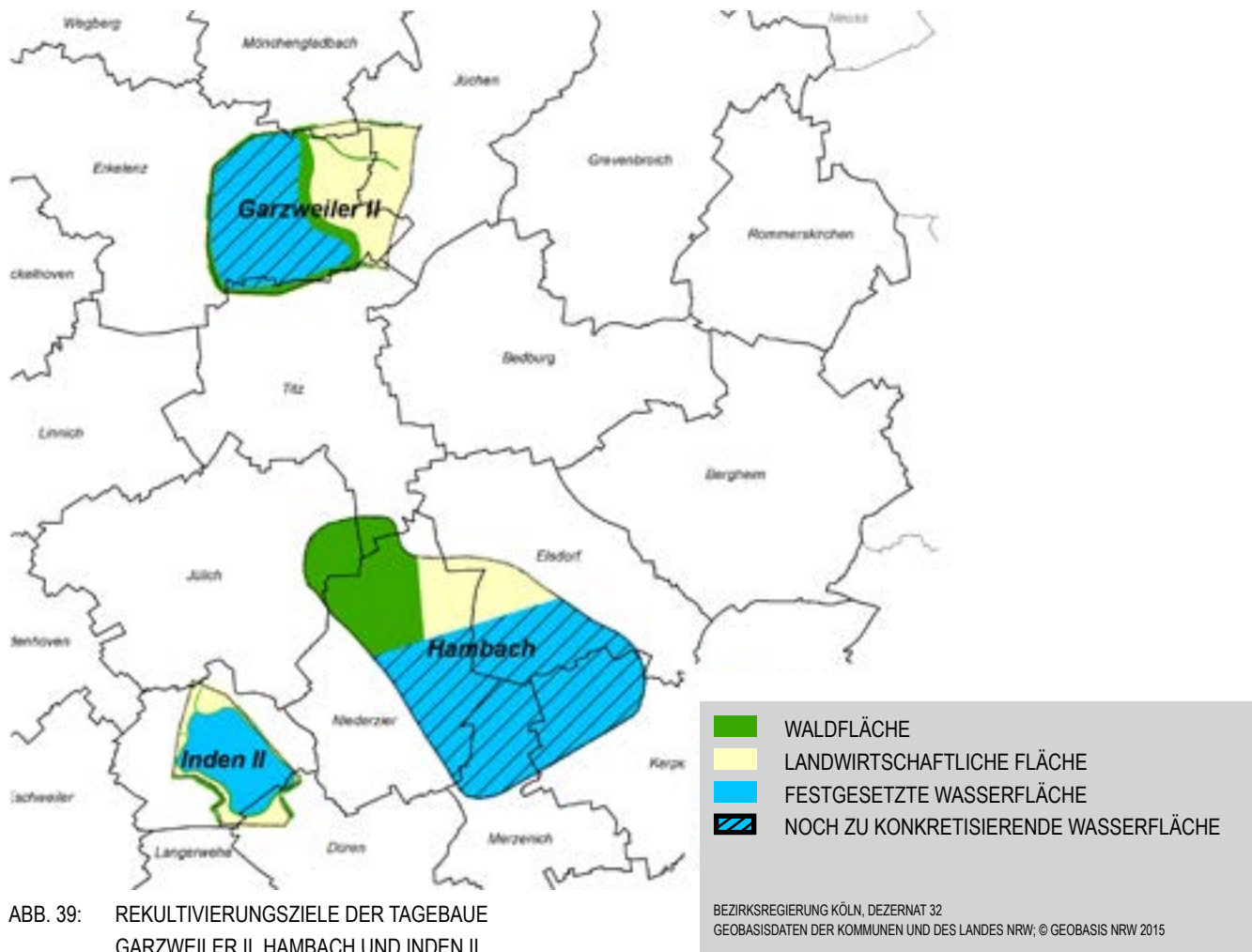


ABB. 39: REKULTIVIERUNGSZIELE DER TAGEBAUE GARZWEILER II, HAMBACH UND INDEN II



# Verzeichnisse





## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungen

Abb. 1	Bestehende Regionale Kooperationen	25
Abb. 2	Euregio Maas-Rhein und Dreiländerpark	30
Abb. 3	Veränderung der Bodennutzung als Indikator für den fortwährenden Landschaftswandel	34
Abb. 4	Kulturlandschaftsbereiche	35
Abb. 5	Regionale Kulturlandschaftsteilräume – mögliche Gliederung	36
Abb. 6	Entwicklung der Jahresdurchschnittstemperatur in NRW 1900 bis 2013	37
Abb. 7	Bevölkerungsentwicklung 1998 bis 2013	49
Abb. 8	Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030	50
Abb. 9	Entwicklung der Haushaltstypen 2010 bis 2030	51
Abb. 10	Entwicklung der Zahl der Haushalte 2010 bis 2030	52
Abb. 11	Bevölkerungsdichte	53
Abb. 12	Wirtschaftsstärke	56
Abb. 13	Arbeitsplatzdichte	57
Abb. 14	Pendlerverflechtungen	58
Abb. 15	Zentrale-Orte-Konzept des Landes NRW	59
Abb. 16	Siedlungsdichte	60
Abb. 17	Siedlungs- und Verkehrsfläche	61
Abb. 18	Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche 1998 bis 2013	62
Abb. 19	Anteilige Nutzungen der Siedlungs- und Verkehrsfläche	63
Abb. 20	Kommunale Wohn- und Mischbauflächen innerhalb und außerhalb der ASB	64
Abb. 21	Kommunale Gewerbe- und Industrieflächen in den GIB, ASB und im Freiraum	65
Abb. 22	Fremdnutzung der GIB durch bauleitplanerisch dargestellten großflächigen Einzelhandel	66
Abb. 23	Fremdnutzung der GIB durch bauleitplanerisch dargestellte großflächige Solaranlagen	67
Abb. 24	Bauflächenreserven	68
Abb. 25	Das Transeuropäische Verkehrsnetz	75
Abb. 26	Wachstum der Güterverkehrsleistung im Rheinland bis 2025	76
Abb. 27	Freiflächenanteil	89
Abb. 28	Freifläche je Einwohner	90
Abb. 29	Unzerschnittene verkehrsarme Räume	91
Abb. 30	Landwirtschaftliche Fläche im Jahr 2013 und deren Entwicklung seit 2000	94
Abb. 31	Ackerflächen	95
Abb. 32	Waldflächen	98
Abb. 33	Biotopverbund in den Großlandschaften	101
Abb. 34	Flussgebietseinheiten und Teileinzugsgebiete	113
Abb. 35	Vorkommen von Lockergesteinen	128
Abb. 36	Standorte genehmigter Abgrabungen	129
Abb. 37	Größe der Konzentrationszonen für Windenergie in den FNP der Kommunen	134
Abb. 38	Anzahl der Windenergieanlagen	135
Abb. 39	Rekultivierungsziele der Tagebaue Garzweiler II, Hambach und Inden II	145

**Tabellen**

Tab. 1	Unverzichtbare technische und sozioökonomische Infrastrukturen	41
Tab. 2	Natur- und Technikgefahren	42
Tab. 3	Raumordnungsrelevanz von Risiken	43
Tab. 4	Deponiestandorte	123



## Quellenverzeichnis

Die meisten der aufgeführten Grundlagen sind im Internet frei verfügbar. Um das Auffinden zu erleichtern, sind die Internetadressen angegeben. Da sich Informationen im Internet täglich ändern können, kann nicht garantiert werden, dass die Quelle unter der angegebenen Internetadresse auch künftig verfügbar ist. Der Abrufstand ist der 26.06.2015, abweichende Stände sind angegeben.

## Literatur

### ARL 2006

Akademie für Raumforschung und Landesplanung:  
Gleichwertige Lebensverhältnisse: Eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe neu interpretieren!  
Positionspapier aus der ARL NR. 69, Hannover 2006,  
[http://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/pospaper\\_69.pdf](http://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/pospaper_69.pdf)

### BfN 2015

Bundesamt für Naturschutz: Artenschutzreport. Bonn 2015,  
[https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/presse/2015/Dokumente/Artenschutzreport\\_Download.pdf](https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/presse/2015/Dokumente/Artenschutzreport_Download.pdf)

### BBSR 2011

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Auf dem Weg, aber noch nicht am Ziel – Trends der Siedlungsflächenentwicklung. BBSR-Berichte KOMPAKT 10/2011  
[http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2011/DL\\_10\\_2011.pdf;jsessionid=5D5424AA7CA2677CA5F05775F093D2E2.live2053?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2011/DL_10_2011.pdf;jsessionid=5D5424AA7CA2677CA5F05775F093D2E2.live2053?__blob=publicationFile&v=2)

### BMI 2009

Bundesministerium des Innern: Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen (KRITIS-Strategie). 17.06.2009,  
[www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/2009/kritis.html](http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/2009/kritis.html)

### BMU 2007

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt. Berlin 2007,  
[http://www.biologischievielfalt.de/fileadmin/NBS/documents/broschuere\\_biolog\\_vielfalt\\_strategie\\_bf.pdf](http://www.biologischievielfalt.de/fileadmin/NBS/documents/broschuere_biolog_vielfalt_strategie_bf.pdf)

### BMVBS 2013

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Modellvorhaben der Raumordnung (MORO), Vorsorgendes Risikomanagement in der Regionalplanung. 1. Zwischenbericht, unveröffentlicht (Stand: 12.12.2013)

**BMVI 2015**

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Modellvorhaben der Raumordnung (MORO), Vorsorgendes Risikomanagement in der Regionalplanung. Endbericht, unveröffentlichter Entwurf (Stand: 10.06.2015)

**BRK 2001**

Bezirksregierung Köln: Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln. (GV.NRW Nr.15 vom 21.05.2001 S.196), [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/teilabschnitt\\_koeln/index.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/teilabschnitt_koeln/index.html)

**BRK 2003**

Bezirksregierung Köln: Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen. (GV.NRW Nr.26 vom 10.06.2003 S.301), [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/teilabschnitt\\_aachen/index.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/teilabschnitt_aachen/index.html)

**BRK 2004**

Bezirksregierung Köln: Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg. (GV.NRW Nr.4 vom 06.02.2004 S.78), [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/teilabschnitt\\_bonn/index.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/teilabschnitt_bonn/index.html)

**BRK 2006/2010**

Bezirksregierung Köln: Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Sachlicher Teilabschnitt „Vorbeugender Hochwasserschutz, Teile 1 und 2“. Teil 1 (GV.NRW.2006 Nr. 18 vom 19.07.2006 S. 331 und Nr. 20 vom 02.08.2006, S. 358) Teil 2 (GV.NRW.2010 Nr. 15 vom 28.04.2010 S. 260) [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/hochwasserschutz/index.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/hochwasserschutz/index.html)

**BRK 2012**

Bezirksregierung Köln: Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Sachlicher Teilabschnitt „Weißer Quarzkies im Bereich Kottenforst/Ville“. (GV.NRW Nr. 24 vom 4.10. 2012 S. 456), [http://www.bezreg-Koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/quarzkies/index.html](http://www.bezreg-Koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalplaene/quarzkies/index.html)

**BRK 2013**

Bezirksregierung Köln, Dezernat 32 Regionalentwicklung: Strukturdaten 2013 für den Regierungsbezirk Köln. 2013, [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalmonitoring/strukturdaten\\_2013.pdf](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/regionalmonitoring/strukturdaten_2013.pdf)

**DWD o.J.**

Deutscher Wetterdienst: Durchschnittstemperatur in Nordrhein-Westfalen.  
[ftp://ftp-cdc.dwd.de/pub/CDC/regional\\_averages\\_DE/annual/air\\_temperature\\_mean/](ftp://ftp-cdc.dwd.de/pub/CDC/regional_averages_DE/annual/air_temperature_mean/)  
(Stand: 1-2015)

**DGS/RALsolar o.J.**

Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie e.V./RAL Gütegemeinschaft für Solarenergieanlagen e.V.:  
EnergyMap NRW, Energieregionen,  
NRW: <http://www.energymap.info/energieregionen/DE/105/117.html>,  
Regierungsbezirk Köln: <http://www.energymap.info/energieregionen/DE/105/117/182.html>

**Europäische Kommission 1999**

Europäisches Raumentwicklungskonzept: Auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der europäischen Union. Luxemburg 1999,  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_de.pdf)

**Europäische Kommission 2014**

Eine Grüne Infrastruktur für Europa. Luxemburg 2014,  
<http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/GI-Brochure-210x210-DE-web.pdf>

**European Commission o.J.**

Mobility and Transport. Infrastructure – TEN-T-Connecting Europe.  
<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf> (Stand: 2013)

**GD NRW 2014**

Geologischer Dienst Nordrhein-Westfalen: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW. 2. Auflage 2004, fortgeführt 2014,  
[http://www.gd.nrw.de/g\\_bkswb.htm](http://www.gd.nrw.de/g_bkswb.htm)

**GD NRW o.J.**

Geologischer Dienst NRW: Rohstoffkarte von NRW.  
[http://www.gd.nrw.de/g\\_rk50.htm](http://www.gd.nrw.de/g_rk50.htm)

**Grotfels et al. 2011**

Grotfels, Susan/Grüner, Johannes/Huck, Sebastian/Schoen, Heike et al.: Recht ohne Grenzen - grenzüberschreitende Beteiligung bei raumplanungsrechtlichen Verfahren aus juristischer und kultureller Perspektive. Ein Praxis-Leitfaden über die Beschlussfassung bei raumplanungsrechtlichen Vorhaben in den Niederlanden und in Deutschland. Deutsch, niederländisch, Amsterdam 2011,  
[http://www.saxion.nl/leefomgeving/site/onderzoek/lectoraten/gebiedsontwikkeling\\_en\\_recht/buch%20recht%20ohne%20grenzen/](http://www.saxion.nl/leefomgeving/site/onderzoek/lectoraten/gebiedsontwikkeling_en_recht/buch%20recht%20ohne%20grenzen/)

**Helmholtz-Gemeinschaft o.J.**

Zentrum für Klimaforschung: Regionaler Klimaatlas.

<http://www.regionaler-klimaatlas.de/klimaatlas/2071-2100/jahr/durchschnittliche-temperatur/nrw/mittlereanderung.html>

**Hydroprojekt 2012**

Hydroprojekt Ingenieurgesellschaft mbH - Regionalbereich Süd: Ermittlung von Pumpspeicherpotentialen an vorhandenen Talsperren in NRW. München 2012,

<http://www.aggerverband.de/morgen/pumpspeicherpotenziale>

**IHK-Initiative Rheinland o.J.**

Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln, Niederrhein und Mittlerer Niederrhein, Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV): Verkehrsentwicklung Rheinland 2025, „Was passiert, wenn nichts passiert?“

<http://www.ihk-krefeld.de/de/media/pdf/standortpolitik/standortpolitik/verkehrsentwicklung-rheinland-2025-was-passiert-wenn-nichts-passiert-.pdf>

**IHK/HWK NRW 2009**

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in NRW, Westdeutscher Handwerkskammertag: Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025). August 2009,

[http://www.ihk-koeln.de/upload/fachbeitrag\\_wirtschaft\\_lep\\_hauptband\\_online\\_5021.pdf](http://www.ihk-koeln.de/upload/fachbeitrag_wirtschaft_lep_hauptband_online_5021.pdf)

**IT.NRW 2012**

Information und Technik NRW: Landesdatenbank (Wirtschaftsstärke, Bodennutzung),

<https://www.it.nrw.de/>

**IT.NRW 2013**

Information und Technik NRW: Landesdatenbank (Bevölkerung, Haushalte, Erwerbstätige, Pendler, Siedlungs- und Verkehrsfläche, Wohnbaufläche, Mischbaufläche, Gewerbe- und Industriefläche, Freifläche, Landwirtschaftliche Fläche, Ackerfläche, Waldfläche),

<https://www.it.nrw.de/>

**IT.NRW 2014a**

Information und Technik NRW: Landesdatenbank (Bevölkerung, Katasterfläche, Gewerbe- und Industriefläche, Großflächiger Einzelhandel, Solaranlagen),

<https://www.it.nrw.de/>

**IT.NRW 2014b**

Information und Technik NRW: Studierende und Studienanfänger/-innen in den Wintersemestern (WS) 2012/13 und 2013/14. Verzeichnis 14.9101,

[https://www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2014/pdf/138\\_14.pdf](https://www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2014/pdf/138_14.pdf)

**IT.NRW 2015**

Information und Technik NRW: Landesdatenbank (Bevölkerungsvorausberechnung 2014 – 2040/2060), April 2015,  
<https://www.it.nrw.de/>

**LANUV NRW o.J.**

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW:  
Energieatlas NRW. (Bestandskarten für Windenergie, Photovoltaik, Biomasse, Wasserkraft),  
<http://www.energieatlasnrw.de/site/nav2/KarteMG.aspx>, Stand 2013  
Unzerschnittene verkehrsarme Räume in NRW.  
<http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/uzvr/de/start>, Stand 2014/  
Biotopverbund in NRW. <http://www.lanuv.nrw.de/natur/landschaft/biotopverbund-nrw.htm>

**LANUV NRW 2013**

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW: Potenzialstudie Erneuerbare Energien NRW, Teil 2 – Solarenergie. LANUV-Fachbericht 40. Recklinghausen 2013,  
<http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/fachberichte/fabe40/fabe40-II.pdf>

**LANUV NRW 2015**

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW: Potenzialstudie Erneuerbare Energien NRW, Teil 4 – Geothermie. LANUV-Fachbericht 40. Recklinghausen 2015,  
<http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/fachberichte/fabe40/fabe40-III.pdf>

**LEE NRW o.J.**

Landesarbeitsgemeinschaft Erneuerbare Energien NRW: Erneuerbare Energien im Energieland NRW.  
<http://www.lee-nrw.de/index.php/eenrw.html> (Stand: 2013)

**LEP NRW**

Landesentwicklungsplan NRW vom 11.05.1995 (GV. NRW. 1995 S. 532),  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=100000000000000000479#FN1](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=100000000000000000479#FN1)

**LEP NRW Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel**

Landesentwicklungsplan NRW Großflächiger Einzelhandel vom 11. 07. 2013 (GV. NRW 2013 Nr. 23 vom 12.7.2013 S. 419),  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_vbl\\_detail\\_text?anw\\_nr=6&vd\\_id=13933&ver=8&val=13933&sg=0&menu=1&vd\\_back=N](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=6&vd_id=13933&ver=8&val=13933&sg=0&menu=1&vd_back=N)

**LEP NRW Schutz vor Fluglärm**

Landesentwicklungsplan NRW Schutz vor Fluglärm vom 17.08.1998 (GV. NRW. 1998 S. 512),  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_vbl\\_detail\\_text?anw\\_nr=6&vd\\_id=2107&ver=8&val=2107&sg=&menu=1&vd\\_back=N](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=6&vd_id=2107&ver=8&val=2107&sg=&menu=1&vd_back=N)



**LEP-E NRW**

Landesentwicklungsplan NRW. Entwurf, Stand: 25.06.2013,

[https://land.nrw/sites/default/files/asset/document/lep\\_nrw\\_flieaytext\\_internet.pdf](https://land.nrw/sites/default/files/asset/document/lep_nrw_flieaytext_internet.pdf),

ergänzt durch die Kabinettsbeschlüsse vom 28.04.2015 und 23.06.2015:

Bericht über den Kabinettsbeschluss vom 28.04.2015 zur Änderung des LEP-Entwurfs. [https://land.nrw/sites/default/files/asset/document/bericht\\_ueber\\_den\\_kabinettsbeschluss\\_vom\\_28.04.2015\\_zur\\_aenderung\\_des\\_lep-entwurfs.pdf](https://land.nrw/sites/default/files/asset/document/bericht_ueber_den_kabinettsbeschluss_vom_28.04.2015_zur_aenderung_des_lep-entwurfs.pdf)

Bericht über den Kabinettsbeschluss vom 23.06.2015 zur Änderung des LEP-Entwurfs.

[https://land.nrw/sites/default/files/asset/document/bericht\\_ueber\\_den\\_kabinettsbeschluss\\_vom\\_23.06.2015\\_zur\\_aenderung\\_des\\_lep-entwurfs.pdf](https://land.nrw/sites/default/files/asset/document/bericht_ueber_den_kabinettsbeschluss_vom_23.06.2015_zur_aenderung_des_lep-entwurfs.pdf)

**LWL/LVR 2007**

Landschaftsverband Westfalen Lippe/Landschaftsverband Rheinland:

Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung in NRW – Grundlagen und Empfehlungen für die Landesplanung. Münster, Köln 2007,

[www.lwl.org/walb-download/pdf/KuLEP/Zusammenfassung.pdf](http://www.lwl.org/walb-download/pdf/KuLEP/Zusammenfassung.pdf)

**MKRO 2006**

Ministerkonferenz für Raumordnung: Leitbilder der Raumentwicklung. Beschluss vom 30.06.2006, [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2006/DL\\_Leitbilder.pdf;jsessionid=EA5F44D6F59800E4B87845AC118C1EE5.live1043?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2006/DL_Leitbilder.pdf;jsessionid=EA5F44D6F59800E4B87845AC118C1EE5.live1043?__blob=publicationFile&v=3)

**MKRO 2013**

Ministerkonferenz für Raumordnung: Entwurf der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland 2013. Beschluss vom 03.06.2013, [http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Raumentwicklung/leitbilder-und-handlungsstrategien-entwurf-03-06-2013.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Raumentwicklung/leitbilder-und-handlungsstrategien-entwurf-03-06-2013.pdf?__blob=publicationFile)

**MKULNV NRW 2012**

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW: Abfallbilanz NRW für Siedlungsabfälle 2012.

<https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/Abfallbilanz2012.pdf>

**MKULNV NRW 2013**

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW: Umweltbericht NRW 2013.

[http://www.energiestatistik-nrw.de/medien/downloads/MFU092213\\_Layout\\_UB\\_NRW\\_2013\\_PDF\\_120dpi.pdf](http://www.energiestatistik-nrw.de/medien/downloads/MFU092213_Layout_UB_NRW_2013_PDF_120dpi.pdf)

**MKULNV 2014a**

Ministerium für Umwelt, Landschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW:  
Bewirtschaftungsplan 2016 – 2021 für die nordrhein-westfälischen Anteile von Rhein,  
Weser, Ems und Maas. Entwurf, Stand: 22.12.2014,  
<http://www.flussgebiete.nrw.de/index.php/WRRL/Bewirtschaftungsplan/2015>

**MKULNV NRW 2014b bis h**

Ministerium für Umwelt, Landschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW: Steckbriefe der Planungseinheiten in den nordrhein-westfälischen Anteilen von Rhein, Weser, Ems und Maas (Oberflächengewässer und Grundwasser), Entwurf, Stand: Dezember 2014.

Die Teileinzugsgebiete im Einzelnen:

**MKULNV NRW 2014b**

Teileinzugsgebiet Maas/Maas Nord NRW.  
[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/6/6d/PE-Stb\\_MaasNord\\_Entwurf\\_20141222.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/6/6d/PE-Stb_MaasNord_Entwurf_20141222.pdf)

**MKULNV NRW 2014c**

Teileinzugsgebiet Maas/Maas Süd NRW.  
[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/b/b4/PE-Stb\\_Maas\\_S%C3%BCd\\_Entwurf\\_20141222.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/b/b4/PE-Stb_Maas_S%C3%BCd_Entwurf_20141222.pdf)

**MKULNV NRW 2014d**

Teileinzugsgebiet Rhein/Erft NRW.  
[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/7/79/PE-Stb\\_Erft\\_Entwurf\\_20141222.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/7/79/PE-Stb_Erft_Entwurf_20141222.pdf)

**MKULNV NRW 2014e**

Teileinzugsgebiet Rhein/Mittelrhein und Mosel NRW.  
[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/1/15/PE-Stb\\_MittelrheinMoselNRW\\_Entwurf\\_20141222.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/1/15/PE-Stb_MittelrheinMoselNRW_Entwurf_20141222.pdf)

**MKULNV NRW 2014f**

Teileinzugsgebiet Rhein/Rheingraben Nord.  
[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/2/2d/PE-Stb\\_Rheingraben-Nord\\_Entwurf\\_20141222.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/2/2d/PE-Stb_Rheingraben-Nord_Entwurf_20141222.pdf)

**MKULNV NRW 2014g**

Teileinzugsgebiet Rhein/Sieg NRW.  
[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/e/e2/PE-Stb\\_Sieg\\_NRW\\_Entwurf\\_20141222.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/e/e2/PE-Stb_Sieg_NRW_Entwurf_20141222.pdf)

**MKULNV NRW 2014h**

Teileinzugsgebiet Rhein/Wupper.  
[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/1/1e/PE-Stb\\_Wupper\\_Entwurf\\_20141222.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/1/1e/PE-Stb_Wupper_Entwurf_20141222.pdf)

**MKULNV 2015a**

Ministerium für Umwelt, Landschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW: Hochwasserrisikomanagementplan Maas NRW. Entwurf, Stand: 3-2015,  
[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/7/71/Hochwasserrisikomanagementplan\\_Maas\\_2015.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/7/71/Hochwasserrisikomanagementplan_Maas_2015.pdf)

**MKULNV 2015b**

Ministerium für Umwelt, Landschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW: Hochwasserrisikomanagementplan Rhein NRW. Entwurf, Stand: 3- 2015

[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/b/bf/Hochwasserrisikomanagementplan\\_Rhein\\_2015.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/b/bf/Hochwasserrisikomanagementplan_Rhein_2015.pdf)

**MKULNV NRW 2015c bis f**

Ministerium für Umwelt, Landschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW: Beiträge zum Hochwasserrisikomanagementplan Rhein NRW für die Teileinzugsgebiete. Entwurf, Stand: 3-2015.

Die Teileinzugsgebiete im Einzelnen:

**MKULNV NRW 2015c**

Teileinzugsgebiet Erft.

[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/e/e3/Beitrag\\_Teileinzugsgebiet\\_Erft\\_2015.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/e/e3/Beitrag_Teileinzugsgebiet_Erft_2015.pdf)

**MKULNV NRW 2015d**

Teileinzugsgebiet Rheingraben Nord.

[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/c/cf/Beitrag\\_Teileinzugsgebiet\\_Rheingraben\\_Nord\\_2015.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/c/cf/Beitrag_Teileinzugsgebiet_Rheingraben_Nord_2015.pdf)

**MKULNV NRW 2015e**

Teileinzugsgebiet Sieg.

[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/4/42/Beitrag\\_Teileinzugsgebiet\\_Sieg\\_2015.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/4/42/Beitrag_Teileinzugsgebiet_Sieg_2015.pdf)

**MKULNV NRW 2015f**

Teileinzugsgebiet Wupper.

[http://www.flussgebiete.nrw.de/img\\_auth.php/7/71/Beitrag\\_Teileinzugsgebiet\\_Wupper\\_2015.pdf](http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/7/71/Beitrag_Teileinzugsgebiet_Wupper_2015.pdf)

**MKULNV NRW 2015g**

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW:

Klimaschutzplan NRW. Entwurf, Stand: 12.06.2015,

[https://www.klimaschutz.nrw.de/fileadmin/Dateien/Download-Dokumente/Sonstiges/Anlage\\_a\\_KSP-Text\\_v20.0\\_final.pdf](https://www.klimaschutz.nrw.de/fileadmin/Dateien/Download-Dokumente/Sonstiges/Anlage_a_KSP-Text_v20.0_final.pdf)

**MKULNV NRW 2015h**

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW: Abfallwirtschaftsplan NRW, Teilplan Siedlungsabfälle. Entwurf, Kabinettsbeschluss erfolgte am 21.04.2015,

[https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/umwelt/abfall/Abfallwirtschaftsplan\\_Siedlungsabfaelle\\_Entwurf.pdf](https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/umwelt/abfall/Abfallwirtschaftsplan_Siedlungsabfaelle_Entwurf.pdf)

**MWEIMH NRW o.J.**

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk NRW: Wirtschaft in NRW.

[http://www.mweimh.nrw.de/wirtschaft/wirtschaft\\_in\\_nrw/index.php](http://www.mweimh.nrw.de/wirtschaft/wirtschaft_in_nrw/index.php)

**Prognos AG / INFA 2013**

Prognos AG und INFA GmbH: Bedarfsanalyse für DK-I-Deponien in NRW. Zusammenfassung der Ergebnisse. Berlin/Düsseldorf/Ahlen 2013,  
[http://www.prognos.com/uploads/tx\\_atwpubdb/131200\\_Prognos\\_INFA\\_Bedarfsanalyse\\_DKI\\_Deponien\\_kleiner.pdf](http://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/131200_Prognos_INFA_Bedarfsanalyse_DKI_Deponien_kleiner.pdf)

**Provincie Limburg et al. 2013**

Provincie Limburg, Gemeente Vaals, Stadt Aachen: Grenzüberschreitender Wohnungsmarkt 2013, Belgien – Deutschland – Niederlande. Maastricht 2013  
[http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/wohnen/grenzuebersch\\_wohnungsmarkt.pdf](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/wohnen/grenzuebersch_wohnungsmarkt.pdf)

**Schulz-Walden 2012**

„Hochwassergefahr!“ Historische Hochwasserereignisse an der Wupper. Auswertungen des Stadtarchivs Leichlingen, 2012,  
[http://www.leichlingen.de/fileadmin/user\\_upload/Dokumente/Archiv/ZEITreise/Historische\\_Hochwasserereignisse\\_an\\_der\\_Wupper.pdf](http://www.leichlingen.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Archiv/ZEITreise/Historische_Hochwasserereignisse_an_der_Wupper.pdf)

**StMELF o.J.**

Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Zentrale InVeKos Datenbank (ZID),  
<https://www.zi-daten.de>, Stand 2014

**UBA 2015**

Umweltbundesamt: Monitoringbericht 2015 zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel. Mai 2015,  
<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/monitoringbericht-2015>

**UN 1992**

United Nations: Übereinkommen über die biologische Vielfalt.  
Übersetzung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, 1992,  
[http://www.dgyn.de/fileadmin/user\\_upload/DOKUMENTE/UN-Dokumente\\_zB\\_Resolutionen/UEbereinkommen\\_ueber\\_biologische\\_Vielfalt.pdf](http://www.dgyn.de/fileadmin/user_upload/DOKUMENTE/UN-Dokumente_zB_Resolutionen/UEbereinkommen_ueber_biologische_Vielfalt.pdf)

## Gesetze, Verordnungen und Richtlinien

### BauGB

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1748),  
<https://dejure.org/gesetze/BauGB>

### BauNVO

Baunutzungsverordnung: Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke, in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548),  
<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/baunvo/gesamt.pdf>

### BauO NRW

Landesbauordnung NRW: Bauordnung für das Land NRW vom 09.05.2000 (GV. NRW, S. 256), zuletzt geändert am 20.05.2014 (GV.NRW S. 294),  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=5820031106092333838#FN1](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=5820031106092333838#FN1)

### EEG

Erneuerbare-Energien-Gesetz: Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien, vom 21.07.2014 (BGBl. I S. 1066), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.06.2015 (BGBl. I S. 1010),  
[http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/eeg\\_2014/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/eeg_2014/gesamt.pdf)

### FFH-RL

Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie: Richtlinie (92/43/EWG) des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Amtsblatt der Europäischen Union vom 22.07.1992 L 206 S. 7),  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992L0043:20070101:DE:PDF>

### HWRM-RL

Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie: Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10. 2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (Amtsblatt der Europäischen Union vom 06.11.2007, L 288 S. 27),  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0060&from=DE>

### Klimaschutzgesetz NRW

Klimaschutzgesetz NRW vom 29.01.2013 (GV.NRW Ausgabe 2013 Nr. 4 vom 6.2.2013 S. 29),  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=2&gld\\_nr=7&ugl\\_nr=7129&bes\\_id=22784&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=Klimaschutzgesetz#det0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=7&ugl_nr=7129&bes_id=22784&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=Klimaschutzgesetz#det0)

### KrWG

Kreislaufwirtschaftsgesetz: Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch § 44 Absatz 4 des Gesetzes vom 22.05.2013 (BGBl. I S. 1324),  
<http://www.gesetze-im-internet.de/krwg/>



**LG NRW**

Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen: Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft vom 21.07.2000 (GV. NRW. 2000 S. 568), zuletzt geändert 16.03.2010 (GV. NRW. S. 185),

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=1120050120105539311](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=1120050120105539311)

**LFoG NRW**

Landesforstgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.04.1980 (GV. NRW. S. 546), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Mai 2015 (GV. NRW S. 448)

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=1000000000000000000274](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=1000000000000000000274)

**LPIG NRW**

Landesplanungsgesetz: Gesetz zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes NRW vom 03.05.2005 (GV. NRW S. 430), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29.01.2013 (GV. NRW S. 33), [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=920070925160557909](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=920070925160557909)

**LPIG NRW DVO**

Landesplanungsgesetz-DVO: Verordnung zur Durchführung des Landesplanungsgesetzes vom 26.06.2010 (GV. NRW S. 334), zuletzt geändert durch 3. ÄndVO vom 16.06.2015 (GV. NRW S. 488),

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=1000000000000000000077](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=1000000000000000000077)

**ROG**

Raumordnungsgesetz vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585),

[http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal\\_nrw.cgi?t=144161034951156450&xid=3486546,1,20120901](http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?t=144161034951156450&xid=3486546,1,20120901)

**Seveso-III-RL**

Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4.07.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (Amtsblatt der Europäischen Union vom 24.07.2012, L197 S. 1),

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0018&from=DE>

**StörfallVO**

Störfall-Verordnung - 12. BImSchV: Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8.06.2005 (BGBl. I S. 1598), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3230),

[http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bimschv\\_12\\_2000/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bimschv_12_2000/gesamt.pdf)

**TrinkwVO**

Trinkwasserverordnung: Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch vom 21.05.2001 (BGBl. I S. 959), geändert durch Artikel 363 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407),

[http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/trinkwv\\_2001/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/trinkwv_2001/gesamt.pdf)

**UVP-RL 2011**

Umweltverträglichkeitsrichtlinie: Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.12.2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Amtsblatt der Europäischen Union vom 28.01.2012 L26 S. 1),

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0092&from=DE>

**UVP-RL 2014**

Umweltverträglichkeitsrichtlinie: Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Amtsblatt der Europäischen Union vom 25.4.2014 L 124 S. 1),

[http://www.uvp.de/images/stories/file/recht/UVP-Richtlinie\\_2014-52-EU-1.pdf](http://www.uvp.de/images/stories/file/recht/UVP-Richtlinie_2014-52-EU-1.pdf)

**Vogelschutz-RL**

Vogelschutz-Richtlinie: Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Amtsblatt der Europäischen Union vom 26.1.2010 L 20 S. 7),

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:020:0007:0025:de:PDF>

**WHG**

Wasserhaushaltsgesetz: Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S. 1724),

[http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/whg\\_2009/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/whg_2009/gesamt.pdf)

**WRRL**

Wasserrahmenrichtlinie: Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Amtsblatt der Europäischen Union vom 22.12.2000 L 327 S. 1), zuletzt geändert durch Richtlinie 2009/31 vom 23.04.2009 L 140 S. 114 vom 05.06.2009,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2000L0060:20090625:DE:PDF>






Sind Sie daran interessiert, mehr über die Arbeit der  
Bezirksregierung Köln zu erfahren?

Wir senden Ihnen gerne weiteres Informationsmaterial zu -  
rufen Sie uns an oder schicken Sie uns eine eMail:

Öffentlichkeitsarbeit  
Telefon 0221/147-4362  
oeffentlichkeitsarbeit@brk.nrw.de

Pressestelle  
Telefon 0221/147-2147  
pressestelle@brk.nrw.de



Gedruckt auf Papier aus nachhaltiger Waldwirtschaft.  
Die Bezirksregierung Köln legt Wert auf den verantwortungsvollen  
Umgang mit dem Rohstoff Holz. Der Einsatz von entsprechenden  
Papieren gibt der Bezirksregierung Köln die Möglichkeit, Verantwortung  
zu übernehmen und ihr diesbezügliches Engagement sichtbar zu machen.

Bezirksregierung Köln  
Zeughausstraße 2-10  
50667 Köln  
Telefon 0221/147-0  
Fax 0221/147-3185  
eMail [poststelle@brk.nrw.de](mailto:poststelle@brk.nrw.de)  
[www.brk.nrw.de](http://www.brk.nrw.de)





# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln
<b>Drucksache Nr.: RR 114/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 12. November 2015

## Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

### TOP 7

24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln  
– Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbe-  
reiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof,  
Stadt Elsdorf –  
hier: Erarbeitungsbeschluss

**Rechtsgrundlage:** § 19 Landesplanungsgesetz (LPIG NRW)

**Berichterstatter:** Frau Feldmann, Dezernat 32, Tel.: 0221/147-2276  
Frau Niemira, Dezernat 32, Tel.: 0221/147-4516  
Herr Schlaeger, Dezernat 32, Tel.: 0221/147-2373

**Anlagen:**

- 1.) Planunterlage
  - Planbegründung und Planentwurf
  - Umweltbericht
  - Beteiligtenliste
- 2.) Gutachten
  - Verkehrliche Auswirkungen des Autohofs Elsdorf auf die Ortslage Heppendorf (Stadt Elsdorf)
  - Untersuchung von alternativen Standorten

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, das Erarbeitungs-

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Aachen</b>	<b>RR 114/2015</b>	<b>2</b>

verfahren gemäß § 19 Absatz 1 Landesplanungsgesetz NRW zur 24. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, in der Fassung der anliegenden Planunterlagen (Stand: November 2015) durchzuführen.

2. Die in der Anlage aufgeführten Beteiligten (Beteiligtenliste) sind zur Mitwirkung an dem Verfahren aufzufordern (§ 10 Abs. 1 ROG i.V.m. § 13 Abs. 1 LPIG NRW). Ihnen ist Gelegenheit zu geben, innerhalb einer Frist von zwei Monaten ihre Stellungnahmen vorzubringen. Die Regionalplanungsbehörde kann weitere Beteiligte zulassen, wenn sich dies im Laufe des Verfahrens als notwendig erweist.
3. Der Öffentlichkeit wird Gelegenheit gegeben, zu der beabsichtigten Regionalplanänderung Stellung zu nehmen (§ 13 LPIG NRW i.V.m. § 10 Abs. 1 ROG) Hierzu werden die Planunterlagen bei dem Rhein-Erft-Kreis sowie der Bezirksregierung Köln für die Dauer von zwei Monaten öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung werden mindestens zwei Wochen vorher ortsüblich bekannt gemacht.



# Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln

Sachlicher Teilabschnitt  
Vorbeugender Hochwasserschutz, Teil 2  
Region Aachen, Wassereinzugsgebiet der Rur  
Fachplanungsdaten  
Aufzustellender Plan: Juli 2009

18. Regionalratssitzung: 2. Oktober 2009  
Anlage 5 zu TOP 7: Drucksache RR 71/2009

## Impressum

### Herausgeber

Bezirksregierung Köln  
Zeughausstraße 2–10  
50667 Köln  
Tel.: 0221/ 147-0  
Fax: 0221/ 147-3185  
poststelle@brk.nrw.de  
www.brk.nrw.de

**Redaktionelle Bearbeitung, Layout, Karteninhalte,  
Bilder und Grafiken**  
Bezirksregierung Köln

**Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW**  
© Geobasisdaten NRW 2015

**Druck und Weiterverarbeitung**  
Bezirksregierung Köln

### Information

Bezirksregierung Köln  
Abteilung 3:  
Regionale Entwicklung, Kommunalaufsicht, Wirtschaft  
Dezernat 32: Regionalentwicklung, Braunkohle  
Telefon: 0221 / 147-2032  
Regionalplanungsbehörde:  
Telefon: 0221 / 147-2351 oder  
Telefon: 0221 / 147-3516  
Fax: 0221 / 147-2905  
eMail: Regionalplanung@bezreg-koeln.nrw.de

---

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>Kapitel</b>	<b>Thema</b>	<b>Seite</b>
	<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>1</b>
	<b>PLANBEGRÜNDUNG</b>	<b>5</b>
<b>1.</b>	<b>Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung (Planerfordernis)</b>	<b>5</b>
1.1	Anlass der Planänderung	5
1.2	Gegenstand der Regionalplanänderung und planerische Rechtfertigung	5
1.3	Erfordernis der Regionalplanänderung	6
<b>2.</b>	<b>Umweltprüfung</b>	<b>8</b>
2.1	Erarbeitung des Umweltberichts	8
2.2	Ergebnis der Umweltprüfung	8
<b>3.</b>	<b>Regionalplanerische Bewertung</b>	<b>9</b>
3.1	Beachtung landesplanerischer Vorgaben und Verhältnis zu regionalplanerischen Zielen	9
3.2	Ziele und Grundsätze des Regionalplans Köln	10
3.3	Raumordnerische Bewertung	10
<b>4.</b>	<b>Weiteres Verfahren</b>	<b>11</b>
	<b>PLANENTWURF</b>	<b>13</b>
<b>I.</b>	<b>Entwurf Text</b>	<b>13</b>
<b>II.</b>	<b>Entwurf Zeichnerische Darstellung</b>	<b>15</b>
	<b>UMWELTBERICHT</b>	<b>17</b>
<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>17</b>
<b>1.1</b>	<b>Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Raumordnungsplans</b>	<b>19</b>
1.1.1	Anlass der Regionalplanänderung	19
1.1.2	Erforderliche Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln	19
1.1.3	Untersuchungsraum	20



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Kapitel</b>	<b>Thema</b>	
1.1.4	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	20
<b>1.2</b>	<b>Darstellung der in einschlägigen Gesetzen und Plänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Raumordnungsplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden</b>	<b>24</b>
1.2.1	NATURA 2000	24
1.2.2	Landes- und Regionalplanung	24
1.2.3	Bauleitplanung	25
1.2.4	Landschaftsplanung	26
1.2.5	Fachgesetzliche Regelungen und sonstige Umweltschutzziele	27
1.2.6	Informelle Planungsgrundlagen	28
<b>2.</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>28</b>
<b>2.1</b>	<b>Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes</b>	<b>29</b>
2.1.1	‘Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit’	29
2.1.2	‘Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt’	30
2.1.3	‘Schutzgut Boden’	31
2.1.4	‘Schutzgut Wasser’	32
2.1.5	‘Schutzgut Luft / Klima’	32
2.1.6	‘Schutzgut Landschaft’	32
2.1.7	‘Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter’	32
<b>2.2</b>	<b>Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung und bei Nichtdurchführung der Planung</b>	<b>33</b>
2.2.1	‘Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit’	33
2.2.2	‘Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt’	34
2.2.3	‘Schutzgut Boden’	35
2.2.4	‘Schutzgut Wasser’	36
2.2.5	‘Schutzgut Luft / Klima’	36
2.2.6	‘Schutzgut Landschaft’	37
2.2.7	‘Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter’	37
2.2.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	37
<b>2.3</b>	<b>Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen</b>	<b>37</b>

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>Kapitel</b>	<b>Thema</b>	<b>39</b>
<b>3.</b>	<b>Zusätzliche Angaben</b>	<b>39</b>
<b>3.1</b>	<b>Datengrundlage</b>	<b>39</b>
<b>3.2</b>	<b>Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen</b>	<b>40</b>
<b>3.3.</b>	<b>Allgemein verständliche Zusammenfassung</b>	<b>40</b>
	<b>Übersichtskarte der Alternativstandorte</b>	<b>42</b>
<b>BETEILIGTENLISTE</b>		<b>45</b>



## PLANBEGRÜNDUNG

### PLANBEGRÜNDUNG

#### 1. Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung (Planerfordernis)

##### 1.1 Anlass der Planänderung

Die Stadt Elsdorf regt mit Schreiben vom 08.07.2013 an, den Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln zu ändern. Mit der Regionalplanänderung sollen die Voraussetzungen für die bauleitplanerische Umsetzung zur Errichtung eines Autohofes an der A 4 im Bereich der Abfahrt Elsdorf geschaffen werden.

Aufgrund seiner geografischen Lage und der starken Wirtschaftskraft weist das Rheinland vielfältige auch internationale Verflechtungen auf. Der Regierungsbezirk Köln befindet sich in einer exponierten Lage der Nord-Süd- und Ost-West-Magistralen der transeuropäischen Netze. Die Planungsregion wird von einer starken Zunahme der Güterverkehrsströme betroffen werden, da u.a. die Häfen Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge und Amsterdam ihre Güterverkehre und logistischen Tätigkeiten ins Hinterland verlagern.

##### 1.2 Gegenstand der Regionalplanänderung

Der gültige Regionalplan weist die für den Autohof vorgesehene Fläche von ca. 12 ha als Allgemeinen Freiraum und Agrarbereich (AFAB) aus. Die Fläche grenzt im Osten an einen Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) auf dem Gebiet der Stadt Kerpen. Die regionalplanerischen Ziele zur Sicherung des Freiraums stehen somit der geplanten Nutzung entgegen. Aufgrund der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens ist eine Regionalplanänderung erforderlich.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Elsdorf aus dem Jahr 2004 stellt für den Bereich Fläche für die Landwirtschaft dar.

Eine Einbeziehung der südlichen Teilfläche zwischen der K 16 und der B 477n auf dem Gebiet der Stadt Kerpen wäre regionalplanerisch sinnvoll. Entsprechende Anmerkungen sind im Rahmen des Scopings von einigen Beteiligten vorgebracht worden. Die Regionalplanungsbehörde hatte zu Beginn des Verfahrens angeregt, die Fläche interkommunal durch die Städte Elsdorf und Kerpen zu entwickeln. Dieser Anregung wurde seitens der Stadt Kerpen nicht gefolgt.

Die Planänderung liegt im Bereich einer neuen 380-kV-Hochspannungsleitung, die einen im Zuge des Tagebaufortschritts entfallenden Leitungsabschnitt ersetzt. Bei der Trassenplanung wurde der mögliche Bau eines Autohofes bereits berücksichtigt. Ob weitere Auswirkungen zu berücksichtigen sind, ist in den folgenden Bauleitplanverfahren zu prüfen.

Das Nutzungskonzept enthält einen Autohof mit 120 Stellplätzen für Lastkraftwagen (LKW), sowie 150 Stellplätzen für Personenkraftwagen (PKW), eine Tankstelle, ein Fast Food-Restaurant, eine Kompaktanlage bestehend aus Gastronomie, Backshop, Imbiss, Shop (130 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche), Sanitäreinrichtungen, ein Hotel mit 40 bis 60 Betten, eine LKW-Reparatur- und Servicewerkstatt sowie einen Pylon mit ca. 40 m

## PLANBEGRÜNDUNG

Höhe.

Im aktuellen Nutzungskonzept sind die Gebäude als Sicht- und Schallschutzbarriere im nördlichen Bereich der Fläche angeordnet. Die Parkplätze sind zur Autobahn hin ausgerichtet.

### **Standortalternativenprüfung**

Im Rahmen der Projektentwicklung ist im Auftrag der Stadt Elsdorf vom Ingenieurbüro Johannes Klee, Fachbüro für Stadtplanung und kommunales Verkehrswesen, eine Untersuchung von alternativen Standorten unter regionalplanerischen Aspekten durchgeführt worden. Die Stadt Elsdorf hatte die Anrainerkommunen an der A 4 um Nennung möglicher Alternativstandorte gebeten. Die Gemeinde Niederzier hatte eine Fläche im Gewerbegebiet Rurbenden eingebracht. Die Stadt Kerpen schlug nach einer Fristverlängerung zunächst den Standort Erfttalstraße vor, der in fast identischer Lage bereits von dem Planungsbüro in die Alternativenprüfung aufgenommen worden war. Diesen Vorschlag zog die Stadt mit Schreiben vom 06.10.2015 zurück. Er wurde trotzdem mit in die Alternativenprüfung eingezogen.

Die Standortalternativen wurden auf Basis verschiedener Kriterien zu Lage, Planungsrecht, verkehrlicher Anbindung usw. verglichen. Dabei handelt es sich auf Ebene der Regionalplanung um eine grobe Ersteinschätzung der Eignung möglicher Standorte. Im Ergebnis waren die Kriterien `Nähe zur Autobahn`, `Verkehrliche Anbindung`, `Regionalplanungsrecht` und `Nähe zu empfindlichen Nutzungen` ausschlaggebend für die Bewertung. Im Rahmen der strategischen Umweltprüfung wurden die Alternativen in Bezug auf die Umweltbelange vertieft geprüft und ausgewertet (vgl. Kap. 1.1.4 im Umweltbericht).

### **1.3 Erfordernis der Regionalplanänderung**

Voraussetzung für die Ansiedlung eines Autohofes ist eine zusätzliche GIB-Darstellung (ca. 12 ha). Um andere Nutzungen auszuschließen, soll der GIB mit einer Zweckbindung Autohof und einem entsprechenden textlichen Ziel versehen werden. Die besondere Standortanforderung ergibt sich aus der Straßenverkehrsordnung, nach der ein Autohof u.a. höchstens 1km von der Anschlussstelle entfernt liegen darf (vgl. Verwaltungsvorschrift-Straßenverkehrsordnung zu Ziechen 448.1 Autohof).

Die Fortschreibung des Netzkonzepts des Bundesverkehrsministeriums hat einen Bedarf an neuen Rastanlagen ermittelt. Das Bundesministerium hält die Realisierung eines Autohofes an diesem Standort unter Einbindung privater Investoren für sinnvoll, um die Verkehrssituation an den umliegenden Rastanlagen zu entspannen.

Mit der vorgesehenen Planänderung soll der Bedarf an zusätzlichen LKW-Stellplätzen an der A 4 in den Abschnitten Autobahnkreuz (AK) Aachen bis AK Kerpen und AK Kerpen bis Autobahndreieck (AD) Heumar gedeckt werden. Der Bedarfsnachweis wurde vor Beginn des Verfahrens mit Stellungnahme des Verkehrsministeriums NRW im November 2011 erbracht.

Um den Bedarfsnachweis zu aktualisieren, wurde der Landesbetrieb Straßenbau NRW



---

**PLANBEGRÜNDUNG**

im Sommer 2015 erneut um eine Stellungnahme gebeten. Die Antwort vom 3. September 2015 lautet wie folgt:

*„Im Abschnitt der A 4 vom AK Aachen bis AK Kerpen wurde zwar zwischenzeitlich die TR Aachener Land Nord auf 95 LKW-Parkstände erweitert, die Parksituation im Abschnitt hat sich durch den Wegfall von 6 Rastanlagen im Zuge der A 4-Verlegung aber nicht verbessert. Kompensiert werden soll der Wegfall der Parkstände durch einen großen Ausbau der beiden PWC-Anlagen<sup>1</sup> Rur-Scholle (Parkplatz mit WC). Die beiden Maßnahmen befinden sich zurzeit im Planfeststellungsverfahren und werden mit Hochdruck weiterverfolgt.*

*Der Bedarf an LKW-Parkständen für den Prognosehorizont 2025 im Abschnitt der A 4 vom AK Aachen bis AK Kerpen und im Nachbarabschnitt der A 4 vom AK Kerpen bis AD Heumar hat sich gegenüber 2012 nicht geändert. Er ist im Vergleich zu anderen Streckenabschnitten in NRW als besonders hoch zu bewerten. Nach Fertigstellung des Ausbaus der beiden PWC-Anlagen Rur-Scholle fehlen zwischen AK Aachen und AK Kerpen immer noch 13 LKW-Parkstände. Im Nachbarabschnitt zwischen dem AK Kerpen und dem AD Heumar gestaltet sich die Bedarfsdeckung noch weitaus schwieriger. Hier fehlen aktuell 205 LKW-Parkstände bis 2025. Nach Ausbau der TR Frechen Nord (für die Maßnahme muss ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden) fehlen weiterhin 177 LKW-Parkstände im Abschnitt. Dieser Fehlbedarf kann nur durch Neubau von PWC-Anlagen im Abschnitt gedeckt werden. Zur Bedarfsdeckung wäre im Abschnitt der Bau von zwei PWC-Anlagen je Fahrtrichtung erforderlich. Aufgrund der besonderen Schwierigkeiten (Kölner Ring, etc.) wurde mit dem BMVI<sup>2</sup> im Februar dieses Jahres abgestimmt, zunächst einmal nur den Neubau einer PWC-Anlage je Fahrtrichtung im Abschnitt prioritär weiterzuverfolgen. Im Abschnitt würde dann noch ein Fehlbedarf von 77 LKW-Parkständen verbleiben.*

*Wie bereits erörtert dürfen nach Vorgabe des BMVI geplante Autohöfe im Netzkonzept keine Berücksichtigung finden. Sie werden erst dann in die Bilanzierung aufgenommen, wenn sie unter Verkehr sind. Aufgrund des hohen Bedarfes an LKW-Parkständen in den beiden Streckenabschnitten der A 4 und der geschilderten Schwierigkeiten bei der Bedarfsdeckung, insbesondere im Nachbarabschnitt AK Kerpen bis AD Heumar, wird das geplante Autohofvorhaben bei Elsdorf seitens des Landesbetriebes ausdrücklich begrüßt.“*

Der geplante Autohof fördert also die Abdeckung des Fehlbedarfs an LKW-Stellplätzen auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen dem AK Aachen und dem AD Heumar.

---

<sup>1</sup> Parkplatz mit WC (PWC-Anlagen)

<sup>2</sup> Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

## PLANBEGRÜNDUNG

### 2. Umweltprüfung

#### 2.1 Erarbeitung des Umweltberichts

Die Regionalplanänderung ist mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden. Gemäß § 9 Raumordnungsgesetz (ROG) besteht damit die Verpflichtung, eine Umweltprüfung durchzuführen und einen Umweltbericht zu erstellen.

Im Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung der Planänderung auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten, die die Ziele und den räumlichen Anwendungsbereich des Plans berücksichtigen, zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Vor Erarbeitung des Umweltberichts sind die öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich von den durch die Regionalplanänderung verursachten Umweltwirkungen berührt werden kann, zu konsultieren (Scoping). Die Beteiligung erstreckt sich auf die Festlegung des Umfangs und des Inhalts der in den Umweltbericht aufzunehmenden Inhalte.

Das Scoping zu diesem Regionalplanverfahren wurde in Form einer schriftlichen Beteiligung mit Schreiben vom 10.06.2015 eröffnet. Die Frist für die Mitwirkung endete am 03.07.2015.

Im Rahmen des Scopings gingen 16 Stellungnahmen von Beteiligten ein. Die eingegangenen Stellungnahmen aus dem Scoping wurden, soweit sie die Umweltprüfung betreffen und soweit sie regionalplanerisch relevant sind, von der Regionalplanungsbehörde in die Erstellung des Umweltberichts einbezogen.

#### 2.2 Ergebnis der Umweltprüfung

Der Umweltbericht beschreibt und bewertet entsprechend Anlage 1 zu § 9 ROG die aus regionalplanerischer Sicht erheblichen Umweltauswirkungen der Planung. Er beinhaltet außerdem Angaben zu möglichen Alternativen und nennt Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie zur Überwachung.

Gemäß einer vergleichenden Bewertung verschiedener Standorte ist die Fläche an der Anschlussstelle Elsdorf die Verträglichste der für das Vorhaben geeigneten Alternativen.

Als regionalplanerisch relevante und erhebliche Umweltauswirkung der Planung ist abschließend der Verlust von ca. 12 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung und die Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden zu nennen. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung nicht betroffen.

Die Regionalplanungsbehörde kann im Verfahren nach § 34 Landesplanungsgesetz (LPIG) NRW die weitere Umsetzung der Planung überwachen und die Prognosen in Bezug auf das Eintreten unvorhergesehener Umweltauswirkungen überprüfen.

## PLANBEGRÜNDUNG

### 3. Regionalplanerische Bewertung

#### 3.1 Beachtung landesplanerischer Vorgaben und Verhältnis zu regionalplanerischen Zielen

Die raumordnerischen Vorgaben für die Regionalplanänderung ergeben sich im Wesentlichen aus dem ROG und dem Landesentwicklungsplan (LEP 1995) sowie dem Entwurf zum LEP NRW (Stand: Kabinettsbeschluss zur erneuten Beteiligung vom 22.09.2015). Die Ziele des gültigen LEP NRW gelten zwar bis zum Inkrafttreten des neuen LEP NRW weiter, die in Aufstellung befindlichen Ziele sind aber als Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen.

Weiterhin ist bei der regionalplanerischen Bewertung auch das Verhältnis der Planänderung zu den bestehenden Zielen des Regionalplans für den betroffenen Bereich zu betrachten.

Der Bedarf ist durch Stellungnahme des Landesverkehrsministeriums und vom Landesbetrieb Straßenbau NRW belegt. Die räumliche Festlegung lässt sich aus dem LEP-Ziel D.I.2 „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur“ herleiten. Ziel 2.1 fordert die Verbesserung besonders der Ost-West-Verbindungen wegen der Anforderungen an das großräumige Verkehrsnetz durch die europäische und deutsche Einigung. Der Ausbau soll sich vorrangig auf die Entwicklungsachsen konzentrieren.

Zum anderen wird in Kapitel C.II des LEP NRW „Baulandvorsorge für die Wirtschaft“ die Darstellung ausreichender Wirtschaftsflächen gefordert. Dabei sind Arrondierungen vorhandener Standorte zu nutzen, bevor andere Flächen in Anspruch genommen werden.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um die Deckung eines Bedarfs im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur. Die Forderung nach Arrondierung eines vorhandenen Standortes ist erfüllt, da der zukünftige GIB im Osten an einen vorhandenen GIB auf Kerpener Stadtgebiet grenzt. Die verkehrliche Anbindung an die Autobahn ist über die K 16 und B 477n gesichert (vgl. Ziel C.II. 2.3 LEP NRW).

Die in Aufstellung befindlichen Ziele des LEP-Entwurfs sind hinsichtlich der bedarfsgerechten und flächensparenden Ausweisung sowie des Verbots von Neuansätzen im Freiraum weitgehend identisch. Allerdings ist es nicht gelungen, die Planung – wie im LEP 1995 und LEP-Entwurf gefordert – in regionaler Abstimmung ggf. in interkommunaler Zusammenarbeit durchzuführen.

Entsprechend der im LEP NRW und im LEP-Entwurf formulierten Ziele zum Freiraumschutz, darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn die Inanspruchnahme erforderlich ist. Sie ist beispielsweise erforderlich, wenn der Flächenbedarf nicht innerhalb des dargestellten Siedlungsraumes gedeckt werden kann (vgl. Kap. B.III.1.23 LEP NRW). Aufgrund der besonderen Lageanforderungen an einen Autohof in direkter Nähe einer Autobahnanschlussstelle konnte kein geeigneter Standort innerhalb eines bestehenden GIB gefunden werden. Insofern steht die Regionalplanänderung im Einklang mit aktuellen und zukünftigen Zielen des LEP NRW.

## PLANBEGRÜNDUNG

### 3.2 Ziele und Grundsätze des Regionalplans Köln

Die Regionalpläne in NRW konkretisieren die Ziele und Grundsätze des LEP NRW. Im textlichen Teil des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln, sind die Ziele für die generelle Entwicklung des Siedlungsraums wie folgt festgesetzt: Siedlungsentwicklung soll sich innerhalb dargestellter Siedlungsbereiche vollziehen, sie dürfen nur im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung in Anspruch genommen werden und sollen an vorhandene Siedlungen anschließen (vgl. Regionalplan Köln, Kap. B.1 Ziele 1 bis 3).

Für das betroffene Plangebiet bestehen keine weitergehenden regionalplanerischen Ziele oder Restriktionen. Aufgrund der günstigen Verkehrsanbindung können erhebliche Beeinträchtigungen für im weiteren Umfeld gelegenen Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB) nach derzeitigen Erkenntnissen weitgehend vermieden werden. Aufgrund der besonderen Standortanforderungen kommt nur diese Fläche in Betracht. Die vorgesehene Planung steht nicht im Widerspruch zu der regionalplanerisch angestrebten Siedlungsentwicklung.

### 3.3 Raumordnerische Bewertung

Entsprechend der Anregung der Stadt Elsdorf soll an der neuen Anschlussstelle Elsdorf an der A 4 ein Autohof entstehen.

Der Bedarf an zusätzlichen LKW-Stellplätzen ist durch das Verkehrsministerium NRW und den Landesbetrieb Straßenbau NRW bestätigt worden. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der besonderen Standortanforderungen ein vorhandener GIB nicht genutzt werden kann, sondern dass in jedem Fall Freiraum in Anspruch genommen werden muss.

Der Standort in Elsdorf ist qualitativ geeignet und entspricht den landesplanerischen Anforderungen. Im Rahmen der Standortalternativenprüfung ist er als die raumordnerisch verträglichste Alternative zur Erreichung des Planungsziels ermittelt worden.

Der GIB wird mit der Zweckbindung 'Autohof' belegt, um allgemeine industriell-gewerbliche Nutzungen auszuschließen.

Aus Sicht des Immissionsschutzes weist der geplante Standort einen ausreichend großen Abstand sowohl zur nächst gelegenen Wohnbebauung als auch gegenüber dem im Regionalplan dargestellten ASB auf. Zur Luftschadstoffbelastung im Umfeld des geplanten GIB liegen keine Anhaltspunkte vor, die eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen.

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Schleichverkehre Richtung A 61 ist für Elsdorf Heppendorf und Kerpen Sindorf ebenfalls nicht zu erwarten. Die Anordnung der Gebäude als Sicht- und Schallschutzbarriere führt zu einer Verminderung zukünftiger Lärmbelastungen.

Als erhebliche, nicht vermeidbare Umweltauswirkungen verbleiben gemäß Umweltbericht der Verlust von ca. 12 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung und die Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden.

## PLANBEGRÜNDUNG

### 4. Weiteres Verfahren

An den Erarbeitungsbeschluss schließen sich die gesetzlich vorgesehenen Beteiligungen der öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit (vgl. § 13 LPlG NRW i.V.m. § 10 ROG) an.





## PLANENTWURF

### PLANENTWURF

#### I. Entwurf Text

Die textliche Darstellung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln ist im Kapitel B.3.6 GIB für zweckgebundene Nutzungen durch ein neues Ziel zu ergänzen.

#### Ziel (Rhein-Erft-Kreis)

**Der zweckgebundene GIB „Autohof Elsdorf“ dient ausschließlich der Errichtung eines Autohofs. Als eine der wesentlichen Funktionen des Autohofs ist bei der Umsetzung der Planung die Bereitstellung zusätzlicher Stellplätze vorzusehen.**

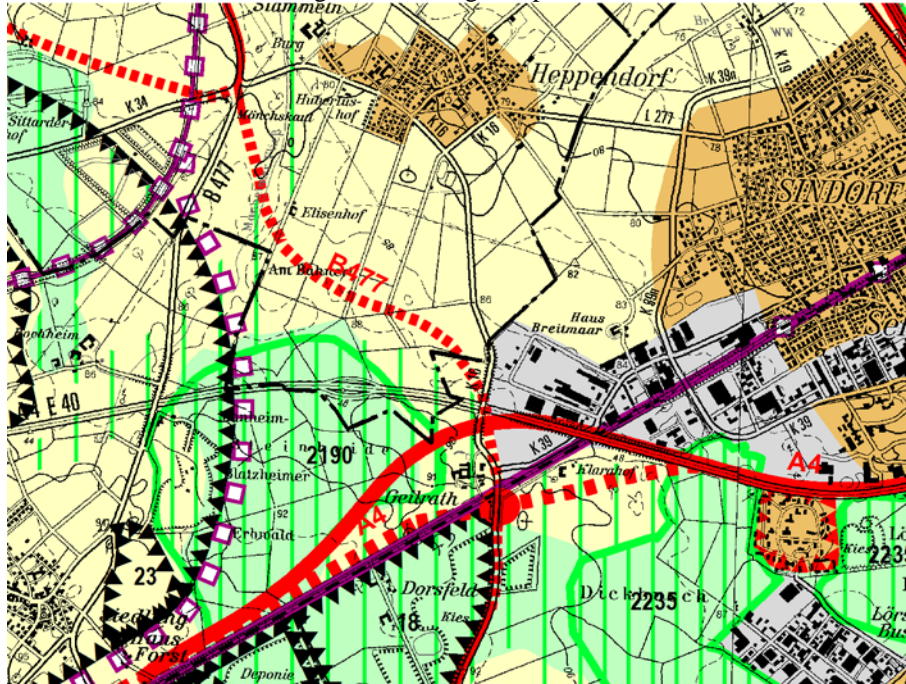


PLANENTWURF

II. Entwurf Zeichnerische Darstellung

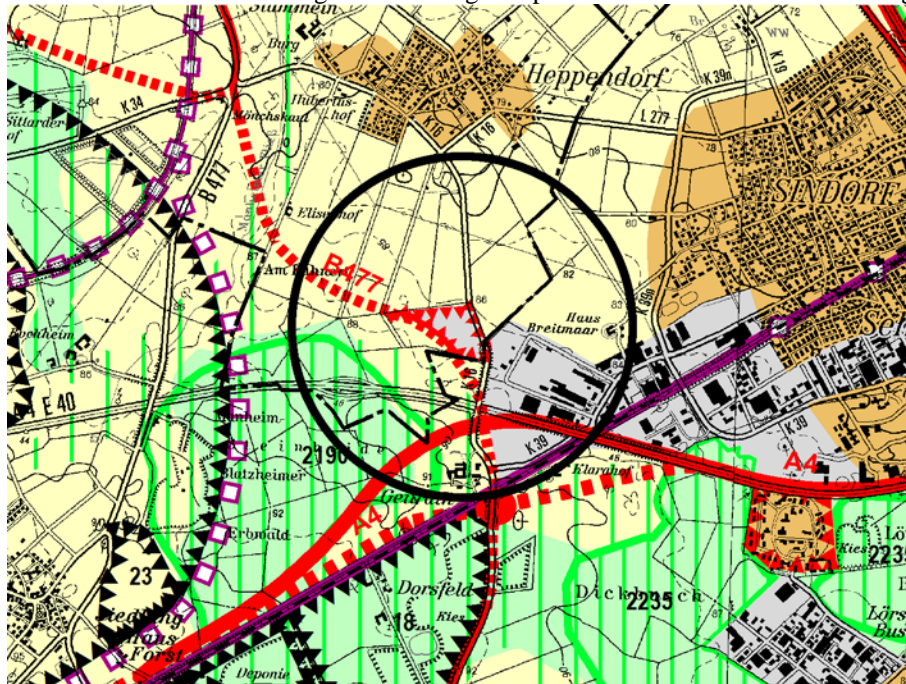
Ausschnitt aus dem bekannt gemachten Regionalplan

Blatt L 5104



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

Ausschnitt aus dem bekannt gemachten Regionalplan Köln mit der 24. Planänderung



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

Legende



GIB für zweckgebundene Nutzungen



Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche





## UMWELTBERICHT

## UMWELTBERICHT

**1. Einleitung** (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 1)**Rechtlicher Hintergrund**

Gemäß § 9 des Raumordnungsgesetzes (ROG) ist bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen, die mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sind, eine Umweltprüfung durchzuführen.

Die nachfolgend erläuterte Planung der Stadt Elsdorf zur Errichtung eines Autohofes an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der Abfahrt Elsdorf bedingt die Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln. Aufgrund der siedlungsräumlichen Inanspruchnahme von regionalplanerisch gesichertem Freiraum mit entsprechenden Freiraumfunktionen werden durch die Planung erhebliche Umweltauswirkungen verursacht und das Erfordernis einer Umweltprüfung ausgelöst.

Im Rahmen der Umweltprüfung sind gemäß den Vorgaben des ROG die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf

- Menschen, einschließlich menschlicher Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

zu ermitteln und in einem Umweltbericht frühzeitig zu beschreiben und zu bewerten. Gemäß den Vorgaben des ROG bezieht sich die Umweltprüfung auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Raumordnungsplanes angemessener Weise verlangt werden kann.

Der Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung einschließlich des erforderlichen Umfangs und Detaillierungsgrades des Umweltberichts ist unter Beteiligung der öffentlichen Stellen, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich von den Umweltauswirkungen des Raumordnungsplanes berührt werden kann, festzulegen.

Die auch als `Scoping´ bezeichnete Abstimmung wurde in Form einer schriftlichen Beteiligung zwischen dem 10.06.2015 und dem 3.7.2015 durchgeführt. Im Rahmen des Scopings gingen 16 Stellungnahmen ein. Die eingebrachten Anregungen und Hinweise aus dem Scoping wurden, soweit sie sich auf den Untersuchungsrahmen des Umweltberichts bezogen und regionalplanerisch von Relevanz sind, bei der Erstellung des Umweltberichts berücksichtigt.



## UMWELTBERICHT

### **1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Raumordnungsplans** (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 1a)

#### **1.1.1 Anlass der Regionalplanänderung**

Die Stadt Elsdorf beabsichtigt die Errichtung eines Autohofes an der A 4 im Bereich der Abfahrt Elsdorf. Die Planungsabsicht der Stadt basiert auf dem Vorhaben der Tank & Rast Entwicklungsgesellschaft mbH, die den Autohof auf einer Fläche von ca. 12 ha betreiben möchte. Ein dringender Bedarf für die Planung wird im Wesentlichen in der Notwendigkeit gesehen, zusätzliche Stellplätze für Lastkraftwagen (LKW) in Autobahnnähe zu schaffen. Entsprechend einer in September 2015 aktualisierten Bedarfsermittlung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW besteht auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Aachen und dem Autobahndreieck (AD) Heumar nach Fertigstellung aller in Vorbereitung und Planung befindlichen Anlagen (Rur-Scholle, Frechen Nord sowie einer Anlage im Bereich des Kölner Rings) ein Fehlbedarf von 90 LKW-Parkständen. Näheres hierzu ist in der Planbegründung ausgeführt.

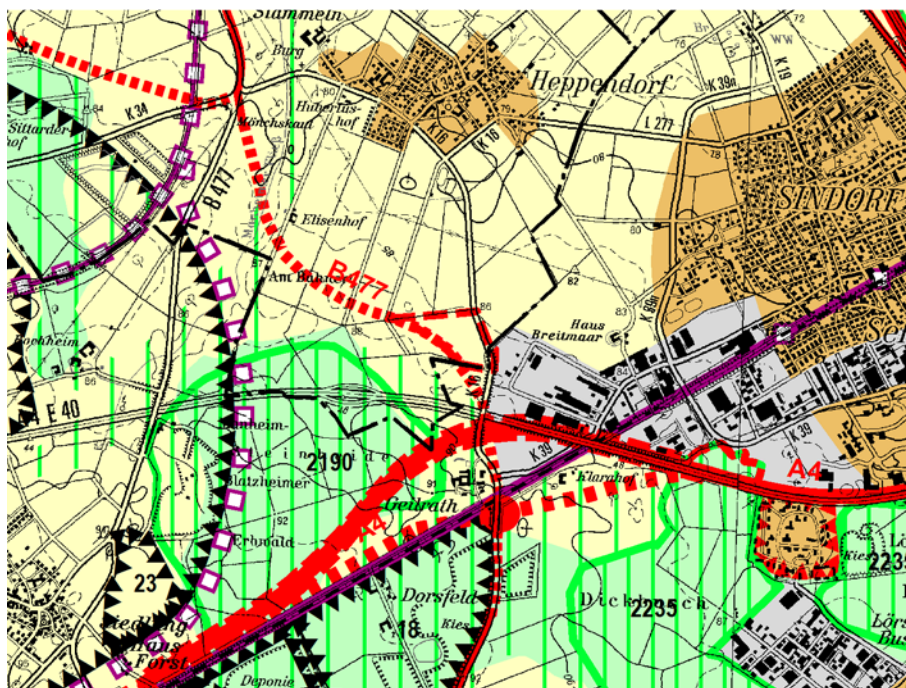
Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben zu schaffen, hat die Stadt Elsdorf mit Schreiben vom 08.07.2013 angeregt, den Regionalplan entsprechend (vgl. nachfolgendes Kap. 1.1.2) zu ändern.

#### **1.1.2 Erforderliche Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln**

Der für die Errichtung eines Autohofes vorgesehene Bereich ist im Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich (AFAB) dargestellt. Die damit verbundenen raumordnerischen Ziele stehen einer baulichen Nutzung entgegen. Als Voraussetzung für die Umsetzung des Vorhabens ist damit eine Änderung des Regionalplans erforderlich. Mit der Änderung des Regionalplans wird das Ziel verfolgt, den Bereich des geplanten Autohofs als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) darzustellen. Über ein zugehöriges textliches Ziel im Regionalplan soll die Zweckbindung als Autohof näher definiert werden. Die vorgesehenen Änderungen der zeichnerischen und textlichen Darstellung des Regionalplans sind dem Planentwurf zu entnehmen.

UMWELTBERICHT

**Abb. 1: Ausschnitt aus dem Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln mit Kennzeichnung der geplanten Fläche des Autohofs auf dem Gebiet der Stadt Elsdorf**



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

**1.1.3 Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum für die Umweltprüfung hat grundsätzlich die durch das Vorhaben betroffene Fläche und die von den möglichen erheblichen Auswirkungen potenziell betroffene Umgebung einzubeziehen. Das Untersuchungsgebiet wird vor diesem Hintergrund in den nachfolgenden Kapiteln schutzgüterbezogen differenziert betrachtet. Während sich bei einzelnen Schutzgütern (z.B. Boden) die Betroffenheit auf den als GIB m.Z. vorgesehenen Bereich beschränkt, ist bei anderen Schutzgütern (z.B. Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) ggf. auch außerhalb des überplanten Bereichs dahingegen zu prüfen, ob potenzielle erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Hierzu wird auf die entsprechenden Kapitel des Umweltberichtes verwiesen.

**1.1.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (vgl. Anlage zu § 9 Abs. 1 ROG, 2b)**

Gemäß Anlage 1 zu § 9 ROG Absatz 2d sind in der Umweltprüfung die in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten zu beschreiben und zu bewerten, wobei die Ziele und der räumliche Geltungsbereich des Raumordnungsplanes zu berücksichtigen sind.

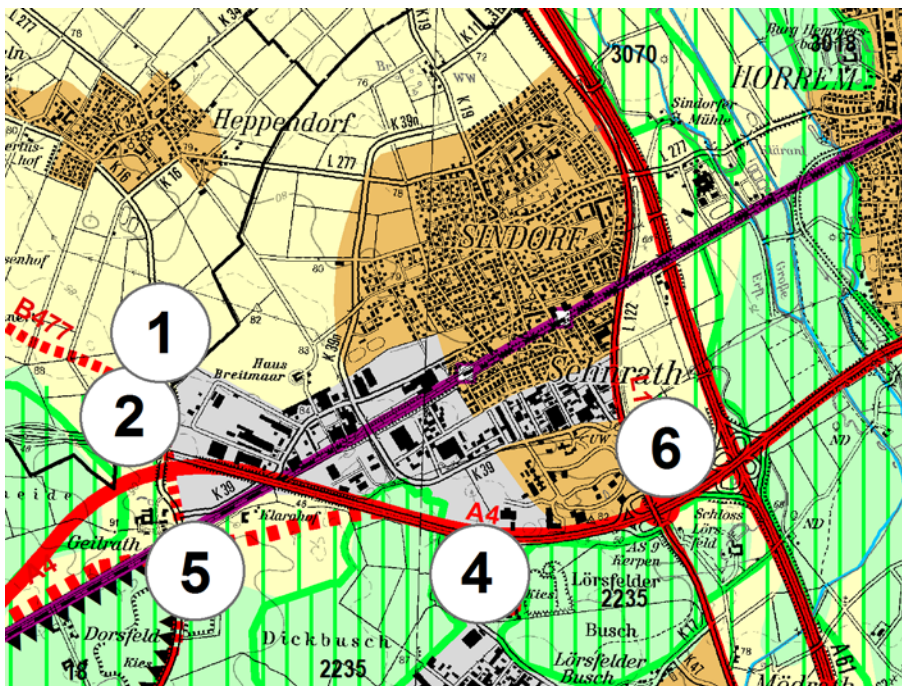
Das mit der Regionalplanänderung verfolgte Ziel ist es, einen Autohof zu errichten,

## UMWELTBERICHT

um den Bedarf an Rastplätzen entlang der A 4 sicherzustellen. Unter Berücksichtigung dieses Planungsziels wurde die Alternativenbetrachtung räumlich auf Standorte entlang der A 4 zwischen der Anschlussstelle Düren und dem Autobahnkreuz West beschränkt. In diesem Rahmen wurden folgende acht Standorte (vgl. Abb. 2, 3 und 4) betrachtet:

- 1 Elsdorf, an der Anschlussstelle Elsdorf (= Anregung Stadt Elsdorf)
- 2 Elsdorf "Auf der Heide"
- 3 Frechen Nord
- 4 Kerpen, Boelcke-Kaserne
- 5 Kerpen Dorsfeld
- 6 Kerpen Erfttalstraße
- 7 Merzenich, Merzenicher Heide
- 8 Niederzier, Talbenden / Rurbenden

**Abb. 2: Standortalternativen 1, 2, 4, 5 und 6**

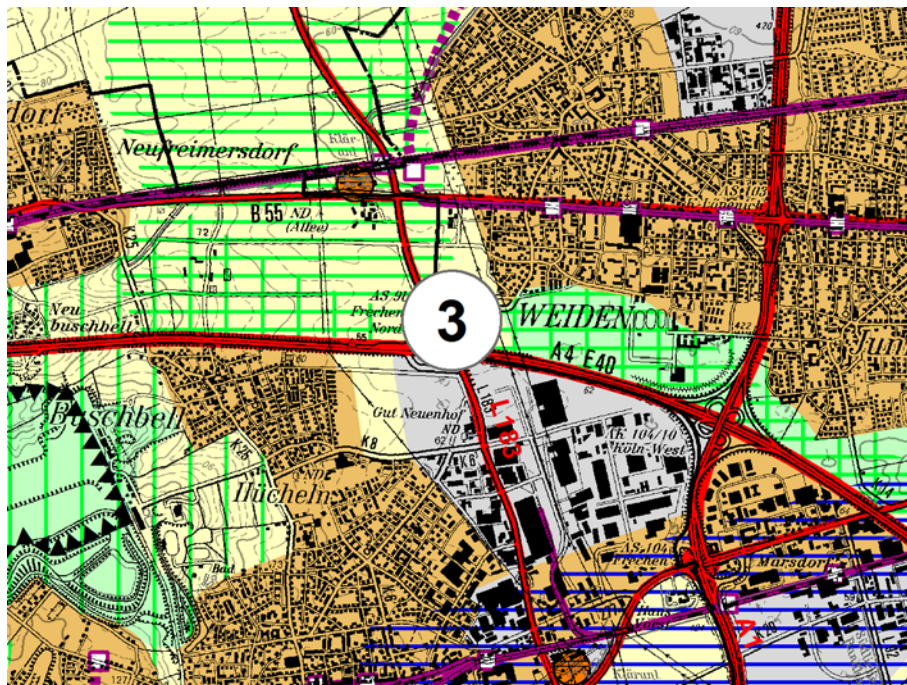


Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000



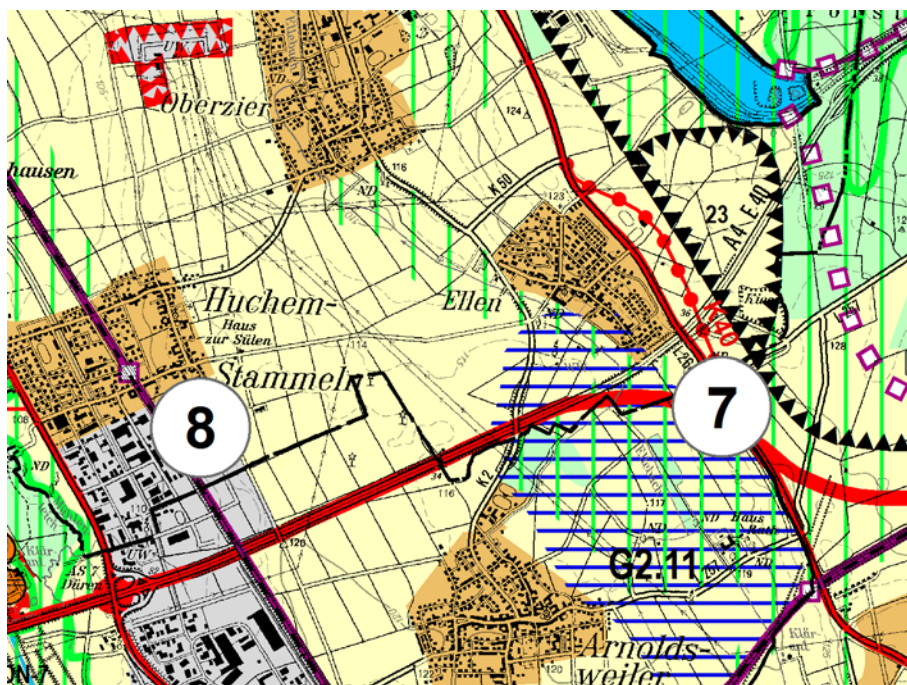
UMWELTBERICHT

Abb. 3: Standortalternative 3



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

Abb. 4: Standortalternativen 7 und 8



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015 Maßstab 1:50.000

Bei der Bewertung der Alternativen wurde die von der Stadt Elsdorf vorgelegte Untersuchung des Ingenieurbüros Johannes Klee, Fachbüro für Stadtplanung und kommunales Verkehrswesen einbezogen.

---

## UMWELTBERICHT

Unter Berücksichtigung der Untersuchung, des angestrebten Planungsziels und unter Einbeziehung von Umweltaspekten, der Standorteignung und der landes- und regionalplanerischen Vorgaben ist der Standort an der Anschlussstelle Elsdorf als der bestgeeignete zu bewerten. In Bezug auf die Umweltprüfung kann im Ergebnis der vergleichenden Betrachtung festgestellt werden, dass keine unter Umweltaspekten verträglicheren Alternativen zur Erreichung des Planungsziels zur Verfügung stehen.

Grundlage für diese Bewertung sind im Wesentlichen folgende Aspekte:

Die von der Stadt Elsdorf angeregte **Planungsalternative 1** ist unmittelbar mit einer leistungsfähigen Straße an die A 4 angebunden. Der für den geplanten Autohof avisierte Standort würde – wie landesplanerisch angestrebt – im räumlichen Zusammenhang mit einem vorhandenen GIB ausgewiesen. Ein neuer siedlungsräumlicher Ansatz im Regionalplan wird vermieden. Auch wird mit dem Standort 1 vermieden, Bereiche mit regionalplanerisch bedeutsamen Freiraumfunktionen wie Regionaler Grünzug, Bereich zum Schutz der Natur (BSN) oder Bereich zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung (BSLE) in Anspruch zu nehmen. Die Abstände zu Wohnsiedlungen (> 1 km) und zu naturschutzrechtlich relevanten Bereichen (Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiet, ca. 500 m) lassen entsprechend der fachrechtlichen Vorgaben kein besonders hohes Konfliktpotenzial für den Standort erwarten. Damit ist die Planungsalternative 1 als insgesamt relativ konfliktarm zu bewerten.

Die untersuchten Alternativen sind demgegenüber aus unterschiedlichen Gründen als schlechter geeignet und/oder deutlich konfliktträchtiger einzustufen:

Zwei der untersuchten Alternativen, die **Alternativen 4 und 8** weisen keine geeignete Anbindung an die Autobahn auf. Sie scheiden damit im Hinblick auf das Planungsziel als Alternativstandorte aus und müssen nicht vertieft betrachtet werden.

Die **Alternative 2** rückt deutlich näher an das FFH-Gebiet Dickbusch, Lörsfelder Heide, Steinheide heran als die Alternative 1 und würde potenziell zu Konflikten mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets (< 300 m, vgl. Verwaltungsvorschrift FFH (VV-FFH)) führen. Landesplanerisch würde hier ein vom regionalplanerischen Siedlungsraum abgesetzter Siedlungsansatz entstehen. Die Alternative scheidet damit als potenziell verträglichere Alternative ebenfalls aus.

Die **Alternative 3** stellt einen landesplanerisch deutlich schlechter geeigneten Standort dar, da sie größere Konflikte mit Freiraumbelangen auslöst. Die Alternative liegt in einem Regionalen Grünzug, in einem BSLE und betrifft nach Aussagen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) NRW überörtlich bedeutsame Biotopverbundflächen. Die Alternative würde zudem einen landesplanerisch unverträglichen neuen Siedlungsansatz im Freiraum darstellen.

Auch die **Alternative 5** stellt einen landesplanerisch unverträglichen siedlungsräumlichen Neuansatz im Freiraum dar. Sie würde zudem wie Alternative 3 zu größeren Konflikten mit den Belangen des Naturschutzes bzw. Funktionen des Biotopverbunds führen, die im Regionalplan mit entsprechenden Zielen als BSLE gesichert sind. Die **Alternative 6** würde ebenfalls im Regionalplan dargestellte BSLE betreffen. Sie birgt zudem ein erhöhtes Konfliktpotenzial in Bezug auf die im

## UMWELTBERICHT

Regionalplan im direkten Umfeld dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB). Die **Alternative 7** stellt einen landesplanerisch unverträglichen siedlungsräumlichen Neuansatz im Freiraum dar. Auch in diesem Fall wären im Regionalplan verankerte Ziele zum Schutz der Landschaft und Belange des Biotopverbunds betroffen.

### **1.2 Darstellung der in einschlägigen Gesetzen und Plänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Raumordnungsplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden** (vgl. Anlage zu §9 (1) ROG 1b)

#### **1.2.1 NATURA 2000**

Durch die Planung werden keine als FFH- oder Vogelschutzgebiete gemeldeten Gebiete betroffen.

Das nächstgelegene FFH-Gebiet "Dickbusch, Lörsfelder Busch, Steinheide" (DE-5105-301) befindet sich in einem Abstand von ca. 500 m in westlicher Richtung. Entsprechend der Verwaltungsvorschrift FFH (VV-FFH NRW) wird davon ausgegangen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes nicht verursacht wird.

Neben den Natura 2000-Gebieten sind im Hinblick auf das internationale Recht Lebensstätten von im Anhang IV der FFH-Richtlinie benannten Arten und von europäischen Vogelarten im Sinne der Vogelschutzrichtlinie in den Blick zu nehmen. Dies erfolgt in dem Kapitel 2.1.2. des Umweltberichts.

#### **1.2.2 Landes- und Regionalplanung**

##### **Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)**

Bezug auf die Umweltauswirkungen des Planes sind damit die Ziele des Kapitels B.III. „Natürliche Lebensgrundlagen“ des LEP NRW, insbesondere die Regelungen zum Schutz von Freiraumfunktionen und zur Inanspruchnahme von Freiraum, zu beachten.

Der LEP NRW (Stand: Entwurf 25.06.2013) stellt den geplanten Standort ebenfalls als Freiraum am Rande des Siedlungsraumes (inkl. großflächiger Infrastruktureinrichtungen) der Stadt Kerpen dar. Die in Aufstellung befindlichen Ziele sind zu berücksichtigen. Diese sind maßgeblich dem Kapitel 6 des LEP-Entwurfes zu entnehmen.

Die Vereinbarkeit der Planung mit diesen Vorgaben ist in der Planbegründung zum Erarbeitungsbeschluss erläutert.

##### **Regionalplan**

Der Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln stellt den Bereich des geplanten Autohofes als AFAB ohne überlagernde Schutzdarstellungen bzw. ohne besondere Freiraumfunktionen dar. Die westlich verlaufende Bundesstraße B 477n und die



UMWELTBERICHT

Hambachbahn sind im Regionalplan als Planung ohne konkrete räumliche Festlegung dargestellt. Weiter westlich sind die aus regionalplanerischer Sicht bedeutsamen Freiraumstrukturen wie BSN oder BSLE im Umfeld des vorgenannten FFH-Gebietes dargestellt. Östlich der Kreisstraße K 16 schließt sich ein GIB an.

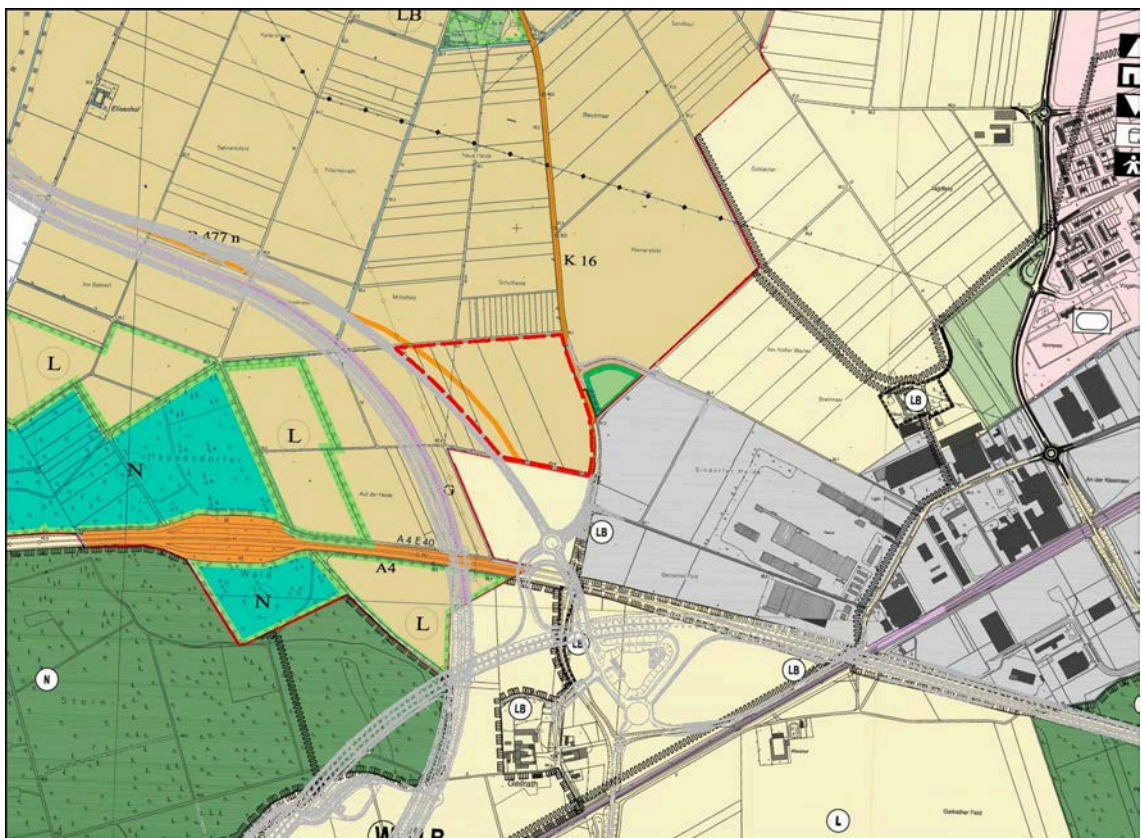
1.2.3 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan

Die Vorhabensfläche auf dem Gebiet der Stadt Elsdorf wird derzeit landwirtschaftlich genutzt und ist im Flächennutzungsplan (FNP) als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Östlich und westlich grenzen die Straßen K 16 und B 477n an. Ein Bebauungsplan existiert für die Fläche nicht.

Östlich der K 16 – auf dem Gebiet der Stadt Kerpen – sind Flächen für gewerbliche Nutzungen im FNP ausgewiesen. Für diese Flächen setzt der Bebauungsplan Sindorf 245 "Geilrather Feld" ein Industriegebiet fest.

Abb. 4: Ausschnitt aus den Flächennutzungsplänen der Städte Elsdorf und Kerpen mit der geplanten Fläche des Autohofes (rot markiert)



Quelle: Flächennutzungspläne Stadt Elsdorf und Stadt Kerpen (mit aktueller Lage der tagebaubedingten Infrastrukturprojekte)

Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

## UMWELTBERICHT

**1.2.4 Landschaftsplanung**

Die Fläche für den Autohof liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplans (LP) des Rhein-Erft-Kreises "Bürgewälder" (LP 3). Innerhalb der geplanten Fläche für den Autohof sind im LP keine Schutzgebiete festgesetzt. Westlich der Hambachbahn und südlich der A 4 ist das Landschaftsschutzgebiet (LSG) "Umgebung Naturschutzgebiet Steinheide, Lörsfelder Busch, Dickbusch und Kiesgrube Steinheide" (Nr. 26, 2.2-11) festgesetzt. Am landwirtschaftlichen Weg, welcher die nördliche Grenze der Flächen für den Autohof bildet, befindet sich westlich der Hambachbahn der geschützte Landschaftsbestandteil (LB) "Gehölzstreifen mit 10 Stieleichen, Birken und Laubgehölzen nördlich angrenzend an den Heppendorfer Wald" (LB 2.4-42).

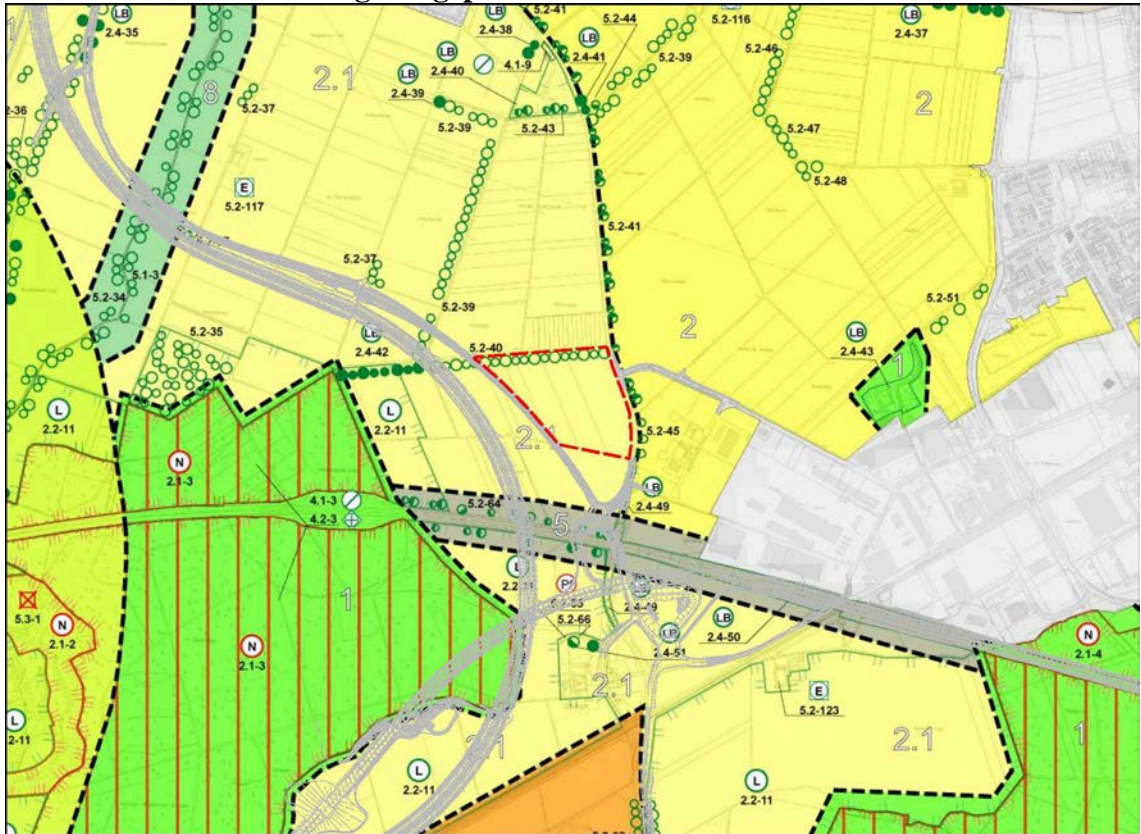
Für die Flächen östlich der Hambachbahn sollen entlang des vorgenannten landwirtschaftlichen Weges gemäß den Festsetzungen unter 5.2 des Landschaftsplans Anlage, Pflege oder Anpflanzung von Feldgehölzen, Hecken, Bienenweidegehölzen, Schutzpflanzungen, Alleen, Baumgruppen und Einzelbäumen (vgl. § 26 Nr. 2 Landschaftsgesetz NRW) folgende Maßnahmen umgesetzt werden (5.2-40 Pflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang eines Feldweges südlich des Heppendorfer Sportplatzes).

Südwestlich des Plangebiets befindet sich ein als Naturschutzgebiet (NSG) "Bürgewald Steinheide" (NSG Nr. 6, 2.1-3) ausgewiesener Wald. Dieses Alt-Waldgebiet ist Teil des o.g. FFH-Gebietes "Dickbusch, Lörsfelder Busch, Steinheide" (DE-5105-301). Die genannten Festsetzungen, sowohl des LSG, als auch des NSG befinden sich teilweise im Abbaugbiet des Tagebaus Hambach (Quelle: Landschaftsplan Rhein-Erft-Kreis, Karte mit Stand: 22.06.2015).



UMWELTBERICHT

Abb. 5: Festsetzungen im Landschaftsplan "Bürgewälder" Nr. 3 mit Kennzeichnung der geplanten Fläche des Autohofes



Quelle: Landschaftsplan Rhein-Erft-Kreis LP3 (2012)  
(mit aktueller Lage der tagebaubedingten Infrastrukturprojekte)

Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

1.2.5 Fachgesetzliche Regelungen und sonstige Umweltschutzziele

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen sind folgende Gesetze und Regeln in der aktuell gültigen Fassung als relevant anzusehen:

**Raumordnung und Landesplanung**

- Raumordnungsgesetz
- Landesplanungsgesetz NRW

**Umweltrecht**

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV)

**Umweltschutzgüter und Immissionsschutz**

- Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL)
- Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutz-RL)
- EU-Artenschutz Verordnung

---

## UMWELTBERICHT

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG)
- Landschaftsgesetz NRW (LG NW)
- Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz NW)
- Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 79/409/EWG (Vogelschutz-RL), (VV-FFH NW)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)
- Landesforstgesetz NW
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG)
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)
- DIN 18005 Schallschutz im Städtebau

### 1.2.6 Informelle Planungsgrundlagen

Als informelle Planungsgrundlage ist der ökologische Fachbeitrag des LANUV NRW zu bewerten. Er bildet gemäß § 15a LG NW die Grundlage für die Fortschreibung des LP und der Regionalpläne, denen die Funktion eines Landschaftsrahmenplans zukommt.

Gemäß ökologischem Fachbeitrag betreffen der Bereich des geplanten Autohofs und dessen näheres Umfeld keine unter dem Aspekt der Biotopvernetzung bedeutsamen Verbundflächen.

Westlich (das o.g. FFH-Gebiet betreffend) und südlich der geplanten Fläche (Abstand > 500 m) befinden sich gemäß Fachbeitrag sowohl Flächen für den Biotopverbund der Kategorie 1 mit herausragender Bedeutung (VB-K-5105-110 und VB-K-5105-109), als auch Flächen der Kategorie 2 mit besonderer Bedeutung (VB-K-5105-012).

## 2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2)

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile ist Voraussetzung zur Beurteilung der Umweltauswirkungen. Die verschiedenen Umweltfaktoren bzw. Schutzgüter sind dabei in ihrer Bedeutung sowie hinsichtlich

---

## UMWELTBERICHT

ihrer Empfindlichkeit gegenüber den zu erwartenden Auswirkungen zu bewerten. Vorhandene Belastungen sind zu berücksichtigen. Die nachfolgenden Angaben basieren zu wesentlichen Teilen auf den Angaben des von der Stadt Elsdorf beauftragten Planungsbüros „Landschaft!“.

### 2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2a)

#### Beschreibung des betroffenen Raums

Die Fläche des geplanten Autohofes liegt in der Stadt Elsdorf. Sie befindet sich ca. 380 m nördlich der Anschlussstelle Elsdorf an der A 4 zwischen der B 477n im Westen und der K 16 im Osten. Die ca. 12 ha große Fläche wird ackerbaulich genutzt. Parallel zur B 477n soll voraussichtlich im Jahr 2016 die derzeit im Planfeststellungsverfahren befindliche 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Mönchskaul – Pkt. Blatzheim, Bl. 4231, errichtet werden. Landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen sind innerhalb der überplanten Fläche nur vereinzelt entlang der K 16 vorhanden.

Der Untersuchungsraum wird der naturräumlichen Großeinheit der "Niederrheinischen Bucht" und dort der Haupteinheit "Jülicher Börde" zugeordnet. Die beanspruchten Flächen liegen innerhalb der naturräumlichen Einheit der Bürgewälder. Die Bürgewälder stocken auf Flächen mit einer dünnen Lössdecke. Noch vor rund 180 Jahren waren die Waldflächen rund dreimal so groß wie heute. Aktuell kommt es aufgrund des Braunkohlentagebaues zu weiteren umfangreichen Verlusten innerhalb der historischen Waldflächen. Im östlichen Teil nehmen die Waldflächen der Steinheide, des Dickbusches und des Lörfelder Busches den Großteil der Einheit ein. Die nordöstlich verbleibenden Flächen werden von intensiv genutzten, flurbereinigten landwirtschaftlichen Flächen eingenommen. Hier fehlen strukturierende Elemente wie Einzelbäume, Hecken o.ä. Aufgrund der Flächeninanspruchnahme durch den Tagebau Hambach befinden sich verschiedene neue Infrastruktureinrichtungen in dieser Raumeinheit. Es handelt sich hierbei u.a. um die verlegte Hambachbahn, die A 4n und die B 477n. Als weitere Infrastrukturachse ist die Eisenbahnstrecke Aachen – Köln südlich der A 4n und die K 16 zu nennen.

#### 2.1.1 'Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit'

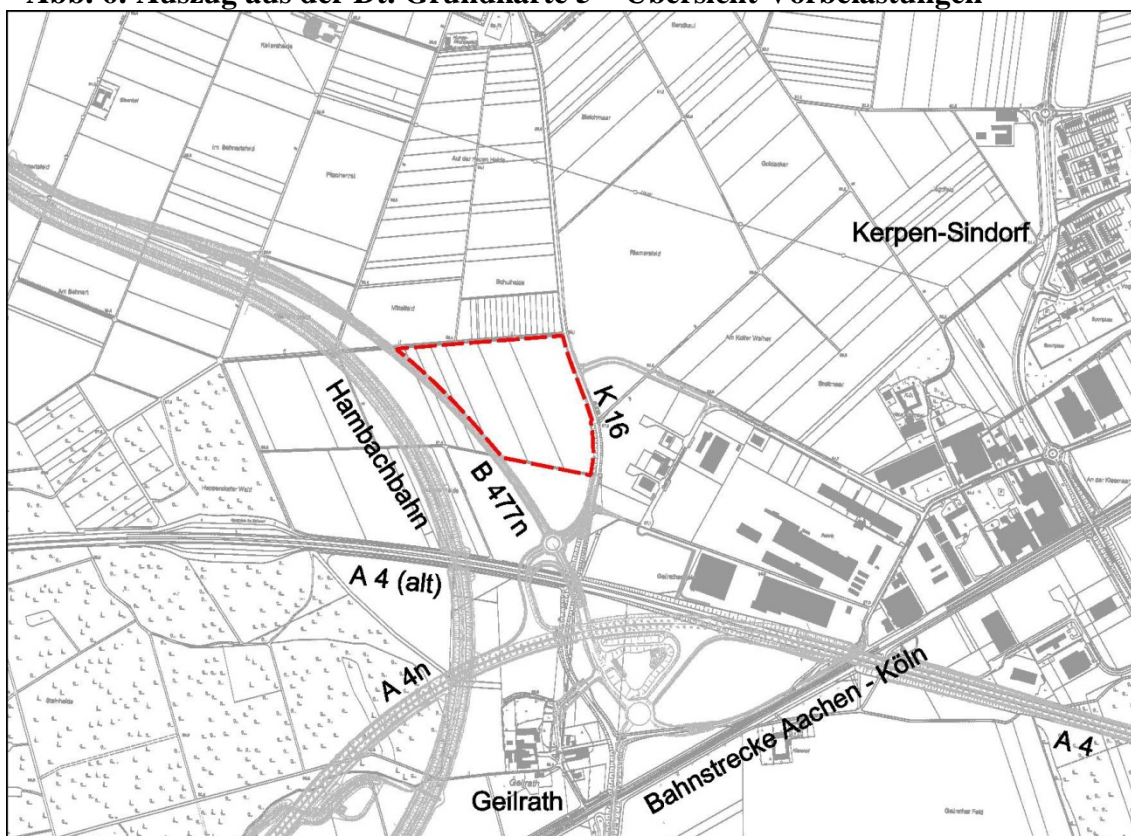
Der Abstand des geplanten Autohofes zur nächstgelegenen Wohnbebauung in nördlicher Richtung (Heppendorf) beträgt etwa 1,1 km. Zur nächstgelegenen Siedlung in östlicher Richtung (Kerpen-Sindorf) beträgt der Abstand ca. 1,2 km. Zwischen dem Siedlungsbereich bei Kerpen-Sindorf und dem geplanten Autohof liegt das Gewerbe- und Industriegebiet Kerpen-Sindorf.

Südlich der A 4n befindet sich in einer Entfernung von ca. 690 m zum geplanten GIB der Weiler Geilrath. Weitere Siedlungen sind im näheren Umfeld nicht zu verzeichnen. Die westlich gelegenen Siedlungen werden in nächster Zeit dem Tagebau Hambach weichen.

UMWELTBERICHT

Die überplante Fläche und deren unmittelbare Umgebung eignet sich aufgrund bestehender Vorbelastungen (Gewerbe- und Industriegebiet, Verkehrsachsen einer Autobahn, einer Bundes- und Kreisstraße sowie der Schienenstrecken der Hambachbahn und der Eisenbahnstrecke Aachen – Köln) und kaum vorhandener landschaftlich prägender Strukturen nur in sehr geringem Maße für die landschaftsorientierte Erholung.

**Abb. 6: Auszug aus der Dt. Grundkarte 5 – Übersicht Vorbelastungen**



Quelle: Geobasis NRW und RWE Power 2015  
(mit aktueller Lage der tagebaubedingten Infrastrukturprojekte)

Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

**2.1.2 `Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt`**

Die überplanten Parzellen werden derzeit intensiv ackerbaulich genutzt. Landschaftsbildprägende Vegetationsstrukturen sind im Nahbereich nur entlang der K 16 in Form von Straßenbegleitgrün vorhanden. Die Lebensraumeignung für die in diesem Raum potenziell möglichen natürlichen Tier- und Pflanzenarten ist durch die Einwirkungen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung stark eingeschränkt.

Im Fundortkataster geschützte Pflanzen und Tiere des LANUV NRW sind für den Bereich der Regionalplanänderung keine Fundorte von planungsrelevanten Arten enthalten. Auch liegen keine sonstigen Erkenntnisse zum Vorkommen planungsrelevanter Arten vor. Im Rahmen des Braunkohletagebaus wird von der RWE Power AG ein umfangreiches Artenschutz-Monitoring (Bearbeitung Kölner Büro für

---

## UMWELTBERICHT

Faunistik) erarbeitet. Der Bereich der Regionalplanänderung ist durch das Monitoring allerdings nicht abgedeckt, sodass sich auch hieraus keine zusätzlichen Informationen hinsichtlich der tatsächlichen Vorkommen bzw. der unmittelbaren Betroffenheit planungsrelevanter Arten ableiten lassen.

Gemäß den Messtischblattquadranten 5105/2 und 5005/4 "Planungsrelevante Arten" des LANUV NRW werden aus folgenden Tiergruppen die nachstehende Anzahl von planungsrelevanten Arten als potenziell vorkommend ausgewiesen:

- 9 Fledermausarten
- 41 Vogelarten
- 2 Amphibienarten.

Potenzielle planungsrelevante Pflanzen, Reptilien, Mollusken, Krebse, Libellen, Käfer, Schmetterlinge sowie Säugetiere (außer Fledermäuse) werden für den Bereich nicht benannt. Unter Berücksichtigung des in der Örtlichkeit vorkommenden Lebensraumtyps Acker, reduziert sich die Liste potenziell vorkommender planungsrelevanter Arten auf die im Folgenden benannten fünf Vogelarten:

- Feldlerche (*Alauda arvensis*)
- Grauammer (*Emberiza calandra*)
- Kiebitz (*Vanellus vanellus*)
- Rebhuhn (*Perdix perdix*)
- Wachtel (*Coturnix coturnix*).

Arten, die die Fläche lediglich zur Nahrungsaufnahme aufsuchen bzw. die die Fläche überfliegen, sind in diesem Zusammenhang nicht weiter zu betrachten, da diese für die Aufzucht von Jungtieren und somit für den Erhalt der Population nicht von essenzieller Bedeutung sind.

### 2.1.3 'Schutzgut Boden'

Gemäß der Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes NRW kommen innerhalb der vom Autohof beanspruchten Fläche keine besonders oder sehr schutzwürdigen Böden vor.

Auf der geplanten Fläche für den Autohof kommt der typische Pseudogley, zum Teil Parabraunerde-Pseudogley, vor. Es handelt sich hierbei um einen schluffigen Lehmboden, vereinzelt humos aus Löß über Kies, zum Teil Sand, vereinzelt lehmiger Sand.

Im Bereich des geplanten Autohofs liegt keine überdurchschnittlich hohe Bodenfruchtbarkeit vor. Nach der Bodenkarte auf Grundlage der Bodenschätzung (DGK-Blatt 5005-30, Landesvermessungsamt NRW) liegen die Bodenwertzahlen bei ca. 40 (auf einer Skala von 0 bis 100).

Es liegen keine Erkenntnisse über vorhandene Altlasten im Planungsbereich vor.



## UMWELTBERICHT

**2.1.4 `Schutzgut Wasser´**

Im Gebiet ist kein Oberflächengewässer vorhanden. Wasserschutzgebiete sind im Bereich der Planung ebenfalls nicht vorhanden.

Ein besonderer und wesentlicher Aspekt der Umweltvorsorge ist, auch wenn kein Schutzgebiet betroffen ist, der Schutz des Grundwassers. Bedingt durch den nahegelegenen Tagebau Hambach und die hierdurch bedingten großräumigen Grundwasserabsenkungen ist der Grundwasserhaushalt im Umfeld als gestört anzusehen. Eine nähere Aussage zum natürlich anstehenden Grundwasserhorizont ist nicht möglich.

**2.1.5 `Schutzgut Luft / Klima´**

Offene Freiraumbereiche können als potenzielle nächtliche Abkühlungsflächen im Nahbereich für das Ortsklima von Bedeutung sein. Da es sich bei der überplanten Flächen um ebene, großflächige offene Ackerflächen handelt, besteht potenziell eine Bedeutung des Bereichs als nächtliches Kaltluftentstehungsgebiet.

Die zahlreichen stark befahrenen Achsen des Kraftfahrzeug- und Schienenverkehrs führen zu Vorbelastungen der Luft mit Feinstaub und Stickstoffdioxid.

**2.1.6 `Schutzgut Landschaft´**

Das Landschaftsbild wird als die wahrnehmbare Ausprägung von Natur und Landschaft verstanden. Neben den natürlichen Faktoren wie Relief, Bewuchs und Gewässer wird es von der vorhandenen Nutzung geprägt und berücksichtigt auch die Lärm- und Geruchsbelastung.

Die Flächen des geplanten Autohofes sind als großflächige landwirtschaftliche Nutzfläche ohne gliedernde Elemente zu charakterisieren. Landschaftsbildprägende Strukturelemente sind im Nahbereich nur vereinzelt entlang der K 16 zu verzeichnen. Die im Westen in einer Entfernung von ca. 500 m angrenzenden Flächen des Heppendorfer Waldes stellen ein prägendes Element im Landschaftsraum dar. Durch die zahlreichen vorhandenen Infrastruktureinrichtungen wie A 4, B 477n, K 16, Hambachbahn und der Eisenbahnstrecke Aachen – Köln ist die Landschaft als erheblich vorbelastet zu bewerten. Eine Eignung bzw. Funktion des überplanten Bereichs und seiner Umgebung für die landschaftsorientierte Erholung ist nur in sehr geringem Maße gegeben.

**2.1.7 `Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter´**

Relevante Vorgaben zum Schutz von Kultur- und Sachgütern bilden das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), das ROG und das Denkmalschutzgesetz (DSchG). Sie stellen auf den Schutz von Baudenkmalern, Denkmalbereichen, Bodendenkmalen, archäologischen Fundstellen sowie den Schutz von historisch

---

## UMWELTBERICHT

gewachsenen Kulturlandschaften ab.

Die Flächen der Neudarstellung eines GIB zum geplanten Autohof liegen gemäß dem kulturlandschaftlichen Fachbeitrag zur Landesplanung in NRW des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) und des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) außerhalb von bedeutsamen Kulturlandschaftsbereichen.

Der geplante Autohof liegt in einem Gebiet, welches aufgrund seiner fruchtbaren Lössböden seit ca. 7000 Jahren intensiv bewirtschaftet und besiedelt wird. Im Umfeld sind daher zahlreiche Siedlungsstellen der unterschiedlichsten Zeitepochen bekannt.

Des Weiteren quert die Trasse der römischen Straße von Neuss nach Zülpich das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung. Die genaue Lage dieser Straßentrasse ist jedoch nicht bekannt.

Nach Auskunft des LVR, Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland sind im Umfeld keine in amtlichen Listen oder Karten verzeichneten Denkmäler, Denkmalensembles oder Gebiete, die als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind, vorhanden. Aus anderen Planverfahren sind Hinweise im Bereich des geplanten Autohofes auf ein römisches Landgut durch den Fund von römischen Dachziegeln und Scherben bekannt. Neben römischen ist auch mit vorgeschichtlichen Siedlungsresten im Plangebiet zu rechnen.

Das Erfordernis weiterer Untersuchungen ist auf der nachfolgenden Planungsebene mit dem LVR abzustimmen.

## **2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung** (vgl. Anlage zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2b)

### **2.2.1 `Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit`**

Bei Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen durch die vorgesehene Gewerbegebietsnutzung ergeben sich hinsichtlich des `Schutzgutes Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit` Beeinträchtigungen durch den Flächenverlust. In dem für den Autohof vorgesehenen Bereich gehen ca. 12 ha Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung verloren. Eine überdurchschnittlich hohe Bodenfruchtbarkeit der Flächen ist (vgl. Kap. 2.1.3) nicht gegeben. Allerdings ist in dem betroffenen Raum der vorhandene Nutzungsdruck auf landwirtschaftliche Flächen aufgrund der Flächenverluste durch den Braunkohletagebau und aufgrund des Baues bzw. der Verlagerung von Infrastruktur besonders hoch.

Weitere Wirkungen des geplanten Autohofs bezogen auf das Schutzgut sind potenzielle Immissionsbelastungen infolge der geplanten Nutzung, insbesondere infolge zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Diese Wirkungen werden sich allerdings voraussichtlich auf das unmittelbare Umfeld des Autohofs bzw. den Bereich bis zur nahen Anschlussstelle beschränken. Eine erhebliche Belastung von Wohnplätzen ist aufgrund der Entfernungen nicht zu erwarten. Mit dem aktuellen Nutzungskonzept, das eine Anordnung der Gebäude als Sicht- und Schallschutzbarriere im nördlichen Bereich der Fläche vorsieht und die Parkplätze auf der zur Autobahn ausgerichteten Seite plant, bestehen Möglichkeiten zukünftige Lärmbelastungen zu mindern. Die

---

## UMWELTBERICHT

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den rechtlichen Vorgaben des Immissionsschutzes kann sichergestellt werden.

Dass aufgrund der Anlage des Autohofs ein erheblich erhöhtes Verkehrsaufkommen nördlich des Autohofs durch Schleichverkehre Richtung A 61 entstehen könnte (Hinweis im Scoping), ist aus den Ergebnissen eines Verkehrsgutachtens nicht zu erkennen. Es wird demnach durch den Autohof keine signifikante Zunahme verkehrlicher Belastungen in den Ortslagen Heppendorf oder Sindorf verursacht. Näheres hierzu ist in der Planbegründung ausgeführt.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die v.g. Auswirkungen vermieden. Eine wesentliche Veränderung der bestehenden Verhältnisse ist bei Nichtdurchführung der Planung bezogen auf das 'Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit' nicht zu erwarten.

### 2.2.2 'Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt'

Für das 'Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt' ergeben sich Beeinträchtigungen aufgrund des weitgehenden Verlusts von Lebensraumfunktionen auf der betroffenen Fläche. Konkrete Vorkommen planungsrelevanter Arten für die Fläche sind nicht bekannt. Der Verlust der intensiv ackerbaulich genutzten Flächen ist für potenzielle Vorkommen von Arten des Offenlandes als nicht relevant einzustufen. Im Umland der betroffenen Fläche stehen großflächig vergleichbar strukturierte bzw. genutzte Flächen (ggf. auch zur Durchführung artspezifischer Maßnahmen) zur Verfügung.

Im jetzigen Planungsstadium kann auf Grundlage der vorliegenden Informationen nicht ausgeschlossen werden, dass durch das Vorhaben während der Bauphase Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Vorgaben (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) auftreten. Unter Einbeziehung von möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, die im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung auf Ebene der Bauleitplanung ggf. zu konkretisieren sind, kann davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben kein unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Konflikte ausgelöst werden.

Bezüglich der Verträglichkeit der Planung mit den Zielen der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie ist aufgrund des Abstands von ca. 500 m auszugehen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele nicht verursacht wird.

Im Zusammenhang mit dem Scoping wurde angeregt, die Wirkung von Lichtemissionen des geplanten Autohofs in Bezug auf die Vorkommen planungsrelevanter Arten zu betrachten.

Mit der Anlage des Autohofes entstehen in einem bisher wenig von Lichtemissionen vorbelasteten Naturraum neue künstliche Lichtquellen in der Nähe eines FFH-Gebietes. Diese können je nach Auswahl des Leuchtmittels in der Dämmerung und in der Nacht eine starke Attraktionswirkung auf nachtaktive Insekten ausüben. Dies kann wiederum eine Lockwirkung für nachtaktive Insektenfresser (z.B. Fledermäuse) auslösen, da diese an den Beleuchtungseinrichtungen reichhaltige Beute machen können. Die nachtaktiven Insektenfresser geraten dadurch in Gefahrenbereiche entlang der Verkehrswege, was zu einer erhöhten Kollisionsgefahr mit schnell

---

## UMWELTBERICHT

fahrenden Kraftfahrzeugen führt. Ein weiterer potenzieller Effekt ergibt sich durch das Abziehen von Nahrungsressourcen aus natürlichen Lebensräumen (z.B. Waldflächen) durch die Lockwirkung des Lichtes.

Als bestehende Vorbelastung im Hinblick auf Lichtemissionen besteht aktuell das an den geplanten Autohof angrenzende Gewerbe- und Industriegebiet Kerpen-Sindorf. Die Lichtemissionen der Scheinwerfer der Kraftfahrzeuge auf der A 4 und der B 477n haben aufgrund der Geschwindigkeiten der Fahrzeuge keine vergleichbare Lockwirkung auf Insekten. Weitere Vorbelastungen, z.B. in Form von Straßenbeleuchtungseinrichtungen, sind bisher entlang der B 477n im Umfeld des geplanten Autohofes Elsdorf nicht vorhanden.

Die Lockwirkung auf nachtaktive Insekten unterscheidet sich je nach Auswahl des jeweiligen Leuchtmittels sehr stark, da die emittierende Wellenlänge der Leuchtmittel unterschiedlich ist und dementsprechend von Insekten stark bis gar nicht wahrgenommen wird. Dies bietet die Möglichkeit potenzielle Beeinträchtigungen zu minimieren. Zum Schutz von nachtaktiven Insekten und der v.g. Auswirkungen ist seitens des Vorhabenträgers vorgesehen, die komplette Beleuchtung der Außenanlagen des Autohofes Elsdorf mit insektenfreundlichen und energiesparenden LED-Leuchtmitteln auszustatten. Die von den warm-weißen LED-Leuchtmitteln emittierte Wellenlänge kann von nachtaktiven Insekten nur sehr schwer wahrgenommen werden und stellt aktuell die insektenfreundlichste Form der Beleuchtung dar. Durch die hohe Energieeffizienz der Beleuchtung kommt es auch zu einer geringeren Erwärmung des Lampengehäuses und hierdurch reduzieren sich die Verluste durch Verbrennung von Insekten. Bei der Auswahl der Straßen- und Gebäudebeleuchtung soll zudem darauf geachtet werden, dass die Leuchtmittel nach unten ausgerichtet sind, um unnötige Lichtemissionen in die Umgebung zu verhindern. Hierzu kann auch eine Abschirmung des Geländes, z.B. durch Bepflanzung, beitragen.

Auf Basis der vorgenannten Maßnahmen kann eine grundsätzliche Lösbarkeit der Problematik prognostiziert werden. Eine darüber hinausgehende Betrachtung geht über den Detaillierungsgrad der regionalplanerischen Ebene hinaus. Diese kann erst auf der nachfolgenden Planungsebene anhand konkreterer Informationen zum geplanten Vorhaben und zum Vorkommen planungsrelevanter Arten erfolgen. Weitergehende Untersuchungen und die konkrete Umsetzung eines verträglichen Beleuchtungskonzepts müssen daher der nachfolgenden Umsetzung vorbehalten bleiben.

### 2.2.3 `Schutzgut Boden`

Nach Angabe des Vorhabenträgers ist eine Versiegelung von ca. 50 % im Bereich des geplanten Autohofs zu erwarten. Die übrigen Flächen sollen begrünt werden.

Unter Einbeziehung zu erwartender Beeinträchtigungen im Randbereich der versiegelten und überbauten Flächen und unter Zugrundelegung der planungsrechtlich möglichen Umsetzung des geplanten GIB wird insgesamt dennoch davon ausgegangen, dass für den weit überwiegenden Teil der Flächen die natürlichen Bodenfunktionen verloren gehen.

---

## UMWELTBERICHT

Auch wenn keine besonders schutzwürdigen oder sehr schutzwürdigen Böden betroffen sind, wird der großflächige Verlust natürlicher Böden mit seinen Funktionen aus regionalplanerischer Sicht gegenüber der Nichtdurchführung der Planung als erhebliche Beeinträchtigung bewertet.

### 2.2.4 `Schutzgut Wasser´

Aufgrund der weitest gehenden Versiegelung der Bodenoberfläche wird ein deutlich höherer Abfluss von Oberflächenwasser bewirkt, welches nicht vor Ort versickern kann und damit eine Verringerung der Grundwasserneubildung zur Folge hat. Eine erhebliche Veränderung der (gestörten) Grundwasserverhältnisse ist aufgrund des Vorhabens nicht zu erwarten. Darüber hinaus sind auch keine überörtlich bedeutsamen Funktionen oder Wertigkeiten wie Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Trinkwassergewinnungsanlagen o.ä. betroffen.

Auf regionalplanerischer Ebene werden für das `Schutzgut Wasser´ keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostiziert.

### 2.2.5 `Schutzgut Luft / Klima´

Als Auswirkung auf das `Schutzgut Luft / Klima´ ist die Beeinträchtigung der Luftqualität (vgl. `Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit´) zu betrachten, die von den zusätzlichen Verkehren im Bereich des Autohofs verursacht wird. Zur lufthygienischen Belastungssituation liegen nach Auswertung des Scopings keine Anhaltspunkte vor, die eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte oder der Alarmschwelle für Luftschadstoffe erwarten lassen. Grundsätzlich ist bereits eine erhöhte Belastung der Luft im Umfeld mit Feinstaub und Stickstoffdioxid durch die zahlreich stark befahrenen Achsen des Kraftfahrzeug- und Schienenverkehrs zu erwarten.

Immissionsuntersuchungen für Feinstaub im Bereich Angelsdorf / Berrendorf sowie in Kerpen-Buir, zuletzt als orientierende Messung in 2014 im Zusammenhang mit Untersuchungen zum Braunkohletagebau Hambach, zeigen eine deutliche Unterschreitung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid.

Die großflächige Versiegelung und Überbauung der Flächen im Bereich des Autohofs führt zu einer kleinräumigen Veränderung des lokalen Klimas. Die versiegelten Flächen stellen gegenüber den Vegetationsflächen der landwirtschaftlichen Nutzung Wärmeinseln dar. Zu den Auswirkungen zählen stärkere Erwärmungen am Tag, eine schwächere nächtliche Abkühlung und eine relativ geringere Luftfeuchtigkeit. Auch können möglicherweise Störungen des Windfeldes eintreten. Demgegenüber steht der Verlust der Funktion der offenen Ackerflächen für die Frisch- und Kaltluftproduktion.

Eine relevante lokalklimatische bzw. lufthygienische Beeinträchtigung der Wohnfunktion der Siedlungen ist aufgrund der Lage der überplanten Flächen und einer nicht zu erwartenden signifikanten Veränderung der Verkehrsbelastung für die Siedlungsbereiche (vgl. `Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit´)



---

## UMWELTBERICHT

nicht zu erwarten. Differenziertere lokalklimatische Betrachtungen zu den Auswirkungen der Planung sind allerdings auf der Grundlage der vorhandenen Daten nicht möglich.

Bezogen auf das `Schutzgut Luft / Klima` sind aus regionalplanerischer Sicht keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

### 2.2.6 `Schutzgut Landschaft`

Durch die Planung wird kein unter dem Aspekt der Eigenart, Vielfalt und Schönheit besonders schützenswertes Landschaftsbild betroffen. Auch weist der Bereich in Bezug auf den Schutz von Natur- und Kulturlandschaften keine aus regionalplanerischen Sicht besonders zu beachtende Wertigkeit auf. Die vorhandenen Verkehrsstrassen stellen bezogen auf das Schutzgut erhebliche Vorbelastungen dar.

Die Auswirkung der Planung auf das `Schutzgut Landschaft` wird vor diesem Hintergrund gegenüber der Nichtdurchführung der Planung als nicht erheblich bewertet.

### 2.2.7 `Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter`

Eine relevante Betroffenheit regional bedeutsamer Kultur- und Sachgüter durch die Planung ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht gegeben. Den im Scoping seitens des LVR genannten Aspekten des Bodendenkmalschutzes wird bei der weiteren Umsetzung (z.B. im Rahmen einer Prospektion) weiter nachzugehen sein.

Für das `Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter` sind aus regionalplanerischer Sicht gegenüber der Nichtdurchführung der Planung keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen absehbar.

### 2.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die zwischen den Schutzgütern bestehenden Wechselwirkungen wurden bei der vorliegenden Bestandsbeschreibung (vgl. Kap. 2.1.1 bis 2.1.7) und bei der Prognose der Auswirkungen der Planung (vgl. Kap. 2.2) berücksichtigt. Über die dort beschriebenen Zusammenhänge hinaus sind keine erheblichen, für die regionalplanerische Ebene relevante Wechselwirkungen festzustellen.

## 2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2c))

Auf planerischer Ebene ist zunächst die Standortwahl, die die verträglichste der potenziellen Alternativen darstellt als wesentliche Maßnahme zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen zu nennen. Die Standortwahl bezieht vorbelastete Flächen

---

## UMWELTBERICHT

ein und vermeidet die Inanspruchnahme von Bereichen mit regional bedeutsamen Freiraumfunktionen wie Schutz der Natur, Grundwasser- und Gewässerschutz oder Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.

Mögliche weitere Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Wirkungen betreffen die weitere Umsetzung der Planung. So können z.B. Minderungsmaßnahmen in einer möglichst optimalen landschaftlichen Einbindung des künftigen Autohofs bestehen. Insbesondere an den zur Landschaft offenen Rändern des künftigen Gebietes sollte ein im Hinblick auf das Landschaftsbild möglichst landschaftsbildverträglicher Abschluss vorgesehen werden. Am nördlichen Rand des Autohofgeländes soll nach Angabe des Vorhabenträgers ein Erdwall aufgeschüttet werden, um Licht- und Lärmemissionen in Richtung des Ortes Heppendorf zu mindern. In diesem Bereich ist in besonderem Maße auch auf die Eingrünung in die umgebende Landschaft zu achten.

Auch durch die konkrete Gestaltung des Gebietes (z.B. Anordnung, Höhe und Bauart von Gebäuden, Dachbegrünung, örtliche Versickerung von Oberflächenwasser, Ausrichtung der Beleuchtung, insektenfreundliche LED-Beleuchtung) können negative Wirkungen bezogen auf die Schutzgüter Landschaft, Luft / Klima, Wasser und Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt vermindert werden (zu Lichtemissionen vgl. Kap. 2.1.2).

Zum naturschutzrechtlichen Ausgleich der zu erwartenden nicht vermeidbaren Eingriffe liegt in diesem Planungsstadium noch kein konkretes Konzept vor. Aufgrund der Ergebnisse der Umweltprüfung ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Eingriffe durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen entsprechend der natur- und landschaftsschutzrechtlichen Vorgaben ausgeglichen werden können. Entsprechend der Hinweise des Rhein-Erft Kreises sollte auf nachfolgender Planungsebene sichergestellt werden, dass eine östlich der geplanten GIB-Fläche gelegene Ausgleichsfläche (zwischen der K 16 und der Kardinal-Ferdinand-Braun-Straße) nicht durch das Vorhaben beeinträchtigt wird. Grundsätzlich wird erwartet, dass aufgrund der geplanten Umwandlung von landwirtschaftlichen Flächen in Vegetationsflächen (ca. 50 %) die Kompensationsverpflichtungen auf der durch die Planung beanspruchten Fläche umgesetzt werden können. Sofern dennoch Ausgleichsverpflichtungen verbleiben, könnten hierfür ggf. Flächen zwischen dem geplanten Autohof und dem nördlich verlaufenden Wirtschaftsweg infrage kommen.

Im Hinblick auf erforderliche Kompensationsmaßnahmen ist auch der Bodenschutz zu betrachten. Geeignete bodenfunktionsbezogene Maßnahmen können in Extensivierungsmaßnahmen, Maßnahmen zur standortsangepassten Humusanreicherung, Maßnahmen zur Beseitigung eventueller Verdichtungen, Erosionsschutzmaßnahmen und Entsiegelungen bestehen. Die Konkretisierung der Kompensationsmaßnahmen ist im Rahmen der Bauleitplanung vorzunehmen. Die aktuelle Konzeption sieht nach Angabe des Vorhabenträgers vor, ca. die Hälfte der Fläche nicht zu versiegeln, sodass auf den dann nicht mehr landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen Bodenbildungsprozesse ungestört ablaufen können. Weiterhin ist ein Erdmassenausgleich (Verwendung des Aushubs für die Aufschüttung von Immissionsschutzwällen) auf dem Gelände vorgesehen.

Im Zuge der bauleitplanerischen Umsetzung werden auch ggf. erforderliche

---

## UMWELTBERICHT

artenschutzrechtliche artspezifische Vermeidungsmaßnahmen zu konkretisieren sein.

### 3. **Zusätzliche Angaben**

(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3)

#### 3.1 **Datengrundlage**

(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3.a))

#### **Folgende Planunterlagen, Gutachten und Datenquellen bilden die Grundlage für den Umweltbericht:**

- Beschlussvorlage zur Errichtung des Autohofes Elsdorf der Stadt Elsdorf vom 17.06.2013
- Schreiben der Tank & Rast Entwicklungsgesellschaft mbH an die Stadt Elsdorf vom 29.05.2013
- Standortbeurteilung für einen Autohof an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der neuen Abfahrt Elsdorf der Gesellschaft für Regional-, Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung mbH vom März 2013
- Autohof an der A 4 – Untersuchung alternativer Standorte, Ingenieurbüro Johannes Klee, Fachbüro für Stadtplanung und kommunales Verkehrswesen, 22.08.2014
- Schlussbericht Verkehrliche Auswirkungen des Autohofs Elsdorf auf die Ortslage Heppendorf (Stadt Elsdorf) – Gesellschaft für Regional-, Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung mbG
- Drucksache der Bezirksregierung Köln Nr. RR 116/2013, Vorlage für die 17. Sitzung des Regionalrates am 13. Dezember 2013
- Landesentwicklungsplan (LEP) NRW, 1995
- Entwurf des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW, 2013
- Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln, 2009
- Flächennutzungsplan der Stadt Elsdorf, 4. Änderung, 2010
- Flächennutzungsplan der Stadt Kerpen
- Landschaftsplan Nr. 3 "Bürgewälder", Rhein-Erft-Kreis, 3. Änderung, 2012
- @LINFOS, Landschaftsinformationssammlung der Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV)
- Natura 2000 Gebiete in NRW (LANUV NRW)  
<http://www.naturschutzinformationennrw.de>
- Biotopverbundflächen in NRW (LANUV NRW)  
<http://www.naturschutzinformationennrw.de>
- Karte der unzerschnittenen Lebensräume in NRW, LÖBF 2000
- Kultur.Landschaft.Digital (KULADIG), Landschaftsverband Rheinland u.

---

## UMWELTBERICHT

### Landschaftsverband Westfalen-Lippe

- Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Landesplanung in Nordrhein-Westfalen, Landschaftsverband Rheinland und Landschaftsverband Westfalen-Lippe, 2007
- Auskunftssystem BK 50 – Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes NRW
- Umgebungslärm in NRW / Lärmkartierung NRW (MKUNLV NRW)
- Infosystem Geschützte Arten in NRW (MKUNLV NRW)  
<http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/einleitung>

### 3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3b))

Aus den Vorgaben des ROG zu Inhalt und Gegenstand der Umweltprüfung erwächst die Verpflichtung, die erheblichen Auswirkungen der Durchführung von Regionalplänen auf die Umwelt zu überwachen. Die Überprüfung der tatsächlichen erheblichen Umweltauswirkungen infolge der Umsetzung der Regionalplanänderung kann nur auf der Ebene der nachgeordneten Planungsstufen, in diesem Falle der Bauleitplanung, erfolgen, da diese erst bei der Umsetzung der Pläne in konkrete Maßnahmen auftreten und erhoben werden können. Hier könnte beispielsweise der Artenschutz betroffen sein. Die auf nachfolgender Ebene zu erarbeitenden Untersuchungen sind die Grundlage für die möglicherweise erforderlichen Festsetzungen, z.B. für die Durchführung der notwendigen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen.

Die Weitergabe der daraus gewonnenen Erkenntnisse durch die Kommune an die Regionalplanungsbehörde kann im Verfahren zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach § 34 LPlG NRW erfolgen.

### 3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3c))

Die Stadt Elsdorf beabsichtigt einen Autohof an der A 4, Anschlussstelle Elsdorf mit einer Fläche von ca. 12 ha zu errichten. Grundlage der Planungsabsichten ist der Bedarf für LKW-Stellplätze entlang der A 4.

Die Umsetzung der Planung bedingt die Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln, der den Bereich als AFAB ohne besondere Freiraumfunktionen darstellt. Mit der Planänderung wird das Ziel verfolgt, den Bereich als GIB für zweckgebundene Nutzungen darzustellen.

Der von der Planänderung betroffene Bereich wird derzeit nahezu ausschließlich als Ackerfläche genutzt und grenzt östlich unmittelbar an einen Gewerbe und Industrieansiedlungsbereich an.

Gemäß einer vergleichenden Bewertung der Alternativstandorte entlang der A 4 ist die Fläche an der Anschlussstelle Elsdorf die verträglichste Möglichkeit, die Planung

## UMWELTBERICHT

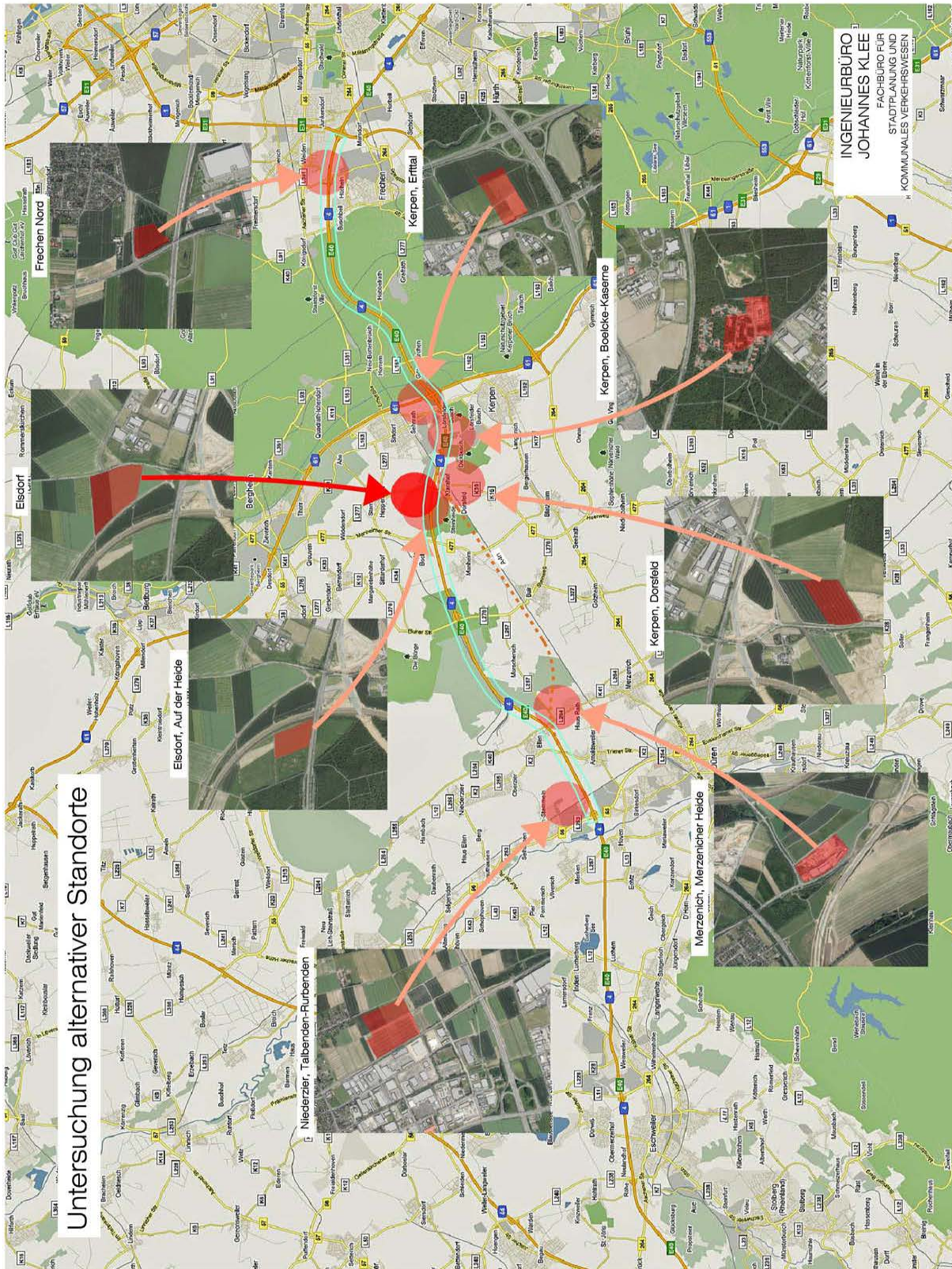
umzusetzen.

Als regionalplanerisch relevante und erhebliche Umweltauswirkung der Planung ist der Verlust von 12 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung und der Verlust schutzwürdiger Böden zu nennen. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung nicht betroffen.



UMWELTBERICHT

Übersichtskarte der Alternativstandorte



## BETEILIGTENLISTE

Liste der Verfahrensbeteiligten		Stand: November 2015
1000	<b>Eisenbahn-Bundesamt</b> <b>Außenstelle Köln Sb1</b> Werkstattstraße 102  50733 Köln	
2000	<b>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz</b> <b>und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3</b> Fontainengraben 200  53123 Bonn	
3000	<b>Bundesanstalt für Immobilienaufgaben</b> <b>Sparte Verwaltungsaufgaben</b> Ravensberger Straße 117  33607 Bielefeld	
4001	<b>Landschaftsverband Rheinland</b> <b>-Liegenschaftsmanagement-</b> Kennedy-Ufer 2  50679 Köln	
4002	<b>Landschaftsverband Rheinland</b> <b>Amt für Denkmalpflege im Rheinland</b> Ehrenfriedstr. 19  50259 Pulheim	
4003	<b>Landschaftsverband Rheinland</b> <b>Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland</b> Endenicher Str. 133  53115 Bonn	
5000	<b>Direktor der Landwirtschaftskammer NRW a.L.</b> <b>Bezirksstelle f. Agrarstruktur</b> Rütger-von-Scheven-Sr. 44  52349 Düren	
6000	<b>Landwirtschaftskammer NRW</b> <b>Bezirksstelle f. Agrarstruktur</b> Rütger-von-Scheven-Str. 44  52349 Düren	
7004	<b>Landesbetrieb Wald und Holz NW</b> <b>Regionalforstamt Rureifel-Jülicher Börde</b> Kirchstraße 2  52393 Hürtgenwald	

BETEILIGTENLISTE

<p><b>8000</b></p>	<p><b>Bezirksregierung Arnsberg</b>  <b>Abteilung Bergbau und Energie in NRW</b>                  Goebenstr. 25                   44135 Dortmund</p>
<p><b>9000</b></p>	<p><b>Geologischer Dienst NRW</b>  <b>- Landesbetrieb -</b>                  De-Greiff-Straße 195                   47803 Krefeld</p>
<p><b>10000</b></p>	<p><b>Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Post und Eisenbahn</b>                  Tulpenfeld 4                   53113 Bonn</p>
<p><b>12000</b></p>	<p><b>Landesbüro der Naturschutzverbände NRW</b>                  Ripshorster Straße 306                   46117 Oberhausen</p>
<p><b>13000</b></p>	<p><b>Regionaldirektion NRW der Bundesagentur für Arbeit</b>                  Josef-Gockeln-Straße 7                   40474 Düsseldorf</p>
<p><b>14000</b></p>	<p><b>Landesvereinigung der Unternehmensverbände NRW e.V.</b>                  Uerdingerstr. 58-62                   40474 Düsseldorf</p>
<p><b>15000</b></p>	<p><b>Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk NRW</b>                  Friedrich-Ebert-Str. 34-38                   40210 Düsseldorf</p>
<p><b>16000</b></p>	<p><b>LandesSportBund NRW e.V.</b>                  Friedrich-Alfred-Str. 25                   47055 Duisburg</p>
<p><b>17000</b></p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b>                  Betriebssitz                  Wildenbruchplatz 1                   45888 Gelsenkirchen</p>

BETEILIGTENLISTE

<b>19000</b>	<b>Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW Aachen</b> Mies-van-der-Rohe-Straße 10  52074 Aachen
<b>20000</b>	<b>Landesarbeitsgemeinschaft kommunaler Frauenbüros / Gleichstellungsstellen NRW</b> Am Rübezahlwald 7  51469 Bergisch Gladbach
<b>22000</b>	<b>Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW</b> Leibnizstr. 10  45659 Recklinghausen
<b>111000</b>	<b>Kreis Düren</b> Der Landrat Bismarckstraße 16  52351 Düren
<b>113000</b>	<b>Stadt Düren</b> Der Bürgermeister, Abteilung Planung Am Ellenbusch 18 - 20  52355 Düren
<b>117000</b>	<b>Stadt Jülich</b> Der Bürgermeister Große Rurstraße 17  52428 Jülich
<b>121000</b>	<b>Gemeinde Merzenich</b> Der Bürgermeister Valdersweg 1  52399 Merzenich
<b>123000</b>	<b>Gemeinde Niederzier</b> Der Bürgermeister Rathausstraße 8  52382 Niederzier
<b>124000</b>	<b>Gemeinde Nörvenich</b> Der Bürgermeister Bahnhofstraße 25  52388 Nörvenich

## BETEILIGTENLISTE

<b>125000</b>	<b>Gemeinde Titz</b> Der Bürgermeister Landstraße 4  52445 Titz
<b>127000</b>	<b>Kreis Euskirchen</b> Der Landrat Jülicher Ring 32  53861 Euskirchen
<b>172000</b>	<b>Stadt Köln</b> Amt für Stadtentwicklung Willy-Brandt-Platz 2  50679 Köln
<b>174000</b>	<b>Rhein-Erft-Kreis</b> Der Landrat Willy-Brandt-Platz 1  50126 Bergheim
<b>175000</b>	<b>Stadt Bedburg</b> Der Bürgermeister Am Rathaus 1  50181 Bedburg
<b>176000</b>	<b>Stadt Bergheim</b> Die Bürgermeisterin Bethlehemer Straße 9 - 11  50126 Bergheim
<b>178000</b>	<b>Stadt Elsdorf</b> Der Bürgermeister Gladbacher Straße 111  50189 Elsdorf
<b>179000</b>	<b>Stadt Erftstadt</b> Der Bürgermeister Holzdamm 10  50374 Erftstadt
<b>180000</b>	<b>Stadt Frechen</b> Der Bürgermeister, Abt. Stadtplanung Johann-Schmitz-Platz 1 - 3  50226 Frechen



**BETEILIGTENLISTE**

<b>182000</b>	<b>Stadt Kerpen</b> Der Bürgermeister Jahnplatz 1  50171 Kerpen
<b>256000</b>	<b>Erftverband</b> Am Erftverband 6  50126 Bergheim
<b>283000</b>	<b>Industrie- und Handelskammer Köln</b> Unter Sachsenhausen 10 - 26  50667 Köln
<b>285000</b>	<b>Handwerkskammer zu Köln</b> Heumarkt 12  50667 Köln
<b>321000</b>	<b>Rhein-Kreis Neuss</b> Der Landrat Lindenstraße 10  41515 Grevenbroich
<b>403000</b>	<b>Zweckverband Naturpark Rheinland</b> Willy-Brandt-Platz 1  50126 Bergheim
<b>420000</b>	<b>Rheinischer Landwirtschaftsverband e.V.</b> Rochusstr. 18  53123 Bonn
<b>421000</b>	<b>RWE Power AG</b> Abteilung Tagebauplanung u. Umweltschutz Stüttgenweg 2  50935 Köln
<b>424000</b>	<b>Verband der Bau- und Rohstoffindustrie</b> Düsseldorfer Straße 50  47051 Duisburg

## BETEILIGTENLISTE

<b>426000</b>	<b>Architektenkammer NW</b> Zollhof 1  40221 Düsseldorf
<b>428000</b>	<b>Waldbauernverband NRW e.V.</b> Kappeler Str. 227  40599 Düsseldorf
<b>440000</b>	<b>Deutsche Bahn AG</b> DB Immobilien Region West Deutz-Mülheimer Straße 22 – 24  50679 Köln
<b>442000</b>	<b>Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH</b> Glockengasse 37-39  50667 Köln
<b>449000</b>	<b>Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH</b> Willy-Brandt-Platz 1  50126 Bergheim
<b>450000</b>	<b>Kölner Verkehrsbetriebe AG</b> <b>Nahverkehrsmanagement</b> Scheidtweiler Str. 38  50933 Köln
<b>491000</b>	<b>Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH</b> <b>Technische Infrastruktur Ac</b> Am Gut Wolf 9A  52070 Aachen
<b>493000</b>	<b>Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH</b> Döppersberg 19  42103 Wuppertal
<b>618000</b>	<b>NRW.URBAN - Düsseldorf</b> Schanzenstraße 131  40549 Düsseldorf

## BETEILIGTENLISTE

<b>628000</b>	<b>GASCADE GmbH</b> Kölnische Straße 108-112  34119 Kassel
<b>629000</b>	<b>PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH</b> Schnieringshof 10-14  45329 Essen
<b>633000</b>	<b>Biologische Station Bonn e.V.</b> Auf dem Dransdorfer Berg 76  53121 Bonn
<b>728000</b>	<b>Bundespolizeidirektion Sankt Augustin</b> Bundesgrenzschutzstraße 100  53757 Sankt Augustin
<b>735000</b>	<b>Innovationsregion Rheinisches Revier</b> Karl-Heinz-Beckurts-Str. 13  52428 Jülich
<b>811000</b>	<b>Gasversorgungsgesellschaft Rhein-Erft</b> Max-Planck-Str.11  50354 Hürth



## **6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember**

### **TOP 7 (Drucksache Nr.: RR 114/2015)**

#### Anlage 2

#### Gutachten

- Verkehrliche Auswirkung des Autohofs Elsdorf auf die Ortslage Heppendorf (Stadt Elsdorf)
- Untersuchung von alternativen Standorten





## **Schlussbericht**

### **Verkehrliche Auswirkungen des Autohofs Elsdorf auf die Ortslage Heppendorf (Stadt Elsdorf)**

### **Vorgezogene Stellungnahme**

Aachen, den 13.10.2015

Dipl.-Ing. Bernd Billion  
Prof. Dr.-Ing. Christoph Hebel

## 1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Tank & Rast Entwicklungsgesellschaft mbH plant zusammen mit dem Ingenieurbüro Klee (Aachen) einen neuen Autohof an der Bundesautobahn A4 im Bereich der neu erstellten Anschlussstelle Elsdorf. Im Rahmen des Verfahrens fordert die Bezirksregierung Köln eine gutachterliche Stellungnahme zu den zu erwartenden Auswirkungen des Autohofes auf die Ortslage Heppendorf mit Angabe der zusätzlichen LKW-Verkehre innerhalb des Ortes.

## 2. Arbeitsprogramm

Die Stellungnahme zur Auswirkung des Autohofes auf die Ortslage Heppendorf insbesondere unter Berücksichtigung der LKW-Verkehre wird auf Grundlage folgender Daten und Informationen abgefasst:

- Geplantes Nutzungs- und Erschließungskonzept des Autohofes einschließlich ggf. vorliegender Daten zur Fahrzeug-Frequenz vergleichbarer Einrichtungen [1]
- Analyse der vorhandenen Verkehrsnetze in Verbindung mit der Nutzungsstruktur (Tankstellen, Schnellrestaurants, etc.) (Quelle: eigene Untersuchung)
- Reisezeitermittlung auf Grundlage von eigenen Messfahrten am 01.10.2015 zur Identifizierung möglicher Anfahrtrouten zum Autohof mit Relevanz für Heppendorf, zusätzliche Überprüfung durch einen Routenplaner (Navigation)

Wesentlich für die Auswirkungen des Autohofes auf die Ortslage Heppendorf wird auch sein, wie viele Quell- und Zielverkehre **ohne** Autobahnbezug (also Verkehre aus dem unmittelbaren Umland des Autohofes) den Autohof besuchen. Diesen Verkehren werden sinnvolle Routen zugeordnet, so dass im Ergebnis eine Aussage zur Verkehrsentwicklung in der Ortslage Heppendorf abgeschätzt werden kann.

### 3. Analyse des vorhandenen Verkehrsnetzes

Für den geplanten Autohof ist ein Anschluss an die K 16 gegenüber der Karl-Ferdinand-Braun-Straße vorgesehen. Die K 16 ist südlich des geplanten Standortes über einen Kreisverkehr mit der B 477n sowie der neuen Anschlussstelle Elsdorf mit der A 4 verbunden. In Abbildung 1 ist das umgebende klassifizierte Straßennetz dargestellt.

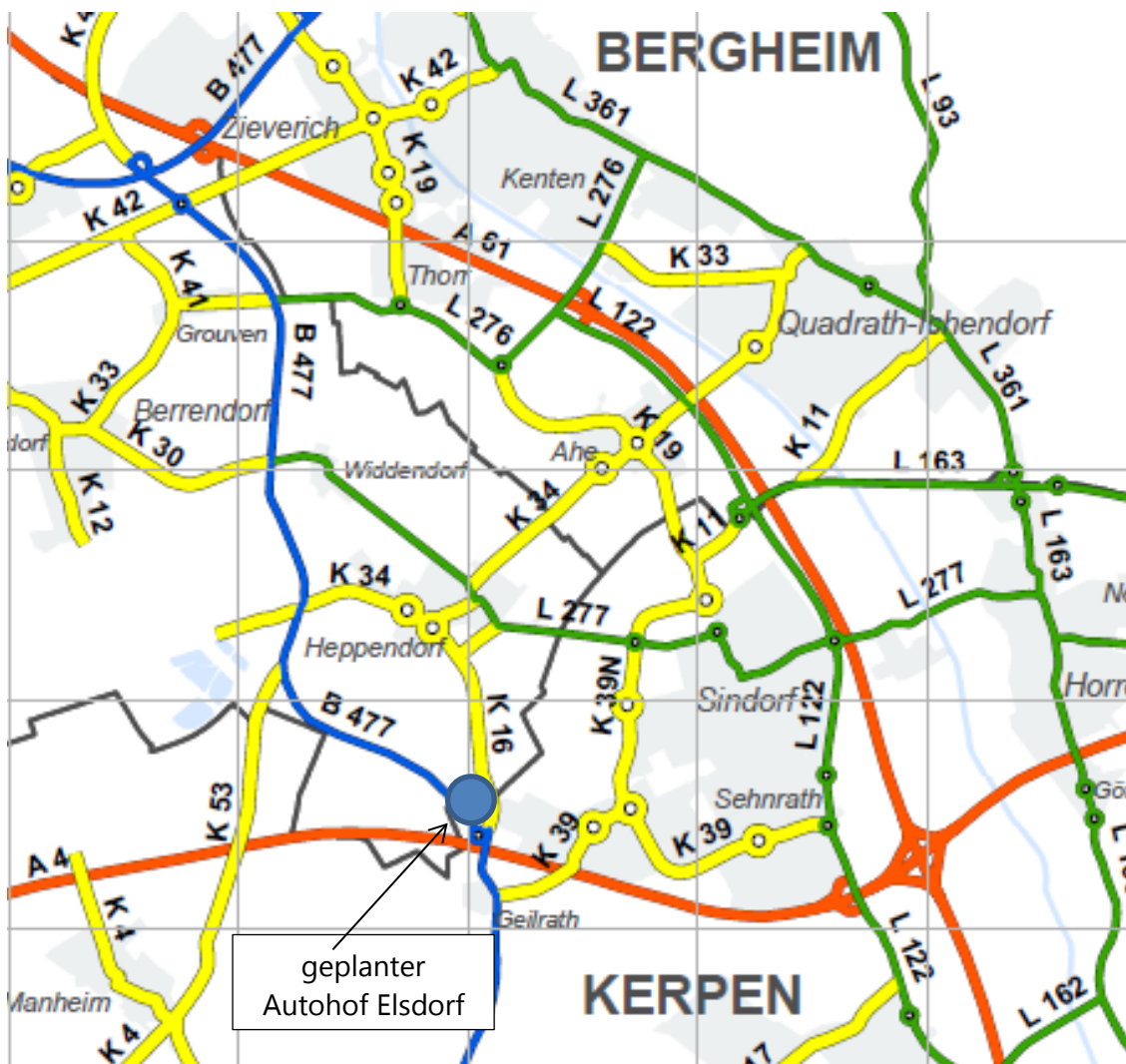


Abb. 1: Klassifiziertes Straßennetz [2]

## 4. Nutzungskonzept Autohof

Der geplante Autohof Elsdorf verfügt über eine Fläche von ca. 9 ha (Abb. 2).



**Abb. 2: Autohof Elsdorf (Quelle: Ingenieurbüro Klee)**

Folgende Nutzungen sind für den Autohof vorgesehen [1]:

- Hotel mit 40 bis 60 Betten
- Reparatur- bzw. Servicewerkstatt für Lkw
- Fastfood Restaurant
- 120 Lkw-Stellplätze und 150 Pkw-Stellplätze



## 5. Analyse der örtlichen Situation

### 5.1. Lage im Straßennetz

Der geplante Autohof Elsdorf liegt in unmittelbarer Nähe der Autobahn A 4, die Teil der europäischen West-Ost-Verbindung Antwerpen/Brüssel – Aachen – Köln – Ostdeutschland – Osteuropa ist. Eine Ausschilderung des Autohofes kann nach VwV-StVO nur von der A 4 aus erfolgen. Wie im vorliegenden Standortgutachten [3] für den Autohof Elsdorf erläutert wird, wird sich das zu erwartenden Fahrzeugaufkommen und insbesondere Lkw aus Verkehren zusammensetzen, die Quelle bzw. Ziel in den Seehäfen in Belgien und den Südwestdeutschen Ballungsgebieten haben. Diese Kfz-Verkehre werden über die A 4 bzw. A 61(Süd) und A 4 den Autohof erreichen, da für die Relation von Norden Richtung Aachen / NL / B die A 44 zur Verfügung steht.

## 5.2. Ergebnisse der Messfahrten

Am Donnerstag, den 1.10.2015 sind zwischen 15.00 Uhr und 18.00 Uhr Messfahrten zur Ermittlung der Fahrtzeiten zwischen dem geplanten Autohof und den in der Nähe liegenden Anschlussstellen auf der A 61 (AS Bergheim und AS Bergheim-Süd) durchgeführt worden. Die folgende Abbildung zeigt die untersuchten Routen und die dabei ermittelten Fahrtzeiten. Bei allen Fahrten wurde eine Lkw Geschwindigkeit von 80 bis 90 km/h zu Grunde gelegt. In den Streckenabschnitten mit Geschwindigkeits-

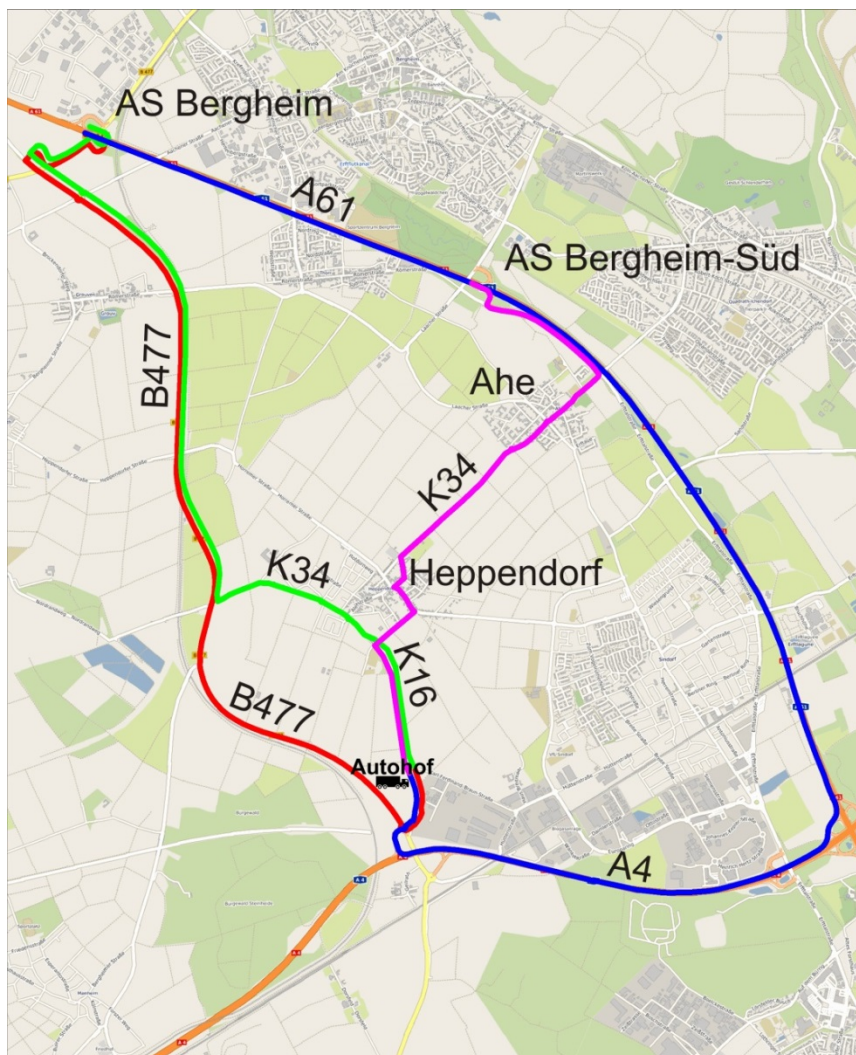


Abb. 3: Fahrtzeitmessungen (Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage [4])

beschränkungen und in den Ortsdurchfahrten wurde die jeweilige nach StVO zulässige Geschwindigkeit nicht überschritten.

Route	AS Bergheim - Autohof		AS Bergheim-Süd - Autohof	
	Länge [km]	Zeit [min]	Länge [km]	Zeit [min]
A 61 – A 4	14,1	11:15	10,6	8:28
B 477	9,1	8:48		
B 477-K 34-K 16	8,3	10:35		
L 122-K 34-K 16			6,0	8:15

Tab. 1: Übersicht der Fahrtzeiten

Der Überblick der Fahrtzeiten (Tab. 1) zeigt, dass die Route von der AS Bergheim bis zum Autohof Elsdorf über die B 477 eine kürzere Fahrtzeit als die Route über die A 61/A 4 aufweist. Die Unterschiede sind jedoch marginal; ein Verlassen der Autobahn durch die Lkw ist daher nicht zu erwarten. Die Route von der AS Bergheim zum Autohof über die B 477 und im Anschluss über die K 34 und die K 16 (durch Heppendorf) ergibt eine längere Fahrtzeit als die Route über die B 477. Hier ist aus zeitlichen und fahrdynamischen bzw. fahrgeometrischen Gründen nicht mit einem Verlassen der B 477 zu rechnen. Der verwendete Routenplaner [5] kommt zu gleichen Ergebnissen.

Bei der Route von der AS Bergheim-Süd bis zum Autohof sind die Fahrtzeitunterschiede so gering, dass ein Verlassen der Autobahn aufgrund des Fahrkomforts als nicht realistisch eingeschätzt werden kann. Eine Route über die L 122, K 34 und K 16 durch die Ortslagen Ahe und Heppendorf ist darüber hinaus für den Lkw-Verkehr wegen der geringen Querschnittsbreiten nur schwierig realisierbar. Auch hier unterstützt der Routenplaner die Analyseergebnisse.

**Fazit:** Die Analysen belegen, dass aus Gründen der Reisezeit und des Fahrkomforts eine Route von der A 61 in Richtung Autohof über die Ortslage Heppendorf in der Regel insbesondere für Lkw auszuschließen ist.

## 6. Abschätzung der Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Ortslage Heppendorf durch den neuen Autohof Elsdorf

In der nachfolgenden Abbildung 4 sind die gefundenen Standorte von Tankstellen, Schnellrestaurant-Ketten und Hotels in einem Umkreis von 7 km um den geplanten Autohof eingetragen.

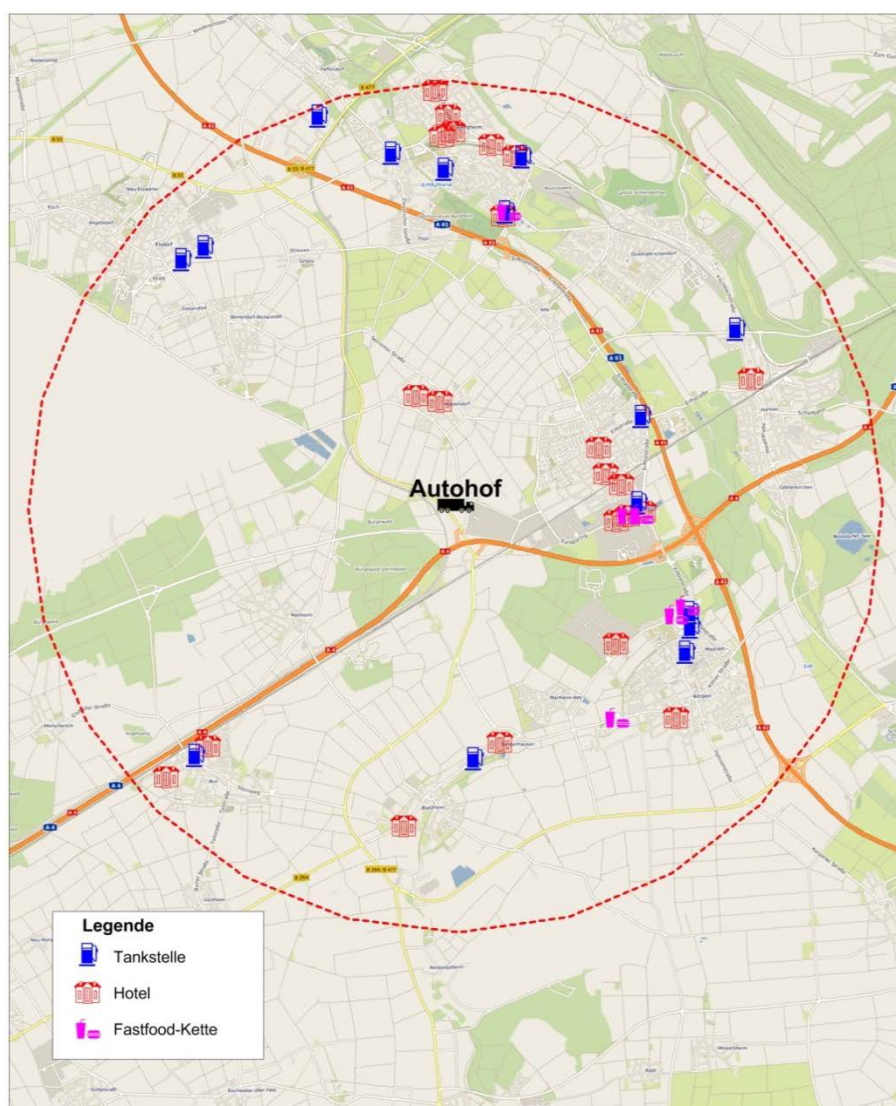


Abb. 4: Standorte von Tankstellen, Schnellrestaurants und Hotels  
(Quelle: eigene Darstellung nach [5] und [6], Kartengrundlage [4])

Zur Abschätzung der Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Ortslage Heppendorf werden folgende Annahmen unterstellt, die sich aus den oben dargestellten Analysen ableiten lassen:

- Hotelnutzung: Mehrverkehre durch die Hotelnutzung können sich allenfalls durch Gäste von Einrichtungen in Heppendorf ergeben. Hotelgäste mit direktem Autobahnbezug befahren zur Anfahrt nicht die Ortslage Heppendorf. Ansatz: Durch die Hotelnutzung resultieren insgesamt Kfz-Belastungen von unter 5 Pkw/Tag.
- Lkw-Reparatur/Service: Aus dieser Nutzung ergeben sich keine Mehrverkehre.
- Fastfood-Restaurant: Es werden Mehrverkehre durch Kunden aus der Umgebung in der Höhe von 10 Pkw/Tag unterstellt.
- Sonstige Stellplätze: Die Stellplätze werden ausschließlich von Fahrzeugen mit Autobahnbezug genutzt.
- Ansatz Beschäftigtenverkehr: Durch zusätzliche Pkw-Fahrten von Personen, die auf dem Autohof beschäftigt sind und in Heppendorf wohnen resultiert ein Pkw-Aufkommen von unter 10 Pkw/Tag.
- Ansatz Wirtschaftsverkehr: Wirtschaftsverkehr des Autohofs wird die Ortslage Heppendorf nicht nutzen.

Insgesamt resultieren aus dem geplanten Nutzungskonzept Pkw-Mehrverkehre in der Ortslage Heppendorf von weniger als 30 Pkw/Tag. Von zusätzlichen Lkw-Verkehren ist aufgrund der gegebenen Straßennetzstruktur und des Ausbauzustandes in der Regel nicht auszugehen. Dies bedeutet auch, dass sich hinsichtlich der straßenräumlichen Verträglichkeit in der Ortsdurchfahrt, dem Verkehrslärm und der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen keine nennenswerten Änderungen für Heppendorf durch den Autohof ergeben werden.



## 7. Fazit und Empfehlungen

Auf Grundlage eine Analyse der vorhandenen Nutzungsstruktur, dem Straßennetz und eigens durchgeführten Messfahrten konnte gezeigt werden, dass die Quell- und Zielverkehre des Autohofs mit Autobahnbezug höchstwahrscheinlich nicht durch Heppendorf fahren werden. Änderungen in der Kfz-Belastung dort könnten allenfalls aus Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenverkehren resultieren, deren Quelle unmittelbar im Raum Heppendorf liegt. Dieses Aufkommen ist insgesamt jedoch als so gering einzuschätzen, dass keine spürbaren verkehrsbedingten Veränderungen in der Ortslage erwartbar sind.

Da nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, dass Kfz-Lenker bzw. deren Navigationssysteme objektiv betrachtet nicht sinnvolle Routenwahlentscheidungen treffen, sollte vor und nach der Eröffnung des Autohofs das Verkehrsaufkommen in Heppendorf gezählt werden, um ggf. geeignete flankierende Maßnahmen zu realisieren.

## 8. Quellen

- [1] Angaben Tank & Rast, Stand Oktober 2015
- [2] Straßenkarte Rhein-Erft Kreis, 2013
- [3] Standortbeurteilung für einen Autohof an der Bundesautobahn A 4 im Bereich der neuen Abfahrt Elsdorf, p:4, März 2013
- [4] OpenStreetMap, Stand: Oktober 2015
- [5] googlemaps, abgerufen am 6.10.2015
- [6] google earth, abgerufen am 5.10.2015

## **GUTACHTEN**

### **Autohof Elsdorf**

Untersuchung von  
Alternativen Standorten

Erweiterung des Gewerbe- und Industrieansied-  
lungsbereiches (GIB) zur Errichtung eines  
Autohofes an der Bundesautobahn A 4  
im Bereich der Abfahrt Elsdorf, Stadt Elsdorf



## 1. Sachverhalt

Zur Erweiterung des Braunkohleabbaugebietes Tagebau Hambach wurde die Bundesautobahn A 4 in einem ca. 18 km langen Teilabschnitt zwischen Düren und dem Autobahnkreuz Kerpen nach Süden verlegt. In der Folge der Verlegung werden die nachgeordnete verkehrliche Infrastruktur der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie die Nebenanlagen der Autobahn angepasst und entsprechend der neuen Anforderungen ausgebaut bzw. ergänzt. Die wegfallende AS Buir wird durch die neue AS Elsdorf ersetzt.

Durch die Troglage der verlegten Autobahntrasse in unmittelbarer Parallellage zu den Gleistrassen der DB AG und der Hambachbahn können durch die Verlegung wegfallende Autobahnparkplätze nicht ersetzt werden. In Zusammenhang mit dem prognostizierten Anstieg des LKW-Verkehrs auf der Autobahn A 4 wurde ein Bedarf an LKW-Parkplätzen an der A 4 im Bereich des verlegten Autobahnteilabschnittes AS Düren - AK Kerpen bis zum AD Heumar festgestellt.

Es ist geplant, an der neuen Anschlussstelle Elsdorf der Autobahn A 4 unmittelbar an der B 477n und der K 16 einen Autohof zu errichten. Hierzu wurde im Bau- und Planungsausschuss der Stadt Elsdorf am 17.06.2013 einstimmig beschlossen, Plan- und Baurecht zu schaffen. Voraussetzung ist eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln. Die Stadt Elsdorf hat mit Schreiben vom 08.07.2013 bei der Bezirksregierung Köln die Änderung des Regionalplanes beantragt. In der 17. Sitzung des Regionalrates Köln wurde die Vorbereitung des Verfahrens zur Kenntnis genommen.

## 2. Aufgabenstellung

Zur Vorbereitung eines Scopings ist eine Untersuchung alternativer geeigneter Standorte gemäß Anlage 1 zu § 9 ROG Absatz 2d durchzuführen und diese Standorte zur Abwägungsentscheidung gegenüberzustellen. Der zu betrachtende Bereich an der Autobahn A4 ergibt sich aus dem festgestellten LKW-Stellplatzdefizit im beschriebenen Teilabschnitt AS Düren – AK Köln-West.





Abb. 1:  
Untersuchungsraum an der  
Autobahn A 4  
Teilabschnitt AS Düren –  
AK Köln-West

Kartengrundlage: TIM-online DNRW 250, unmaßstäblich, genordet

Zur Vermeidung eines gesteigerten Zielverkehrs muss ein Autohof möglichst in unmittelbarer Nähe einer Autobahnanschlussstelle liegen, weiterhin muss die nachgeordnete verkehrliche Infrastruktur eine Erschließung eines Autohofes ermöglichen und begünstigen. Ebenso sind die vom Autohof ausgehenden Immissionen hinsichtlich der Auswirkung auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG zu berücksichtigen.

Für die Untersuchung von alternativen Standorten wurden in Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln folgende Untersuchungskriterien abgestimmt:

1. Lage im überregionalen Netz (Nähe zur Autobahn, Sichtbeziehung)

Die Lage im überregionalen Netz ist von maßgeblicher Bedeutung, um den akuten Bedarf an LKW-Parkplätzen an der optimalen Stelle im untersuchten Streckenabschnitt der A 4 zu decken. Der Autohof sollte von der Autobahn aus ergänzend zur Beschilderung frühzeitig zu erkennen sein.

2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz – verkehrstechnische Anbindung des Standortes.

Der Standort eines Autohofes muss über möglichst kurze und fahrfreundliche Wege von der Autobahn aus erreichbar sein. Hierbei ist die Erreichbarkeit mit LKW und PKW zu betrachten.

3. Regionales Planungsrecht

Bei der Untersuchung des regionalen Planungsrechtes wird die Darstellung der Flächen im Regionalplan untersucht.

4. Kommunales Planungsrecht

Bei der Untersuchung des kommunalen Planungsrechtes wird das Vorhandensein eines Flächennutzungsplanes sowie eines Bebauungsplanes untersucht.

5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft zur Errichtung eines Autohofes

Die politische und verwaltungstechnische Bereitschaft zur Ansiedelung eines Autohofes muss vorhanden sein, um die notwendigen Genehmigungsverfahren zielgerichtet durchzuführen.

6. Störungsfreie Nutzung, Emissionen (Nähe empfindlicher Nutzungen, Konfliktrichtigkeit)

Ein geeigneter Standort für einen Autohof sollte eine möglichst geringe Konfliktrichtigkeit hinsichtlich Emissionen und sonstiger eventueller Einschränkungen aufweisen.

7. Topografische Eignung

Die topografische Eignung der Flächen ist Grundlage für eine wirtschaftliche Umsetzung der Planung, z.B. bei der Entwässerung der Flächen.

8. 24h-Betrieb möglich

Ein Autohof muss „rund um die Uhr“ in Betrieb sein, um seine Versorgungsfunktion zu gewährleisten.

9. Eigentumsverhältnisse der beanspruchten Flächen

Der Erwerb der untersuchten Flächen muss grundsätzlich sowie wirtschaftlich möglich sein, um das Vorhaben durchführen zu können.

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Der gewählte Standort muss mit der Umgebung harmonisieren. Hierbei sind planerische Zwangspunkte, die sich durch eine vorhandene Bebauung, schützenswerte Flora oder sonstige Gegebenheiten ergeben, zu untersuchen.

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Geringe Folgekosten hinsichtlich der Erschließung eines Standortes sind wichtig für die wirtschaftliche Durchführung der Maßnahme

## 12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Die Sozialverträglichkeit eines Autohofes ergibt sich aus einer günstigen, das bedeutet einer von außen allseitigen Einsehbarkeit.

Die zu untersuchenden Standorte sind anhand dieser Kriterien zu bewerten und zu gewichten, um eine aussagefähige Darstellung in Rangfolge der Untersuchung zu ermöglichen. Die Gewichtung der Untersuchungskriterien erfolgt anhand einer Skala von -2 bis 2 Punkten. Die Bewertung der Standorte ist abschließend in einer Matrix tabellarisch darzustellen, wobei die jeweils vergebenen Punkte der Gewichtung aufaddiert werden und dadurch eine Reihenfolge der Eignung der jeweiligen Standorte dargestellt werden kann.

### 3. Vorbereitung der Untersuchung

Zur Vorbereitung der Untersuchung hat die Stadt Elsdorf mit Schreiben vom 10.06.2014 die Anliegerkommunen der Autobahn A 4 im Teilabschnitt Eschweiler – Frechen mit Beantwortungsfrist aufgefordert, vergleichbare geeignete Flächen zu benennen.

#### *Anmerkung:*

*Mit Schreiben vom 22.01.2015 schlägt die Kolpingstadt Kerpen nach mehrfacher Verschiebung der gesetzten Beantwortungsfrist einen Standort im Bereich der Erfttalstraße in Kerpen-Sindorf vor. Die Lage dieses Standortes ist nahezu identisch mit dem in dieser Untersuchung betrachteten Standort Erfttalstraße.*

Das Ergebnis der Anfrage stellt sich im August 2014 wie folgt dar:

Stadt Eschweiler:	Keine Beantwortung
Gemeinde Langerwehe:	Keine Beantwortung
Gemeinde Inden:	Keine Beantwortung
Gemeinde Niederzier:	Konkrete Benennung von Flächen im Gewerbegebiet Rurbenden
Stadt Düren:	Keine Beantwortung
Gemeinde Merzenich:	Absage
Kolpingstadt Kerpen:	Bitte um Fristverlängerung, keine weitere Antwort bis Januar 2015
Stadt Frechen:	Keine Beantwortung
Stadt Bergheim:	Keine Beantwortung

Unter Beachtung der Rückläufe wurde der Autobahnteilabschnitt Düren – Frechen vor-  
untersucht und in Abstimmung mit Dezernat 32 der Bezirksregierung Köln sieben alter-  
native Standorte zur weiteren Betrachtung festgelegt. Unter Einbeziehung des Standor-  
tes AS Elsdorf ergeben sich folgende Standorte (in alphabetischer Reihenfolge):

1. Stadt Elsdorf: AS Elsdorf (Antragsgegenstand)
2. Stadt Elsdorf: Auf der Heide
3. Stadt Frechen: AS Frechen Nord
4. Kolpingstadt Kerpen: Boelcke-Kaserne
5. Kolpingstadt Kerpen: Dorsfeld
6. Kolpingstadt Kerpen: Erfttalstraße (identisch mit Kerpener Vorschlag)
7. Gemeinde Merzenich: Merzenicher Heide (trotz negativem Rücklauf)
8. Gemeinde Niederzier: Talbenden-Rurbenden (Niederzierer Vorschlag)

Die Standorte wurden kartiert, in der Örtlichkeit besichtigt und im Weiteren unter Be-  
rücksichtigung der örtlichen und regionalen Verkehrsverhältnisse planerisch einge-  
schätzt.

#### 4. Untersuchung der Standorte im Einzelnen (in alphabetischer Reihenfolge)

##### Stadt Elsdorf – AS Elsdorf

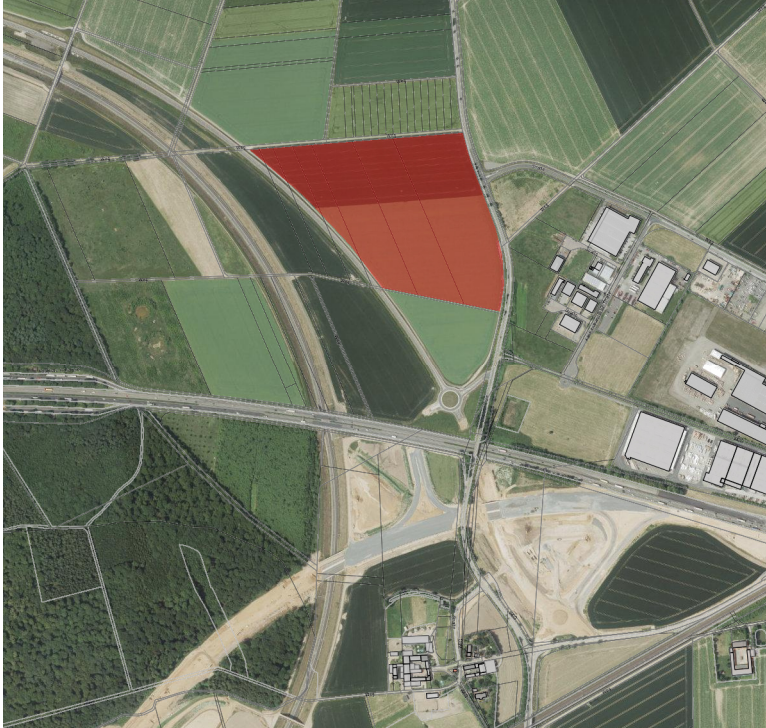


Abb. 2:  
Standort AS Elsdorf (rot)  
mit Gewerbegebiet Geilrather Feld  
(rechts), Hambachbahn und B  
477n (links) und Autobahn A 4 alt  
bzw. A 4 neu (unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort liegt im Außenbereich der Stadt Elsdorf in der Gemarkung Heppendorf in westlicher Verlängerung des Gewerbegebietes Sindorf, ca. 1,5 km von der Ortslage Heppendorf und ca. 1,3 km von der Ortslage Sindorf entfernt und wird derzeit als Ackerland genutzt. Die gewählten Flächen liegen nördlich der AS Elsdorf und werden im Westen durch die B 477n sowie im Osten durch die K 16 eingegrenzt.

Der Standort wird regionalplanerisch als Fortführung bzw. Abschluss des vorhandenen Gewerbegebietes Kerpen-Sindorf (Geilrather Feld) eingeschätzt.

##### 1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Elsdorf ca. 450 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn aus in Fahrtrichtung Köln bzw. in Fahrtrichtung Aachen gut einsehbar.

Vergebener Wert: 2

## 2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Eine Erschließung der gewählten Flächen kann über die K 16 oder die B 477n erfolgen. Eine Anbindung an die K 16 wurde mit den Straßenbaulastträgern vorabgestimmt, wobei die Zufahrt zu den Flächen in Verlängerung der Karl-Ferdinand-Braun-Straße angeordnet werden muss. Nach Vorgabe des Rhein-Erft-Kreises ist im Bereich der Zufahrt ein Kreisverkehrsplatz in der K 16 zu errichten, wobei das Plangebiet über einen separaten Ast an den Kreisverkehr angeschlossen wird.

Die Anfahrt von der AS Elsdorf zu den Flächen erfolgt über die K 16, die Fahrstrecke vom nördlichen Verteilerkreisverkehr der AS Elsdorf bis zur geplanten Zufahrt beträgt ca. 450 m.

Vergebener Wert: 2

## 3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: AFAB, derzeitige Stadtgrenze

Regionales Planungsrecht wird über die beantragte Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, erlangt.

Vergebener Wert: 2

## 4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden, kommunales Planungsrecht wurde bei der Stadt Elsdorf mit Schreiben vom 11.01.2011 beantragt und die Aufstellung eines Bebauungsplanes am 17.06.2013 beschlossen.

Vergebener Wert: -2

## 5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Vorhanden. Einstimmige Beschlusslage zur Durchführung der notwendigen Verfahren.

Vergebener Wert: 2

## 6. Störungsfreie Nutzung

Keine Siedlungsflächen in unmittelbarer Nähe, keine Beeinträchtigung durch das östlich anschließende Gewerbegebiet Kerpen-Sindorf. Konfliktrichtigkeit sehr gering.

Vergebener Wert: 2



### 7. Topografische Eignung

Hervorragende Eignung, leichtes stetiges natürliches Gefälle in Richtung Norden.

Vergebener Wert: 2

### 8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

### 9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, zwei Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft vorhanden.

Vergebener Wert: 1

### 10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Hervorragend geeignet. Keine planerischen Zwangspunkte vorhanden. Durch das angestrebte Bebauungsplanverfahren kann eine optimale planerische Umsetzung des Vorhabens festgelegt werden. Das Plangebiet bildet den westlichen Abschluss des vorhandenen Gewerbegebietes Geilrather Feld in Kerpen-Sindorf. Durch den herzustellenden Kreisverkehr am Kreuzungspunkt K 16/Karl-Ferdinand-Braun-Straße wird die westliche Einfahrt in das Gewerbegebiet aufgewertet, die vorhandenen Verkehrsflüsse werden gebündelt und dadurch die östliche Einfahrt des Gewerbegebietes Sindorf entlastet. Allgemein wird der vorhandene regionale LKW-Verkehr entzerrt.

Vergebener Wert: 2

### 11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise herzustellen bzw. zu ergänzen:

- Ertüchtigung eines Teilabschnittes der K 16 von der Zufahrt bis zum nördlichen Verteilerkreisverkehr der AS Elsdorf
- Herstellung eines Kreisverkehrs in der K 16 als Zufahrt zum Plangebiet
- Herstellung der Ver- und Entsorgerinfrastruktur

Vergebener Wert: 1

### 12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, die notwendige Sozialverträglichkeit und Sicherheit innerhalb einer zu errichtenden Anlage ist planerisch umzusetzen und vom Betreiber durchzuführen. Geringe Risiken für benachbarte Ortschaften und Wohngebiete.

Vergebener Wert: 1

**Ergebnis der Bewertung: 17 Punkte**

## Stadt Elsdorf – Auf der Heide



Abb. 3:  
Standort Auf der Heide (rot)  
mit Hambachbahn, Gewerbe-  
gebiet Geilrather Feld (rechts  
oben) und Autobahn A 4 alt bzw.  
A 4 neu (unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort liegt im Außenbereich der Stadt Elsdorf in der Gemarkung Auf der Heide. Die gewählten Flächen liegen nördlich der A 4 und werden im Westen durch den Hependorfer Wald und im Osten durch die Hambachbahn eingegrenzt. Auf den Flächen befinden sich Ausgleichsmaßnahmen der RWE Power AG als Ergänzung zum benachbarten Flora-Fauna-Habitat Steinheide (DE 5105-301).

### 1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Elsdorf ca. 400 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Aachen hervorragend einsehbar. Schlechte Einsehbarkeit in Fahrtrichtung Köln.

Vergebener Wert: 2

## 2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die ehemalige Trasse der A 4 unter Nutzung des vorhandenen Brückenbauwerks über die Hambachbahn. Eine Übernahme der Brücke ist zu prüfen.

Vergebener Wert: 1

## 3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: AFAB, Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen.

Vergebener Wert: -2

## 4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

## 5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

In Elsdorf grundsätzlich vorhanden.

Vergebener Wert: 2

## 6. Störungsfreie Nutzung

Durch die östlich des Plangebietes in einer Troglage verlaufende, unmittelbar an das Gebiet angrenzende Gleistrasse der Hambachbahn sind Schallemissionen zu erwarten.

Vergebener Wert: 0

## 7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

## 8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

### 9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, ein Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft unter Vorbehalt vorhanden.

Vergebener Wert: 1

### 10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Die Anfahrt zum Plangebiet erfolgt über die vorhandene Autobahnbrücke der ehemaligen A 4, eine Übernahme der Brücke ist zu prüfen. Grundsätzlich ist die planerische Umsetzung des Vorhabens mit leichten Einschränkungen möglich. Keine städtebauliche Anbindung an vorhandene Strukturen.

Vergebener Wert: 0

### 11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Ver- und Entsorgungsleitungen sind über größere Entfernungen herzustellen. Die Übernahme und der betriebliche Unterhalt der Brücke sowie die Wiederherstellung der bereits zurückgebauten Fahrbahn der ehemaligen A 4 führen zu erhöhten Infrastrukturkosten.

Vergebener Wert: -1

### 12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, soziale Verknüpfungspunkte sind nicht vorhanden.

Vergebener Wert: 0

**Ergebnis der Bewertung: 5 Punkte**

## Stadt Frechen – Frechen Nord



Abb. 3:  
Standort Frechen Nord (rot)  
mit Wohngebiet Köln-Weiden  
(rechts oben), Autobahn  
A 4 und Gewerbegebiet  
Europark (rechts unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort liegt im Außenbereich der Stadt Frechen in der Gemarkung Buschbell. Die gewählten Flächen liegen unmittelbar nördlich der A 4 und werden im Westen durch die Bonnstraße/L 183 sowie im Norden und Osten durch den Frechener Weg/K 6 sowie die Stadtgrenze Frechen-Köln eingegrenzt. Das Plangebiet wird derzeit als Ackerland genutzt.

### 1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Frechen Nord ca. 50 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus generell hervorragend einsehbar.

Vergebener Wert: 2

### 2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über den Frechener Weg/K6 an die übergeordnete Bonnstraße/L 183. Die AS Frechen-Nord in Fahrtrichtung Aachen liegt unmittelbar jenseits der Bonnstraße. Ausbau der AS Frechen-Nord zum Vollanschluss in Planung.

Vergebener Wert: 2



### 3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: AFAB, Regionaler Grünzug, Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen.

Vergebener Wert: -2

### 4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

### 5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden, da in Frechen bereits eine autohofähnliche Anlage geringeren Ausmaßes an der Kölner Straße realisiert wird.

Vergebener Wert: -2

### 6. Störungsfreie Nutzung

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegt südlich der Autobahn A 4 das Frechener Gewerbegebiet Europark. Verkehrliche Beeinträchtigungen durch Überlastung der L 183 in den Spitzenstunden. Direkt an das Plangebiet angrenzend befindet sich Wohngebiet Köln-Weiden.

Vergebener Wert: -2

### 7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

### 8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich, wobei die unmittelbare Nähe der Wohnbebauung Köln-Weiden dem entgegen steht.

Vergebener Wert: 0

### 9. Eigentumsverhältnisse

Unbekannt, Veräußerungsbereitschaft unbekannt.

Vergebener Wert: 0

#### 10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Im Osten verläuft außerhalb des Plangebietes eine Hochspannungsfreileitung der Amp-  
rion in Nord-Süd-Ausrichtung. Angrenzende Wohnbebauung in 300 m Entfernung.

Vergebener Wert: -1

#### 11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur zu ertüchtigen und  
ergänzen:

- Ertüchtigung eines Teilabschnittes der K 6 von der Zufahrt bis zur nördlichen AS  
Frechen
- Umgestaltung des Kreuzungsbereiches L 183/K 6 nach Vorgaben der  
Straßenbaulastträger.
- Herstellung der Ver- und Entsorgerinfrastruktur

Vergebener Wert: 2

#### 12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, befindet sich jedoch in Sichtweite zum  
Wohngebiet Köln-Weiden.

Vergebener Wert: 1

**Ergebnis der Bewertung: 0 Punkte**

## Kolpingstadt Kerpen – Boelcke-Kaserne



Abb. 4:  
Standort Boelcke-Kaserne (rot)  
mit Gewerbegebiet Kerpen-Sindorf  
(rechts oben), Autobahn A 4 und  
Gewerbegebiet Kerpen (unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort befindet sich im Außenbereich der Stadt Kerpen inmitten des FFH-Gebietes Dickbusch/Lörsfelder Busch. Die gewählten Flächen liegen unmittelbar südlich der A 4. Das Plangebiet wird derzeit als Bundeswehrkaserne genutzt, die Kaserne wird nachrichtlich im Jahr 2019 geschlossen. Es ist geplant, die Gesamtanlage zurückzubauen und zu renaturieren.

### 1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Kerpen ca. 1.200 m, südlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in beiden Fahrtrichtungen aufgrund der vorhandenen Vegetation teilweise einsehbar.

Vergebener Wert: 1

### 2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über eine herzustellende Basisstraße in Parallellage zur Autobahn an die Erfttalstraße/L 122. Alternativ kann die Erschließung über die Boelckestraße und die K 17 an die Erfttalstraße/L 122 erfolgen, wobei sich die erheblich längere Wegstrecke ungünstig auswirkt.

Kein Vollanschluss vorhanden bzw. wirtschaftlich realisierbar.

Vergebener Wert: -2

### 3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: GIB mit Zweckbindung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen.

Vergebener Wert: -1

### 4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden. Änderung des FNP Kerpen ist planerisch möglich.

Vergebener Wert: 2

### 5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden. Ein politischer Beschluss der Stadt Kerpen vom 13.03.2012 gibt die Renaturierung der Flächen vor.

Vergebener Wert: -2

### 6. Störungsfreie Nutzung

Östlich des Plangebietes befindet sich ebenfalls in Waldlage eine Deponie. Südlich des Gebietes liegt das Gewerbegebiet Kerpen. Konfliktrichtigkeit insgesamt gering. Verkehrliche Beeinträchtigungen durch Überlastung der L 122.

Vergebener Wert: 1

### 7. Topografische Eignung

Die Flächen sind mit Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet. Zur Schaffung zusammenhängender Freiflächen ist der vorhandene Baumbestand aufzulockern.

Vergebener Wert: 2

### 8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

### 9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, ein Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft vorhanden.

Vergebener Wert: 2

### 10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Zwangspunkte vorhanden: Durch die Waldlage des Plangebietes mit teilweise geschütztem Baumbestand ist ein planerischer Mehraufwand zur Umsetzung des Vorhabens mit notwendig. Städtebauliche Anbindung an das vorhandene Gewerbegebiet Kerpen.

Vergebener Wert: 1

### 11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise herzustellen bzw. erheblich zu ertüchtigen und ergänzen:

- Herstellung einer T-Einmündung in der Erfttalstraße als Vollanschluss
- Herstellung einer Basisstraße in Parallellage zur Autobahn

Vergebener Wert: -2

### 12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Durch die Waldlage des Plangebietes ist eine soziale Kontrolle nicht möglich.

Vergebener Wert: -2

**Ergebnis der Bewertung: 2 Punkte**

## Kolpingstadt Kerpen – Dorsfeld



Abb. 5:  
Standort Dorsfeld (rot)  
mit Gewerbegebiet Kerpen-  
Sindorf (rechts oben), Autobahn A  
4, Weiler Geilrath (links) und  
Kieswerk (unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort befindet sich im Außenbereich der Stadt Kerpen in der Gemarkung Blatzheim östlich der Weiler Dorsfeld und Geilrath und wird derzeit als Ackerland genutzt. Die gewählten Flächen liegen südlich der A 4 sowie östlich der K 39 und werden im Süden von einer Grube eines ortsansässigen Kieswerkes begrenzt.

### 1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Elsdorf ca. 450 m, südlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Aachen sehr gut einsehbar. Eingeschränkte Einsehbarkeit in Fahrtrichtung Köln durch hohe Lärmschutzanlagen im Bereich des Weilers Geilrath.

Vergebener Wert: 2

### 2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die K 39 und eine herzustellende Zufahrt. Die Ausgestaltung der Zufahrt ist mit dem Straßenbaulastträger, hier: Rhein-Erft-Kreis, abzustimmen.

Vergebener Wert: 2



### 3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: Waldbereich, Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen.

Vergebener Wert: -2

### 4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

### 5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

### 6. Störungsfreie Nutzung

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegt westlich der K 39 eine Betriebsstätte der Rheinischen Baustoffwerke. Konflikträchtigkeit gering.

Vergebener Wert: 2

### 7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

### 8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

### 9. Eigentumsverhältnisse

Unbekannt, Veräußerungsbereitschaft unbekannt.

Vergebener Wert: 0

#### 10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Planerische Umsetzung des Vorhabens mit Einschränkungen möglich. Erschwerte Retention von Niederschlagswasser durch angrenzenden Kiesabbau. Keine städtebauliche Anbindung an vorhandene Strukturen.

Vergebener Wert: -2

#### 11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise herzustellen bzw. zu ergänzen:

- Ergänzung eines Teilabschnittes der K 39 von der Zufahrt des geplanten Autohofes bis zur südlichen AS Elsdorf
- Herstellung einer Einmündung als Zufahrt zum Plangebiet nach Vorgaben des Straßenbaulastträgers der K 39
- Herstellung der Ver- und Entsorgerinfrastruktur

Vergebener Wert: 2

#### 12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, befindet sich jedoch in Sichtweite zum Weiler Geilrath und zum Klarahof.

Vergebener Wert: 1

**Ergebnis der Bewertung: 5 Punkte**

## Kolpingstadt Kerpen - Erfttalstraße

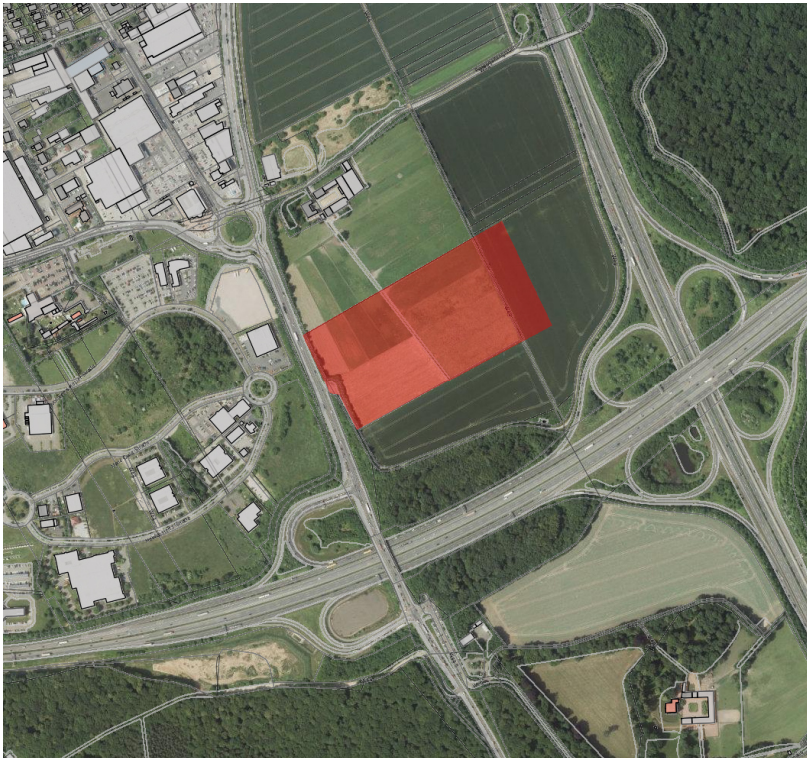


Abb. 6:  
Standort Erfttalstraße (rot)  
mit Gewerbegebiet Kerpen-  
Sindorf (links), Autobahn A 4  
(unten) und A 61 (rechts)  
sowie Autobahnkreuz Kerpen (rechts  
unten)

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort befindet sich im Außenbereich der Stadt Kerpen in der Gemarkung Sehnrath in östlicher Verlängerung des Gewerbegebietes Sindorf. Die gewählten Flächen liegen nördlich der A 4 und werden im Westen durch die Erfttalstraße/L 122 sowie im Osten durch die Autobahn A 61 eingegrenzt. Südöstlich befindet sich das Autobahnkreuz Kerpen.

### 1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Kerpen ca. 350 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Köln bzw. in Fahrtrichtung Aachen aufgrund der vorhandenen Vegetation teilweise einsehbar. Hervorragende Einsehbarkeit von der Autobahn A 61 aus in Fahrtrichtung Koblenz, in gegenläufiger Fahrtrichtung Venlo teilweise einsehbar.

Vergebener Wert: 2

### 2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die Erfttalstraße/L 122. Die Anbindung an einen vorhandenen Kreisverkehr („Kerpener Kreisel“) ist nicht möglich und muss über eine herzustellende T-Einmündung erfolgen.

Die Anfahrt von der AS Kerpen zu den Flächen erfolgt über die L 122, die Fahrstrecke von der nördlichen AS bis zur festgelegten Zufahrt beträgt ca. 500 m.

Durch die bereits vorhandene verkehrliche Überlastung der Erfttalstraße/L 122 in den Spitzenstunden wird der Standort vom Straßenbulasträger sowie dem Rhein-Erft-Kreis abgelehnt.

Vergebener Wert: -2

### 3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: Regionaler Grünzug, BSN.

Vergebener Wert: 2

### 4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: 0

### 5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

### 6. Störungsfreie Nutzung

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegt westlich der Erfttalstraße das Gewerbegebiet Sindorf. Konfliktrichtigkeit gering. Verkehrliche Beeinträchtigungen durch Überlastung der L 122. Direkt an das Plangebiet angrenzend befindet sich das Gestüt Haus Hahn.

Vergebener Wert: 2

### 7. Topografische Eignung

Die Flächen sind mit Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet. Zur Anbindung an die Erfttalstraße in Dammlage muss ein Höhenunterschied von ca. 3 m überwunden werden. Durch die notwendige Herstellung einer rampenartigen Zuwegung zum Plangebiet werden zusätzliche Flächen benötigt.

Vergebener Wert: 1

8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, ein Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Zwangspunkte vorhanden: Dammlage der zuführenden L 122, an das Plangebiet angrenzende vorhandene Gestüt mit Herrenhaus. Planerische Umsetzung des Vorhabens mit leichten Einschränkungen möglich. Städtebauliche Anbindung an das Gewerbegebiet Sindorf.

Vergebener Wert: 2

11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise herzustellen bzw. erheblich zu ertüchtigen und ergänzen:

- Ertüchtigung eines Teilabschnittes der L 122 von der Zufahrt bis zur nördlichen AS Kerpen
- Herstellung einer T-Einmündung in der Erfttalstraße als Zufahrt zum Plangebiet
- Herstellung der Ver- und Entsorgerinfrastruktur

Vergebener Wert: 1

12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich, bindet jedoch an ein vorhandenes Gewerbegebiet an.

Vergebener Wert: 1

**Ergebnis der Bewertung: 7 Punkte**

## Gemeinde Merzenich – Merzenicher Heide



Abb. 7:  
Standort Merzenicher Heide (rot)  
mit Niederzier-Ellen und Auto-  
bahn A 4 alt (oben), A 4 neu und  
AS Merzenich

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort befindet sich im Außenbereich der Gemeinde Merzenich in gleichbenannter Gemarkung südöstlich der Niederzierer Ortslage Ellen. Die gewählten Flächen liegen nördlich der A 4 und werden im Westen durch die L 264 sowie im Osten durch die Straße Merzenicher Heide eingegrenzt. Im Norden schließen die Flächen an die L 257 an. Das Plangebiet wird derzeit als Recyclinganlage für Baustoffe genutzt, daher ist bei einer Ansiedlung eines Autohofes an diesem Standort keine Neuinanspruchnahme von Flächen notwendig.

### 1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Merzenich ca. 450 m, südlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Köln bzw. in Fahrtrichtung Aachen aufgrund der Höhenlage der Flächen trotz Lärmschutzwand relativ gut einsehbar.

Vergebener Wert: 2

### 2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die nicht ausgebaute Straße Merzenicher Heide an die L 257.



Die Anfahrt von der AS Merzenich zu den Flächen erfolgt über die L 264, die Fahrstrecke von der nördlichen AS bis zur möglichen Zufahrt beträgt ca. 1.200 m. Es sind mindestens drei für Zugmaschinen mit Auflieger ungünstige Rechtsabbiegungen notwendig.

Vergebener Wert: 2

### 3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung. Regionales Planungsrecht ist über eine Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, zu beantragen. Eine regionalplanerische Nachnutzung der Flächen der vorhandenen Recyclinganlage ist möglich.

Vergebener Wert: 1

### 4. Kommunales Planungsrecht

Nicht vorhanden.

Vergebener Wert: -2

### 5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Nicht vorhanden. Schriftliche Absage der Gemeinde.

Vergebener Wert: -2

### 6. Störungsfreie Nutzung

Uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

### 7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

### 8. 24h-Betrieb möglich:

Durch mögliche Festlegung im B-Plan uneingeschränkt möglich.

Vergebener Wert: 2

### 9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, ein Eigentümer, Veräußerungsbereitschaft unbekannt.

Vergebener Wert: 2

### 10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Planerische Umsetzung des Vorhabens mit leichten Einschränkungen möglich. Rückbau der vorhandenen Bebauung erforderlich, gegebenenfalls Altlastensanierung erforderlich. Keine städtebauliche Anbindung an vorhandene Strukturen.

Vergebener Wert: 0

### 11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise zu ertüchtigen und ergänzen:

- Ertüchtigung der Straße Merzenicher Heide

Vergebener Wert: 2

### 12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet ist freiliegend im Außenbereich ohne Einsehbarkeit aus Siedlungsbereichen, jedoch für Durchgangsverkehr sehr gut einsehbar.

Vergebener Wert: -1

**Ergebnis der Bewertung: 10 Punkte**

## Gemeinde Niederzier – Talbenden/Rurbenden

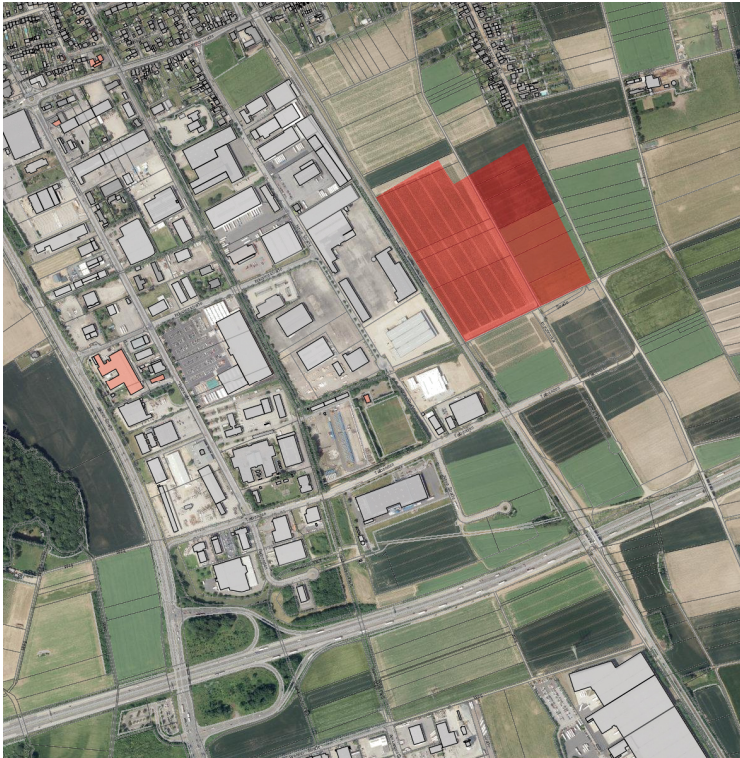


Abb. 8:  
Standort Talbenden/Rurbenden (rot)  
mit Gewerbegebiet und Autobahn  
A 4

Bildgrundlage: TIM-online DOP 20, unmaßstäblich, genordet

Der Standort liegt im Außenbereich der Gemeinde Niederzier in der Ortslage Huchem-Stammeln in gleichbenannter Gemarkung. Die gewählten Flächen befinden sich nördlich der A 4 und gehören zum interkommunalen Gewerbegebiet Talbenden/Rurbenden der Stadt Düren bzw. der Gemeinde Niederzier. Das Plangebiet bildet den östlichen Abschluss des Gewerbegebietes.

### 1. Lage im überregionalen Netz

Entfernung zur AS Düren ca. 1.200 m, nördlich der Trasse, von der Autobahn A 4 aus in Fahrtrichtung Köln bzw. in Fahrtrichtung Aachen nur eingeschränkt einsehbar.

Vergebener Wert: -1

### 2. Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz

Die Erschließung der gewählten Flächen erfolgt über die nicht ausgebaute Straßen Im Kohntal und Talbenden an die B 56.

Durch den Einrichtungsverkehr in der Straße Talbenden ist es notwendig, bei der Rückfahrt zur Autobahn einen erheblichen Umweg durch das Gewerbegebiet zu fahren.

Die Straße Talbenden wird durch einen unbeschränkten Bahnübergang einer Gleisstrasse der Dürener Kreisbahn durchschnitten.

Vergebener Wert: -2

### 3. Regionales Planungsrecht

Darstellung im GEP: Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB).

Vergebener Wert: 2

### 4. Kommunales Planungsrecht

Vorhanden.

Vergebener Wert: 2

### 5. Politische bzw. verwaltungstechnische Bereitschaft

Vorhanden. Die Flächen wurden seitens der Gemeinde Niederzier vorgeschlagen.

Vergebener Wert: 2

### 6. Störungsfreie Nutzung

In ca. 250 m Entfernung befindet sich der südliche Rand der Ortslage Huchem-Stammeln. Hohe Konflikträchtigkeit.

Der unbeschränkte Bahnübergang schränkt den Verkehrsfluss ein.

Vergebener Wert: -2

### 7. Topografische Eignung

Die Flächen sind ohne Einschränkungen für eine Nutzung als Autohof geeignet.

Vergebener Wert: 2

### 8. 24h-Betrieb möglich:

Durch die nahe gelegene Wohnbebauung ist mit erheblichen Einschränkungen durch behördliche Auflagen zu rechnen.

Vergebener Wert: 0

### 9. Eigentumsverhältnisse

Bekannt, Veräußerungsbereitschaft vorhanden.

Vergebener Wert: 1

#### 10. Städtebauliche Eignung des Standortes

Planerische Umsetzung des Vorhabens mit geringen Einschränkungen möglich. Städtebauliche Anbindung an das vorhandene Gewerbegebiet.

Vergebener Wert: 2

#### 11. Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Zur Erschließung des Plangebietes ist die notwendige Infrastruktur teilweise zu ertüchtigen und ergänzen:

- Ertüchtigung der Straße Im Kohnental
- Herstellung der Ver- und Entsorgungseinrichtungen
- Erhebliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig

Vergebener Wert: -1

#### 12. Sozialverträglichkeit (Sicherheit)

Das Plangebiet liegt am östlichen Rand des vorhandenen Gewerbegebietes und ist von der benachbarten Wohnbebauung aus sehr gut einsehbar.

Vergebener Wert: 1

**Ergebnis der Bewertung: 6 Punkte**

## 5. Auswertung

Nach Abschluss der Standortuntersuchungen wurden die einzelnen Bewertungen für alle Untersuchungskriterien in eine Matrix eingefügt. Die vergebenen Punkte wurden zusammenfassend aufaddiert. Dabei ergibt sich folgende tabellarische Darstellung:

Autohof Elsdorf		Planerische Einschätzung im Rahmen der Standortalternativenprüfung							Stand: 18.08.2014	
	Standorte (alphabetisch)	AS Elsdorf	Elsdorf, Auf der Heide	Frechen Nord	Kerpen, Boelcke- Kaserne	Kerpen Dorsfeld	Kerpen Erfttalstraße	Merzenich, Merzenicher Heide	Niederzier, Talbenden/ Rurbenden	
	<b>Kriterien</b>									
1	Lage im überregionalen Netz (Nähe zur Autobahn, Sichtbeziehung)	2	2	2	1	2	2	2	-1	
2	Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz - Verkehrstechnische Anbindung des Standortes	2	1	2	-2	2	-2	2	-2	
3	Regionales Planungsrecht	2	-2	-2	-1	-2	2	1	2	
4	Kommunales Planungsrecht	-2	-2	-2	2	-2	0	-2	2	
5	Politische/verwaltungstechnische Bereitschaft	2	2	-2	-2	-2	-2	-2	2	
6	Störungsfreie Nutzung/Emissionen (Nähe empfindlicher Nutzungen und Konfliktträchtigkeit)	2	0	-2	1	2	2	2	-2	
7	Topografische Eignung	2	2	2	2	2	1	2	2	
8	24h-Betrieb möglich	2	2	0	2	2	2	2	0	
9	Eigentumsverhältnisse	1	1	0	2	0	-2	2	1	
10	Städtebauliche Eignung der Standortes	2	0	-1	1	-2	2	0	2	
11	Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen	1	-1	2	-2	2	1	2	-1	
12	Sozialverträglichkeit (Sicherheit)	1	0	1	-2	1	1	-1	1	
	<b>Ergebnis</b>	17	5	0	2	5	7	10	6	

Skala 2 bis -2

gelb hinterlegt sind regionalplanerisch ungünstige Standorte

Tabelle 1: Bewertungsmatrix, IB Klee August 2014

Für die einzelnen Standorte ergibt sich jeweils folgende Anzahl von vergebenen Punkten:

- |                         |                     |           |
|-------------------------|---------------------|-----------|
| 1. Stadt Elsdorf:       | AS Elsdorf          | 17 Punkte |
| 2. Stadt Elsdorf:       | Auf der Heide       | 5 Punkte  |
| 3. Stadt Frechen:       | AS Frechen Nord     | 0 Punkte  |
| 4. Kolpingstadt Kerpen: | Boelcke-Kaserne     | 2 Punkte  |
| 5. Kolpingstadt Kerpen: | Dorsfeld            | 5 Punkte  |
| 6. Kolpingstadt Kerpen: | Erfttalstraße       | 7 Punkte  |
| 7. Gemeinde Merzenich:  | Merzenicher Heide   | 10 Punkte |
| 8. Gemeinde Niederzier: | Talbenden-Rurbenden | 6 Punkte  |



Bei einer ersten Vorstellung der Untersuchung bei der Bezirksregierung Köln am 20.08.2014 wurde durch das Dezernat 32 festgestellt, dass die Standorte

- 2. Stadt Elsdorf: Auf der Heide
- 3. Stadt Frechen: AS Frechen Nord
- 4. Kolpingstadt Kerpen: Boelcke-Kaserne
- 5. Kolpingstadt Kerpen: Dorsfeld

aufgrund ihrer jeweiligen Lage regionalplanerisch ungünstig sind und für eine Ansiedlung eines Autohofes nicht weiter zu beachten sind.

Unter Berücksichtigung dieser Vorauswahl ergibt sich bei den verbleibenden, regionalplanerisch möglichen Standorten in Abhängigkeit der vergebenen Punkte folgende Reihenfolge:

- 17 Punkte: 1. Stadt Elsdorf: AS Elsdorf
- 10 Punkte: 7. Gemeinde Merzenich: Merzenicher Heide
- 7 Punkte: 6. Kolpingstadt Kerpen: Erfttalstraße
- 6 Punkte: 8. Gemeinde Niederzier: Talbenden-Rurbenden

## 6. Fazit

Als Ergebnis der Untersuchung von Alternativstandorten ist festzuhalten, dass der Standort AS Elsdorf im Bewertungskriterienverfahren die meisten Punkte erhalten hat und daher die besten Voraussetzungen zur Ansiedlung eines Autohofes bietet.

Bei der Möglichkeit zur störungsfreien Nutzung, der politischen und verwaltungstechnischen Bereitschaft zur Ansiedlung und der großen Entfernung zu den nächstgelegenen Ortschaften und Anwesen wurde die höchste Anzahl an Bewertungspunkten erreicht.

Besonders hervorzuheben ist die gute Netzlage durch die örtliche Nähe des Standortes zur Autobahn A 4, zur Bundesstraße B 477n und dem unmittelbar anschließenden Gewerbegebiet „Geilrather Feld“ in Kerpen-Sindorf. Durch die Ansiedlung eines Autohofes an diesem Standort kann dem regionalen Stellplatzmangel an der Autobahn sowie dem örtlichen Mangel im Gewerbegebiet Geilrather Feld durch die Schaffung von Parkraum begegnet werden, wodurch ein Synergie- und Entlastungseffekt entsteht. Ebenso werden die durch die Autobahnverlegung wegfallenden Parkplätze ersetzt und das Gesamtangebot an Parkplätzen vergrößert.

## 7. Anlagen

7.1 Bewertungsmatrix

7.2 Übersichtskarte o.M.

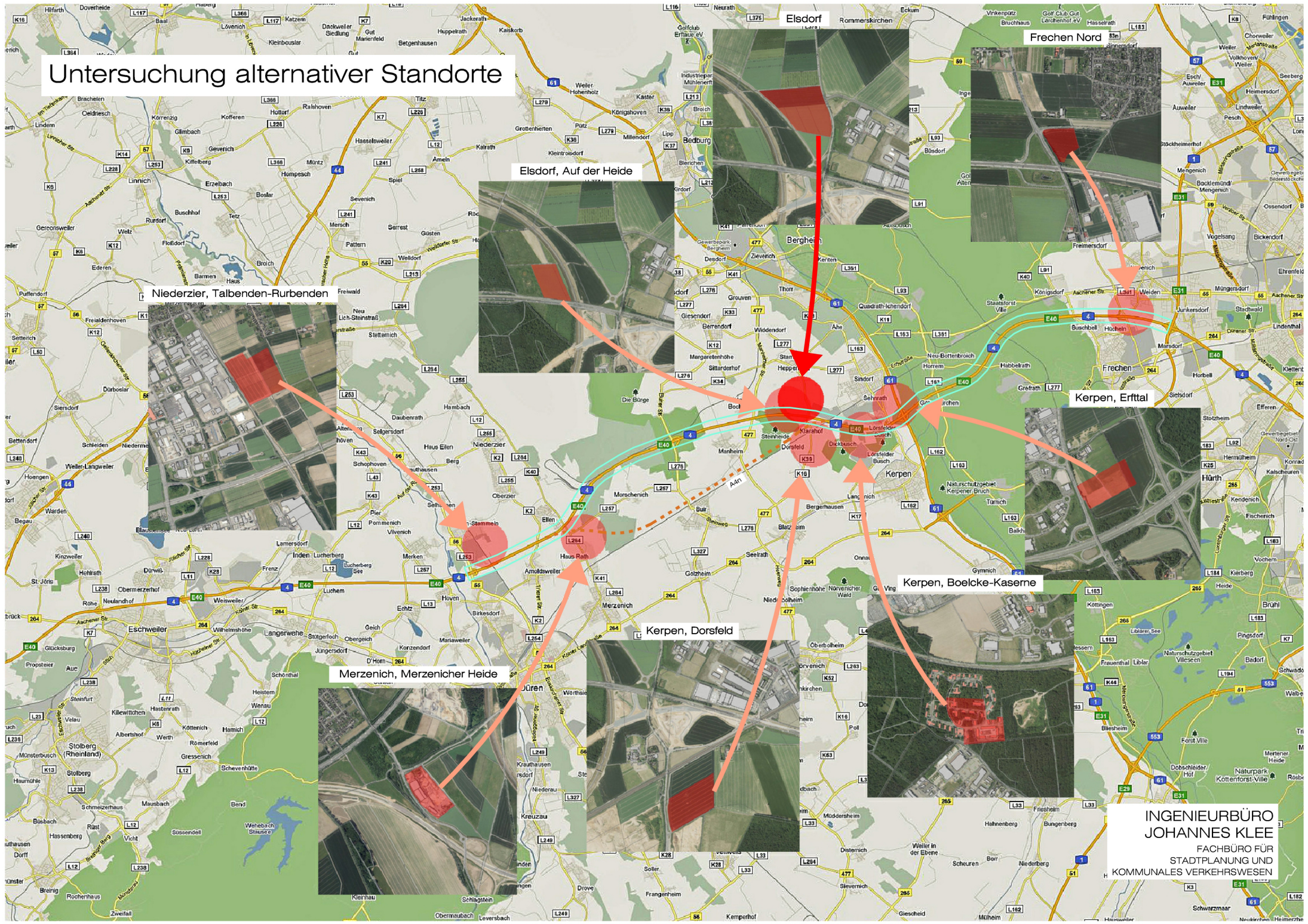
	Standorte (alphabetisch)	AS Elsdorf	Elsdorf, Auf der Heide	Frechen Nord	Kerpen, Boelcke-Kaserne	Kerpen Dorsfeld	Kerpen Erfttalstraße	Merzenich, Merzenicher Heide	Niederzier, Talbenden / Rurbenden
<b>Kriterien</b>									
1	Lage im überregionalen Netz (Nähe zur Autobahn, Sichtbeziehung)	2	2	2	1	2	2	2	-1
2	Verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz - Verkehrstechnische Anbindung des Standortes	2	1	2	-2	2	-2	2	-2
3	Regionales Planungsrecht	2	-2	-2	-1	-2	2	1	2
4	Kommunales Planungsrecht	-2	-2	-2	2	-2	0	-2	2
5	Politische/verwaltungstechnische Bereitschaft	2	2	-2	-2	-2	-2	-2	2
6	Störungsfreie Nutzung/Emissionen (Nähe empfindlicher Nutzungen und Konflikträchtigkeit)	2	0	-2	1	2	2	2	-2
7	Topografische Eignung	2	2	2	2	2	1	2	2
8	24h-Betrieb möglich	2	2	0	2	2	2	2	0
9	Eigentumsverhältnisse	1	1	0	2	0	-2	2	1
10	Städtebauliche Eignung des Standortes	2	0	-1	1	-2	2	0	2
11	Folgekosten durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen	1	-1	2	-2	2	1	2	-1
12	Sozialverträglichkeit (Sicherheit)	1	0	1	-2	1	1	-1	1
	<b>Ergebnis</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>6</b>

Skala 2 bis -2

gelb hinterlegt sind regionalplanerisch ungünstige Standorte



# Untersuchung alternativer Standorte



Elsdorf, Auf der Heide

Niederzier, Talbenden-Rurbenden

Frechen Nord

Kerpen, Erftal

Kerpen, Boelcke-Kaseme

Kerpen, Dorsfeld

Merzenich, Merzenicher Heide

**INGENIEURBÜRO  
JOHANNES KLEE**  
FACHBÜRO FÜR  
STADTPLANUNG UND  
KOMMUNALES VERKEHRSWESSEN



# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> Regionalplan Köln, TA Region Aachen
<b>Drucksache Nr.: RR 115/2015 (neu)</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 12.11.2015

## Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

**TOP 8** 33. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Kreuzau, Ausweisung von Konzentrationszonen für die Windenergie

**Rechtsgrundlage** § 34 Abs. 3 Landesplanungsgesetz NRW (LPIG)

**Berichterstatter** Herr Ulmen, Dez. 32, Tel.: 0221/147-2397

**Inhalt** Begründung (S. 2-3)

### Anlagen

1. Nachtrag zum Gutachten zur Betroffenheit von Denkmälern (Büro Ecoda)
2. Stellungnahme des Landschaftsverband Rheinland Amt für Denkmalpflege im Rheinland vom 11.09.2015
3. Stellungnahme des Dezernat 35 (Städtebau, Bauaufsicht, Bau-, Wohnungs- und Denkmalangelegenheiten sowie -förderung) vom 11.09.2015
4. Stellungnahme der Kanzlei Lenz und Johlen vom 20.10.2015
5. Stellungnahme der Kanzlei Lenz und Johlen vom 05.11.2015
6. Stellungnahme der Gemeinde Kreuzau vom 06.11.2015

**Beschlussvorschlag:** Der Regionalrat sieht die beabsichtigte Darstellung einer Konzentrationsfläche für Windenergieanlagen westlich von Thum insofern dann als an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung angepasst an, wenn im FNP der Gemeinde Kreuzau die maximale Höhe der Windenergieanlagen auf 175 m begrenzt wird und im weiteren Bebauungsplanverfahren durch differenzierte Betrachtung für jeden Standort die max. Anlagenhöhe bis zu den 175 m festgeschrieben wird um eine erhebliche Beeinträchtigung der Baudenkmale zu vermeiden.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Regionalplan Köln, TA Region Aachen	RR 115/2015 (neu)	2

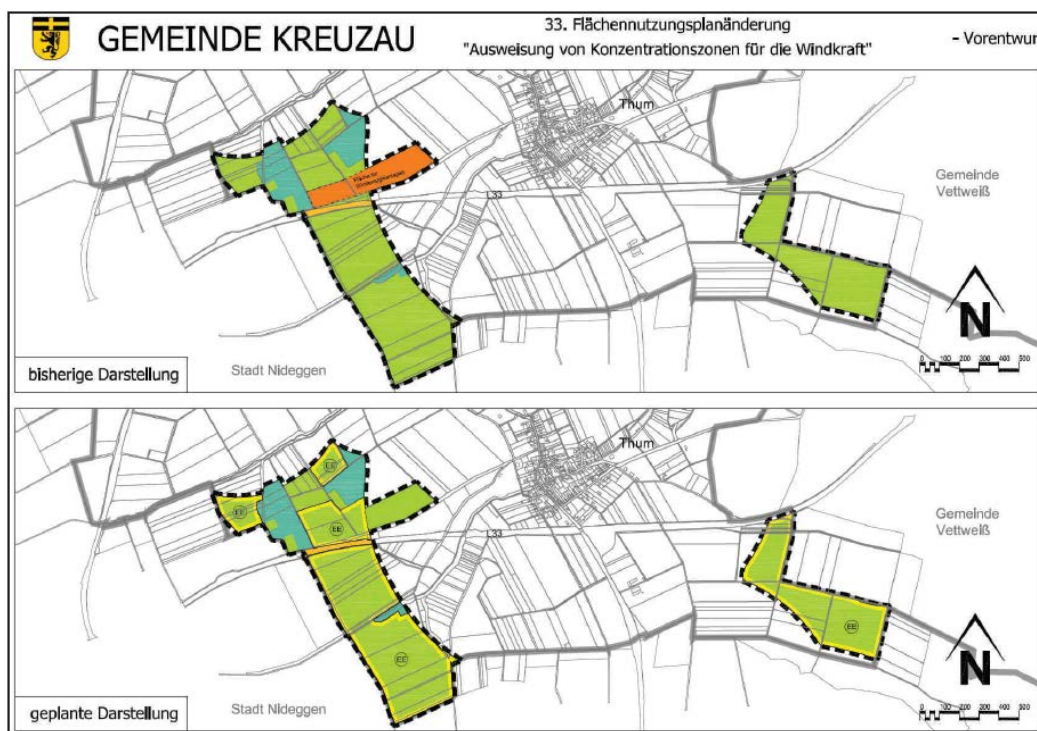
## Erläuterungen

### Sachverhalt

Die Gemeinde Kreuzau hat mit Schreiben vom 21.11.2012 und 24.02.2014 die Anfrage nach § 34 LPlG NRW für ihre 33. Änderung des FNP zur Darstellung von Windenergiekonzentrationszonen gestellt.

Mit Verfügung vom 03.07.2014 wurde der Gemeinde Kreuzau bestätigt, dass die mit Schreiben vom 24.02.2014 vorgelegten Darstellungen der geplanten Windenergiekonzentrationszonen D, E1 und E3 (Abgrenzung gemäß S. 51 Standortuntersuchung 02/2014) den im Planbereich geltenden Zielen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen. In der Verfügung wurde weiterhin darauf hingewiesen, dass dies vorbehaltlich der noch durchzuführenden Abstimmung mit der zuständigen Denkmal-schutzbehörde gelte. Insbesondere die untere Denkmalbehörde der Stadt Nideggen und der Landschaftsverband Rheinland Amt für Denkmalpflege als zuständiges Fachamt äußern im Bauleitplanverfahren erhebliche Bedenken gegenüber der 33. FNP-Änderung.

### Geplante FNP-Darstellung (Quelle: Gemeinde Kreuzau; § 34 LPlG Anfrage vom 24.02.2014)





<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Regionalplan Köln, TA Region Aachen</b>	<b>RR 115/2015 (neu)</b>	<b>3</b>

Das Büro Ecoda erstellte im Auftrag der Gemeinde Kreuzau ein entsprechendes Gutachten zur Betroffenheit von Denkmalen im Einwirkungsbereich der auf der geplanten Konzentrationsfläche vorgesehenen Windenergieanlagen. Nach einer Ortsbesichtigung durch die Bezirksregierung Köln wurde in Abstimmung mit dem LVR festgelegt, dass im Gutachten weitere Sichtbeziehungen (insb. Standort L264) zu untersuchen seien. Eine entsprechende Visualisierung wurde durch das Büro Ecoda erstellt und am 21.07.2015 bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Dieser Nachtrag zum Denkmalgutachten wurde dem LVR Amt für Denkmalpflege zur Stellungnahme vorgelegt.

Aus Sicht des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland ergibt sich damit bezogen auf die landesbedeutsame Burg Nideggen und das Dürener Tor die Feststellung, dass die Anlagen die Schwelle zur erheblichen Beeinträchtigungen der Erscheinungsbilder der Denkmäler in einem Bereich zwischen 150 und 175m überschreiten (vgl. LVR-Stellungnahme vom 11.09.2015; Anlage 2). Das Dezernat 35 (Städtebau, Bauaufsicht, Bau-, Wohnungs- und Denkmalangelegenheiten sowie -förderung) schließt sich der Stellungnahme des LVR-Amtes an (vgl. Anlage 3).

Der Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Aachen legt zu Denkmalschutz und Windenergieanlagen in Kapitel „3.2.2 Windkraft“ unter Ziel 4 fest: „Die Beeinträchtigung von Denkmälern sowie von Bereichen, die das Landschaftsbild in besonderer Weise prägen, ist zu vermeiden.“

Da eine erhebliche Beeinträchtigung der Burg Nideggen sowie des Stadttors Nideggen zu besorgen ist, wurde der Gemeinde Kreuzau mit Email vom 30.09.2015 mitgeteilt, dass die Planung nicht an die Ziele der Raumordnung angepasst ist. Die Gemeinde nimmt hierzu mit Schreiben des RA Dr. Pauli vom 20.10.2015 Stellung (vgl. Anlage 5).

Am 28.10.2015 fand eine Erörterungen gem. § 34 Abs. 3 LPIG NRW mit der Gemeinde und Vertretern der Regionalplanungsbehörde und des Dezernates 35 statt. Die Beteiligten trugen dabei nochmals ihre Standpunkte vor; eine Einigung hinsichtlich der beabsichtigten Konzentrationsflächendarstellung konnte nicht erzielt werden.

Gemäß § 34 Abs. 3 LPIG befindet die Regionalplanungsbehörde im Einvernehmen mit dem Regionalrat über die nicht ausgeräumten Bedenken. Kommt eine einvernehmliche Beurteilung nicht zustande, entscheidet die Landesplanungsbehörde nach „Anhörung“ der Gemeinde und des Regionalrates.

● [www.ecoda.de](http://www.ecoda.de)



ecoda  
UMWELTGUTACHTEN  
Dr. Bergen & Fritz GbR  
Ruinenstr. 33  
44287 Dortmund

Fon 0231 5869-5690  
Fax 0231 5869-9519  
[ecoda@ecoda.de](mailto:ecoda@ecoda.de)  
[www.ecoda.de](http://www.ecoda.de)

- **Nachtrag zum Gutachten zur Betroffenheit von Denkmalen**  
im Rahmen der 33. Änderung des Flächennutzungsplanes der  
Gemeinde Kreuzau bzw. der Aufstellung der Bebauungspläne  
Nr. G 1 „WEA Lausbusch“ sowie Nr. G 2 „WEA Steinkaul“  
(Gemeinde Kreuzau, Ortsteil Thum)

Auftraggeberin:

Gemeinde Kreuzau  
Bahnhofsstraße 7  
52372 Kreuzau



Bearbeiter:

Stefan Wernitz, Dipl.-Geogr.

Dortmund, den 17. Juli 2015

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass und Aufgabenstellung.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen .....</b>	<b>2</b>
2.1	Angaben zu den Betrachtungspunkten .....	2
2.2	Vorgehensweise und Datengrundlagen bei der Erstellung der Fotosimulationen .....	3
<b>3</b>	<b>Ergebnisse.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Bewertung .....</b>	<b>7</b>
4.1	Dürener Tor (Nideggen).....	8
4.2	Burg Nideggen .....	8
	<b>Abschlussklärung</b>	
	<b>Literaturverzeichnis</b>	
	<b>Anhang</b>	

68

---

68

## 1 Anlass und Aufgabenstellung

Anlass des vorliegenden Gutachtens ist die 33. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Kreuzau zur Ausweisung von zwei Konzentrationszonen für die Windkraft. Für die beiden Flächen werden zur planungsrechtlichen Steuerung die Bebauungspläne Nr. G 1 „WEA Lausbusch“ sowie Nr. G 2 „WEA Steinkaul“ aufgestellt. Nach derzeitigem Planungsstand sind im Bereich „WEA Lausbusch“ fünf Windenergieanlagen (WEA) und im Bereich „WEA Steinkaul“ zwei WEA geplant (vgl. Karte 1 im Anhang).

Bei den am Standort Lausbusch geplanten WEA 2 und 6 (Vorhabenträger: REA GmbH (Düren)) handelt es sich um Anlagen des Typs Enercon E-115 mit einer Nabenhöhe von 135,4 m und einem Rotordurchmesser von 115,8 m (Gesamthöhe: 193,3 m). Für die am Standort Lausbusch geplanten WEA 3 und 5 (Vorhabenträger: juwi GmbH (Wörstadt)) sowie für die WEA 4 (Vorhabenträger: REA GmbH (Düren)) ist der Anlagentyp Vestas V112 mit einer Nabenhöhe von 140,0 m und einem Rotordurchmesser von 112,0 m (Gesamthöhe: 196,0 m) vorgesehen. Bei den beiden geplanten WEA am Standort Steinkaul (Vorhabenträger: Energiekontor AG (Bremen)) handelt es sich um Anlagen des Typs GE Energy 2.5 mit einer Nabenhöhe von 139 m und einem Rotorradius von 60 m (Gesamthöhe: 199 m).

Zur angemessenen Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange wurde von ecoda (2015) im Auftrag der Gemeinde Kreuzau ein Gutachten zur Betroffenheit von Denkmalen erstellt.

Im Rahmen eines Abstimmungsgesprächs mit der Bezirksregierung Köln (Dezernat 35 und Dezernat 32) im Zuge der landesplanerischen Prüfung am 25. Juni 2015 wurden Nachforderungen gestellt, denen mit dem vorliegenden Nachtrag nachgekommen wird. Bezogen auf den Denkmalbereich Nideggen werden Fotosimulationen von weiteren Betrachtungspunkten sowie die Simulation unterschiedlicher Anlagenhöhen gefordert.

## 2 Grundlagen

Von der Bezirksregierung Köln wurden ergänzend Fotosimulationen von der Kirchgasse mit Blick in Richtung des Dürener Tors sowie von zwei Betrachtungspunkten an der Landesstraße L 246 mit Blick in Richtung der Burg Nideggen gefordert. Im Zuge der Erstellung der zusätzlichen Fotosimulationen fand auch eine Überprüfung der bereits vorliegenden Fotosimulationen statt. Dabei wurde festgestellt, dass die Fotosimulation vom Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen einer Anpassung bedarf. Nachfolgend werden die Betrachtungspunkte sowie die Vorgehensweise und die Datengrundlagen bei der Erstellung der Fotosimulationen beschrieben.

### 2.1 Angaben zu den Betrachtungspunkten

#### *Betrachtungspunkt Kirchgasse (Nideggen)*

Der Betrachtungspunkt befindet sich ca. 30 m südwestlich des Marktplatzes auf ca. 314 m ü. NN (vgl. Karte 2 im Anhang). Nach Nordosten fällt das Gelände bis auf ca. 308 m ü. NN am Fuß des Dürener Tors ab. Gemäß dem Datenblatt des LVR - Amt für Denkmalpflege zum Denkmalbereich Nideggen sind Blickbezüge u.a. auf die Stadttore zu schützen (LVR – AMT FÜR DENKMALPFLEGE IM RHEINLAND 2014b).

#### *Betrachtungspunkt westlich Hetzingen*

Der Betrachtungspunkt befindet sich westlich von Hetzingen bzw. östlich des Hofes Fischer an einem örtlichen Wanderweg auf ca. 235 m ü. NN (vgl. Karte 3). In diesem Bereich bietet sich ein freier Blick auf den Burgberg.

#### *Betrachtungspunkte L 246 A und B*

Der Betrachtungspunkt A befindet sich an der Landesstraße L 246 an der Grenze zum Nationalpark Eifel auf ca. 274 m ü. NN (vgl. Karten 1 und 3 im Anhang).

Der Betrachtungspunkt B befindet sich ca. 155 m südwestlich des Betrachtungspunkts L 246 A (Luftlinie) an der Landesstraße L 246 auf ca. 293 m ü. NN (vgl. Karte 3 im Anhang).

Der Abschnitt der Landesstraße L 246 zwischen Hetzingen und Haarscheidt verläuft überwiegend im Wald. Die Betrachtungspunkte A und B stellen die einzigen Punkte in diesem beidseitig von Bäumen und Gebüsch begleiteten Abschnitt der L 246 dar, von denen sich Sichtbeziehungen zur Burg ergeben. Die Straße wird von einer schmalen, grasbewachsenen Bankette begleitet. Abgesehen von einem Haltepunkt ca. 270 m südlich des Betrachtungspunktes A (Luftlinie) existieren keine geeigneten Haltemöglichkeiten. Angesichts fehlender Wege kann eine Frequentierung durch Fußgänger weitgehend ausgeschlossen werden. Für Autofahrer werden in Fahrtrichtung Hetzingen an den beiden Betrachtungspunkten für einen kurzen Moment Sichtbeziehungen zur Burg bestehen.

## 2.2 Vorgehensweise und Datengrundlagen bei der Erstellung der Fotosimulationen

Die Fotos, die als Vorlage zur Erstellung der Fotosimulationen dienen, wurden am 06. Juli 2015 bzw. am 18. Juli 2014 (Betrachtungspunkt westl. Hetzingen) mit der Kamera EOS 600D der Fa. Canon aufgenommen. Die Betrachtungspunkte sowie die Kontrollpunkte wurden mit Hilfe eines GPS-Geräts (GPS 60 der Fa. Garmin) eingemessen und anhand von Luftbildern (DOP20) überprüft. Die räumliche Lage der Betrachtungspunkte sowie der Blickwinkel ist den Karten 1 bis 3 im Anhang zu dargestellt. Die Koordinaten der Betrachtungspunkte sowie Angabe der Brennweite, mit welcher die jeweiligen Fotos aufgenommen wurden, sind in Tabelle 2.1 aufgeführt.

Tabelle 2.1: Angaben zu den Betrachtungspunkten

Bezeichnung	Koordinaten (UTM/ETRS1989)		Blickrichtung (°)*	Brennweite (mm)**
	Ostwert	Nordwert		
Kirchgasse (Nideggen)	32322107	5618316	35	45
westlich von Hetzingen	32320886	5618026	66	44
L 246 A	32320433	5617861	71	45
L 246 B	32320331	5617740	73	45

\* 0° = Norden, 90° = Osten

\*\* bezogen auf 35mm - Kleinbildkamera

Die Fotosimulationen wurden mit Hilfe der Software WindPRO 2.8, Modul VISUAL der Firma ENERGI-OG MILJØDATA (EMD) erstellt. Dieses Programm ermittelt unter Berücksichtigung der Kameraeinstellung, der topographischen Koordinaten sowie der Höhenlage der Betrachtungspunkte und der WEA-Standorte die realistische Größe mit den angemessenen Proportionen der WEA. Eine Möglichkeit zur Kontrolle der Genauigkeit der Simulation bietet das Programm WindPRO 2.8 anhand von markanten Objekten in der Landschaft, die als Kontrollpunkte definiert werden können. Eine Windenergieanlage wird in einem CAD-Modell (auf Basis der Ausmaße von Turm, Gondel, Rotornase und -blättern) dargestellt. Das CAD-Modell gibt die wesentlichen Charakteristika wie die Farbgebung und die geometrischen Abmessungen des geplanten WEA-Typs wieder. Für die Simulation des optischen Eindrucks der WEA wird ferner der Sonnenstand und die Bewölkung zum Zeitpunkt der Fotoaufnahme berücksichtigt. Die Rotoren der WEA sind auf den Fotosimulationen entsprechend der vorherrschenden Windrichtung (d. h. Wind aus südwestlicher Richtung) ausgerichtet.

Für das Geländemodell wurden Höhendaten der Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) verwendet. Für die Betrachtungspunkte, die WEA-Standorte sowie die Kontrollpunkte wurden die Geländehöhen entsprechend der Darstellung in der Deutschen Grundkarte (Maßstab 1 : 5.000) angepasst.

Im Zuge der Erstellung der zusätzlichen von der Bezirksregierung geforderten Fotosimulationen wurde die bereits vorliegende Fotosimulation von dem Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen (vgl. ecoda 2015) einer eingehenden Prüfung unterzogen, wobei insbesondere die Höhenangaben abgeglichen



und teils korrigiert wurden. Zur besseren Nachvollziehbarkeit sind die zu Grunde gelegten Geländehöhen der Kontrollpunkte in den Skizzendarstellungen angegeben (vgl. Fotosimulationen im Anhang). Bei den Skizzenansichten handelt es sich um die Darstellung der Umrissse der WEA. Diese werden – zusammen mit der Beschriftung der WEA – für die beantragten Anlagentypen (Genehmigungsverfahren nach BImSchG) dargestellt, die in Kapitel 1 genannt sind.

Darüber hinaus werden Varianten mit unterschiedlichen Gesamthöhen dargestellt (Fotosimulationen sowie ggf. Skizzenansichten, wenn die WEA nicht zu sehen sind), wobei die Nabenhöhen der jeweiligen Anlagentypen, die verschiedene Rotordurchmesser aufweisen, entsprechend angepasst wurden. Folgende Varianten werden berücksichtigt:

- Variante mit 225 m Gesamthöhe
- Variante mit 175 m Gesamthöhe
- Variante mit 150 m Gesamthöhe



### 3 Ergebnisse

Die im Anhang dargestellten Fotosimulationen bzw. Skizzen zeigen von den Betrachtungspunkten jeweils folgende Darstellungen:

- a) Skizzendarstellung der geplanten Anlagentypen (Gesamthöhen vgl. Kapitel 1)
- b) Fotosimulation der geplanten Anlagentypen (Gesamthöhen vgl. Kapitel 1)
- c) Fotosimulation einer Variante mit 225 m Gesamthöhe
- d) Fotosimulation einer Variante mit 175 m Gesamthöhe (ggf. nur Skizzendarstellung, wenn WEA voraussichtlich nicht sichtbar)
- e) Fotosimulation einer Variante mit 150 m Gesamthöhe (ggf. nur Skizzendarstellung, wenn WEA voraussichtlich nicht sichtbar)

In der Tabelle 3.1 werden die in den untersuchten Varianten von den jeweiligen Betrachtungspunkten sichtbaren Anlagen bzw. Anlagenteile beschrieben.

In wie weit sich aus möglichen Sichtbeziehungen zu den WEA Beeinträchtigungen der Denkmalqualität ergeben, wird in Kapitel 4 diskutiert.

Tabelle 3.1: Kurzbeschreibung der Ergebnisse der Fotosimulationen

	Kirchgasse (Nideggen)	westlich von Hetzingen	L 246 A	L 246 B
<b>geplante Anlagentypen</b>	einzelne Rotorblätter der WEA 6 (Lausbusch) werden neben dem Dürener Tor zu sehen sein	von der WEA 6 (Lausbusch) wird die Gondel und der Rotor zu sehen sein; von der WEA 2 (Lausbusch) wird ein einzelnes Rotorblatt zu sehen sein	von den WEA 6 und 2 (Lausbusch) werden die Gondel, der Rotor (vollständig) sowie der obere Teil des Turms zu sehen sein; von der WEA3 (Lausbusch) wird die Gondel und der Rotor (weitgehend) zu sehen sein; von der WEA 5 wird die Rotorblattspitze im oberen Durchlauf zu sehen sein	von der WEA5 (Lausbusch) wird die Gondel und der Rotor (vollständig) zu sehen sein; die WEA 6, 2 und 3 werden durch Gehölze weitgehend verdeckt
<b>Variante mit 225 m Gesamthöhe</b>	Gondel und Rotor der WEA 6 (Lausbusch) werden neben dem Dürener Tor zu sehen sein	von der WEA 6 (Lausbusch) wird die Gondel, der Rotor (vollständig) sowie der obere Teil des Turms zu sehen sein; von der WEA 2 (Lausbusch) wird die Gondel und der Rotor (teilweise) zu sehen sein	von den WEA 6, 2 und 3 (Lausbusch) werden die Gondel, der Rotor (vollständig) sowie der obere Teil des Turms zu sehen sein; von der WEA5 (Lausbusch) wird die Gondel und der Rotor (teilweise) zu sehen sein	von der WEA5 (Lausbusch) wird die Gondel, der Rotor (vollständig) sowie der obere Teil des Turms zu sehen sein; von der WEA 3 (Lausbusch) wird von der WEA 3 die Gondel sowie der Rotor (weitgehend) zu sehen sein; die WEA 6 und 2 werden durch Gehölze verdeckt
<b>Variante mit 175 m Gesamthöhe</b>	die Rotorblattspitze der WEA 6 (Lausbusch) wird neben dem Dürener Tor im oberen Durchlauf zu sehen sein	von der WEA 6 (Lausbusch) wird die Gondel und der Rotor (teilweise) zu sehen sein; von der WEA 2 wird die Rotorblattspitze im oberen Durchlauf zu sehen sein	von den WEA 6 und 2 (Lausbusch) werden die Gondel, der Rotor (vollständig) sowie der obere Teil des Turms zu sehen sein; von der WEA3 (Lausbusch) wird die Gondel und der Rotor (teilweise) zu sehen sein	von der WEA 5 wird die Gondel sowie der Rotor (weitgehend) zu sehen sein
<b>Variante mit 150 m Gesamthöhe</b>	es werden keine WEA zu sehen sein	einzelne Rotorblätter der WEA 6 (Lausbusch) werden zu sehen sein	von den WEA 6 und 2 (Lausbusch) werden die Gondel, der Rotor (weitgehend) zu sehen sein; von der WEA3 (Lausbusch) wird die Rotorblattspitze im oberen Durchlauf zu sehen sein	von der WEA 5 wird die Rotorblattspitze im oberen Durchlauf zu sehen sein

## 4 Bewertung

Laut Datenblatt des LVR - Amt für Denkmalpflege soll durch die Ausweisung als Denkmalbereich der historisch gewachsene Charakter des Ortes Nideggen insgesamt erhalten werden und „*zwar durch den Schutz des Grundrisses der örtlichen Gesamtsituation, des Erscheinungsbildes, den Schutz von Freiflächen und Freiräumen, von Blickbeziehungen und durch den Schutz der Silhouette*“ (LVR – AMT FÜR DENKMALPFLEGE IM RHEINLAND 2014b). Die Silhouette „*meint den Umriss der Gesamtsituation aus Burgruine, Kirche und Ort, wie sie aus der Umgebung rundum, insbesondere von drei Seiten (Norden, Westen, Süden) erlebt wird*“ (LVR – AMT FÜR DENKMALPFLEGE IM RHEINLAND 2014). Das schützenswerte Erscheinungsbild bezieht sich laut Datenblatt „*auf den Bereich insgesamt, d. h. auf die Bergkuppe mit den Resten der Burg und mit der Pfarrkirche, auf den Ort und auf die Wiesen in den Berghängen. Der Bergrücken wird heute beherrscht durch die Ruine der ehemaligen Burganlage und durch den Baukörper der romanischen Pfarrkirche.*“

Blickbezüge zu den Stadttoren sind gemäß der vorliegenden Angaben zum Denkmalbereich Nideggen (Datenblatt des LVR - Amt für Denkmalpflege) ebenfalls als schützenswert einzustufen.

Mit Blick auf die Burg sowie auf das Dürener Tor werden die geplanten WEA teilweise zu sehen sein (vgl. Tabelle 3.1 sowie Fotosimulationen im Anhang). Die Auswirkungen der geplanten WEA auf die Denkmalqualität werden nachfolgend für das Dürener Tor sowie die Burg (bzw. Burgberg) getrennt bewertet.

Die Bewertungsmaßstäbe leiten sich aus der Rechtsprechung ab. Das durch § 9 Abs. 1b DschG geschützte Erscheinungsbild eines Denkmals ist laut OVG NRW<sup>1</sup> nicht gleichzusetzen mit dem bloßen ungestörten Anblick des Denkmals. Das denkmalrechtliche Erscheinungsbild ist demnach vielmehr als der von außen sichtbare Teil eines Denkmals zu verstehen, an dem jedenfalls der sachkundige Betrachter den Denkmalwert abzulesen vermag.

Als erhebliche Beeinträchtigung eines Denkmals ist eine Situation anzusehen, in der die Wirkung des Denkmals als Kunstwerk, als Zeuge der Geschichte oder als bestimmendes städtebauliches Element geschmälert wird. Neue Bauten müssen sich zwar weder völlig an vorhandene Baudenkmäler anpassen, noch unterbleiben, wenn eine Anpassung nicht möglich ist. Aber sie müssen sich an dem vom Denkmal gesetzten Maßstab messen lassen, dürfen es nicht gleichsam erdrücken, verdrängen, übertönen oder die gebotene Achtung gegenüber den im Denkmal verkörperten Werten vermissen lassen. Die genannten Merkmale müssen in schwerwiegender Weise gegeben sein, damit von einer erheblichen Beeinträchtigung gesprochen werden kann.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Oberverwaltungsgericht NRW, Urteil vom 08.03.2012, 10 A 2037/11

<sup>2</sup> Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 18.07.2013, 22 B 12.1741

#### 4.1 Dürener Tor (Nideggen)

Wie die Fotosimulation von der Kirchgasse zeigt, ist es nicht auszuschließen, dass ein Rotorblatt der WEA 6 (Lausbusch) in der geplanten Variante mit Blick auf das Dürener Tor zumindest teilweise zu sehen sein wird. Der sichtbare Teil des Rotorblattes, das eine maximal Tiefe von 4 m aufweist, wird angesichts der Entfernung von 1,9 km als schmales Objekt im Hintergrund wahrnehmbar sein. Das Erscheinungsbild des Dürener Tors wird hierdurch allenfalls unwesentlich verändert. Aufgrund des in Richtung des Tores abfallenden Geländes wird für einen Betrachter, der sich von der Kirchgasse in Richtung des Tores bewegt, das Rotorblatt zunehmend durch Gebäude verdeckt. Vor diesem Hintergrund kann sicherlich nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds gesprochen werden.

Die Betrachtung von Varianten mit einer geringeren Gesamthöhe erübrigt sich, da bereits die geplante WEA nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führen wird.

Bei einer Gesamthöhe von 225 m würden von der WEA 6 (Lausbusch) die Gondel und weitere Teile des Rotors zu sehen sein und die WEA somit deutlich in Erscheinung treten.

#### 4.2 Burg Nideggen

Relevante Sichtbezüge zur Burg Nideggen bestehen großflächig v. a. aus südöstlicher Richtung (landwirtschaftlich geprägtes Umfeld von Hetzingen mit Bedeutung für die Erholung (v. a. Campingplätze)). Diese werden durch die geplanten WEA nicht beeinträchtigt (vgl. ecoda 2015).

Aus nördlicher sowie südlicher Richtung bestehen in untergeordnetem Umfang Blickbeziehungen (teils durch das Relief eingeschränkt) zur Burg. Aufgrund der Lage des Windparks Lausbusch können Sichtbeziehungen zu den WEA mit Blick auf die Burg ausgeschlossen werden.

Wie die Fotosimulationen westlich von Hetzingen sowie von der L 246 zeigen, können aus westlicher Blickrichtung vereinzelt von höher gelegenen Bereichen Sichtbeziehungen zu einzelnen WEA des Windparks Lausbusch bestehen. Bei dem an einem Wanderweg gelegenen Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen werden Teile der WEA 6 und 2 des Windparks Lausbusch in deutlichem Abstand zur markanten Bergkuppe sowie deutlich tiefer als diese zu sehen sein. Die ca. 3,0 km bzw. 3,4 km entfernten WEA 6 und 2 werden mit Blick auf die Burg am Rande des Blickfelds im Hintergrund wahrnehmbar sein. Die Bergkuppe mit der Burg Nideggen wird auch nach Errichtung der geplanten Anlagentypen eindeutig landschaftsdominierend wirken. Das Erscheinungsbild der Burg wird in diesem Bereich allenfalls unwesentlich verändert.

Auch bei den höher gelegenen Betrachtungspunkten an der L 246 werden die geplanten Anlagentypen die Bergkuppe nicht überragen. Das markante Erscheinungsbild der Bergkuppe mit der Burg Nideggen wird durch die sichtbaren Anlagenteile am Rande des Blickfelds nicht erheblich beeinträchtigt, zumal sich die geplanten WEA des Windparks Lausbusch in einer Entfernung von 3,5 bis

3,9 km befinden. In diesem Entfernungsbereich werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch WEA i. A. nicht als erheblich eingestuft (vgl. BREUER 2001, StMUG 2011, HESSISCHER LANDTAG 2012). Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass den Betrachtungspunkten an der L 246 aus gutachterlicher Sicht bezüglich der Erlebbarkeit der Burg Nideggen allenfalls eine untergeordnete Bedeutung zugesprochen werden kann, da von diesen Punkten lediglich für Verkehrsteilnehmer kurzzeitig Blickbeziehungen zur Burg bestehen.

Demgegenüber bestehen im Umfeld von Hetzingen und Brück großflächig Sichtbeziehungen zur Burg, die durch die WEA nicht beeinträchtigt werden. Zieht man die in Google Earth veröffentlichten Fotos von der Burg Nideggen als Indiz dafür heran, von welchen Stellen der Ausblick auf die Burg offenbar als reizvoll empfunden wird, so fällt auf, dass sich diese auf das Rurtal zwischen Zerkall, Brück und Hetzingen konzentrieren. In diesen Bereichen werden die geplanten WEA nicht zu sehen sein.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass von dem Vorhaben in der aktuellen Planung (vgl. Kapitel 1) keine erheblichen Beeinträchtigungen des Denkmalbereichs Nideggen ausgehen werden.

Vor diesem Hintergrund erübrigt sich eine Betrachtung von Varianten mit geringeren Gesamthöhen.

Bei einer Gesamthöhe von 225 m über Grund würden die WEA 3 und 5 des Windparks Lausbusch von höher gelegenen Betrachtungspunkten an der L 246, denen aus gutachterlicher Sicht bezüglich der Erlebbarkeit der Burg eine untergeordnete Bedeutung zugesprochen wird, deutlich in Erscheinung treten. Die WEA wären bei dieser Variante neben der Burg in zu sehen und würden deren Erscheinungsbild von diesen Betrachtungspunkten verändern.



## Abschlussklärung

Es wird versichert, dass das vorliegende Gutachten unparteiisch, gemäß dem aktuellen Kenntnisstand und nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt wurde. Die Datenerfassung, die zu diesem Gutachten geführt hat, wurde mit größtmöglicher Sorgfalt vorgenommen.

Dortmund, 17. Juli 2015

  
Stefan Wernitz

## Literaturverzeichnis

- BREUER, W. (2001): Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds. Vorschläge für Maßnahmen bei Errichtung von Windkraftanlagen. Naturschutz und Landschaftsplanung 33 (8): 237-245.
- ecoda (2015): Gutachten zur Betroffenheit von Denkmälern im Rahmen der 33. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Kreuzau bzw. der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. G 1 „WEA Lausbusch“ sowie Nr. G 2 „WEA Steinkaul“ (Gemeinde Kreuzau, Ortsteil Thum). Unveröffentl. Gutachten im Auftrag der Gemeinde Kreuzau. Dortmund. Stand: 12. Februar 2015.
- HESSISCHER LANDTAG (2012): Hessisches Energiezukunftsgesetz vom 21. November 2012. Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen 23: 444-448.
- LVR – AMT FÜR DENKMALPFLEGE IM RHEINLAND (2014): Schriftliche Stellungnahme vom 29. April 2014 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. G 1 „WEA Lausbusch“ sowie Nr. G 2 „WEA Steinkaul“ der Gemeinde Kreuzau.
- STMUG (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND GESUNDHEIT) (2011): Hinweise zur Planung und Genehmigung von Windkraftanlagen. Gemeinsame Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Wissenschaft und Kunst, der Finanzen, für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, für Umwelt und Gesundheit sowie für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 20. Dezember 2011.
- UVP-GESELLSCHAFT (2008): Kulturgüter in der Planung. Handreichung zur Berücksichtigung des kulturellen Erbes bei Umweltprüfungen. Hamm.
-

## Anhang I

### Karten

Karte 1: Lage der Betrachtungspunkte für die Fotosimulationen (Übersicht)

Karte 2: Lage der Betrachtungs- und Kontrollpunkte für die Fotosimulationen (Dürener Tor)

Karte 3: Lage der Betrachtungs- und Kontrollpunkte für die Fotosimulationen (Burg Nideggen)



**Gutachten zur Betroffenheit von Denkmälern - Nachtrag**  
 im Rahmen der 33. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Kreuzau bzw. der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. G 1 „WEA Lausbusch“ sowie Nr. G 2 „WEA Steinkaul“ (Gemeinde Kreuzau, Ortsteil Thum)

Auftraggeberin: Gemeinde Kreuzau

**Karte 1**  
 Lage der Betrachtungspunkte für die Fotosimulationen (Übersicht)

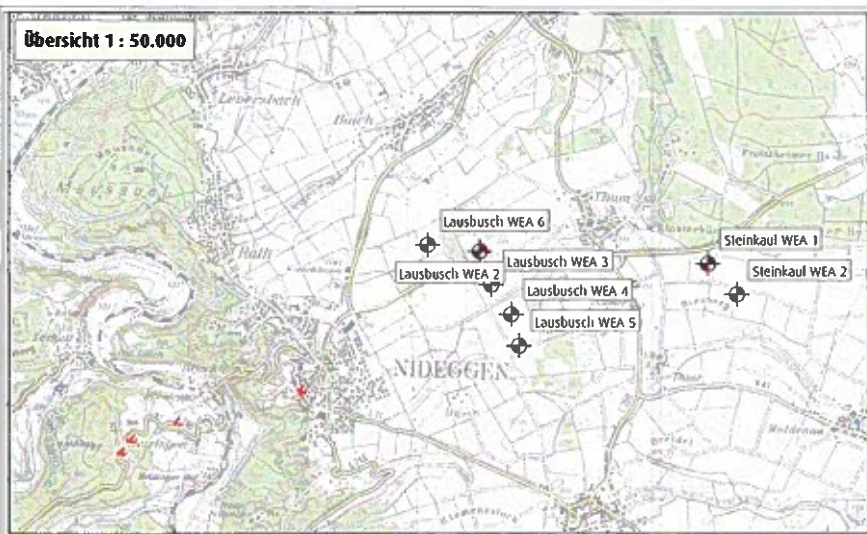
Betrachtungspunkte für die Fotosimulationen  
 Betrachtungspunkt bzw. -blickwinkel

bearbeiteter und verkleinerter Ausschnitt der digitalen Topographischen Karte 1:10.000 (© Geobasis NRW 2015)

Bearbeiter: Stefan Wornitz, 17. Juli 2015

0 500 Meter

Maßstab 1:10.000 @ DIN A3









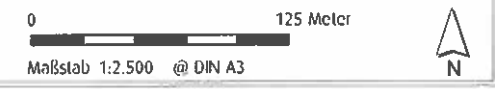
● Gutachten zur Betroffenheit von Denkmälern - Nachtrag  
 im Rahmen der 33. Änderung des Flächen-nutzungsplanes der Gemeinde Kreuzau bzw. der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. G 1 „WEA Lausbusch“ sowie Nr. G 2 „WEA Steinkaul“ (Gemeinde Kreuzau, Ortsteil Thum)  
 Auftraggeberin: Gemeinde Kreuzau



● Karte 2  
 Lage der Betrachtungs- und Kontrollpunkte für die Fotosimulationen (Dürener Tor)

- Betrachtungs- und Kontrollpunkte der Fotosimulationen
-  Betrachtungspunkt bzw. -blickwinkel
  -  Kontrollpunkt für die Erstellung der Fotosimulationen (wird zur vertikalen und horizontalen Ausrichtung der CAD-Modelle der geplanten Windenergieanlagen im jeweiligen Bildausschnitt herangezogen)

● bearbeiteter Ausschnitt der ESRI Grundkartenluftbilder mit überlagernder Darstellung der Höhenlinien der Deutschen Grundkarte  
 Bearbeiter: Stefan Wornitz, 17. Juli 2015





- Gutachten zur Betroffenheit von Denkmälern - Nachtrag**  
im Rahmen der 33. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Kreuzau b/w. der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. G 1 „WEA Lausbusch“ sowie Nr. G 2 „WEA Steinkaul“ (Gemeinde Kreuzau, Ortsteil Thum)



Auftraggeberin: Gemeinde Kreuzau

### Karte 3

Lage der Betrachtungs- und Kontrollpunkte für die Fotosimulationen (Burg Nideggen)

Betrachtungs- und Kontrollpunkte der Fotosimulationen



Betrachtungspunkt b/w. -Blickwinkel



Kontrollpunkt für die Erstellung der Fotosimulationen (wird zur vertikalen und horizontalen Ausrichtung der CAD-Modelle der geplanten Windenergieanlagen im jeweiligen Bildausschnitt herangezogen)



- bearbeiteter Ausschnitt der ESRI Grundkartenluftbilder mit überlagernder Darstellung der Höhenlinien der Deutschen Grundkarte

Bearbeiter: Stefan Wernitz, 17. Juli 2015



Maßstab 1:4.500 @ DIN A3





## Anhang II

### Fotosimulationen



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung 1a: Skizzenansicht der geplanten Anlagentypen vom Betrachtungspunkt „Kirchgasse“



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung 1b: Fotosimulation der geplanten Anlagentypen vom Betrachtungspunkt „Kirchgasse“



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung 1c: Fotosimulation einer Variante mit 225 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt „Kirchgasse“



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung Id: Fotosimulation einer Variante mit 175 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt „Kirchgasse“



- Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

● ecoda



Abbildung 1e: Skizzendarstellung für eine Variante mit 150 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt „Kirchgasse“



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

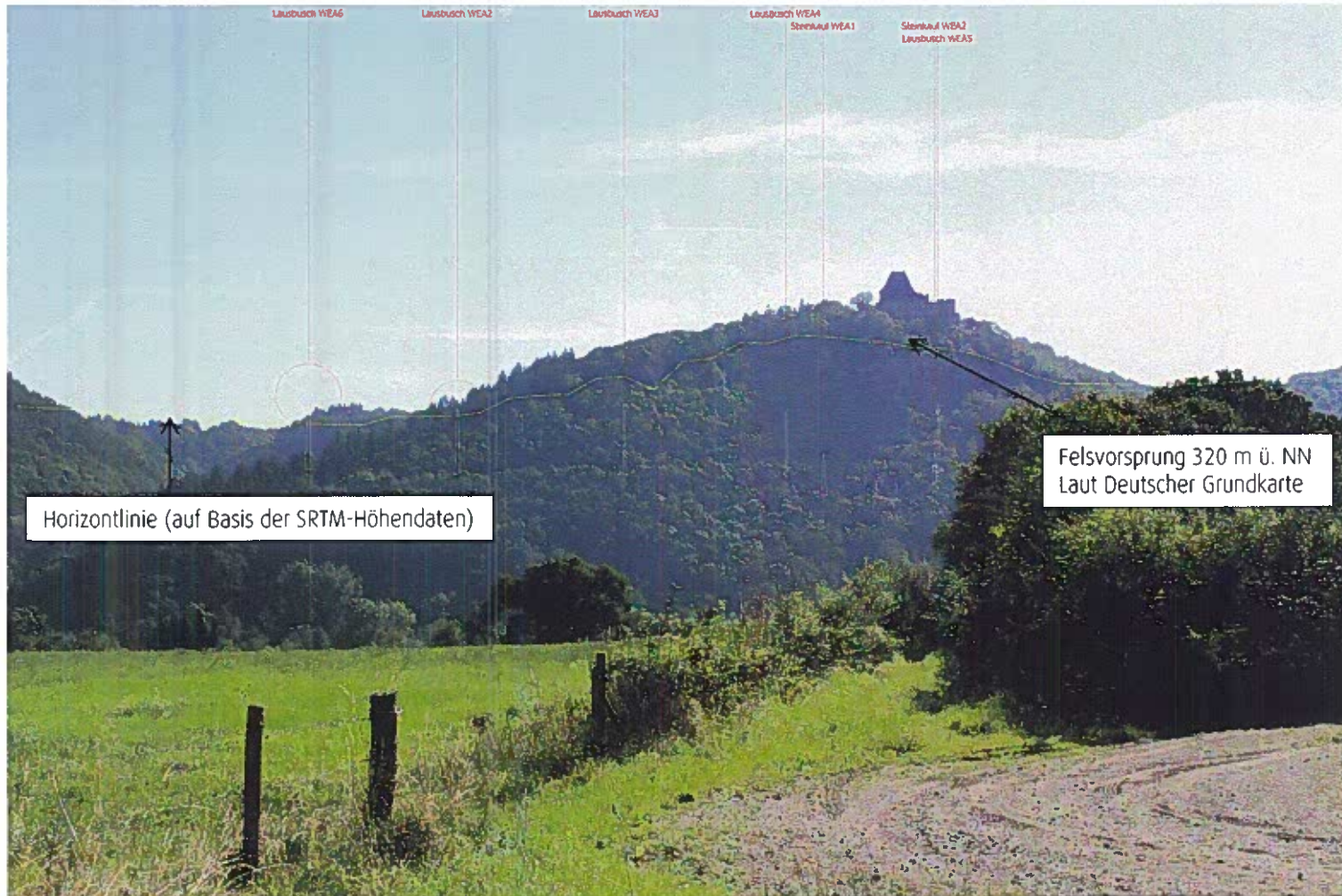


Abbildung 11a: Skizzenansicht der geplanten Anlagentypen vom Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen

- Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

● ecoda

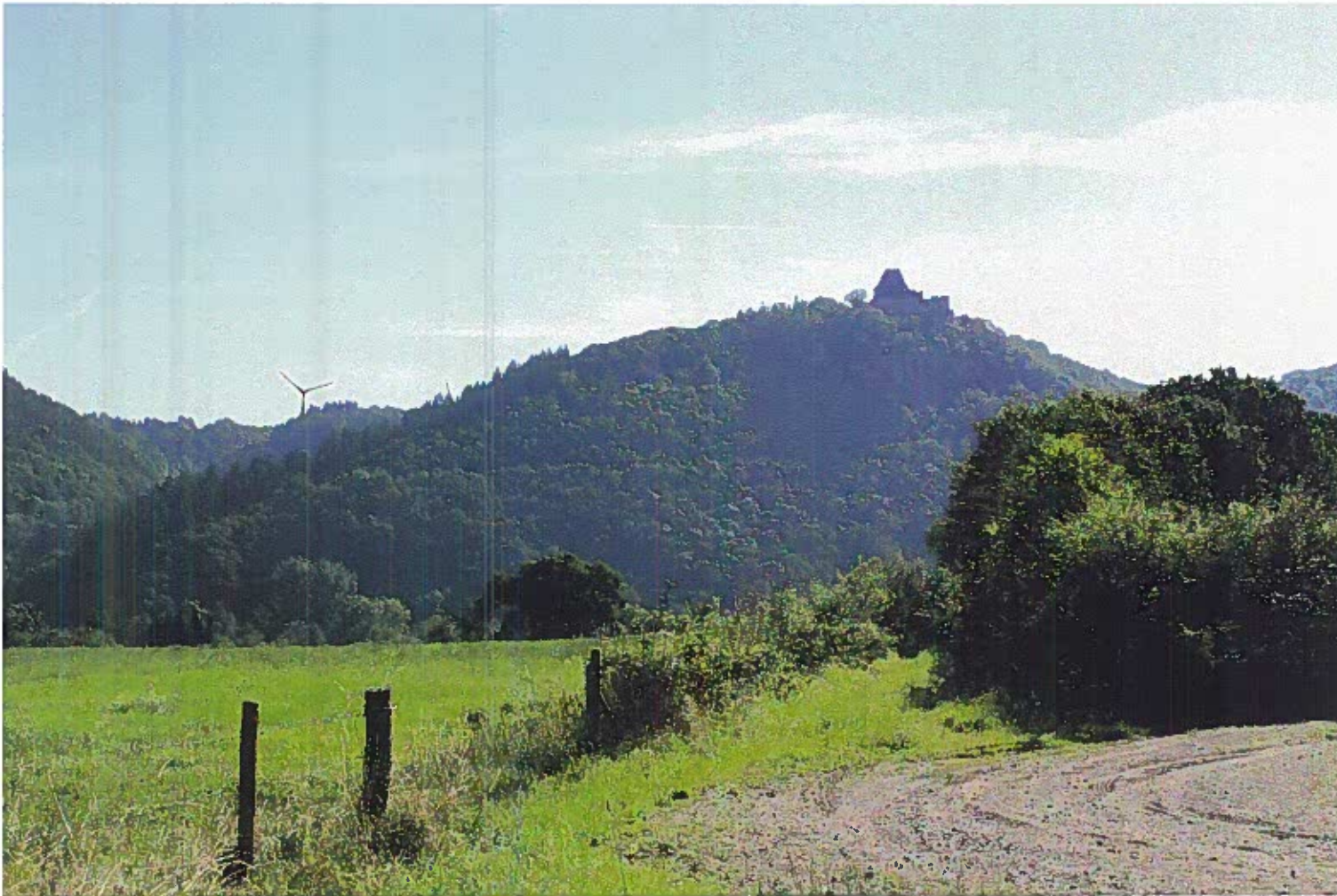


Abbildung IIb: Fotosimulation der geplanten Anlagentypen vom Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen



- Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

• ecoda



Abbildung IIc: Fotosimulation einer Variante mit 225 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen

- Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

• ecoda

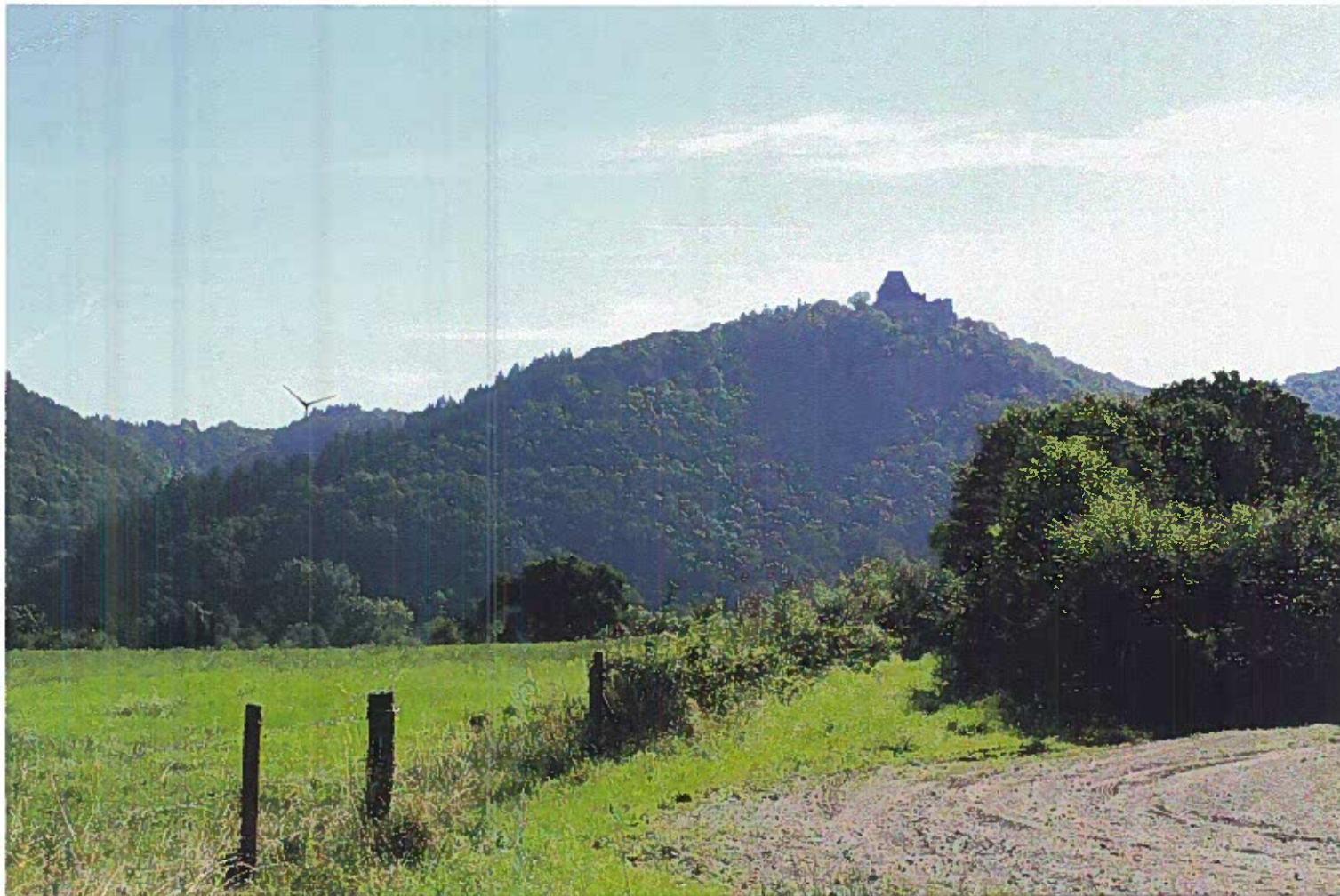


Abbildung II.d: Fotosimulation einer Variante mit 175 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen



- Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

• ecoda

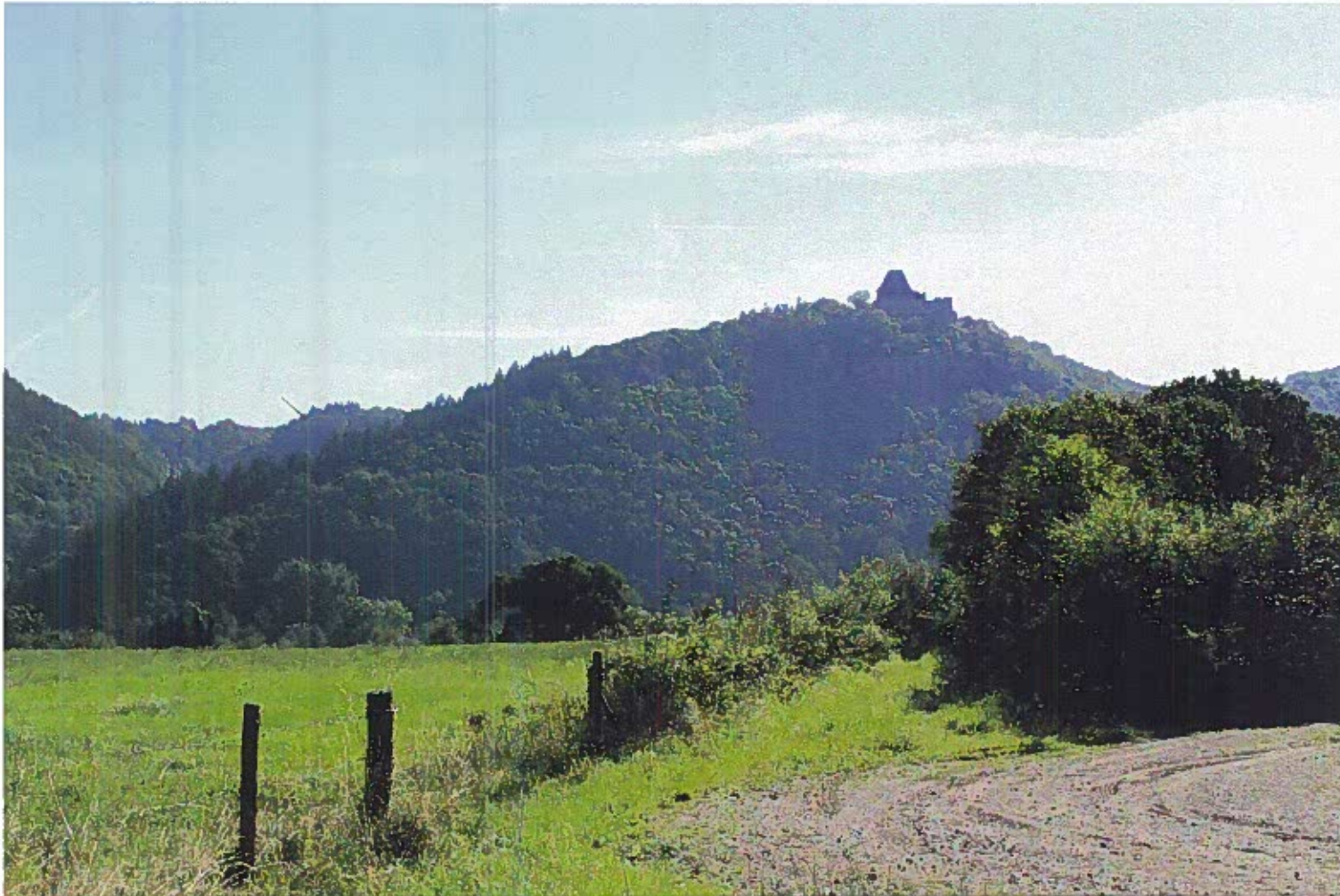


Abbildung IIe: Fotosimulation einer Variante mit 150 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen

Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung IIIa: Skizzenansicht der geplanten Anlagentypen vom Betrachtungspunkt L 246 A



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung IIIb: Fotosimulation der geplanten Anlagentypen vom Betrachtungspunkt L 246 A



- Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag



Abbildung IIIc: Fotosimulation einer Variante mit 225 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt L 246 A



● Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

● ecoda



Abbildung IIIId: Fotosimulation einer Variante mit 175 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt L 246 A



● Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

● ecoda



Abbildung IIIe: Fotosimulation einer Variante mit 150 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt L 246 A

Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung IVa: Skizzenansicht der geplanten Anlagentypen vom Betrachtungspunkt L 246 B



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung IVb: Fotosimulation der geplanten Anlagentypen vom Betrachtungspunkt L 246 B

● Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

● ecoda



Abbildung IVc: Fotosimulation einer Variante mit 225 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt L 246 B



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung IVd: Fotosimulation einer Variante mit 175 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt L 246 B



Fotosimulationen der geplanten Windparks Lausbusch und Steinkaul (Gemeinde Kreuzau) - Nachtrag

ecoda



Abbildung IVe: Fotosimulation einer Variante mit 150 m Gesamthöhe vom Betrachtungspunkt L 246 B

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland



LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland  
Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Bezirksregierung Köln  
Dezernat 35 - Städtebau, Bauaufsicht, Denkmal-  
schutz  
Herrn Kunstmann

50606 Köln

Datum und Zeichen bitte stets angeben

11.09.2015  
3431-TS-2015

Dipl.-Ing. Thorsten Schrolle  
Tel 02234 9854-541  
Fax 0221 8284-4008  
Thorsten.Schrolle@lvr.de

Vorab per Mail:  
volker.kunstmann@bezreg-koeln.nrw.de

**Kreuzau, 33. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans der Gemeinde Kreuzau zur Ausweisung von Konzentrationsflächen für die Windkraft - gutachterliche Stellungnahme nach §22 Abs. 3 DSchG NW zum Nachtrag des Gutachtens zur Betroffenheit von Denkmälern vom 17.06.2015**

- Mail vom 24.07.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Kunstmann,

Ihrer Bitte vom 24.07.2015 um Stellungnahme zu der Ergänzung des Gutachtens der Firma Ecodia vom 17.07.2015 komme ich hiermit im Sinne einer gutachterlichen Stellungnahme gemäß §22 Abs. 3 DSchG nach. Die bisherigen Stellungnahmen des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland als Träger öffentlicher Belange vom 29.04.2014 und 29.08.2014 zum Hauptgutachten der Firma Ecodia werden insoweit bezogen auf die Denkmäler Burg Nideggen und Stadtbefestigung Nideggen präzisiert. Davon unberührt bleiben aber die bislang geäußerten Bedenken hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen anderer Denkmäler und Kulturlandschaftsbereiche (im Sinne des in Bearbeitung befindlichen Fachbeitrages Kulturlandschaft zum Regionalplan Köln) im Umfeld der geplanten Windkraftanlagen in den Ortslagen der Gemeinden Nideggen, Kreuzau und Vettweis, sowie hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen des Schutzgegenstandes des Denkmalbereichs Nideggen.



*Wir freuen uns über Ihre Hinweise zur Verbesserung unserer Arbeit. Sie erreichen uns unter der Telefonnummer 0221 809-2255 oder senden Sie uns eine E-Mail an [Anregungen@lvr.de](mailto:Anregungen@lvr.de)*

Besucheranschrift: 50259 Pulheim (Brauweiler), Ehrenfriedstraße 19, Abtei Brauweiler  
Bushaltestelle Brauweiler Kirche: Linien 961, 962 und **980**  
Telefon Vermittlung: 02234 9854-0  
Internet: [www.denkmalpflege.lvr.de](http://www.denkmalpflege.lvr.de)

## **1 betroffene Bedeutungsebenen des Denkmals Burg Nideggen und des Dürener Tors im Denkmalbereich Nideggen**

Im Folgenden werden nur die aus Sicht des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland betroffenen Bedeutungsebenen der Burg Nideggen und des Dürener Tors dargestellt, soweit sich diese Betroffenheit aus den jetzt vorgelegten Ergänzungen zum Gutachten ablesen lässt.

### **1.1 Geschichtlicher Kurzüberblick über die Entstehung der Burg und der Stadt Nideggen**

Die Höhenburg Nideggen ist auf einem circa 300 m ansteigenden Bergsporn im oberen Rurtal im letzten Drittel des 12. Jahrhunderts unter Graf Wilhelm II errichtet worden, dabei soll der weithin sichtbare, sogenannte Jenseitsturm aus Abbruchmaterial der älteren Burg Bergstein, an der linken Rurseite gelegen, errichtet worden sein. Nideggen bildete in den folgenden zwei Jahrhunderten den Herrschaftsmittelpunkt der Jülicher Grafen, in der Mitte des 14. Jahrhundert stieg Markgraf Wilhelm V zum Herzog auf und die Burg erfuhr den Höhepunkt ihres Ausbaus. Die umfangreichen und prestigeträchtigen Aus- und Umbauten dokumentierten seinerzeit den Residenzcharakter der Burg. Bereits 1313 wurden Nideggen die Stadtrechte verliehen. Der „Burgfleck“ war Anfang des 13. Jahrhunderts entstanden und ummauert worden. In diesem bis heute kaum bebauten Areal wurde ab Ende des 12. Jahrhunderts die romanische Pfarrkirche St. Johannes Baptist errichtet. Östlich des Burgflecks schloss dann die planmäßig angelegte städtische Siedlung Nideggen an, die den Bergsporn abschließt. Die Befestigung, bestehend aus drei Stadttoren und einer Ringmauer, war in der Mitte des 14. Jahrhunderts abgeschlossen. Davon sind bis heute Reste der Ringmauer sowie das Zülpicher und das Dürener Stadttor erhalten. Mit der Übersiedlung des Kollegiatstifts aus Stommeln, das im Zusammenhang mit dem Grab der selig gesprochenen Christina von Stommeln steht, erfuhr Nideggen eine weitere Aufwertung. Mittels zahlreicher Privilegien, wie der Befreiung von sämtlichen Abgaben, für die Stadtbürger und Neubürger versuchte Nideggen bereits im Mittelalter den Standortnachteil, verursacht durch die isolierte Lage fernab der wirtschaftlich bedeutenden Handelszentren und Handelsrouten, zu kompensieren, was auch erfolgreich war. Dennoch sank Nideggen unter der Herrschaft des Herzogs Wilhelm zum Amtssitz herab, da er diplomatisch weitreichende Beziehungen unterhielt und für die Pflege derer sich die abseitige Lage als nicht günstig erwies. In der Mitte des 15. Jahrhunderts erlebte die Stadt eine Renaissance mit der Gründung des Hubertus-Ritterordens im Sinne der spätmittelalterlichen Ritterromantik. Nichtsdestotrotz wurde die Burg Nideggen im Zuge des Geldrischen Krieges 1542 stark zerstört und nicht in Gänze wiederaufgebaut. Im 17. und 18. Jahrhundert erlitt die Burg weitere Beschädigungen, im Zuge der französischen

Besatzung wurde sie auf Abbruch verkauft und jahrelang als Steinbruch genutzt. Am Ende des 19. Jahrhunderts setzten ihr Erdbeben weiter zu. 1898 übernahm der Kreis Düren die Ruine und führte Sicherungs- und Wiederaufbauarbeiten durch. Nach erheblichen Beschädigungen durch den Zweiten Weltkrieg wurde sie ab den 1950er Jahren wiederum in Teilen wiederaufgebaut. Hierzu zählt im Wesentlichen der fünfgeschossige Wohnturm, der in der Fachliteratur als eines „der bedeutendsten Denkmäler staufischer Wehrbaukunst“ angesprochen wird. (Kubach&Verbeeck 1976)

## **1.2 Typologische Merkmale von Burg Nideggen und ihre ursprüngliche Bedeutung in der Kulturlandschaft**

Bei Burg Nideggen handelt es sich um eine Höhenburg, präziser gesagt um eine Spornburg. Hierbei werden zwei Seiten durch die natürlich steile Böschung geschützt, die dritte Seite wird durch einen Halsgraben vom anschließenden Gelände abgetrennt und besonders stark befestigt. Mit dem Aufkommen der repräsentativen Wohnburgen im 10. und 11. Jahrhundert wurden die repräsentativen Höhenlagen bevorzugt, die anfangs nur dem dynastischen Hochadel vorbehalten waren. Erst im Verlaufe des 12. und 13. Jahrhunderts konnte auch der niedere Adel Höhenburgen errichten.

Im Mittelalter kam der Burg Nideggen die äußere Rolle des uneinnehmbaren Stützpunktes der Jülicher Territorialherrschaft zu. Diese entsprach wiederum der Wahl der Grafen als Residenz und ihre Einbindung in die Territorialverwaltung. Diese Rolle eines zentralen Ortes der damaligen Zeit verdankte Nideggen einem bewussten Plan und keinem Zufall. Dabei wurde versucht, die ungünstigen räumlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse auf dem fortifikatorisch zwar ideal gelegenen Bergsporn durch Privilegien für die Einwohner auszugleichen und den Zuzug somit attraktiver zu gestalten (s.o.).

## **1.3 Rezeptionsgeschichte der historisch-kulturlandschaftlichen Bedeutung**

Bereits um 1720/1730 wurden Burg und Stadt Nideggen und die sie umgebenden Landschaftsräume in den Bleistift- und Tuscheskizzen des wallonischen Malers Renier Roidkin (1684-1741) detailliert festgehalten. Die erhaltenen fünf Zeichnungen sind durchweg Landschaftspanoramen aus verschiedenen Himmelsrichtungen und geben die landschaftsräumliche Situation erstaunlich genau wieder.





Abb1. Die Burg von Süden, links im [Rur-/]Roertal Hetzingen.  
Zeichnung von Renier Roidkin, um 1720/30.  
LVR-ADR, Grafische Sammlung, Skizzenbuch II, Blattnr. 565.



Abb. 2 Ort und Burg von Norden, links die Minoritenkirche, rechts das [Rur-/]Roertal mit  
Hetzingen. Zeichnung von Renier Roidkin, um 1720/30.  
LVR-ADR, Grafische Sammlung, Skizzenbuch II, Blattnr. 376.



Nach den umfassenden Zerstörungen der Burg während der französischen Besatzungszeit und danach entschloss man sich Ende des 19. Jahrhunderts, zunächst auf einer bürgerschaftlichen Initiative basierend, für den Wiederaufbau der Burg. Hier legte man großen Wert auf die Wiederherstellung des Wohnturms mit einem explizit weithin sichtbaren Turmhelm. Die Wiederherstellung der landschaftsprägenden Wirkung war damals also bewusst intendiert. Die Publikation Martin Aschenbroichs aus dem Jahr 1906 „Geschichte der Stadt und Burg Nideggen“ erwähnt auch die Gründe für die Formierung des bürgerschaftlichen Engagements für den Wiederaufbau der Burg. Erich Schleicher, ein Dürener Industrieller, investierte erhebliche Beträge in die Instandsetzung der Stadt und der Burg, die „nicht nur eine der kunsthistorisch wichtigsten in ganz Westdeutschland, sondern auch nach ihrer unvergleichlichen landschaftlichen Lage eine der reizvollsten Burganlagen überhaupt sei.“ In der Publikation Aschenbroichs ist auch das Schreiben des Kreises Düren an Kaiser Wilhelm II mit der Bitte um finanzielle Unterstützung bei der Instandsetzung der Burganlage vom 6. Oktober 1902 enthalten: „Seiner Majestät, dem Deutschen Kaiser und König von Preußen. Bittschrift: Bitte um Gewährung eines Gnadengeschenks zur Instandsetzung der Burgruine Nideggen (...) Nahe bei der Ortschaft Nideggen liegt im hiesigen Kreise auf jäh zur Roer abfallendem Felsen die stattliche, in gleicher Weise durch malerische Lage, gewaltige Ausdehnung und historische Bedeutung ausgezeichnete und berühmte Burgruine Nideggen.(...) Die Instandsetzung des wichtigsten und eindrucksvollsten Teiles der Burg, des Bergfriedes, soll, wenn möglich im nächsten Jahr stattfinden. (...) es ist daher beabsichtigt und dringend erwünscht, den Bergfried in seiner ganzen früheren Höhe, wiederherzustellen, wie dies überdies für die Silhouette der Burg von der allergrößten Bedeutung sein würde.“ Das Bittgesuch war erfolgreich, so subventionierte der Kaiser die Instandsetzungsmaßnahme mit einem Geldbetrag und auch der Provinzial-Ausschuss investierte in das bedeutsame Denkmal. Die Instandsetzung konnte 1906 abgeschlossen werden. Bei einem Besuch Kaiser Wilhelm II. soll er so beeindruckt von der sich bietenden Aussicht von der Burg in die Kulturlandschaft gewesen sein, dass er dies schlicht mit dem Wort „kolossal“ kommentierte (Werner Briem, S. 26).

Ab den 1930er Jahren und ab 1968 wurde von der RWE eine Lichtinstallation eingerichtet, die den Wohnturm in den Abendstunden inszenierte und hierüber das Wahrzeichen der Stadt Nideggen kostenaufwändig illuminierte.

In das Jahr 1934 datiert die Publikation A. Meyers „Alte Burgen des Dürener und Jülicher Landes“, in der er sich unter anderem mit der Burg Nideggen befasst. Hierin beschreibt er in zeittypischer Weise den „Bergfried“ folgendermaßen: „In vier Stockwerken erhebt sich der riesige Sandsteinbau über dem Felsplateau, ein majestätisch drohender Wächter“ (S. 200). An anderer Stelle heißt es weiter „Einzigartig schön, durch die hohen Fenster den Blick hinaus in die nebeldurchzogenen Bergtäler gleiten zu lassen, ein Bild von reinster romantischer Schönheit! Hier stört uns nirgendwo der aufdringliche Eifer einer reklamesüchtigen Kultur, wie es mancherorts etwa im Rheintal der Fall ist.“ (S. 201)

In der zweiten Ausgabe des Jahres 1979 der Zeitschrift „Burgen und Schlösser“ ist ein Bericht Walter Loms zum „Neubau an der Ruine Burg Nideggen“ (S. 129) enthalten. Hierin schildert er den langen Prozess zwischen den Beteiligten, um ein geeignetes Konzept für den Neu- und Wiederaufbau zu finden. Als wesentlicher Bestandteil des Konzeptes nennt er den Wiederaufbau des „Donjons“ (Bergfrieds). Dieser sollte in einer ersten Baustufe „als Wahrzeichen von Nideggen wieder mit einem Turmhelm versehen werden, um die alte, im 19. Jahrhundert existierende imponierende Burgsilhouette krönend zu akzentuieren“.

Ingrid Bodsch spricht in ihrer Publikation „Nideggen – Burg und Stadt“ aus dem Jahr 1989 von der auf einem „Bergsporn im oberen Rurtal errichteten, landesbeherrschenden jülichen Grafenburg“ (S. 37).

Der Blick in die Rezeptionsgeschichte macht deutlich, dass es keineswegs eine auf aktuellen Begebenheiten fußende Idee ist, die Höhenburg Nideggen zu einem landschaftsraum-, einem landschaftsbildprägenden und kulturlandschaftlich bedeutenden Element zu stilisieren. Bereits die Darstellungen Roidkins (s.o.) beschreiben die Burganlage in ihrem Wirkungsraum präzise. Der Wirkungsraum der Burg mit Fokus auf den dominierenden Wohnturm wurde auch von den Zeitgenossen und Akteuren des Wiederaufbaus um 1900 so gesehen und war ein wesentlicher Grund für deren Handeln. Diese Bedeutungsebene wurde in der kunsthistorischen Rezeption der darauf folgenden Jahrzehnte wiederholt bestätigt.

#### **1.4 Die heutige historisch-kulturlandschaftliche Bedeutung der Burganlage**

Der Unterausschuss Denkmalpflege der Kultusministerkonferenz definierte auf seiner 23. Sitzung am 19./20. Mai 2003 in Görlitz die historische Kulturlandschaft als einen „Ausschnitt aus der aktuellen Kulturlandschaft, der sehr stark durch historische, archäologische, kunsthistorische oder kulturhistorische Elemente und Strukturen geprägt wird. In der historischen Kulturlandschaft können Elemente, Strukturen und Bereiche aus unterschiedlichen zeitlichen Schichten nebeneinander und in Wechselwirkung miteinander vorkommen. Elemente und Strukturen einer Kulturlandschaft sind dann historisch, wenn sie in der heutigen Zeit aus wirtschaftlichen, sozialen, politischen oder ästhetischen Gründen nicht mehr in der vorgefundenen Weise entstehen, geschaffen würden oder fortgesetzt werden, sie also aus einer abgeschlossenen Geschichtsepoche stammen. Die historische Kulturlandschaft ist Träger materieller geschichtlicher Überlieferung und kann im Einzelfall eine eigene Wertigkeit im Sinne einer Denkmalbedeutung entfalten. Wesentlich dafür sind ablesbare und substanziell greifbare Elemente und Strukturen in der Landschaft, welchen man geschichtliche Bedeutung zumisst, ohne dass sie selbst denkmalwürdig sein müssen. Die historische Kulturlandschaft ist zugleich das Umfeld einzelner

historischer Kulturlandschaftselemente oder Denkmale. Die Erhaltung einer historischen Kulturlandschaft oder Teilen davon liegt in beiden Fällen im öffentlichen Interesse.“ (Kultusministerkonferenz 2003)

Legt man diesen heutigen historischen Kulturlandschaftsbegriff zugrunde, so ist festzustellen, dass die historisch kulturlandschaftliche Bedeutung der Höhenburg Nideggen zum einen in ihrer exponierten, weithin sichtbaren, die Landschaft dominierenden Lage auf einem erhöhten Felssporn begründet ist und zum anderen in ihrer jahrhundertelangen Funktion als Herrschafts- und Verwaltungssitz der Jülicher Grafen mit Ausstrahlkraft auf das gesamte Rurtal und den Herrschafts- und Wirkraum der Jülicher Grafen liegt. Die homogene historische Situation im Zusammenspiel von Burg und Stadt Nideggen sowie dem umgebenden Landschaftsraum ist im Zuge der Rezeptionsgeschichte der Anlage mehrfach wiederhergestellt worden und damit bis heute anschaulich erhalten. Sie dokumentiert sowohl die historischen Begebenheiten als auch die zeitlich ebenfalls abgeschlossene Phase der „Burgenromantik“ des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts auf visuell wahrnehmbare Weise.

Hierauf wird auch im Eintragungstext in die Denkmalliste des Landes NRW vom 24.02.1984 Bezug genommen. Darin wird die Anlage als „[...]auf steiler Sandsteinklippe über dem Rurtal errichtete Burg [...]“ und als „[...]eine umfangreiche Höhenburg des 12.-14. Jahrhunderts, die heute zu den eindrucksvollsten Burgruinen des Rheinlandes zählt[...]“ charakterisiert. Neben den bauhistorischen und wissenschaftlichen Gründen für die Erhaltung und sinnvolle Nutzung der Burg liegen auch städtebauliche Gründe vor, worunter die hier genannten kulturlandschaftlichen Bedeutungsebenen zu subsumieren sind.

Auch die Denkmalbereichssatzung der Stadt Nideggen bezieht sich auf diese Bedeutungsebenen, nämlich in §2 - Sachlicher Geltungsbereich:

„[...]“

- 4) äußere Ortsbilder/Silhouette,
- 5) die engere Umgebung der Gesamtanlage, soweit sie für das Erscheinungsbild bedeutend ist,
- 6) die Sichtbezüge vom Tal zur Burg und von der Burg ins Tal.“

## 1.5 Das Dürener Tor

Das Dürener Tor als Teil der Stadtbefestigung erhielt sein heutiges Erscheinungsbild in etwa zur gleichen Zeit, als der Wiederaufbau von Burg Nideggen einsetzte. Das Erscheinungsbild von Kirchgasse, Marktplatz, Graf-Gerhardt-Str. und der Straße „Im Altwerk“ werden in der jeweiligen Blickrichtung maßgeblich von dem zweigeschossigen Doppelturmtor geprägt, dass neben dem ebenfalls erhaltenen Zülpicher Tor als eines von ursprünglich drei Toren aus der Stadt herausführt. Es trägt wesentlich zur Vermittlung der Rolle der Stadt-

befestigung Nideggens als Teil einer mehrere Linien umfassenden Verteidigungsanlage bei, deren „letztes Bollwerk“ der Bergfried der Burg darstellt. In der Funktion der Stadtbefestigung als physische und administrative Grenze zwischen den städtischen und ländlichen Rechtsverhältnissen war das Dürener Tor überdies ein wichtiger Kontrollposten für den Personen- und Warenverkehr. Damit einher ging eine auf Repräsentation angelegte Architektursprache des Tores, welche gleichermaßen Wehrhaftigkeit und Herrschaftsanspruch verkörperte. Wie Udo Mainzer 1975 in „Stadttore im Rheinland“ schreibt, handelt es sich bei der vorgelagerten Stellung der Flankentürme um ein erhaltenes Beispiel für eine Sonderform des Stadtores im südlichen Jülicher Territorium, die sonst nur in Jülich selbst (Hexenturm) und in Bad Münstereifel (Werthertor) erhalten ist. Im Gegensatz zu vielen anderen Stadtbefestigungen des Rheinlandes sind die erhaltenen Stadttore Nideggens hinsichtlich der Verkehrsführung und der Anbindung an die eigentlichen Stadtmauern kaum verändert worden. Im Falle des Dürener Tors ist auch die sich beiderseits anschließende, straßenbegleitende dichte Bebauung erhalten geblieben, so dass das Tor städtebaulich in einem Kontext steht, der der historischen Situation sehr nahe kommt und damit gut geeignet ist, die genannten Bedeutungsebenen im Stadtraum zu transportieren. Die historische Stadtbefestigung mit- samt der beiden erhaltenen Stadttore (Zülpicher und Dürener Tor) stehen seit dem 12.1.1983 rechtskräftig gemäß § 3 DSchG NRW unter Denkmalschutz. Entsprechend der damaligen Begutachtung seitens des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege handelt es sich bei der Stadtbefestigung um eines der „bedeutendsten Denkmäler des Mittelalters im Rheinland“.

## **2 Auswertung der ergänzenden Untersuchung zur Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Burganlage und des Dürener Tors durch die aktuelle Windkraftplanung**

### **2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen**

Gem. § 9 Abs. 1 b) DSchG NRW sind Vorhaben in der engeren Umgebung von Denkmälern erlaubnispflichtig. Sie sind zu erlauben, wenn Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen. Was unter „engerer Umgebung“ zu verstehen ist, ist einzelfallbezogen zu definieren. Grundsätzlich ist die engere Umgebung eines Denkmals als der Bereich zu werten, auf den es ausstrahlt und der es in denkmalrechtlicher Hinsicht seinerseits prägt und beeinflusst (VG Sigma- ringen, Urteil vom 15.10.2009 – 6 K 3202/08).

Daraus folgt, dass alle Objekte, die an einem Standort, von dem aus man – also ein für die Belange des Denkmalschutzes aufgeschlossener Durchschnittsbetrachter – wesentliche Teile des Denkmals wahrnimmt, zusammen mit dem

Denkmal in den Blick kommen, zu dessen engerer Umgebung zählen (vgl. VG Gelsenkirchen, Urteil vom 18.04.2013 – 5 K 3268/11).

Windkraftanlagen sind als bewegte Objekte geeignet die Aufmerksamkeit eines Betrachters in weit höherem Maße zu erregen als ein statisches Objekt. Das BayVGH hat in einer Entscheidung vom 30.04.2014 (Az. 22 ZB 14.680) zur Beeinträchtigung durch Bewegung bei Windkraftanlagen wie folgt formuliert: „Insbesondere wird eine Bewegung selbst dann noch registriert, wenn sie sich nicht unmittelbar in Blickrichtung des Betroffenen, sondern seitwärts hiervon befindet. Die durch die Windstärke in der Umdrehungsgeschwindigkeit unterschiedliche Bewegung auch am Rande des Blickfelds kann schon nach kurzer Zeit und erst Recht auf Dauer unerträglich werden, da ein bewegtes Objekt den Blick nahezu zwangsläufig auf sich zieht und damit zu einer kaum vermeidbaren Ablenkung führt. Zudem vergrößert gerade die Drehbewegung des Rotors die optischen Dimensionen einer Windkraftanlage ganz wesentlich. Die von den Flügeln überstrichene Fläche hat in der Regel gebäudegleiche Wirkungen.“

Darüber hinaus sind neben dem Denkmalschutzgesetz NRW auch die bundesrechtlichen Regelungen des Baugesetzbuches zu beachten:

Gemäß § 35 Abs. 1 BauGB ist im Außenbereich auch ein privilegiertes Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange liegt u.a. vor, wenn das Vorhaben Belange des Denkmalschutzes beeinträchtigt, vgl. § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 BauGB. Die Belange des Denkmalschutzes werden in der Regel durch das Landesdenkmalrecht, hier das DSchG NRW, konkretisiert. Dennoch enthält die Regelung keine Verweisung auf das Landesrecht, sondern eine bundesrechtlich eigenständige Anforderung, die unmittelbar selbst eingreift, wo grobe Verstöße in Frage stehen. § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 BauGB gewährleistet ein Mindestmaß an bundesrechtlich eigenständigem, von landesrechtlichen Regelungen unabhängigen Denkmalschutz.

Somit ergibt sich der Schutz eines Denkmals in seiner „engeren Umgebung“ als eigenständiger Belang aus § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 BauGB (vgl. Davydov, EnWZ 2013, S.409ff, sowie Beschlüsse des BVerwG vom 26.6.2014 4 - B 47.13 und vom 21.4.2009 - 4 C 3.08). Grundlage der Beurteilung sind hierbei die gutachterlichen Äußerungen der Denkmalpflegeämter der Länder.

## **2.2 Methodik**

Die in den vorliegenden Fotosimulationen verwendete Darstellungsarten sowie die Beschreibungen der Beeinträchtigungen berücksichtigen die seitens der Rechtsprechung anerkannte „gebäudegleiche Wirkung“ der Windkraftanlagen



nicht angemessen. Auf den Fotos ist die Darstellung der Windkraftanlagen teilweise zu schemenhaft oder es werden Stellungen der Rotoren gewählt, die nicht den ungünstigsten Fall wiedergeben. Insofern wurde seitens des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland aufgrund des vorliegenden Materials eine eigene Bewertung der zu erwartenden sensorischen Beeinträchtigungen durch die Windkraftanlagen vorgenommen. Maßgeblich waren neben den aufgeführten durch die Rechtsprechung eingeführten Leitsätze auch die aus den genannten Bedeutungsebenen der Denkmäler abgeleiteten Merkmale und Empfindlichkeiten.

Die oben genannten kulturlandschaftlichen Bedeutungsebenen der Burg Nideggen werden anhand der vorliegenden Fotosimulationen im Hinblick auf die optische Beeinträchtigung bewertet. Im gegenwärtigen Zustand der Landschaft dominiert die Burganlage sowohl die ungestörte Horizontlinie als auch den vorgelagerten Landschaftsraum, d.h. sie ist in den drei zur Burganlage untersuchten Perspektiven nahezu das einzige von Menschenhand geschaffene Bauwerk, das überdies maßstabgebenden Charakter besitzt. Dazu tragen neben der markanten Architektur des Turmhelmes des Bergfrieds auch die erhaltenen, breiter gelagerten Mauerzüge der Burganlage bei. Aus den Darstellungen Renier Roidkins (s.o.) wird überdies ersichtlich, dass die angrenzenden Bergrücken und vorgelagerten Landschaftsräume schon in historischer Zeit zum Wirkungsraum von Burg Nideggen gezählt wurden.

### **2.3 Betrachtungspunkt Kirchgasse**

Diese durch die straßenbegleitende Bebauung stark gerichtete Perspektive ergibt sich beim Abstieg vom Burgberg in die Stadt, d.h. auf einem der wichtigsten innerstädtischen Wege. Deutlich erkennbar ist der achsensymmetrische Aufbau der Torarchitektur, die größere Höhe gegenüber der Umgebungsbebauung sowie die deutliche Zäsur im Straßenraum, den das Torgebäude mit seiner hochaufregenden Dachlandschaft markiert. Die Windkraftsimulation zeigt, dass ab einer Höhe der Windkraftanlage WEA 6 von 175m eine Beeinträchtigung deutlich wahrnehmbar ist. Die rechts vom rechten Eckturm sichtbare Rotordrehung würde das kegelförmige Dach des rechten Turms optisch regelmäßig „anschneiden“. Die Wahrnehmung der Architektur durch den Betrachter wird somit fortwährend gestört und das Erscheinungsbild des Denkmals auf diese Weise beeinträchtigt. Dieser irritierende Effekt wäre bei der geplanten Anlagenhöhe von ca. 193m umso mehr gegeben und käme bei 225m Anlagenhöhe noch deutlicher zum Tragen, da dann auch die Nabe der Windkraftanlage als Drehmittelpunkt sichtbar würde. Die Beeinträchtigung wiegt hier dennoch schwer, da sich das Auge beim Blick auf das Dürener Tor kaum der Drehbewegung entziehen kann und die Torsilhouette gleichzeitig die von einer Windkraftanlage angeschnittene Horizontlinie bildet.

## **2.4 Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen**

Bereits bei einer Gesamthöhe von 150 m wird die Anlage Lausbusch WEA 6 sichtbar. Die Drehung der Anlage erzeugt beim Betrachter bereits eine deutliche Irritation, die geeignet ist, den Blick weg von der Burganlage zu lenken.

Ab einer Gesamthöhe von 175 tritt diese Anlage mit ihrer Nabe, d.h. dem Drehmittelpunkt in Erscheinung, wodurch eine erhebliche Störung der gemeinsamen Wahrnehmung von Horizontlinie, vorgelagertem Landschaftsraum und Burg eintritt.

Bei der zur Umsetzung vorgesehenen Variante von ca. 193 m Gesamthöhe wird zusätzlich noch die Anlage Lausbusch WEA 2 sichtbar, die für eine weitere Störung im Bereich der Horizontlinie sorgt.

Diese zweite Störung ist bei 225m Gesamthöhe als noch intensiver zu bewerten, da dann auch die Nabe sichtbar werden würde.

## **2.5 Betrachtungspunkt L246 A**

Der heutige Verlauf der L246 entspricht in den Teilen auf denen sich die beiden Betrachtungspunkte L246 A und L246 B befinden, dem historischen Verlauf der um 1770 angelegten Chaussee von Nideggen-Brück nach Nideggen-Schmitt. Entsprechende Kartenausschnitte und ergänzende Informationen finden sich im Rheinischen Städteatlas. Insofern handelt es sich hierbei nicht um willkürliche Punkte auf einem „modernen“ Straßenverlauf, sondern um einen Abschnitt einer barockzeitlichen Chaussee, die für die Wahrnehmung der Burganlage über lange Zeit prägend war und nach wie vor ist.

Bereits bei einer Gesamtanlagenhöhe von 150m sind die Anlagen Lausbusch WEA6 und WEA2 mit Ihren Naben zu erkennen. Die Anlage Lausbusch WEA3 ist offenbar bereits teilweise zu sehen. Alle Anlagen würden sich störend auf die Horizontlinie auswirken und durch ihre Bewegung den Blick von der Burg weg auf sich lenken.

Bei 175m wird auch die Nabe der Anlage Lausbusch WEA3 sichtbar, wobei die visuelle Beeinträchtigung nur unwesentlich stärker würde.

Bei der geplanten Anlagenhöhe von ca. 193m würde jedoch unmittelbar rechts neben der Burg eine weitere Anlage, Lausbusch WEA5 ins Bild geraten und zu einer deutlichen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes führen. Die „gebäudegleiche Wirkung“ der Anlage geht aus den Simulationsfotos nur dort ansatzweise hervor, wo die Bewegungsradien der Rotoren eingezeichnet sind. Sie würde die Burg fortwährend optisch „anschneiden“. Die drei anderen Anlagen, Lausbusch WEA6, WEA3, WEA2 wären in ihrer Höhenentwicklung bereits so

präsent, dass sie ebenfalls in jedem Fall als erhebliche Störung des Erscheinungsbildes der Burg Nideggen wirken würden.

Bei 225m Gesamthöhe würde die ohnehin erhebliche Störwirkung der Anlagen nur unwesentlich verstärkt.

## **2.6 Betrachtungspunkt L246 B**

Aus diesem Blickwinkel würden in erster Linie die Anlagen Lausbusch WEA3 und WEA5 für eine erhebliche Beeinträchtigung sorgen und zwar ab einer Höhe von 175m. Zu berücksichtigen ist jedoch auch die im Winter u.U. bessere Sicht auf WEA2, so dass auch hier von einer Beeinträchtigung ab 175m Gesamthöhe ausgegangen werden muss.

## **2.7 Zusammenfassung und Empfehlungen zur Abmilderung der Beeinträchtigungen**

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bereits ab einer Gesamtanlagenhöhe von 150m von drei der vier untersuchten Betrachtungspunkte aus Irritationen in der Wahrnehmung der Burganlage und damit Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes bestehen.

Eindeutig erheblich ist die Beeinträchtigung durch die Anlage Lausbusch WEA 6 beim Dürener Tor bei einer Gesamthöhe von 175m.

Bezogen auf Burg Nideggen ist die Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes durch die Anlagen Lausbusch WEA2, WEA3 und WEA5 ebenfalls bei 175m erheblich. Bei Lausbusch WEA6 ist die Schwelle zur Erheblichkeit bereits bei annähernd 150m erreicht und bei 175m Gesamthöhe deutlich überschritten.

Bezüglich der Anlage Lausbusch WEA4 sind die Unterlagen nicht eindeutig. Ob diese aus jeder Blickrichtung durch die Bergkuppe und die Burg verdeckt ist, kann anhand der vorgelegten Unterlagen nicht überprüft werden.

Trotz größerer Gesamthöhen erscheinen die Anlagen Steinkaul WEA1 und WEA2 hier keine erheblichen Beeinträchtigungen bezogen auf die gewählten Betrachtungspunkte auszulösen.

Aus Sicht des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland ergibt sich damit bezogen auf Burg Nideggen und das Dürener Tor die Feststellung, dass die Anlagen Lausbusch WEA2, WEA3, WEA5 und WEA6 die Schwelle zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erscheinungsbilder der Denkmäler in einem Bereich zwischen 150 und 175m überschreiten. Die exakte Höhe ab der dies für jede einzelne Anlage bei jedem einzelnen Betrachtungspunkt der Fall ist, könnte nur durch eine noch genauere Untersuchung, z.B. in 5m-Schritten festgestellt

werden. Die Wirkung von Lausbusch WEA4 auf die betroffenen Denkmäler könnte nur bei modifizierter Wahl der Betrachtungspunkte näher untersucht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die sich Anlage auch im ungünstigsten Fall ähnlich verhält wie die benachbarten Anlagen WEA3 und WEA5.

Um die Beeinträchtigungen abzumildern, wird daher seitens des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland für die Anlagen Lausbusch WEA2, WEA3, WEA5 und WEA6 eine vorsorgliche Begrenzung der Gesamthöhe auf 150m empfohlen.

Bezogen auf die Anlage WEA4 wird angeregt, diese mit Rücksicht auf die hier nicht näher untersuchten Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes des Denkmalsbereichs Nideggen an die Anlagenhöhe der Anlagen WEA3 und WEA5, d.h. ebenfalls maximal 150m Gesamthöhe, anzupassen.

Für Rückfragen und Erläuterungen stehe ich Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Die Direktorin des Landschaftsverbandes Rheinland  
Im Auftrag



Thorsten Schrolle

Quellen:

- Denkmalsbereichssatzung der Stadt Nideggen vom 11.03.1996
- Denkmalliste Stadt Nideggen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Institut für Städtebau und Landesplanung, UNESCO Chair in World Cultural and Urban Landscapes, RWTH Aachen University – Faculty of Architecture, Unabhängiges Gutachten zur Welterebeverträglichkeit geplanter Windkraftanlagen in Wiesbaden, Abschlussbericht, Mai 2014.
- Aschenbroich, Martin, Geschichte der Stadt und Burg Nideggen, Düren 1906.
- Briem, Werner, Das Schicksal der Burg Nideggen seit der Jahrhundertwende, in: Heimatjahrbuch 1969 – Kreis Düren, Düren 1969, S. 23-27.
- Bodsch, Ingrid, Nideggen – Burg und Stadt. Zur Geschichte der ehemaligen jülichischen Residenz von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert, Köln 1989.
- Böhme, Wolfgang, Friedrich, Reinhard und Barbara Schock-Werner (Hrsg.), Wörterbuch der Burgen, Schlösser und Festungen, Stuttgart 2004.
- Büren, Guido von, Nideggen, Kaster, Hambach. Burgenbau und Hofhaltung der Herzöge von Jülich im 14. und 15. Jahrhundert, in: Burgenbau im späten Mittelalter II, erschienen in der Reihe Forschungen zu Burgen und Schlössern Band 12, herausgegeben von der Wartburg-Gesellschaft, Berlin/München 2009, S. 43-54.
- Eidloth, Volkmar, Ongyerth, Gerhard und Heinrich Walgern (Hrsg.), Handbuch Städtebauliche Denkmalpflege, Petersberg 2013
- Lom, Walter, Neubau an der Ruine Burg Nideggen, in: Burgen und Schlösser, Zeitschrift der Deutschen Burgenvereinigung e.V. für Burgenkunde und Denkmalpflege, Heft 1979/II, Braubach 1979, S. 129.
- Mainzer, Udo, Stadttore im Rheinland, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz e.V., Jahrbuch 1975, Neuss 1975, S.25
- Meyer, A., Alte Burgen des Dürener und Jülicher Landes, Düren 1934.
- Rheinischer Städteatlas, LVR-Institut für Regionalgeschichte und Landeskunde, Lieferung III, Nr.20, Köln 1976



Dez. 35.4

Köln, 11.09.2015

Bearb.: Frau Schmitz

Raum: H436

Telefon: 2211

Dezernat 32

Herrn Ulmen

## **Ausweisung von Konzentrationszonen für die Windenergie, Gemeinde Kreuzau**

### **Interne Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Ulmen,

vielen Dank für die Vorlage des Gutachtens der Firma Ecodia, in der Fassung vom 17.07.2015 und der Stellungnahme des LVR-Amtes vom 28.08.2015 zu der Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen von Denkmälern durch die geplante Windkraftkonzentrationszone bei Kreuzau-Thum.

Nach Durchführung eines Ortstermins schließe ich mich der Stellungnahme des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland vom 11.09.2015 an.

Eine wesentliche Beeinträchtigung besteht an dem Betrachtungspunkt Kirchgasse für das Baudenkmal Dürener Tor bereits bei einer Höhe der Anlage WEA 6 von 175 m.

Ebenfalls eine wesentliche Beeinträchtigung der landschaftsprägenden und denkmalgeschützten Burganlage Nideggen besteht an dem Betrachtungspunkt L 246 A durch die Anlagen WEA 2, WEA 3 und WEA 6 bei einer Höhe von 175 m und an dem Betrachtungspunkt L 246 B durch die Anlage WEA 5 bei einer Höhe von 175 m.

Die Betrachtungspunkte an der L 246 haben für die Beurteilung der Auswirkungen der Planung erhebliche Relevanz. Von hier öffnet sich für die von Schmidt und aus dem Nationalpark Kommenden erstmals der Blick auf die Burg Nideggen und den umgebenden Denkmalbereich. Von hier entsteht der erste prägende Eindruck von der exponierten das Tal der Rur überragenden Lage der Burganlage.

Dementsprechend ist eine wesentliche Beeinträchtigung von den genannten Baudenkmalern durch die Windkraftanlagen WEA 2, WEA 3, WEA 5 und WEA 6 nach dem Gutachten der Firma Ecodia nur bei einer Bauhöhe von 150 m auszuschließen.

gez. Schmitz





## Lenz und Johlen

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Lenz und Johlen · Postfach 102365 · D 50463 Köln

Gemeinde Kreuzau  
Dezernat II, Abteilung 2.1  
Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung  
Herrn David Gottstein  
Bahnhofstraße 7  
52372 Kreuzau

Köln, 20.10.2015

Unser Zeichen: 02149/15 21/jw

Sekretariat:

Frau Weck

Tel.: +49 221 97 30 02-54

f.pauli@lenz-johlen.de

### Windparkprojekt Kreuzau-Thum

Sehr geehrter Herr Gottstein,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Bezirksregierung Köln – Dezernat 32 – hat der Gemeinde Kreuzau mit Mail vom 30.09.2015 mitgeteilt, die 33. Änderung des Flächennutzungsplans sei bezüglich der geplanten Konzentrationszone für Windenergieanlagen westlich von Thum nicht an die Ziele der Raumordnung angepasst. Die Planung lasse Anlagen zu, die höher als 150 m sind und damit gegen das Ziel 4 in Kap. 3.2.2 „Windkraft“ des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Aachen, verstoßen. Wir haben die Aussage der Bezirksregierung rechtlich überprüft und kommen zu dem Ergebnis, dass das vorgenannte Ziel 4 der 33. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Kreuzau **nicht** entgegensteht. Im Einzelnen:

Prof. Dr. Heribert Johlen<sup>PV</sup>  
Dr. Klaus Schmiemann<sup>PV</sup>  
Dr. Franz-Josef Pauli<sup>P</sup>  
Dr. Rainer Voß<sup>PVM</sup>  
Dr. Michael Oerder<sup>PV</sup>  
Dr. Thomas Lüttgau<sup>PV</sup>  
Thomas Elsner<sup>PB</sup>  
Rainer Schmitz<sup>PV</sup>  
Dr. Alexander Beutling<sup>PVM</sup>  
Dr. Markus Johlen<sup>PV</sup>  
Eberhard Keunecke<sup>PB</sup>  
Dr. Inga Schwertner<sup>PV</sup>  
Dr. Philipp Libert<sup>PF</sup>  
Dr. Christian Giesecke, LL.M.<sup>PVL</sup>  
Dr. Felix Pauli<sup>PV</sup>  
Dr. Tanja Lehmann<sup>PV</sup>  
Martin Hahn<sup>P</sup>  
Dr. Kai Petra Dreesen, LL.M.<sup>PVE</sup>  
Nick Kockler<sup>V</sup>  
Béla Gehrken<sup>D</sup>  
Markus Nettekoven  
Stephan Matzerath  
Kristina Dörnenburg  
Dr. Meike Kilian

P Partner i.S.d. PartGG  
V Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht  
M Anwalt/Mediator DAA  
(Dr. Rainer Voß auch FU Hagen)  
L McGill University (Montreal, Kanada)  
E Master of European Studies  
F Maîtrise en droit (Université Paris X)  
D Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt (FH)

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

## I.

Die als „Ziel 4“ enthaltene Regelung in Kap. 3.2.2 des Regionalplans ist ihrem materiellen Gehalt nach kein Ziel der Raumordnung im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG. Nach ständiger verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung ist eine Festlegung nicht deswegen als Ziel der Raumordnung einzustufen, weil sie im Regionalplan als solches bezeichnet wird. Die Kennzeichnung als „Ziel der Raumordnung“ wirkt nicht konstitutiv. Letztlich entscheidend ist der materielle Gehalt der Regelung. Die Rechtsqualität eines Ziels hat eine Festlegung in einem Raumordnungsplan nur, wenn auch die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG erfüllt sind.

*vgl. VGH München, Urteil vom 26.06.2008 – 1 B 05.1104, juris, Rn. 52.*

Der Annahme, bei der als „Ziel 4“ bezeichneten Regelung handle es sich um ein Ziel der Raumordnung, steht entgegen, dass es sich weder um eine abschließend abgewogene Regelung, noch um eine hinreichend bestimmte Handlungsanweisung mit Letztentscheidungscharakter handelt.

Nach der maßgeblichen Begriffsbestimmung in § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG sind Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. In ihnen spiegelt sich bereits eine raumordnerische Abwägung zwischen den durch die Grundsätze der Raumordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG) verkörpert unterschiedlichen raumordnerischen Belangen wieder. Einer späteren Abwägung auf einer nachgeordneten Planungsstufe sind sie nicht zugänglich. Die planerischen Vorgaben, die sich ihnen entnehmen lassen, sind verbindlich. Dem für eine Zielfestlegung charakteristischen Erfordernis abschließender Abwägung ist nur genügt, wenn die Planaussage auf der raumordnerischen Ebene keiner Ergänzung mehr bedarf. Der Plangeber kann es, je nach den planerischen Bedürfnissen, damit bewenden lassen, bei der Formulierung des Planziels Zurückhaltung zu üben, um den planerischen Spielraum der nachfolgenden Planungsebene zu schonen. Von einer Zielfestlegung kann allerdings keine Rede mehr sein, wenn die Planaussage – selbst wenn sie als „Ziel“ bezeichnet sein sollte – eine so geringe Dichte aufweist, dass sie die abschließende Abwägung noch nicht vorwegnimmt.

*OVG Münster, Urteil vom 20.01.2012 – 2 D 141/09.NE, juris, Rn. 119*

Ob ein Ziel hinreichend bestimmt ist, hängt davon ab, welchen materiellen Gehalt es hat. Bereits aus der Formulierung muss sich ergeben, dass es sich um eine die gesetzliche Anpassungspflicht nach § 1 Abs. 4 BauGB begründende Handlungsanweisung mit Letztentscheidungscharakter und nicht um eine Anregung oder Abwägungsdirektive handelt, die einer weiteren abwägenden Konkretisierung und Ausformung durch die untere Planungsebene zugänglich ist.

*BVerwG, Beschluss vom 09.04.2014 – 4 BN 3/14, juris, Rn. 5.*

Ziel 4 in Kap. 3.2.2 „Windkraft“ des Regionalplans ist weder abschließend abgewogen noch hinreichend bestimmt, um den Regelungsgehalt eines Ziels der Raumordnung aufweisen zu können.

Der Annahme einer raumordnerischen Handlungsanweisung mit Letztentscheidungscharakter steht bereits der Wortlaut der Regelung entgegen. Ziel 4 lautet wie folgt:

*„Die Beeinträchtigung von Denkmälern sowie von Bereichen, die das Landschaftsbild in besonderer Weise prägen, ist zu vermeiden.“*

Bereits die Formulierung der Regelung, wonach die Beeinträchtigung von Denkmälern „zu vermeiden“ ist, spricht für die Annahme, dass der Regionalrat insoweit keine abschließende Entscheidung getroffen hat, sondern (lediglich) ein Grundsatz der Raumordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG) festgelegt wurde, der in einer nachfolgenden Abwägungs- oder Ermessensentscheidung zu berücksichtigen ist. Denn bereits die Ausgestaltung als „Vermeidungsgebot“ steht der Annahme eines Ziels der Raumordnung entgegen und legt die eines Grundsatzes der Raumordnung nahe.

*vgl. zu einem raumordnerischen „Vermeidungsgebot“:  
VGH München, Urteil vom 26.06.2008, a. a. O., juris, Rn. 52 ff.*

Denn nach dem üblichen Begriffsverständnis eines „Vermeidungsgebots“ zielt dieses nicht auf die Unterlassung des Eingriffs, sondern auf die Vermeidung der mit ihm ver-



bundenen nachteiligen Folgen. Mit anderen Worten verpflichtet das Vermeidungsgebot den Verursacher, in allen Planungs- und Realisierungsphasen dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so schonend wie möglich umgesetzt wird.

*vgl. BVerwG, Beschluss vom 19.09.2014 – 7 B 7/14, juris, Rn. 15.*

Auch der Regionalplan Köln verwendet, wenn es um einen strikt bindenden Ausschluss unerwünschter Nutzungen oder Beeinträchtigung geht, Begriffe wie „sind ausgeschlossen“ oder „sind unzulässig“ oder „sind zu unterlassen“. Demgegenüber ist die Formulierung in „Ziel 4“, wonach u. a. Beeinträchtigungen von Denkmälern „zu vermeiden“ sind, so zu verstehen, dass der Regionalplan ein Minimierungsgebot aufstellt, welches der Abwägung auf der nachfolgenden Ebene der Bauleitplanung zugänglich ist. Mithin handelt es sich (lediglich) um einen Grundsatz der Raumordnung.

Die vorgenannte Regelung ist auch nicht durch den Plangeber, den Regionalrat bei der Bezirksregierung Köln, abschließend abgewogen; vielmehr weist die Planaussage eine so geringe Dichte auf, dass sie die abschließende Abwägung schlechterdings nicht vorwegnehmen kann. Gegen die Annahme einer abschließend abgewogenen regionalplanerischen Festlegung als Ziel der Raumordnung spricht, dass „Ziel 4“ anderenfalls weitaus strengere Maßstäbe begründete als der originär denkmalschutzrechtliche Umgebungsschutz: Denn die Regelung in „Ziel 4“ lässt jede Beeinträchtigung von Denkmälern, also auch eine geringfügige Beeinträchtigung genügen, um das Vermeidungsgebot zu aktivieren. Zum denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutz ist jedoch allgemein anerkannt, dass dieser eine „schwerwiegende“ bzw. „erhebliche“ Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes eines Baudenkmals voraussetzt. Zudem ist denkmalschutzrechtlich selbst im Falle einer erheblichen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes eines Baudenkmals eine Abwägung mit sonstigen öffentlichen Belangen vorzunehmen (§ 9 Abs. 2 DSchG). Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse für die betreffende Maßnahme, setzt diese sich auch bei einer erheblichen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes eines Baudenkmals gegenüber den Belangen des Denkmalschutzes durch. „Ziel 4“ enthält demgegenüber weder eine Erheblichkeitsschwelle, noch wäre es mit der Annahme eines Ziels der Raumordnung zu vereinbaren, dass es auf der nachfolgenden Ebene einer Abwägung mit gegenläufigen Belangen bedarf. Die raumordnerische Festlegung wäre folglich, wenn man sie als Ziel der Raumordnung anwendet, in mehrfacher Hinsicht deutlich strenger als der fachgesetzliche Umge-

bungsschutz, der sich aus § 9 DSchG ergibt. Dies kann schlechterdings vom Träger der Regionalplanung nicht gewollt sein.

Vielmehr ist „Ziel 4“ sowohl in dem genannten Regelungsteil, aber auch im Übrigen als Grundsatz der Raumordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG) anzuwenden. Denn auch die weiteren Regelungsteile, wonach zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Immissionen „ausreichende“ Abstände zu Wohnsiedlungen entsprechend den Immissionsrichtwerten der TA Lärm einzuhalten sind und auf die technischen Erfordernisse des Richtfunks „Rücksicht“ zu nehmen ist, können schlechterdings nicht als Handlungsanweisungen mit Letztentscheidungscharakter verstanden werden.

Danach kann dem Vermeidungsgebot in „Ziel 4“ des Kap. 3.2.2 „Windkraft“ im Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Aachen, keine über eine bloße Abwägungsdirektive oder Gewichtungsvorgabe hinausgehende Bedeutung zukommen. Ein diesbezüglicher Verstoß der 33. Änderung des FNP der Gemeinde Kreuzau gegen das Gebot, Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 4 BauGB), scheidet somit aus. Da die Bezirksregierung im Übrigen bereits mit Schreiben vom 03.07.2014 bestätigt hat, dass die 33. Änderung des Flächennutzungsplans den Zielen der Raumordnung und Landesplanung entspricht, ist insgesamt von der Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung auszugehen (§ 34 LPlG).

## II.

Selbst wenn man bei der Frage der Anpassung der kommunalen Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung, was sich aus rechtlicher Sicht verbietet, bereits den strengen fachgesetzlichen Maßstab des § 9 DSchG anlegen wollte, können wir nicht erkennen, dass die Flächennutzungsplanung der Gemeinde Kreuzau an unüberwindbaren denkmalrechtlich vollzugshindernissen scheitern würde. Allenfalls hinsichtlich der geplanten WEA 6 bestehen gewisse Zweifel daran, ob diese in der heute geplanten Höhe, welche der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan G1 der Gemeinde Kreuzau zulässt, dem denkmalrechtlichen Umgebungsschutz des Dürener Tors in Nideggen entspricht.

## 1. Erlaubnispflichtigkeit

Nach § 9 Abs. 1 lit. b) DSchG bedarf der Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde, wer in der engeren Umgebung von Baudenkmalern Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn hierdurch das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird. Wie weit der Umgebungsschutz im Einzelfall reicht, hängt u. a. von der Eigenart und dem Standort des konkreten Denkmals ab; zur engeren Umgebung ist der Bereich zu zählen, der das Baudenkmal unmittelbar umgibt, durch den mithin der Gesamteindruck des Denkmals mitbestimmt wird. Je größer und höher ein geplantes Bauvorhaben ist, desto größer ist auch die Entfernung, aus der es sich noch auf ein Denkmal auswirken kann. Das durch § 9 Abs. 1 lit. b) DSchG geschützte Erscheinungsbild eines Denkmals ist dabei nicht gleichzusetzen mit dem bloßen ungestörten Anblick des Denkmals; das denkmalrechtliche Erscheinungsbild ist vielmehr als der von außen sichtbare Teil eines Denkmals zu verstehen, an dem jedenfalls der sachkundige Betrachter den Denkmalwert abzulesen vermag. Die Beziehung des Denkmals zu seiner Umgebung muss für den Denkmalwert von Bedeutung sein. Eine Beeinträchtigung des denkmalrechtlich geschützten Erscheinungsbildes eines Denkmals liegt vor, wenn der mit dem Erscheinungsbild angesprochene Denkmalwert durch das Vorhaben herabgesetzt wird. Da die Eintragung in die Denkmalliste konstitutiv ist, ist zur Ermittlung des individuellen Aussagewerts eines Denkmals in erster Linie auf die Eintragung in die Denkmalliste und die ihr beigefügten Begründung abzustellen.

*vgl. OVG Münster, Urteil vom 08.03.2012 – 10 A 2037/11, juris;  
VG Düsseldorf, Urteil vom 24.04.2012 – 11 K 6956/10, juris.*

Wenngleich aus unserer Sicht zweifelhaft ist, ob überhaupt sämtliche der in der Konzentrationszone westlich von Thum geplanten Windenergieanlagen nach Maßgabe von § 9 Abs. 1 lit. b) DSchG der Erlaubnis bedürfen, sei an dieser Stelle doch vorsorglich unterstellt, dass alle Windenergieanlagen in der „engeren Umgebung“ der Baudenkmal Burg Nideggen und Dürener Tor liegen, so dass sie erlaubnispflichtig sind. Anzumerken ist, dass die notwendige immissionsschutzrechtliche Genehmigung für das Vorhaben die denkmalrechtlich Erlaubnis aufgrund der Konzentrationswirkung nach § 13 BImSchG mit umfasst. Von daher liegt die materiell-rechtliche Entscheidungsbefugnis, ob die Erlaubnis nach § 9 Abs. 2 DSchG zu erteilen ist, bei der immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsbehörde, dem Kreis Düren.

## 2. Erlaubnisvoraussetzungen

### a)

Bedarf es hiernach, weil durch das Vorhaben das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird, einer denkmalrechtlichen Erlaubnis, ist diese gem. § 9 Abs. 2 lit. a) DSchG zu erteilen, wenn Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen. Insoweit ist eine **Abwägung** aller aus Sicht des Denkmalschutzes gegen eine Veränderung sprechenden Gründe mit den öffentlichen und privaten Interessen vorzunehmen, die zu Gunsten einer Genehmigung angeführt werden können. Es bedarf einer von der Qualität des Denkmals abhängigen Einzelfallprüfung, ob und inwieweit die Schutzzwecke des DSchG durch die geplante Maßnahme und bezogen auf das betroffene Denkmal gestört oder vereitelt werden können. Für diese Prüfung kommt den Gründen, aus denen ein Objekt unter Schutz gestellt wurde, besonderes Gewicht zu. Eine zentrale Stellung im Rahmen der Entscheidung kommt deshalb regelmäßig dem Unterschutzstellungsbescheid zu. Allerdings führt nach § 9 Abs. 2 lit. a) DSchG nur das „Entgegenstehen“ von Gründen des Denkmalschutzes zur Versagung der Erlaubnis; erforderlich ist damit eine mehr als nur geringfügige Beeinträchtigung eines Baudenkmals und seines Erscheinungsbildes.

*vgl. VG Düsseldorf, Urteil vom 24.04.2012, a. a. O.*

Darüber hinaus ist die denkmalrechtliche Erlaubnis nach § 9 Abs. 2 lit. b) DSchG auch zu erteilen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt. Als insoweit gewichtiger öffentlicher Belang kann für die geplante Errichtung von Windenergieanlagen angeführt werden, dass diese der Gewinnung erneuerbarer Energie dienen. Ein solches Vorhaben ist von besonderer Bedeutung für die Allgemeinheit mit der Folge, dass dem mit ihm verfolgten Zweck eine erhöhte Durchsetzungsfähigkeit zukommt, die dazu führt, dass Einschränkungen im Erscheinungsbild des Denkmals eher hinzunehmen sind.

*vgl. VG Düsseldorf, Urteil vom 24.11.2011 – 11 K 7810/10, juris.*

Als erhebliche Beeinträchtigung eines Baudenkmals und seines Erscheinungsbildes kommt die Tatsache in Betracht, dass die Wirkung des Denkmals als Kunstwerk, als

Zeugnis der Geschichte oder als bestimmendes städtebauliches Element geschmälert wird. Neue Vorhaben müssen sich zwar weder völlig an vorhandene Baudenkmäler anpassen, noch haben sie zu unterbleiben, wenn eine Anpassung nicht möglich ist, aber sie müssen sich an dem Denkmal messen lassen, dürfen es nicht gleichsam erdrücken, verdrängen oder die gebotene Achtung gegenüber den im Denkmal verkörperten Werten vermissen lassen. Die genannten Merkmale müssen in schwerwiegender Weise gegeben sein, damit von einer erheblichen Beeinträchtigung gesprochen werden kann.

*VGH München, Urteil vom 25.06.2013 – 22 B 11.701, juris, Rn. 32.*

**b)**

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Denkmalwürdigkeit eines Baudenkmals könnte sich zum einen dann ergeben, wenn von „bedeutsamen Blickpunkten“ aus die Sichtbeziehungen auf das geschützte Baudenkmal durch die geplanten Windenergieanlagen unterbrochen werden, weil jene das Denkmal ganz oder teilweise **verdecken**.

*vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 21.08.2012 – 8 A 1029/12.*

Abgesehen davon, dass das OVG Münster es jüngst noch als unkritisch angesehen hat, dass der freie Blick auf eine denkmalgeschützte Windmühle durch eine ca. 160 m entfernte Lagerhalle mit den Ausmaßen von 22 m x 40 m und einer Traufhöhe von 6 m nur in einem kleinen Ausschnitt eingeschränkt wurde, so dass die Windmühle auch nach Errichtung der Halle weiterhin als „alleinstehend“ bzw. „solitär“ wahrgenommen werden konnte,

*vgl. OVG Münster, Beschluss vom 30.10.2014 – 7 A 1739/13, juris, Rn. 39,*

steht eine Unterbrechung der Sichtbeziehungen zwischen bedeutsamen Blickpunkten und der Burg Nideggen oder dem Dürener Tor vorliegend nicht in Rede, weil die geplanten Windenergieanlagen jeweils „hinter“ den Baudenkmalern geplant sind. Es kommt somit nicht zu einer Bebauung innerhalb der Blickachse zwischen bedeutsamen Blickpunkten und einem der genannten Baudenkmäler.

**c)**

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Denkmalwürdigkeit der Burg Nideggen oder des Dürener Tores durch Windenergieanlagen könnte sich des Weiteren ergeben, wenn



diese eines der Baudenkmäler gleichsam **erdrücken, verdrängen** oder die gebotene **Achtung** gegenüber den im Denkmal verkörperten Werten **vermissen lassen**. Dies wäre insbesondere der Fall, wenn die geplanten Windenergieanlagen von bedeutsamen Blickpunkten aus, denen eine historisch gesteigerte Bedeutung mit einem besonderen Zeugniswert zukommt, eine **Kulissenwirkung** erzeugen, indem der Hintergrund eines oder mehrerer Baudenkmäler durch Windenergieanlagen beherrscht wird.

*aa)*

Nach unserer Überprüfung des Nachtragsgutachtens des Büros Ecoda (17.07.2015) lässt sich eine solche Kulissenwirkung der WEA 6 auf das Dürener Tor vom Betrachtungspunkt Kirchgasse in Nideggen nicht ausschließen. Der Rotor der geplanten Windenergieanlage erscheint hier in gleicher Höhe mit dem spitzhelmbekrönten rechten Turm unmittelbar „neben“ bzw. „hinter“ dem Dürener Tor. Es kann von daher nicht ausgeschlossen werden, dass die WEA 6 von diesem Betrachtungspunkt aus eine verdrängende Wirkung auf das Baudenkmal Dürener Tor ausübt, welche die gebotene Achtung gegenüber den im Denkmal verkörperten Werten vermissen lässt. Letztlich hängt die Bewertung, ob die WEA 6 zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes dieses Baudenkmales führt, jedoch von dem individuellen Denkmalwert des Dürener Tores ab, der sich in erster Linie aus der Eintragung in die Denkmalliste und der ihr beigefügten Begründung ergibt. Hierzu ist die Stellungnahme des LVR vom 28.08.2015 nicht sehr aussagekräftig. Ferner bedarf es im Rahmen des § 9 Abs. 2 lit. a) DSchG einer nachvollziehenden **Abwägung** mit den öffentlichen und privaten Interessen, die zugunsten einer Genehmigung angeführt werden können. Auch hierauf geht der LVR in seiner Stellungnahme nicht ein.

Nach ständiger Rechtsprechung des OVG Münster kommt es für die Ermittlung des individuellen Denkmalwertes eines Baudenkmales jedoch in erster Linie auf die Eintragung in die Denkmalliste und die ihr beigefügte Begründung an, da die Eintragung nach nordrheinwestfälischem Recht konstitutiv ist (§ 3 Abs. 1 S. 2 DSchG). Dabei ist zu berücksichtigen, dass das hier in Rede stehende denkmalrechtliche Erscheinungsbild nicht zu verwechseln ist mit dem bloßen – ungestörten – Anblick des Denkmals als Objekt. Das denkmalrechtliche Erscheinungsbild ist vielmehr als der von außen sichtbare Teil eines Denkmals zu verstehen, an dem jedenfalls der sachkundige Betrachter den Denkmalwert, der dem Denkmal inne wohnt, abzulesen vermag. Da das Erscheinungsbild des Denkmals mit Blick auf Maßnahmen in seiner Umgebung ge-

schützt wird, muss die Beziehung des Denkmals zu seiner Umgebung außerdem für den Denkmalwert von Bedeutung sein.

*vgl. OVG Münster, Beschluss vom 30.10.2014, a. a. O., juris, Rn. 36.*

Sollte sich aus der Eintragung des Dürener Tores in die Denkmalliste bzw. der ihr beigefügten Begründung ergeben, dass die Beziehung des Denkmals zu seiner Umgebung maßgeblich für den Denkmalwert ist, und würde dieser Umstand es erfordern, dass auch die Blickbeziehung von der Kirchgasse auf das Dürener Tor nicht durch technische Anlagen unmittelbar „neben“ bzw. „hinter“ dem Baudenkmal geschmälert wird, hätte dies wohl eine erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Dürener Tores durch die WEA 6 zur Konsequenz. Es bedarf aber noch einer Abwägung mit den öffentlichen und privaten Interessen an der Realisierung des Vorhaben, die sich bei entsprechendem Gewicht auch gegenüber beeinträchtigten Belangen des Denkmalschutzes durchsetzen können.

Ungeachtet der Frage, ob eine – vorsorglich – anzunehmende erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Dürener Tores durch die WEA 6 durch überwiegende öffentliche Interessen im vorgenannten Sinne (gesamtstaatliches Interesse am zügigen Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, Klimaschutz, Privilegierung im Außenbereich, Nutzungskonzentration durch die Flächennutzungsplanung der Gemeinde Kreuzau usw.) überwunden werden kann, wäre die Erheblichkeitsschwelle jedenfalls dann unterschritten, wenn die WEA 6 eine Gesamthöhe von 175 m nicht überschreitet. Bei dieser gegenüber der bislang geplanten Anlagenhöhe knapp 25 m geringeren Gesamthöhe tritt die WEA 6 nicht mehr erdrückend oder verdrängend neben dem Baudenkmal in Erscheinung, sondern tritt eindeutig in den Hintergrund, so dass der gebotene Achtungsabstand zu dem Baudenkmal gewahrt ist (vgl. Abb. I d im Anhang II zum Nachtragsgutachten). Gegen eine erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Dürener Tores durch eine nur noch 175 m hohe WEA 6 spricht ferner, dass sich der „kritische“ Betrachtungspunkt auf der Kirchgasse in Nideggen lediglich auf einem sehr kurzen Wegeabschnitt ergibt, der, da es sich um eine sehr schmal Gasse mit ebenfalls äußerst schmalen Gehsteig handelt, nicht zum längeren Verweilen einladen dürfte.

Zusammenfassend halten wir die WEA 6 bei der angestellten konservativen Betrachtung jedenfalls bei einer Gesamthöhe von nicht mehr als 175 m für erlaubnisfähig, weil

sie dann nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Dürener Tores führt.

**bb)**

Von den im Nachtragsgutachten des Weiteren untersuchten Betrachtungspunkten aus ergibt sich keine erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Burg Nideggen durch eine der geplanten Windenergieanlagen.

Von dem Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen, einem Wanderweg im Rurtal, ist die Burg Nideggen markant auf der Spitze des bewaldeten Berges zu sehen und bildet den höchsten von hieraus sichtbaren Punkt im Gelände. Rechts und links des Baudenkmal fällt der Berghang deutlich zur Rur hin ab. Erst nach mehreren 100 m durchbricht der obere Rotorkreis der geplanten WEA 2 die Horizontlinie des nach Nordosten hin abfallenden Berghanges. Die Rotorblattspitzen der geplanten WEA 2 werden von hier aus sichtbar sein. Die deutlich unterhalb der Burg Nideggen hinter dem Bergkamm aufragende Rotorspitze der WEA 2 ist bereits aufgrund ihres Seitenabstandes zum Baudenkmal nicht in der Lage, das Erscheinungsbild der Burg Nideggen erheblich zu beeinträchtigen. Die geplante Windenergieanlage befindet sich von hier aus nicht im engeren Blickfeld des Betrachters auf Burg Nideggen, sondern seitlich davon in einem deutlichen Winkelabstand. Ein Betrachter vermag deshalb entweder nur das Baudenkmal oder nur den in Teilen sichtbaren Rotor der WEA 2 zu fokussieren. Zwar ist einzuräumen, dass Windenergieanlagen, wenn sich ihre Rotoren bewegen, die menschliche Aufmerksamkeit typischerweise auf sich ziehen. Dies ändert jedoch nichts daran, dass ein Betrachter nicht gleichsam unausweichlich gezwungen ist, das Baudenkmal Burg Nideggen und die WEA 2 gleichzeitig wahrzunehmen.

*vgl. zur Relevanz des Winkelabstands beim denkmalrechtlichen Umgebungsschutz:*

*VGH München, Urteil vom 25.06.2013, a. a. O., Rn. 38.*

Rechtsfehlerhaft wäre es, in diesem Zusammenhang auf den „Denkmalbereich Nideggen“, der auch Teile der bewaldeten Bergkuppe umfasst, abzustellen. Die Unterschutzstellung als Denkmalbereich hat nach § 5 Abs. 2 DSchG zur Folge, dass **innerhalb** des Geltungsbereichs der Satzung Maßnahmen gem. § 9 DSchG erlaubnispflichtig sind. Keineswegs genießt der Denkmalbereich als solcher den Umgebungsschutz des §§ 9 Abs. 1 lit. b) DSchG gegenüber Vorhaben in der „engeren Umgebung“, die außerhalb des Geltungsbereichs der Satzung geplant sind. Der Umgebungsschutz des § 9 Abs. 1

lit. b) DSchG kommt vielmehr, wie sich dem Gesetz ausdrücklich entnehmen lässt, allein Baudenkmalern und ortsfesten Bodendenkmalern zu Gute.

Soweit der LVR in seiner Stellungnahme vom 28.08.2015 ausführt, die WEA 6 erzeuge eine „erhebliche Störung der gemeinsamen Wahrnehmung von Horizontlinie, vorgelagertem Landschaftsraum und Burg“, wird dies dem rechtlichen Prüfungsmaßstab des § 9 Abs. 1 lit. b) DSchG, der allein das Baudenkmal Burg Nideggen in Bezug nimmt, nicht gerecht. Ein geplantes Bauvorhaben müsste also, um zu einer unzulässigen Kulissenwirkung auf das Baudenkmal beizutragen, unmittelbar in Bezug auf dieses eine erdrückende oder verdrängende Wirkung entfalten, was vorliegend bei der WEA 2 nicht der Fall ist. Auf die bereits zitierte Rechtsprechung des OVG Münster, wonach das denkmalrechtliche Erscheinungsbild nicht zu verwechseln ist mit dem bloßen – ungestörten – Anblick des Denkmals als Objekt, sei erneut hingewiesen.

Dass es von dem Betrachtungspunkt westlich von Hetzingen aus erst recht nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Burg Nideggen durch die gegenüber der WEA 2 noch weiter abseits des Baudenkmals gelegene WEA 6 kommt, liegt auf der Hand.

Auch die beiden Betrachtungspunkte A und B im etwas höher gelegenen Abschnitt der Landesstraße L 246 bzw. die von hier aus erstellten Visualisierungen sind nicht in der Lage, eine erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Burg Nideggen durch einzelne der geplanten Windenergieanlagen zu begründen. Denn bei den Betrachtungspunkten an der Landesstraße handelt es sich unserer Auffassung nach **nicht** um „bedeutsame“ Blickpunkte auf die Burg Nideggen, denen eine historisch gesteigerte Bedeutung mit einem besonderen Zeugniswert zukommt. Die Landesstraße verfügt hier weder über einen Rad- noch einen Fußweg; auch ein Rastplatz, der zum Verweilen einlädt, ist offenkundig nicht vorhanden. Die Blickbeziehungen auf Burg Nideggen, die sich aus dem fließenden Verkehr auf der Landesstraße mitunter ergeben, sind aber zweifelsohne nicht schutzwürdig, so dass offen bleiben kann, ob einzelne WEA von hier aus betrachtet eine erdrückende oder verdrängende Wirkung auf das Baudenkmal ausüben. Es kommt hinzu, dass die Landesstraße in weiten Teilen von Vegetation begleitet ist, die den freien Ausblick auf die Burg Nideggen unterbricht.

*vgl. zur Berücksichtigungsfähigkeit der Vegetation:  
VGH München, Urteil vom 25.06.2013, a. a. O., Rn. 38.*

Alle sonstigen markanten Blickbeziehungen auf die Burg Nideggen aus dem Rurtal zwischen Zerkall, Brück und Hetzingen sind, wie dem Nachtragsgutachten des Büros Ecoda entnommen werden kann, gänzlich durch Windenergieanlagen unbeeinträchtigt.

### 3. Zwischenergebnis

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich eine aus denkmalrechtlicher Sicht kritische Umgebungsbebauung ausschließlich beim Blick von der Kirchgasse auf das Dürener Tor mit der unmittelbar „neben“ bzw. „hinter“ dem Baudenkmal erscheinenden WEA 6 ergibt. Da es für die Ermittlung des individuellen Denkmalwertes eines Baudenkmal jedoch in erster Linie auf die Eintragung in die Denkmalliste und die ihr beigefügte Begründung ankommt, lässt sich die Frage der Erheblichkeit letztlich erst nach Auswertung der konkreten Angaben in der Denkmalliste der Stadt Nideggen beantworten. Sollte diese ergeben, dass die Beziehung des Dürener Tores zu seiner Umgebung maßgeblich für den Denkmalwert ist, und würde dieser Umstand es erfordern, dass auch die Blickbeziehung von der Kirchgasse auf das Dürener Tor nicht durch technische Großanlagen unmittelbar „neben“ bzw. „hinter“ dem Baudenkmal geschmälert wird, empfehlen wir, die maximale Anlagengröße der WEA 6 auf 175 m zu beschränken. Bei einer solchen Gesamthöhe tritt die WEA 6 nicht mehr erdrückend oder verdrängend neben dem Baudenkmal in Erscheinung, sondern tritt eindeutig in den Hintergrund, so dass der gebotene Achtungsabstand zu dem im Baudenkmal verkörperten Werten gewahrt ist.

In diesem Falle empfehlen wir eine abschließende Bewältigung des Konflikts mit den Belangen des Denkmalschutzes auf der Ebene der **Bauleitplanung** der Gemeinde Kreuzau. Dabei dürfte eine Höhenbegrenzung, die allein die WEA 6 betrifft, im Flächennutzungsplan, der im Zuge der 33. Änderung lediglich eine räumliche Konzentration der Windenergienutzung auf die auszuweisenden Konzentrationszonen vorsieht, ausscheiden. Darüber hinaus haben Darstellungen zur Höhenbegrenzung in einer Konzentrationszone lediglich die Wirkung eines öffentlichen Belangs im Sinne von § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 BauGB, der zwar einem privilegierten Außenbereichsvorhaben entgegenstehen kann, sich aber im Rahmen einer nachvollziehenden Abwägung erst bewähren muss.



*vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2013 – 4 CN 1/12, juris, Rn. 24.*

Da die Gemeinde Kreuzau ohnehin parallel zur 33. Änderung des FNP die Aufstellung des Bebauungsplans G1 betreibt, dessen Ziel es ist, die Zulässigkeit von Windenergieanlagen innerhalb der Konzentrationszonen einer bauleitplanerischen Feinsteuerung zu unterziehen, bietet es sich an, die Standortfestsetzung der WEA 6 im Bebauungsplan auch mit einer entsprechenden Höhenfestsetzung zu verbinden.

Die Sicht der Bezirksregierung, eine Höhenbegrenzung müsse bereits auf Ebene des Flächennutzungsplans dargestellt werden, überzeugt in dem Zusammenhang nicht. Ein Flächennutzungsplan darf grundsätzlich nicht derart detaillierte Darstellungen enthalten, dass für eine planerische Entwicklung im Bebauungsplanverfahren kein Raum bleibt.

*vgl. OVG Münster, Urteil vom 30.09.2009 – 10 A 1676/08, juris, Rn. 150 ff.*

Angesichts des Umstandes, dass die Gemeinde Kreuzau ohnehin einen Bebauungsplan zur Feinsteuerung der Windenergienutzung aufstellt, ist es im Rahmen der notwendigen Abschichtung der planerischen Konfliktbewältigung vielmehr geboten, verbindliche Maximalhöhen erst im Bebauungsplan festzusetzen. Sollte auf Seiten der Bezirksregierung die Sorge bestehen, die 33. Änderung des FNP könne in Kraft treten und in diesem Sinne „Baurecht“ schaffen, bevor der Bebauungsplan G1 wirksam wird, könnte dessen Aufstellung mit einer Zurückstellung von Baugesuchen nach § 15 Abs. 1 BauGB (ggf. auch mit einer Veränderungssperre nach § 14 BauGB) gesichert werden. Äußerstenfalls könnte die Bezirksregierung die Genehmigung der 33. Änderung des FNP auch mit der Maßgabe erteilen, dass deren Bekanntmachung erst zeitgleich mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses zum Bebauungsplan G1 erfolgen darf.

### III.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Aussage der Bezirksregierung Köln, die 33. Änderung der Flächennutzungsplans der Gemeinde Kreuzau sei bezüglich der geplanten Konzentrationszone für Windenergieanlagen westlich von Thum nicht an die Ziele der Raumordnung angepasst, einer rechtlichen Überprüfung nicht

standhält. Das von der Bezirksregierung in Bezug genommene „Ziel 4“ in Kap. 3.2.2 „Windkraft“ des Regionalplans enthält weder einer abschließend abgewogene Regelung, noch eine hinreichend bestimmte Handlungsanweisung mit Letztentscheidungscharakter. Die genannte raumordnerische Festlegung enthält ihrem materiellen Gehalt nach kein Ziel der Raumordnung im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG.

Selbst wenn man bei der Frage der Anpassung der kommunalen Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung, was sich aus rechtlicher Sicht verbietet, bereits den strengen fachgesetzlichen Maßstab des § 9 DSchG anlegen wollte, erweist sich die 33. Änderung des Flächennutzungsplans als unkritisch. Denn eine abschließende Bewältigung der Belange des Denkmalschutzes kann auf Ebene des ebenfalls in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans G1 stattfinden. Sollten die näheren denkmalrechtlichen Untersuchungen, insbesondere die Auswertung der Denkmalliste der Stadt Nideggen ergeben, dass die WEA 6 in ihrer derzeit geplanten Höhe zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Dürener Tores führt, könnte dem auf Ebene des Bebauungsplans G1 dadurch Rechnung getragen werden, dass bezüglich dieser Windenergieanlage eine Höhenfestsetzung von maximal 175 m getroffen wird. Die 33. Änderung des FNP, deren Ziel lediglich eine räumliche Steuerung der Windenergienutzung im Gemeindegebiet ist, kollidiert dann aber nicht mit Belangen des Denkmalschutzes.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Felix Pauli)

Rechtsanwalt





## Lenz und Johlen

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Lenz und Johlen · Postfach 102365 · D 50463 Köln

Gemeinde Kreuzau  
Der Bürgermeister  
Dezernat II, Abteilung 2.1  
Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung  
Herrn David Gottstein  
Postfach 11 28  
52368 Kreuzau

**Per E-Mail: [D.Gottstein@kreuzau.de](mailto:D.Gottstein@kreuzau.de)**

Köln, 05.11.2015

Unser Zeichen: 02149/15 21/jw

Sekretariat:

Frau Weck

Tel.: +49 221 97 30 02-54

[f.pauli@lenz-johlen.de](mailto:f.pauli@lenz-johlen.de)

### Windparkprojekt Kreuzau-Thum

Sehr geehrter Herr Gottstein,

in der gemeinsamen Besprechung am 28.10.2015 wurde uns seitens der Regionalplanungsbehörde mitgeteilt, dass das „Ziel 4“ in Kap. 3.2.2 „Windkraft“ des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Aachen, wonach die Beeinträchtigung von Denkmälern „zu vermeiden“ ist, als ein strikt bindendes Ziel der Raumordnung angesehen wird. Wir sind insoweit anderer Auffassung; zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir auf unsere rechtliche Stellungnahme vom 20.10.2015.

Zudem wurde uns durch die Regionalplanungsbehörde mitgeteilt, dass im Rahmen der im Einzelfall zu treffenden Entscheidung, ob eine im Sinne dieses Ziels 4 tatbestandmäßige „Beeinträchtigung von Denkmälern“ vorliegt, keine nachvollziehende Abwägung mit gegenläufigen Belangen stattfindet. Vielmehr sei eine allein an denkmalfachlichen Kriterien ausgerichtete Bewertung vorzunehmen. Wir sind auch insoweit anderer Auffassung, weil die Sichtweise der Regionalplanungsbehörde zur Konsequenz hätte,

Prof. Dr. Heribert Johlen<sup>PV</sup>  
Dr. Klaus Schmiemann<sup>PV</sup>  
Dr. Franz-Josef Pauli<sup>P</sup>  
Dr. Rainer Voß<sup>PVM</sup>  
Dr. Michael Oerder<sup>PV</sup>  
Dr. Thomas Lüttgau<sup>PV</sup>  
Thomas Elsner<sup>PB</sup>  
Rainer Schmitz<sup>PV</sup>  
Dr. Alexander Beutling<sup>PVM</sup>  
Dr. Markus Johlen<sup>PV</sup>  
Eberhard Keunecke<sup>PB</sup>  
Dr. Inga Schwertner<sup>PV</sup>  
Dr. Philipp Libert<sup>PF</sup>  
Dr. Christian Giesecke, LL.M.<sup>PVL</sup>  
Dr. Felix Pauli<sup>PV</sup>  
Dr. Tanja Lehmann<sup>PV</sup>  
Martin Hahn<sup>P</sup>  
Dr. Kai Petra Dreesen, LL.M.<sup>PVE</sup>  
Nick Kockler<sup>V</sup>  
Béla Gehrken<sup>D</sup>  
Markus Nettekoven  
Stephan Matzerath  
Kristina Dörnenburg  
Dr. Meike Kilian

P Partner i.S.d. PartGG  
V Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht  
M Anwalt/Mediator DAA  
(Dr. Rainer Voß auch FU Hagen)  
L McGill University (Montreal, Kanada)  
E Master of European Studies  
F Maîtrise en droit (Université Paris X)  
D Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt (FH)

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

dass das Ziel 4 noch deutlich strenger wäre als der fachgesetzliche Umgebungsschutz, der sich aus § 9 Abs. 1 lit. b) DSchG ergibt. Fachgesetzlich ist die denkmalrechtliche Erlaubnis gem. § 9 Abs. 2 lit. a) DSchG zu erteilen, wenn Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen. Insoweit ist nach ständiger Rechtsprechung eine **Abwägung** aller aus Sicht des Denkmalschutzes gegen eine Veränderung sprechenden Gründe mit den öffentlichen und privaten Interessen vorzunehmen, die zu Gunsten einer Genehmigung angeführt werden können (vgl. VG Düsseldorf, Urteil vom 24.04.2012 – 11 K 6956/10, juris).

Eine solche, nachvollziehende Abwägung hat der LVR in seiner Stellungnahme vom 11.09.2015 gerade nicht vorgenommen, sondern sich allein auf eine Bewertung aus denkmalfachlicher Sicht beschränkt. Nach unserer Auffassung bedarf es aber zwingend einer solchen nachvollziehenden Abwägung der gegenläufigen Belange bei der Prüfung der hier entscheidungserheblichen Frage, ob die Flächennutzungsplanung der Gemeinde Kreuzau zu einer „Beeinträchtigung von Denkmälern“ gem. Ziel 4 des Kapitels 3.2.2 des Regionalplans führt. Durch die Regionalplanungsbehörde und den Regionalrat ist eine solche nachvollziehende Abwägungsentscheidung vorzunehmen, um entscheiden zu können, ob die Bauleitplanung der Gemeinde Kreuzau an die Ziele der Raumordnung angepasst ist. Ohne eine solche nachvollziehende Abwägung der gegenläufigen Belange würde sich das genannte Ziel 4 noch als erheblich strenger erweisen, als der fachgesetzliche Umgebungsschutz, wie er sich aus § 9 DSchG ergibt. Dies kann unserer Auffassung nach mit der regionalplanerischen Festlegung von Ziel 4 durch den Regionalrat Köln nicht beabsichtigt gewesen sein.

Im Rahmen dieser nachvollziehenden Abwägung ist auch zu berücksichtigen, dass von Seiten der Gemeinde Kreuzau das Kompromissangebot im Raume steht, die Windenergieanlage WEA 6 um knapp 25 m auf eine Gesamthöhe von max. 175 m zu reduzieren. Der im Entwurf des Bebauungsplans G 1 vorgesehene Standort der WEA 6 könnte mit einer entsprechenden Höhenfestsetzung versehen werden. Bei einer auf maximal 175 m reduzierten Gesamthöhe tritt die WEA 6 nicht mehr „erdrückend“ oder „verdrängend“ neben einem der in Rede stehenden Baudenkmäler (dem Dürener Tor in Nideggen bzw. der Burg Nideggen) in Erscheinung, sondern tritt eindeutig in den Hintergrund, so dass der gebotene Achtungsabstand zu den genannten Baudenkmalern gewahrt ist.



Wir regen an, dass Sie die Regionalplanungsbehörde ausdrücklich bitten, dem Regionalrat bei der Bezirksregierung Köln in der anstehenden Sitzung neben unserer Stellungnahme vom 20.10.2015 auch dieses Schreiben vorzulegen, um den Mitgliedern des Regionalrates auch die Sichtweise der Gemeinde Kreuzau zur Kenntnis zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

  
(Dr. Felix Pauli)

Rechtsanwalt





# GEMEINDE KREUZAU

## Der Bürgermeister

Gemeindeverwaltung Kreuzau, Postfach 1128, 52368 Kreuzau

Bezirksregierung Köln  
Dezernat 32 - Regionalentwicklung  
50606 Köln

### Abt. 2.1 - Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung

**Auskunft erteilt:** Herr Gottstein  
**Zimmer:** 353  
**Telefonnummer:** 02422/507-353  
**Faxnummer:** 02422/507-162  
**E-Mail:** d.gottstein@kreuzau.de  
**Aktenzeichen:** 621-00/Go  
**Datum:** 06. November 2015  
**Sprechzeiten**  
(auch nach Vereinbarung) Montag – Freitag 08:30 – 12:00 Uhr  
Dienstag 13:30 – 16:00 Uhr  
Donnerstag 13:30 – 17:00 Uhr

**Kassenzeichen** (bei Überweisung bitte unbedingt angeben)

### 33. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans der Gemeinde Kreuzau zur Ausweisung von Konzentrationszonen für die Windkraft

*Stellungnahme der Gemeinde Kreuzau zur landesplanerische Anfrage nach § 34 LPlG*

Sehr geehrter Herr Vorsitzender des Regionalrates,  
sehr geehrte Damen und Herren,

mit der 33. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Kreuzau verfolgt die Gemeinde das Ziel, die Ansiedlung von Windenergieanlagen im Gemeindegebiet planungsrechtlich zu steuern und gleichzeitig den Ausbauzielen der Landesregierung gerecht zu werden. Die landesplanerische Anfrage nach § 34 LPlG zur Flächennutzungsplanänderung ergab dabei, dass ein Einvernehmen aufgrund von Belangen des Denkmalschutzes nicht hergestellt werden kann. Die Bezirksregierung Köln bezieht sich dabei auf eine fachliche Einschätzung des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, nach der die Errichtung von Windenergieanlagen mit einer Gesamthöhe von über 150 Metern, zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Baudenkmäler „Burg Nideggen“ und „Dürener Tor“ führe. Die Bezirksregierung führt auf, dass die vorliegende Planung der Gemeinde gegen das **Ziel 4 in Kap. 3.2.2. „Windkraft“** des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Aachen, verstoße, demnach die **Beeinträchtigung von Denkmälern zu vermeiden** ist.

Wir möchten Sie bei der Bewertung der Sachlage im Hinblick auf das o.g. Ziel 4 bitten, folgende Gesichtspunkte hinzuzuziehen:

- Mit der Ausweisung von Konzentrationszonen für die Windkraft unterstützt die Gemeinde Kreuzau die Interessen des Klima- und Umweltschutzes, die sehr bedeutsame Ziele des Landes Nordrhein-Westfalen und auch der Bundesregierung darstellen. Die hohe Bedeutung des Ausbaus der erneuerbaren Energien findet sich auch im Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans NRW (u. a. Grundsatz 4-1) sowie im neuen Windenergieerlass NRW wieder.
- Für die Kommunen im Regierungsbezirk Köln ist die Windenergie ein nicht unerheblicher Faktor kommunaler Wertschöpfung. Der steigende Flächendruck auf die sog. Außenbereiche und damit verbundenen ökologischen Einschnitte für die Natur, sowie die Verknappung landwirtschaftlicher Flächen, stehen einer Höhenbeschränkung entgegen. Denn bei verringerter Anlagenhöhe ist eine Inanspruchnahme größerer

1/2

**Kontakt:**  
52372 Kreuzau, Bahnhofstraße 7  
Telefon 02422 / 507 - 0  
Telefax 02422 / 507 - 498  
E-Mail: Buergemeister@kreuzau.de  
<http://www.kreuzau.de>

**Konten der Gemeindekasse:**  
Sparkasse Düren Kto. 1200 039 (BLZ 395 501 10) IBAN: DE14 3955 0110 0001 2000 39 SWIFT-BIC: SDUEDE33XXX  
Deutsche Bank Düren Kto. 8 242 000 (BLZ 395 700 61) IBAN: DE57 3957 0061 0824 2000 00 SWIFT-BIC: DEUTDE33XXX  
Postbank Köln Kto. 133 04-500 (BLZ 370 100 50) IBAN: DE67 3701 0050 0013 3045 00 SWIFT-BIC: PBNKDEFF  
Volksbank Euskirchen eG Kto. 6000256011 (BLZ 382 600 82) IBAN: DE02 3826 0082 6000 2560 11 SWIFT-BIC: GENODED1EVB

Flächen bei gleichem Beitrag zum Klimaschutz nötig. Dies ist nicht ressourcenschonend und widerspricht damit dem bauplanungsrechtlichen Gebot, mit Grund und Boden sparsam umzugehen (§ 1a Abs. 2 HS 1 BauGB).

Inhaltlich bleibt bei der Beurteilung der Frage der Erheblichkeit einer Beeinträchtigung der o. g. Denkmäler festzuhalten, dass nach gutachterlicher Feststellung des Büro ecoda keine erhebliche Beeinträchtigung festgestellt werden konnte. Als Kompromiss wurde von den Vorhabenträgern in Abstimmung mit der Gemeinde Kreuzau der Regionalplanungsbehörde den Vorschlag unterbreitet, für die Windenergieanlage WEA 6 eine Höhenbeschränkung von max. 175 m festzuschreiben. Diesem Kompromissvorschlag ist die Regionalplanungsbehörde nicht gefolgt. Nach erneuter eingehender wirtschaftlicher und technischer Prüfung **wird ein neuerlicher dahingehender Kompromissvorschlag unterbreitet, der eine Höhenbeschränkung für alle im Plangebiet vorgesehenen WEA von maximal 175 m fest schreibt.** Zur Verdeutlichung ist eine Visualisierung beigelegt, in der die geplanten Windenergieanlagen mit einer Gesamthöhe von 175 m dargestellt sind. Mit diesem neuerlichen Vorschlag liegt aus Sicht der Gemeinde Kreuzau ein zielführender und konstruktiver Kompromiss vor, der die Belange des Denkmalschutzes in hohem Maße würdigt und gleichzeitig dem Interesse der Gemeinde Kreuzau, der Windenergie substantiell Raum zu verschaffen, genügt.

In der Einschränkung einer maximalen Gesamthöhe unterhalb der 175 m für die Windenergieanlagen sieht die Gemeinde Kreuzau eine zu starke Gewichtung des Denkmalschutzbelanges gegenüber der baurechtlich privilegierten Errichtung von Windenergieanlagen. Sollte der Forderung der Höhenbeschränkung von maximal 150 m gefolgt werden, kann das Vorhaben nicht umgesetzt werden, da die Windenergieanlagen an diesem Standort, auf Grund der dort herrschenden Windhöffigkeit, in der geforderten Gesamthöhe von 150 m nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Weiterhin ist zu beachten, dass die Gemeinde Kreuzau über keine alternativen Flächen verfügt, die sich für eine Ausweisung als Konzentrationszone eignen. Dies wurde in der gemeindegebietsumfassenden Potentialflächenanalyse ermittelt.

Unter der Anerkennung der Bedeutsamkeit der Belange des Denkmalschutzes möchten wir Sie daher bitten, bei Ihrer Beurteilung des Einvernehmens den Kompromissvorschlag der Gemeinde Kreuzau anzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

  
- Ingo Eber -





Lausbusch WEA6

Lausbusch WEA2

Lausbusch WEA3

Lausbusch WEA4

Steinkaul WEA1

Steinkaul WEA2  
Lausbusch WE

Abbildung 1: Blick über den Marktplatz von Nideggen in nordöstlicher Richtung auf das Dürener Tor. Dargestellt sind alle WEA mit 175m Gesamthöhe.





Lausbusch WEA6

Lausbusch WEA2

Abbildung 2: Blickpunkt Kirchgasse. Dargestellt sind alle WEA mit 175 m Gesamthöhe.





Abbildung 3: Blickpunkt westlich von Hetzingen. Dargestellt sind alle WEA mit 175 m Gesamthöhe.





Lausbusch WEA6

Lausbusch WEA2

Lausbusch WEA3

Lausbusch WEA4

Steinkaul WEA1

Lausbusch WEA5  
Steinkaul WEA2

Abbildung 4: Blickpunkt L 246 A. Dargestellt sind alle WEA mit 175 m Gesamthöhe.





Lausbusch WEA6

Lausbusch WEA2

Lausbusch WEA3

Lausbusch WEA4

Steinkaul WEA1

Lausbusch WEA5

Steinkaul WEA2

Abbildung 5: Blickpunkt L 246 B. Dargestellt sind alle WEA mit 175 m Gesamthöhe.



# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> <b>UA II a Bauprogramm</b>
<b>Drucksache Nr.: RR 116/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 24. November 2015

## Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

<b>TOP 9</b>	Priorisierung der Maßnahmen "Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten" (UA II a) für 2016
<b>Rechtsgrundlage</b>	§ 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz NRW (LPIG)
<b>Berichterstatter</b>	Herr Elsiepen, Dezernat 25, Tel.: 0221/147 - 2670 Landesbetrieb Straßenbau NRW
<b>Inhalt</b>	Beschluss aus der Verkehrskommission (Seite 2)
<b>Anlage</b>	Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen „Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten“ (UA II a) für 2016 (3 Seiten)

### **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalrat beschließt den regionalen Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen "Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten" (UA II a) 2016.



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>UA II a Bauprogramm</b>	<b>RR 116/2015</b>	<b>2</b>

**Beschluss aus der Verkehrskommission:**

Die Verkehrskommission empfiehlt dem Regionalrat, den regionalen Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen „Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3. Mio. € Gesamtkosten“ (UA II a) für das Jahr 2016 zu beschließen.

**Beschluss: Einstimmig**



**Priorisierung der Maßnahmen für 2016:  
Um- und Ausbau von Landesstraßen  
bis 3,0 Mio EUR Gesamtkosten**



**Vorschlag Straßen.NRW für den Bezirk**

Straßen.NRW

Regionalrat Köln

Unterkommission Rhein-Berg

Stand: September 2015

Prio-Rang		Straße	Maßnahmenbezeichnung	Kreis	Länge	Gesamtkosten	Planungsstand	Prio-Wert	
Vorschlag 2016 UK RNL	2015								
<b>Regionalniederlassung Rhein-Berg</b>									
	1	1	L 270 Odenthal/Funkenhof - Umbau Knoten L 270/L 296 als KVP	45-2902	GL	0,2 km	1,082 Mio €	VEG	1,86
	2	2	L 339 Nümbrecht/Gaderoth, Umbau Knoten L 339/K 15/Bahnweg als Kreisverkehr	45-2933	GM	0,2 km	0,600 Mio €	VE	1,89
	3	3	L 324 Morsbach/Oberzielenbach, Umbau Knoten L 324/L 94 als KVP	45-2931	GM	0,2 km	0,500 Mio €	VP	1,89
	4	5	L 143 / L121 OD St.Aug./Niederpleis, Umbau	45-1856	SU	1,1 km	1,278 Mio €	BAU	1,93
	5	6	L 333 /L 16 in Siegburg, KVP Kreishaus	45-2300	SU	0,1 km	0,500 Mio €	OP	1,94
	6	7	L 73 Wasserwerkstr. Köln, Ausbau mit Anlage Gehweg	45-5000	K	0,4 km	0,800 Mio €	VP	1,96
	7	8	L 409 OD Preyersmühle, Umbau Knoten L 408/L 409	45-9806	GL	0,7 km	1,900 Mio €	OP	1,99
	8	9	L 331 /A 3 KVP AS Siebengebirge FR Köln	45-0486	SU	0,1 km	0,200 Mio €	OP	2,03
	9	10	L 284 Wipperfürth, Umbau im Bereich Busbahnhof	45-6006	GM	0,2 km	0,500 Mio €	OP	2,03
	10	11	L 34 Kreuzung Oberer Komarweg/Am Eifeltor, Umbau	46-2037	K	0,1 km	0,400 Mio €	OP	2,04
	11	12	L 323 Gummersbach, Knoten L 323/Westfriedhof/freie christl Schule	45-3022	GM	0,2 km	0,207 Mio €	OP	2,04
	12		L 294 Leichlingen, Umbau Knoten L 294/Stadtstraße Trompete	45-0120	GL	0,2 km	0,450 Mio €	VU	2,04

OP ohne Planungsbeginn  
VP Vorplanung begonnen / Planungsauftrag erteilt  
VU Verkehrsuntersuchung begonnen  
VE Vorentwurf in Arbeit

VEF Vorentwurf fertiggestellt  
VEG Vorentwurf genehmigt  
PA Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens  
PLO Planfeststellungsunterlagen offengelegt  
PE Planfeststellung erörtert

PB Planfeststellungsbeschuß ergangen  
PU Planfeststellungsbeschuß bestandskräftig/unanfechtbar  
AUS Erstellung der Ausführungsunterlagen/Ausschreibungsunterlagen  
BAU Maßnahme in Bau  
VF1 Teilstrecke der Maßnahme für Verkehr freigegeben



**Priorisierung der Maßnahmen für 2016:  
Um- und Ausbau von Landesstraßen  
bis 3,0 Mio EUR Gesamtkosten**



**Vorschlag Straßen.NRW für den Bezirk**

Straßen.NRW

Regionalrat Köln

Unterkommission Ville-Eifel

Stand: September 2015

Prio-Rang		Straße	Maßnahmenbezeichnung	Kreis	Länge	Gesamtkosten	Planungs-stand	Prio-Wert	
Vorschlag 2016 UK RNL	2015								
<b>Regionalniederlassung Ville-Eifel</b>									
	1	1	L 11 / K 17/ K 18, Eschweiler, Kt. "Süd- / Zechenstr."	41-1549	AC	0,2 km	0,300 Mio €	VE	2,08
	1	1	L 300 Wesseling, Entwässerung "Urfeld"	44-7782	BM	1,3 km	2,098 Mio €	PU	1,81
	1	1	L 13 Düren, Kt. "Lendersdorfer Straße / L13"	41-1521	DN	0,2 km	0,250 Mio €	VE	2,10
	1	2	L 11 / B51, Bad M'eifel, KVP "Arloff"	44-0339	EU	0,1 km	0,129 Mio €	VEG	2,10
	1	1	L 182 Swisttal/Dützhöfe - Bornheim/Brenig, Ausbau	42-1946	SU	3,2 km	1,920 Mio €	VEG	1,99
	2	2	L 23 / L136, Würselen, KVP "Kaninsberg"	41-1561	AC	0,1 km	0,850 Mio €	VEG	2,03
	2	2	L 92 / K 3 Hürth, Kt. "Horbell" / Stotzheim - Marsdorf,	44-4671	BM	0,1 km	0,500 Mio €	VEG	2,09
	2	2	L 264 / B264, Merzenich, Kt. "Schöne Aussicht"	44-0027	DN	0,1 km	0,300 Mio €	OP	2,17
	2	3	L 182 / K 11 Euskirchen, Kt. "Kessenich"	44-2676	EU	0,1 km	0,250 Mio €	VE	2,25
	2	2	L 182 / K 3, Swisttal, Kt. "Müggenhausen"	44-0530	SU	0,1 km	0,350 Mio €	VP	2,17
	3	3	L 47 B57/ B221, Alsdorf, Kt. "K.-Koblitz-Ring/ Luisenstr."	44-1515	AC	0,2 km	0,600 Mio €	VEG	2,08
	3	3	L 183 / L184, Brühl, Kt. "Römer- / Adenauer- / Heuss-Str."	44-5890	BM	0,1 km	0,245 Mio €	OP	2,14
	3	3	L 300 , Bonn, Umbau Kt. "Köln- / Friedlandstr." in Buschdorf	44-1926	BN	0,2 km	0,220 Mio €	OP	2,41
	3	3	L 136 , Aldenhoven, Kt. "Am alten Bahnhof"	41-1547	DN	0,2 km	0,250 Mio €	OP	2,30
	3		L 165 / K 55, Bad M'eifel, Kt. "Esch"	44-1505	EU	0,1 km	0,400 Mio €	VE	2,26



**Priorisierung der Maßnahmen für 2016:  
Um- und Ausbau von Landesstraßen  
bis 3,0 Mio EUR Gesamtkosten**



**Vorschlag Straßen.NRW für den Bezirk**

Straßen.NRW

Regionalrat Köln

Unterkommission Vile-Eifel

Stand: September 2015

Prio-Rang	Vorschlag 2016		2015	Straße	Maßnahmenbezeichnung	Kreis	Länge	Gesamtkosten	Planungsstand	Prio-Wert
	UK	RNL								
<b>Regionalniederlassung Niederrhein</b>										
	1	1	L 117	Umbau OD Hückelhoven/Baal (Lövenicher Str.)	48-4785	HS	0,6 km	0,997 Mio €	PU	1,82
	2	2	L 228	Waldfeucht-Braunsrath, Umbau Kreuzung mit Clemensstr./Selstenerstr. zum KVP	48-3305	HS	0,1 km	0,450 Mio €	VP	2,16
	3	3	L 227	/B 57, HS-Erkelenz, Anbindung	48-3108	HS	0,3 km	0,194 Mio €	VE	2,31

OP ohne Planungsbeginn  
VP Vorplanung begonnen / Planungsauftrag erteilt  
VU Verkehrsuntersuchung begonnen  
VE Vorentwurf in Arbeit

VEF Vorentwurf fertiggestellt  
VEG Vorentwurf genehmigt  
PA Antrag auf Einleitung des Planfestellungsverfahrens  
PLO Planfestellungsunterlagen offengelegt  
PE Planfestellung erörtert

PB Planfeststellungsbeschluß ergangen  
PU Planfeststellungsbeschluß bestandskräftig/unanfechtbar  
AUS Erstellung der Ausführungsunterlagen/Ausschreibungsunterlagen  
BAU Maßnahme in Bau  
VF1 Teilstrecke der Maßnahme für Verkehr freigegeben

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> <b>UA II r Bauprogramm</b>
<b>Drucksache Nr.: RR 117/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 24. November 2015

## Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

<b>TOP 10</b>	Priorisierung der Maßnahmen „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen“ (UA II r) für 2016
<b>Rechtsgrundlage</b>	§ 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz NRW (LPIG)
<b>Berichterstatter</b>	Herr Elsiepen, Dezernat 25, Tel.:0221/147 - 2670 Landesbetrieb Straßenbau NRW
<b>Inhalt</b>	Beschluss aus der Verkehrskommission (Seite 2)
<b>Anlage</b>	Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen“ (UA II r) für 2016 (3 Seiten)

### **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalrat beschließt den regionalen Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen“ (UA II r) für das Jahr 2016.



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>UA II r Bauprogramm</b>	<b>RR 117/2015</b>	<b>2</b>

**Beschluss aus der Verkehrskommission:**

Die Verkehrskommission empfiehlt dem Regionalrat, den regionalen Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen“ (UA II r) für das Jahr 2016 zu beschließen.

**Beschluss: Einstimmig**



## Priorisierung der Maßnahmen für 2016: Radwegebau an bestehenden Landesstraßen



### Vorschlag Straßen.NRW für den Bezirk

Straßen.NRW

Regionalrat Köln

Unterkommission Rhein-Berg

Stand: September 2015

Prio-Rang		Straße	Maßnahmenbezeichnung	Kreis	Länge	Gesamtkosten	Planungsstand	Prio-Wert			
Vorschlag 2016 UK RNL	2015										
<b>Regionalniederlassung Rhein-Berg</b>											
	1	2	L 289	BG-Herkenrath/Kürten-Spitze	Neubau Rad/Gehweg , 2. BA Sieferweg bis Spitze	45-2903	GL	1,4 km	0,703 Mio €	VE	1,90
	2	3	L 288	Berb.-Gladb.-Schildgen bis Leverkusen-Hummelsheim	RGW	45-1029	GL	1,1 km	0,934 Mio €	PE	2,08
	3	4	L 302	Wipperfürth/Dohrgaul-Friedrichsthal, Neubau Radweg bis Knoten L 302 / K 18		45-7798	GM	1,0 km	0,256 Mio €	VE	2,02
	4	5	L 293	Leverkusen, Yitzhak-Rabin-Str. , Rad/Gehweg		45-2919	LEV	0,8 km	0,869 Mio €	AUS	2,03
	5	6	L 43	Geh-Radweg Bruchstraße bis Mercatostraße in Köln-Thenhoven		46-2041	K	1,6 km	0,400 Mio €	VE	2,09
	6	7	L 289	Kürten/Spitze-Schanze	Ausbau mit Neubau Radgehweg	45-2982	GL	1,8 km	0,562 Mio €	OP	2,10
	7	8	L 247	BadHonnerf/Rottbitze, RGW, Höheweg-K030		42-1890	SU	1,1 km	0,190 Mio €	OP	2,11
	8	9	L 490	Königsw./Vinxel - K025, RGW		42-0252	SU	0,4 km	0,060 Mio €	OP	2,19
	9	10	L 73	Rad/Gehweg Dünnwalder Mospfad, "Im Weidenbruch" bis "Am Wildpark"		46-2044	K	1,1 km	0,151 Mio €	OP	2,20
	10	11	L 337	GM/Dümmlingh.-Lantenbach	Neubau Radgehweg, 1.BA Dümmlingh.-Aggertalsperre	45-2949	GM	1,7 km	0,650 Mio €	OP	2,21
	11	12	L 333	Eitorf - /Harmonie, RGW		42-1872	SU	1,6 km	0,717 Mio €	OP	2,21
	12	13	L 43	Neubau Radweg zwischen Mercatorstraße und B 9		46-2069	K	1,4 km	0,201 Mio €	VE	2,21

OP ohne Planungsbeginn  
 VP Vorplanung begonnen / Planungsauftrag erteilt  
 VU Verkehrsuntersuchung begonnen  
 VE Vorentwurf in Arbeit

VEF Vorentwurf fertiggestellt  
 VEG Vorentwurf genehmigt  
 PA Antrag auf Einleitung des Planfestellungsverfahrens  
 PLO Planfestellungsunterlagen offengelegt  
 PE Planfestellung erörtert

PB Planfeststellungsbeschluß ergangen  
 PU Planfeststellungsbeschluß bestandskräftig/unanfechtbar  
 AUS Erstellung der Ausführungsplanung/Ausschreibungsunterlagen  
 BAU Maßnahme in Bau  
 VF1 Teilstrecke der Maßnahme für Verkehr freigegeben



## Priorisierung der Maßnahmen für 2016: Radwegbau an bestehenden Landesstraßen



### Vorschlag Straßen.NRW für den Bezirk

Straßen.NRW

Regionalrat Köln

Unterkommission Ville-Eifel

Stand: September 2015

Prio-Rang		Straße	Maßnahmenbezeichnung	Kreis	Länge	Gesamtkosten	Planungsstand	Prio-Wert		
Vorschlag 2016 UK RNL	2015									
<b>Regionalniederlassung Ville-Eifel</b>										
	1	1	L 236	Stolberg, RW "Sebastianusstraße"	41-1731	AC	2,0 km	0,400 Mio €	AUS	2,16
	1	1	L 300	Wesseling, RW "Urfeld - Widdig"	44-7784	BM	1,3 km	0,700 Mio €	PU	1,81
	1	1	L 13	Langerwehe / Düren, RW "Geich - Echtz"	41-1709	DN	1,1 km	0,358 Mio €	VEG	2,11
	1	2	L 11	, Bad M'eifel / Euskirchen, RW "Arloff - Kirchheim"	44-2679	EU	3,5 km	0,550 Mio €	VE	2,23
	1	1	L 261	Meckenheim, RW "Sängerhof - Meckenheim"	42-0837	SU	0,8 km	0,217 Mio €	VEG	2,16
	2	2	L 136	,Alsdorf, RW "Konrad-Zuse-Straße"	44-1556	AC	0,6 km	0,200 Mio €	OP	2,15
	2	2	L 279	Bedburg, RW "Millendorf - Pütz"	44-2550	BM	2,5 km	0,520 Mio €	VE	2,18
	2	2	L 264	Niederzier, RW "Niederzier - Ellen"	41-1727	DN	1,2 km	0,307 Mio €	VE	2,23
	2	3	L 206	Kall / Wallenthaler Höhe - Kall / Keldenich	44-2678	EU	2,9 km	0,325 Mio €	VE	2,28
	2	2	L 118	Bornheim, RW Bornheim - Hersel	44-1925	SU	1,5 km	0,850 Mio €	VEG	2,19
	3	3	L 238	Roetgen, RW "Mulartshütte - Lensbach (Rott)"	41-1719	AC	1,0 km	0,169 Mio €	VE	2,21
	3	3	L 194	Brühl, RW "K 7 - L150"	44-7786	BM	0,4 km	0,070 Mio €	VE	2,21
	3	3	L 12	Titz, RW "Ameln - Rödingen"	41-1705	DN	2,7 km	0,654 Mio €	OP	2,31
	3		L 113	Bad M'eifel, RW "Scheuerheck (L234) - Serp. Meyers Stall"	44-5899	EU	1,2 km	0,369 Mio €	VEG	2,33
	3	3	L 163	Weilerswist - Swisttal, RW "Metternich - Heimerzheim"	44-1183	SU	2,0 km	0,450 Mio €	VE	2,29



## Priorisierung der Maßnahmen für 2016: Radwegebau an bestehenden Landesstraßen



### Vorschlag Straßen.NRW für den Bezirk

Straßen.NRW

Regionalrat Köln

Unterkommission Ville-Eifel

Stand: September 2015

Prio-Rang	Vorschlag 2016		Straße	Maßnahmenbezeichnung	Kreis	Länge	Gesamtkosten	Planungsstand	Prio-Wert	
	UK	RNL								2015
<b>Regionalniederlassung Niederrhein</b>										
	1	2	L 19	Erkelenz - Kückhoven, zw. L 354 und K 33, Umbau des Querschnitts	48-4044	HS	1,2 km	0,300 Mio €	OP	2,31
	2	3	L 364	Radweg zw. Hückelhoven/ Lindern und Brachelen	48-4614	HS	2,2 km	0,463 Mio €	OP	2,49
	3		L 42	Geilenkirchen, Radwegeneubau von Nirm bis Randerarth	48-3126	HS	0,7 km	0,260 Mio €	OP	2,79

OP ohne Planungsbeginn  
 VP Vorplanung begonnen / Planungsauftrag erteilt  
 VU Verkehrsuntersuchung begonnen  
 VE Vorentwurf in Arbeit

VEF Vorentwurf fertiggestellt  
 VEG Vorentwurf genehmigt  
 PA Antrag auf Einleitung des Planfestellungsverfahrens  
 PLO Planfestellungsunterlagen offengelegt  
 PE Planfestellung erörtert

PB Planfeststellungsbeschluß ergangen  
 PU Planfeststellungsbeschluß bestandskräftig/unanfechtbar  
 AUS Erstellung der Ausführungsplanung/Ausschreibungsunterlagen  
 BAU Maßnahme in Bau  
 VF1 Teilstrecke der Maßnahme für Verkehr freigegeben

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> ÖPNV-Bedarfsplan
<b>Drucksache Nr.: RR 118/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 30. November 2015

## Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

### TOP 11

Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes – Gemeldete Maßnahmen der Kommunen

**Rechtsgrundlage:** § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz NRW (LPIG)

**Berichterstatter:** Herr Elsiepen, Dezernat 25, Tel.: 0221/ 147-2670

**Inhalt:** Information der Bezirksregierung Köln (Seiten 2-3)

**Anlagen:**

- 1.) Erlass MBWSV NRW vom 21.08.2015 (2 Seiten)
- 2.) Liste der der Bezirksregierung Köln gemeldeten Maßnahmen (15 Seiten)
- 3.) Liste der Maßnahmenvorschläge des NVR in der NVR-Verbandsversammlung am 10.12.2015 (31 Seiten)

### **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalrat nimmt die beigefügten Listen zur Kenntnis.



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>ÖPNV-Bedarfsplan</b>	<b>RR 118/2015</b>	<b>2</b>

### Information der Bezirksregierung Köln

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) hat mit Erlass vom 21.08.2015 die Vorgehensweise zwecks Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes verfügt (vgl. Anlage 1).

Die Bezirksregierung Köln hat auf dieser Basis alle kreisfreien Städte, Kreise und kreisangehörigen Gemeinden des Regierungsbezirkes Köln angeschrieben und um entsprechende Meldungen bis zum 23.10.2015 bzw. 20.11.2015 (Fristverlängerung) gebeten. Über die Meldungen der Kommunen hinaus haben auch einige Andere (z.B. Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn, Verkehrsclub Deutschland, einige Verkehrsunternehmen) Maßnahmenvorschläge gemeldet.

Der Bezirksregierung Köln sind insgesamt (Stand 30.11.2015) 30 Stadtbahn- bzw. Straßenbahn-Vorhaben, 71 SPNV-Vorhaben, ein Seilbahnvorhaben, ein Wasserbusvorhaben und 29 sonstige Vorhaben gemeldet worden (vgl. Anlage 2).

**Laut dem beigefügten Erlass sind die mit dem Regionalrat abgestimmten Vorschläge der Kreise, Städte und Gemeinden für den ÖPNV-Bedarfsplan bis zum 31. Januar 2016 dem MBWSV mitzuteilen.**

Parallel hat das MBWSV auch den Nahverkehr Rheinland (NVR) gebeten, ihm bis zum 31.12.2015 Vorschläge für den ÖPNV-Bedarfsplan mitzuteilen.

Die Bezirksregierung Köln und der NVR haben die ihnen jeweils vorliegenden Maßnahmenvorschläge miteinander verglichen und abgestimmt.

Die Vorlage des NVR zur Verbandsversammlung am 10.12.2015 (vgl. Anlage 3) beinhaltet u.a. viele Maßnahmenvorschläge, die der Bezirksregierung Köln gemeldet wurden. Gegenüber der Liste der Bezirksregierung umfasst die Liste des NVR darüber hinaus noch weitere Maßnahmen wie zum Beispiel Elektronische Stellwerke und weitere Punktuelle Vorhaben.

Die der Bezirksregierung Köln gemeldeten Maßnahmenvorschläge sind nicht alle in die Liste des NVR eingeflossen. Folgende Maßnahmenvorschläge sind nicht in der Liste des NVR enthalten:

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>ÖPNV-Bedarfsplan</b>	<b>RR 118/2015</b>	<b>3</b>

Stadtbahn- und Straßenbahnvorhaben:

- Nr. 10: Beschleunigung und Kapazitätsausbau des Bonner Niederflurstraßenbahnsystems.
- Nr. 15: Rechtsrheinische Nord-Süd-Stadtbahn Köln.
- Nr. 21: Köln Clarenbachstift – Köln-Ossendorf, Butzweilerstraße.

SPNV-Vorhaben:

- Nr. 09: Hp. Aachen-Schanz.
- Nr. 13: Hp. Würselen-Merzbrück.
- Nr. 19: Bf. Herzogenrath-Kohlscheid.
- Nr. 24: Eschweiler Hbf..
- Nr. 27: Kreuzau – Kreuzau-Untermaubach.
- Nr. 28: Düren Annakirmesplatz – Nideggen-Abenden und Düren Im Großen Tal – Lin-  
nich (Funktionsverbesserung, Teil 1).
- Nr. 29: Düren Annakirmesplatz – Heimbach (Funktionsverbesserung, Teil 2).
- Nr. 38: Baesweiler-Puffendorf – Baesweiler-Zentrum.
- Nr. 47: Kall – Hellenthal.
- Nr. 53: Hp. Euskirchen-Roitzheim.
- Nr. 56: Bonn Hbf. – BN-Mehlem.
- Nr. 60: Bf. Bad Honnef-Rhöndorf.
- Nr. 61: Bf. Bad Honnef.
- Nr. 65: Köln – Mönchengladbach (Einbau Weichenstraße Köln-Ehrenfeld (Westkopf)).

Sonstige Vorhaben:

- Nr. 02: Multimodale Verknüpfungspunkte in Stadt Aachen und StädteRegion Aachen.
- Nr. 15: Mobilitätsstationen im Kreis Düren.
- Nr. 17: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ICTS (2. Ausbaustufe) im Kreis Düren.
- Nr. 19: Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Bonn.
- Nr. 20: Barrierefreier Ausbau der Haltestellen im Rhein-Erft-Kreis.

Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Bezirksregierung Arnsberg  
59817 Arnsberg

Bezirksregierung Detmold  
Leopoldstraße 15  
32756 Detmold

Bezirksregierung Düsseldorf  
Postfach 300865  
40408 Düsseldorf

Bezirksregierung Köln  
50606 Köln

Bezirksregierung Münster  
Domplatz 1-3  
48143 Münster

21. August 2015

Seite 1 von 2

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

IIA1-MLVU-2015-08-18-01

MR Jens Petershöfer

Telefon 0211 3843-2235

Fax 0211 3843-932235

jens.petershoefer@mbwsv.nrw.

de

## **Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß § 7 Abs. 1 ÖPNVG NRW erstellt das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr aktuell einen neuen ÖPNV-Bedarfsplan für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV in NRW. Der Plan umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als drei Millionen EUR, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder 4 gefördert werden können. Basierend auf diesem ÖPNV-Bedarfsplan wird anschließend der Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen aufgestellt.

Gemäß § 9 Landesplanungsgesetz NRW obliegt es dem Regionalrat, Vorschläge für Förderprogramme und -maßnahmen von regionaler Bedeutung zu unterbreiten. Maßnahmen im besonderen Interesse des Landes sind regelmäßig von regionaler Bedeutung.

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211 3843-0  
Telefax 0211 3843-9110  
poststelle@mbwsv.nrw.de  
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Straßenbahnlinien 704, 709,  
719 bis Haltestelle  
Landtag/Kniebrücke

**Entsprechend bitte ich Sie, mir die mit dem Regionalrat abgestimmten Vorschläge der Kreise, Städte und Gemeinden Ihres Regierungsbezirks für den ÖPNV-Bedarfsplan bis zum 31. Januar 2016 mitzuteilen.**

Für die Maßnahmenvorschläge wurde anliegendes Formblatt entwickelt. Sollten die Kreise, Städte und Gemeinden bereits über Voruntersuchungen bzw. Studien zu den vorgeschlagenen Maßnahmen verfügen, bitte ich, diese der Meldung beizufügen.

Der Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr sowie Erhaltungsmaßnahmen an Infrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes sind gemäß Art. 87e GG Aufgabe des Bundes. Bitte beachten Sie, dass daher Maßnahmenvorschläge für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur, die ausschließlich Personenfernverkehren oder Güterverkehren dienen, im ÖPNV-Bedarfsplan ebenso wenig Berücksichtigung finden können wie Maßnahmen, die ausschließlich der Erhaltung der Infrastruktur dienen.

Auch Erhaltungsinvestitionen in die kommunale ÖPNV-Infrastruktur sind nicht Gegenstand der Bedarfsplanung. Das Land beabsichtigt, den Erhaltungszustand der kommunalen Schieneninfrastruktur umfänglich zu erheben und hat hierzu ein entsprechendes Gutachten europaweit ausgeschrieben. Es ist beabsichtigt, das Vergabeverfahren in diesem Jahr abzuschließen. Wegen der Komplexität des Untersuchungsgegenstandes werden die Ergebnisse nicht vor Ende des Jahres 2017 vorliegen.

Ergänzend liegt diesem Schreiben ein Bericht an den Landtag sowie eine Präsentation der Gutachter zur Aufstellung der Verkehrsprognose 2030 und des ÖPNV-Bedarfsplans bei.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
Jens Petershöfer

**Neuaufstellung ÖPNV-Bedarfsplan 2017**

Vorhabenabfrage bei kreisfreien Städten, Kreisen und kreisangehörigen Kommunen  
Vorhabenmeldungen

Hinweis: Die Nummerierungen in den Tabellen stellen keine Priorisierung dar, sondern sie dienen lediglich der Aufzählung.

**Angemeldete Stadtbahn-/Straßenbahnvorhaben**

Stand: Mo 30.11.2015

Nr.	Vorhaben	angemeldet von	angemeldet am	Erläuterungen und Hinweise
1	[Bonn Hbf. –] Bonn-Beuel – Siegbrücke – Niederkassel-Mondorf – Niederkassel – Köln-Zündorf/Köln-Godorf („Rechtsrheinische Rheinuferbahn“)	Stadt Niederkassel Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	07.10.2015 19.10.2015 23.10.2015	Neubau BN Konrad-Adenauer-Platz – Niederkassel-Mondorf, Ausbau bestehende RSVG-Gütertrasse Niederkassel-Mondorf – Niederkassel-Lülsdorf, Neubau Niederkassel-Lülsdorf – K-Godorf (Rheinquerung, gebündelt mit geplanter Straßenbrücke) oder alternativ Niederkassel-Lülsdorf – K-Zündorf. Ggf. auch Einbindung bestehender RSVG-Gütertrassenabschnitt zwischen Niederkassel-Mondorf und Troisdorf als Zweigstrecke. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
2	Bonn Hbf. – Bonn-Endenich – Bonn-Hardtberg – Bonn-Brüser Berg	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Neubau oberirdische Straßenbahnstrecke von BN Hbf. über Uni-Campus BN-Endenich und BN-Hardtberg bis BN-Brüser Berg (Hardtberglinie). Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
3	Bonn-Tannenbusch Mitte – Bonn-Buschdorf – Bonn-Buschdorf Mitte/Ost – Bonn-Auerberg	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Verlängerung der Stadtbahn von BN-Tannenbusch Mitte über BN-Buschdorf (Linien 16, 63) und/oder Verlängerung der Straßenbahn von BN-Auerberg nach BN-Buschdorf Mitte/Ost (Linien 61, 65). Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
4	Bahnverbindungskurven: [Bonn-Bad Godesberg –] Bonn Max-Löbner-Straße/Friesdorf – Bonn Robert-Schuman-Platz – Konrad-Adenauer-Brücke – Bonn Schießbergweg [– Bonn-Beuel]	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Herstellung von Bahnverbindungskurven zur existierenden Stadtbahnstrecke über die Bonner Südbrücke (Linien 66, 68), linksrheinisch aus/in Richtung BN-Bad Godesberg (Linien 16, 63, 67), rechtsrheinisch aus/in Richtung BN-Beuel (Linien 62, 65). Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.



5	Bonn-Dottendorf – Bonn-Friesdorf [– Bonn-Hochkreuz – Bonn-Bad Godesberg]	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Verlängerung Straßenbahnlinien 61, 62 von BN-Dottendorf nach BN-Friesdorf, ggf. weiter in Richtung BN-Hochkreuz/BN-Bad Godesberg. Dadurch Verknüpfung mit Stadtbahnlinien 16, 63, 67. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
6	Bonn-Bad Godesberg Stadthalle – Bonn-Mehlem	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Verlängerung Stadtbahnlinien 16, 63, 67. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
7	Bonn-Beuel – Bonn-Pützchen – Bonn-Kohlkaul	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Ertüchtigung der vorhandenen Beueler Industriebahnstrecke für Stadtbahn- bzw. Straßenbahnbetrieb. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
8	Brühl Mitte – Bornheim – Bonn („Vorgebirgsbahn“)	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Vollständiger 2-gleisiger Ausbau der Vorgebirgsbahn zwischen Brühl und Bonn (Stadtbahnlinie 18). Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
9	Bad Honnef – Bonn – Siegburg	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Beschleunigung und Kapazitätserhöhung der Stadtbahnlinie 66. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
10	Beschleunigung und Kapazitätsausbau des Bonner Niederflurstraßenbahnsystemes	Rolf Beu (Mitglied Rat der Stadt Bonn)	25.10.2015	Beschleunigung und Kapazitätsausbau (z. B. für längere und breitere Fahrzeuge) des Bonner Niederflurstraßenbahnsystemes (Straßenbahnlinien 61, 62, 65).
11	Hürth-Hermülheim – Hürth-Zentrum	Stadt Hürth	22.10.2015	Neubau Stichstrecke der Stadtbahnlinie 18 von Haltestelle Hürth-Hermülheim bis Hürth-Zentrum, ZOB.
12	Köln Sülzgürtel – Köln Bonner Straße/Gürtel – Köln Bayenthalgürtel	Stadt Köln VCD Köln	23.10.2015 23.10.2015	Verlängerung Stadtbahnlinie 13.
13	Koelnmesse – Köln-Mülheim Süd – Köln Wiener Platz – Köln-Stammheim – Köln-Flittard	Stadt Köln	23.10.2015	Stadtbahnanbindung von K-Stammheim und K-Flittard mit Neubau Bypass K-Mülheim Süd über Deutz-Mülheimer Straße.
14	Köln-Flittard – Chempark Leverkusen – Leverkusen-Küppersteg – Leverkusen-Opladen	Stadt Leverkusen	18.11.2015	Falls es in Köln zum Neubau einer Stadtbahnstrecke bis K-Flittard kommt, könnte diese neue Strecke bis LEV-Opladen weitergeführt werden.
15	Rechtsrheinische Nord-Süd-Stadtbahn Köln	VCD Köln	23.10.2015	Neubau Rechtsrheinische Stadtbahnstrecke zur Nord-Süd-Verbindung des rechtsrheinischen Kölns. Neubau Stammstrecke K-Mülheim – K-Deutz (über die Deutz-Mülheimer Straße) und Verlängerung auf Streckenästen nach K-Stammheim/K-Flittard, nach K-Poll und nach K-Höhenberg/K-Ostheim/K-Porz.

16	Bf. Köln-Mülheim – K-Ostheim – Hp. Köln-Frankfurter Straße	Stadt Köln	23.10.2015	Rechtsrheinische Verlängerung der Gürtelstrecke von Bf. K-Mülheim über die Frankfurter Straße nach K-Ostheim und Hp. K-Frankfurter Straße (Verlängerung Stadtbahnlinie 13).
17	Bf. Köln-Mülheim – K-Ostheim – Hp. Köln-Frankfurter Straße – K-Porz	VCD Köln	23.10.2015	Rechtsrheinische Verlängerung der Gürtelstrecke von Bf. K-Mülheim über die Frankfurter Straße nach K-Ostheim, Hp. K-Frankfurter Straße und K-Porz (Verlängerung Stadtbahnlinie 13).
18	Köln-Weiden West – Köln-Widdersdorf	Stadt Köln	23.10.2015	Stadtbahnanbindung von K-Widdersdorf (Verlängerung Stadtbahnlinie 1).
19	Köln-Weiden West – Köln-Widdersdorf – Pulheim-Brauweiler	VCD Köln	23.10.2015	Stadtbahnanbindung von K-Widdersdorf (Verlängerung Stadtbahnlinie 1).
20	Haltestelle/Hp. Köln-Weiden West	Stadt Köln	23.10.2015	Erweiterung P+R-Anlage an Stadtbahnhaltestelle/S-Bahnstation K-Weiden West.
21	Köln Clarenbachstift – Hp. Köln-Müngersdorf – Köln-Vogelsang – Köln-Ossendorf, Butzweilerstraße	VCD Köln	23.10.2015	Neubau Stadtbahn auf bestehender HGK-Güterbahnstrecke von der Aachener Straße über Hp. K-Müngersdorf, K-Vogelsang und K-Ossendorf zum Gewerbegebiet Butzweilerhof.
22	Bahnsteigverlängerungen an Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 in Köln	Stadt Köln	23.10.2015	Ertüchtigung der Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 auf der Ost-West-Achse zum Betrieb mit Langzügen (Dreifachtraktion).
23	Haltestelle Luxemburger Straße/Bf. Köln Süd	Stadt Köln	23.10.2015	Neubau Haltestelle „Luxemburger Straße/Bahnhof Süd“ auf Luxemburger Straße im Bereich der DB-Brücke.
24	P+R-Anlage Köln Arnoldshöhe	Stadt Köln	23.10.2015	Neubau einer P+R-Anlage an neuer Haltestelle Arnoldshöhe (3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn).
25	Köln Arnoldshöhe – Köln-Hochkirchen – Köln-Rondorf – Köln-Meschenich	Stadt Köln	23.10.2015	4. Baustufe Nord-Süd-Stadtbahn zur Stadtbahnanbindung von K-Rondorf und K-Meschenich.
26	Köln-Zündorf, Wahner Straße – Köln-Zündorf, Ranzeler Straße	Stadt Köln	23.10.2015	Verlängerung Stadtbahnlinie 7.
27	Köln-Merheim – Köln-Neubrück – Köln Autobahn	Stadt Köln	23.10.2015	Neubau Stadtbahnanbindung von K-Neubrück (Neubau Verbindungsstück zwischen Stadtbahnlinien 1 und 9).

28	Herstellung Barrierefreiheit an noch nicht barrierefreien Stadtbahnhaltestellen in Köln	Stadt Köln	23.10.2015	Maßnahmenbündel zur Herstellung der Barrierefreiheit an folgende 23 noch nicht barrierefreien Haltestellen: Lohsestraße, Deutz Fachhochschule, Barbarossaplatz (Stadtbahnlinie 18), Subbelrather Straße/Gürtel, Nußbaumerstraße, Venloer Straße/Gürtel, Friesenplatz, Aachener Straße/Gürtel, Geldernstraße/Parkgürtel, Fuldaer Straße, Zülpicher Straße/Gürtel, Berrenrather Straße/Gürtel, Reichenspergerplatz, Escher Straße, Weinsbergstraße/Gürtel, Gleueler Straße/Gürtel, Oskar-Jäger-Straße/Gürtel, Euskirchener Straße, Appellhofplatz (Stadtbahnlinie 5), Slabystraße Nord, Slabystraße Süd, Dürener Straße/Gürtel und Wüllnerstraße.
29	Leverkusen-Schlebusch – Leverkusen Klinikum Schlebusch	Stadt Leverkusen	18.11.2015	Verlängerung Stadtbahnlinie 4.
30	Bergisch Gladbach-Bensberg – Bergisch Gladbach-Herkenrath – Kürten-Spitze	Gemeinde Kürten Stadt Bergisch Gladbach Rheinisch-Bergischer Kreis	29.09.2015 23.10.2015 19.11.2015	Verlängerung Stadtbahnlinie 1.

#### Angemeldete SPNV-Vorhaben

Stand: Mo 30.11.2015

Nr.	Vorhaben	angemeldet von	angemeldet am	Erläuterungen und Hinweise
1	Düren – Aachen (3. Gleis)	Stadt Düren Stadt Aachen StädteRegion Aachen	07.10.2015 21.10.2015 18.11.2015	Neubau 3. Gleis zwischen Düren und Langerwehe in Nordlage. Anbindung über Nordbrücke an Hauptbahn Köln – Aachen und Wiederherstellung Überholmöglichkeit an Nordseite vom Bf. Düren. Im Zuge dieser Maßnahme Errichtung neuer Hp. DN-Derichweiler.
2	Köln – Aachen	Kreis Düren	22.10.2015	4-gleisiger Ausbau oder Neubau von Überholungsmöglichkeiten mit örtlichem 3- bis 4-gleisigen Ausbau. Durchführung von oberbau- und signaltechnischen Beschleunigungsmaßnahmen.
3	Kerpen-Horrem – Düren	Kreis Düren	22.10.2015	Neubau 2. S-Bahngleis zwischen Bf. Kerpen-Horrem und Bf. Kerpen-Buir sowie zwischen Hp. Merzenich und Bf. DN.
4	Bf. Düren (Nordteil)	Kreis Düren	22.10.2015	Umbau Nordteil vom Bf. Düren, u.a. durch Herstellung einer nördlichen, seitengleichen, elektrifizierten Umfahrung des SPNV und Herstellung eines barrierefreien Hausbahnsteiges für die Rurtalbahn.

5	Südausgang Aachen Hbf.	Stadt Aachen	21.10.2015	Neubau eines südlichen Ausganges vom Fußgängertunnel des Aachener Hbf.'es mit Direktzugang zum Stadtteil Burtscheid.
6	Hp. Aachen Berliner Ring	Stadt Aachen	20.11.2015	Neubau Hp. AC Berliner Ring.
7	Hp. Aachen-Eilendorf	Stadt Aachen	21.10.2015	Barrierefreier Ausbau von Hp AC-Eilendorf.
8	Hp. Aachen-Richterich	Stadt Aachen	21.10.2015	Neubau Hp. AC-Richterich.
9	Hp. Aachen Schanz	Stadt Aachen	21.10.2015	Bahnsteigverlängerung und Barrierefreiheit beim bestehenden Hp. AC Schanz.
10	Bf. Aachen West	Stadt Aachen	21.10.2015	Barrierefreier Ausbau Bf. AC West.
11	RRX-Stationen in StädteRegion Aachen	StädteRegion Aachen Stadt Aachen	18.11.2015 20.11.2015	Barrierefreier Ausbau RRX-Stationen.
12	Stolberg-Altstadt – Stolberg-Breinig – Aachen-Walheim – Grenze D/B [– Eupen]	Stadt Aachen EVS GmbH StädteRegion Aachen Stadt Stolberg	21.10.2015 22.10.2015 18.11.2015 20.11.2015	Reaktivierung der Bahnstrecke Stolberg-Altstadt – Eupen mit Einrichtung der Haltepunkte Stolberg-Breinig, AC-Walheim und AC-Schmithof. EVS-Anmeldung auch im Namen von Stadt Stolberg und Stadt Aachen.
13	Hp. Würselen-Merzbrück	StädteRegion Aachen	18.11.2015	Neubau Hp. an Aachener Ringbahnstrecke (Euregiobahn) am Flugplatz Würselen-Merzbrück.
14	Würselen-Merzbrück – Würselen – Aachen Nord – Aachen-Innenstadt (4. Ausbaustufe Euregiobahn)	Stadt Aachen StädteRegion Aachen	21.10.2015 18.11.2015	Reaktivierung Bahnstrecke Würselen-Merzbrück – AC Nord und Neubau Bahnstrecke AC Nord – AC-Innenstadt.
15	Elektrifizierung Euregiobahnstrecken	Stadt Aachen StädteRegion Aachen	21.10.2015 18.11.2015	Elektrifizierung der Euregiobahnstrecken (RB20) im Raum Aachen.
16	Elektrifizierung Euregiobahnstrecken (Außenäste)	StädteRegion Aachen	18.11.2015	Elektrifizierung der Außenäste der Euregiobahnstrecken (RB20) im Raum Aachen.
17	Würselen – Aachen-Haaren – Aachen-Rothe Erde	Stadt Aachen StädteRegion Aachen	21.10.2015 18.11.2015	Ertüchtigung des bestehenden Gütergleises für den SPNV (Euregiobahn).
18	Aachen West – Abzweig Aachen-Richterich – Avantis – Grenze D/NL [– Kerkrade] („Via Avantis“)	Stadt Aachen	21.10.2015	Neubau Streckenabschnitt vom Abzweig AC-Richterich bis Kerkrade, zur Anbindung des Gewerbegebietes Avantis und zur Direktverbindung zwischen Aachen und Kerkrade/Maastricht.

19	Bf. Herzogenrath-Kohlscheid	StädteRegion Aachen	18.11.2015	Barrierefreier Ausbau von Bf. Herzogenrath-Kohlscheid.
20	Herzogenrath – Grenze D/NL [– Heerlen]	StädteRegion Aachen	18.11.2015	Ausbau Knoten Herzogenrath inkl. Elektrifizierung der Bahnstrecke bis zur Grenze D/NL.
21	Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf – Baesweiler Carl-Alexander-Park (Anbindung Baesweiler an Euregiobahn)	EVS GmbH Stadt Alsdorf Stadt Baesweiler Gemeinde Aldenhoven StädteRegion Aachen	22.10.2015 22.10.2015 03.11.2015 13.11.2015 18.11.2015	Anbindung der Stadt Baesweiler an das Schienennetz der Euregiobahn durch Reaktivierung Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf, Neubau Streckenfortführung bis zum Carl-Alexander-Park in Baesweiler. EVS-Anmeldung auch im Namen von Stadt Alsdorf, Gemeinde Aldenhoven und Stadt Baesweiler.
22	Wegberg-Dalheim – Grenze D/NL [– Roermond]	Kreis Heinsberg	19.11.2015	Verlängerung der Bahnstrecke Mönchengladbach – Wegberg-Dalheim bis nach Roermond. Dadurch Wiederherstellung der grenzüberschreitenden Schienenverbindung von Mönchengladbach über Wegberg nach Roermond.
23	Hp. Eschweiler-Aue	StädteRegion Aachen	18.11.2015	Neubau Hp. an Eschweiler Talbahnstrecke in Eschweiler-Aue.
24	Eschweiler Hbf.	StädteRegion Aachen	18.11.2015	Vollständige Modernisierung von Eschweiler Hbf. inkl. barrierefreiem Ausbau.
25	Düren – Heimbach („Rurtalbahn“)	Kreis Düren	22.10.2015	Anpassung Bahnsteige an Bahnsteighöhen- und -längenkonzept des Landes NRW.
26	Düren – Heimbach („Rurtalbahn“)	Kreis Düren	22.10.2015	Elektrifizierung des Rurtalbahn-Streckenabschnittes.
27	Kreuzau – Kreuzau-Untermaubach (Abschnitt der „Rurtalbahn“)	Kreis Düren	22.10.2015	Technische Sicherung des Bahnüberganges Lohberg in Kreuzau sowie Gleiserneuerungen zwischen Bf. Kreuzau und Bf. Kreuzau-Untermaubach (oberbautechnische Beschleunigung).
28	Düren Annakirmesplatz – Nideggen-Abenden und Düren Im Großen Tal – Linnich (Funktionsverbesserung und Erhöhung von Verfügbarkeit und Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur der Rurtalbahn (Teil 1))	Kreis Düren	22.10.2015	Ertüchtigung von Gleisanlagen (Schienenwechsel, Schwellenwechsel, Kompletterneuerung) und Ingenieurbauwerken. Durch Ertüchtigung der in Teilen 80-110 Jahre alten Infrastruktur werden infrastrukturell bedingte Betriebsstörungen und Verzögerungen minimiert. Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der Anlagen, Anschlusssicherheit und Fahrplanstabilität werden verbessert.



29	Düren Annakirmesplatz – Heimbach (Funktionsverbesserung und Erhöhung von Verfügbarkeit und Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur der Rurtalbahn (Teil 2))	Kreis Düren	22.10.2015	Ertüchtigung von Gleisanlagen (Schienenwechsel, Schwellenwechsel, Kompletterneuerung) und technischer Sicherung der Bahnübergänge. Durch Ertüchtigung der in Teilen 80-110 Jahre alten Infrastruktur werden infrastrukturell bedingte Betriebsstörungen und Verzögerungen minimiert. Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der Anlagen, Anschlusssicherheit und Fahrplanstabilität werden verbessert.
30	Düren – Jülich – Linnich („Rurtalbahn“)	Kreis Düren	22.10.2015	Anpassung Bahnsteige an Bahnsteighöhen- und -längenkonzept des Landes NRW.
31	Düren – Jülich – Linnich („Rurtalbahn“)	Kreis Düren	22.10.2015	Elektrifizierung des Rurtalbahn-Streckenabschnittes. Bei Verlängerung der Rurtalbahn bis nach Hückelhoven-Baal auch Elektrifizierung des Verlängerungsabschnittes.
32	Düren – Jülich – Linnich („Rurtalbahn“)	Kreis Düren	22.10.2015	Neubau Hp. JÜL An den Aspen. Beschleunigung des Rurtalbahn-Streckenabschnittes. Technische Sicherung von Bahnübergängen und Erneuerung/Optimierung von Stellwerkstechnik einzelner Bahnhöfe, Weichenverbindungen und vorhandenen Bahnsteigen.
33	Bf. Niederzier-Huchem/Stammeln	Kreis Düren	22.10.2015	Ausbau Hp. Niederzier-Huchem/Stammeln zum Kreuzungsbahnhof (1. Bauabschnitt) und Ausweitung zum 2-gleisigen Begegnungsabschnitt (2. Bauabschnitt).
34	Hp. Jülich Forschungszentrum – Gelände Jülich Forschungszentrum (Besserer Anschluss des Forschungszentrums Jülich an Rurtalbahn)	Forschungszentrum Jülich GmbH Stadt Jülich Kreis Düren	21.10.2015 23.10.2015 22.10.2015	Ertüchtigung des bestehenden Gütergleisanschlusses des Forschungszentrums für den SPNV. Dadurch entsteht Stichstrecke vom bestehenden Rurtalbahn-Hp. JÜL Forschungszentrum bis zum Gelände des Forschungszentrums. Anbindung des Forschungszentrums an die Rurtalbahnstrecke Düren – Linnich durch Ausbau des bestehenden BOA-Anschlusses des Forschungszentrums zu einer EBO-Strecke (ggf. auch BOStrab) mit Neubau von Bahnübergangssicherungstechnik, Gleisbau und Haltepunkten.
35	Linnich – Hückelhoven-Baal	Kreis Düren Stadt Jülich Kreis Heinsberg	22.10.2015 05.11.2015 19.11.2015	Verlängerung Rurtalbahn bis Hückelhoven-Baal. Lückenschluss zwischen Rurtalbahn und Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach. Die neue Trasse soll am Bf. Hückelhoven-Baal in Tieflage (am Dammfuß) parallel zur hochliegenden Strecke AC – MG enden. Neubau Hp. Linnich-Körrenzick und Hp. Hückelhoven-Rurich.
36	Hückelhoven-Baal – Hückelhoven-Zentrum – Hückelhoven-Ratheim	Stadt Hückelhoven Kreis Heinsberg	04.11.2015 19.11.2015	Teils Reaktivierung der früheren Bahnstrecke, teils Trassenneubau entlang der parallel verlaufenden L117n für den SPNV.

37	Jülich – Baesweiler-Puffendorf [– Aachen]	Kreis Düren Stadt Jülich	22.10.2015 05.11.2015	Reaktivierung der stillgelegten Strecke für den SPNV mit der weiteren Anbindung nach Aachen.
38	Baesweiler-Puffendorf – Baesweiler-Zentrum	Kreis Düren	22.10.2015	Lückenschluss zwischen den Vorhaben „Anbindung Baesweiler an Euregiobahn“ und „Reaktivierung Jülich – Baesweiler-Puffendorf“ durch eine Neubaustrecke.
39	Euskirchen – Düren („Bördebahn“)	Stadt Zülpich Kreis Euskirchen Stadt Euskirchen Kreis Düren	13.10.2015 21.10.2015 21.10.2015 22.10.2015	Reaktivierung der Bördebahnstrecke für den SPNV. Strecke befindet sich zurzeit im Güterverkehrs- und Touristikbetrieb.
40	Euskirchen – Düren („Bördebahn“)	Kreis Düren	22.10.2015	Elektrifizierung der Bördebahnstrecke. Strecke befindet sich zurzeit im Güterverkehrs- und Touristikbetrieb.
41	Hp. Euskirchen-Elsig	Kreis Euskirchen Stadt Euskirchen	21.10.2015 21.10.2015	Neubau Hp. an Bördebahn in EU-Elsig.
42	Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall [– Trier] („Eifelstrecke“)	Kreis Euskirchen Rhein-Erft-Kreis	21.10.2015 23.10.2015	Elektrifizierung der Eifelstrecke zunächst bis Kall. Erforderlich für die Einrichtung eines S-Bahnbetriebes. Außerdem barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Maßnahme steht im Zusammenhang mit Bahnknoten Köln.
43	Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren	Kreis Euskirchen Rhein-Erft-Kreis	21.10.2015 23.10.2015	Das Bauwerk dient der planfreien Einfädelung der Eifelstrecke in die viel befahrene Strecke Köln – Bonn. Beseitigung von Trassenengpässen. Maßnahme steht im Zusammenhang mit Bahnknoten Köln.
44	Hp. Euskirchen-Großbüllesheim	Kreis Euskirchen Stadt Euskirchen	21.10.2015 21.10.2015	Barrierefreier Ausbau von Hp. EU-Großbüllesheim.
45	Hp. Euskirchen Georgstraße	Kreis Euskirchen Stadt Euskirchen	21.10.2015 21.10.2015	Neubau Hp. an Eifelstrecke/Bördebahn in EU Mitte.
46	Bf. Mechernich	Kreis Euskirchen	21.10.2015	Barrierefreier Neubau von Haus- und Mittelbahnsteig mit Fußgängerüberführung.
47	Kall – Hellenthal („Oleftalbahn“)	Rhein-Sieg- Eisenbahn GmbH	20.11.2015	Reaktivierung der Oleftalbahnstrecke für den SPNV. Strecke befindet sich zurzeit im Touristikbetrieb.
48	Bf. Kall	Kreis Euskirchen Gemeinde Kall	21.10.2015 23.10.2015	Barrierefreier Neubau eines Mittelbahnsteiges und von Zugängen zum Bf. Kall.
49	Bf. Blankenheim-Wald	Kreis Euskirchen Gemeinde Blankenheim	21.10.2015 06.11.2015	Barrierefreier Ausbau.

50	Bonn Hbf. – Euskirchen – Bad Münstereifel („Voreifelbahn“)	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn Kreis Euskirchen	19.10.2015 23.10.2015 21.10.2015	Elektrifizierung der Voreifelbahnstrecke (S-Bahnlinie S23). Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
51	Bonn Hbf. – Euskirchen – Bad Münstereifel („Voreifelbahn“)	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn Kreis Euskirchen	19.10.2015 23.10.2015 21.10.2015	Vollständiger 2-gleisiger Ausbau der Voreifelbahnstrecke (S-Bahnlinie der S23). Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
52	Bf. Euskirchen-Kuchenheim	Stadt Euskirchen	21.10.2015	Bau von P+R- und B+R-Anlage am Bf. EU-Kuchenheim.
53	Hp. Euskirchen-Roitzheim	Kreis Euskirchen Stadt Euskirchen	21.10.2015 21.10.2015	Neubau Hp. an Voreifelbahn in EU-Roitzheim.
54	Hp. Euskirchen-Stotzheim	Kreis Euskirchen Stadt Euskirchen	21.10.2015 21.10.2015	Verlegung bestehender Hp. in Richtung Stadtteilzentrum EU-Stotzheim inkl. barrierefreie Ausgestaltung.
55	Verlängerung Ahrtalbahn von Bonn Hbf. bis Bonn-Duisdorf	Rolf Beu (Mitglied Rat der Stadt Bonn)	25.10.2015	Verlängerung der Ahrtalbahn (Ahrbrück – BN Hbf.) über BN Hbf. hinaus zumindest bis BN-Duisdorf (u.a. mit Bau Wendeanlage und signalgesicherte Blockverkürzung). Dadurch umsteigefreie Direktverbindung der sieben linksrheinischen Bonner Bahnhaltdepunkte.
56	Bonn Hbf. – Hp. Bonn UN-Campus – Bonn-Bad Godesberg – Bonn-Mehlem	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Verlängerung S-Bahnlinie S23 von BN Hbf. über neuen Hp. BN UN-Campus bis BN-Mehlem mit entsprechendem Infrastrukturausbau. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
57	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn Hbf. – Bonn-Mehlem	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn Rhein-Erft-Kreis	19.10.2015 23.10.2015 23.10.2015	4-gleisiger Ausbau Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn inkl. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren. Außerdem barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Einführung linksrheinische S-Bahn Köln – BN-Mehlem. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
58	Bf. Bornheim-Roisdorf und Bahnhofsumfeld	Stadt Bornheim	19.10.2015	Errichtung barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen. Umgestaltung Bahnhofsvorplatz zugunsten des Umweltverbundes und Ausbau P+R-Anlage im rückwärtigen Bereich des Bahnhofes (Rosental).
59	Bonn-Ramersdorf – Bad Honnef [– Koblenz]	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Ausbau BN-Ramersdorf bis Bad Honnef (und Koblenz). Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.
60	Bf. Bad Honnef-Rhöndorf	Stadt Bad Honnef	23.10.2015	Barrierefreier Ausbau von Bf. Bad Honnef-Rhöndorf.
61	Bf. Bad Honnef	Stadt Bad Honnef	23.10.2015	Barrierefreier Ausbau von Bf. Bad Honnef.

62	Köln Hansaring – Hürth-Kalscheuren	Rhein-Erft-Kreis	23.10.2015	Abschnittsweiser Ausbau der Kölner Westspange, Abschnitt K Hansaring – Hürth-Kalscheuren. Erforderlich für die Einrichtung eines S-Bahnbetriebes. Außerdem barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Maßnahme steht im Zusammenhang mit Bahnknoten Köln.
63	[Köln –] Kerpen-Horrem – Bedburg (Erft) („Erftbahn“)	Stadt Bedburg Rhein-Erft-Kreis	08.10.2015 23.10.2015	Elektrifizierung und Ertüchtigung für S-Bahnbetrieb einschließlich Überwerfungsbauwerk Kerpen-Horrem. Außerdem barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Maßnahme steht im Zusammenhang mit Bahnknoten Köln.
64	Köln – Pulheim – Mönchengladbach (Weichenverbindung Köln-Müngersdorf und Überwerfung Köln-Müngersdorf)	Stadt Pulheim Rhein-Erft-Kreis	21.10.2015 23.10.2015	Einbau Weichenverbindung K-Müngersdorf (Verbindung von S-Bahnstrecke auf Strecke Köln – Mönchengladbach) und Neubau Überwerfung K-Müngersdorf (zweite Baustufe). Maßnahme steht im Zusammenhang mit Bahnknoten Köln.
65	Köln – Pulheim – Mönchengladbach (Einbau Weichenstraße in Köln-Ehrenfeld (Westkopf))	Stadt Pulheim Rhein-Erft-Kreis	21.10.2015 23.10.2015	Einbau Weichenstraße mit sechs weiteren Weichen zwischen Bahnhöfen K-Ehrenfeld und K-Müngersdorf zur Verbesserung der Betriebsqualität (auf Strecke K – MG) und zur Ermöglichung von Überholvorgängen im Störfall. Maßnahme ist Teil des Projektes Bahnknoten Köln (Einzelmaßnahme Nr. 10).
66	Hp. Pulheim Gewerbegebiet/Pulheimer See	Stadt Pulheim Rhein-Erft-Kreis	21.10.2015 23.10.2015	Neubau S-Bahnstation mit P+R und B+R wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur S-Bahn Köln – Pulheim – Mönchengladbach, vereinbart zwischen NVR GmbH und Rhein-Erft-Kreis, geprüft.
67	RRX-Halt am Bf. Köln-Mülheim	VCD Köln .	23.10.2015	Infrastrukturmaßnahmen zur Absicherung des Systemhaltes aller vier den Bf. K-Mülheim berührenden RRX-Linien. Vermeidung von Fahrplankonflikten zwischen RRX und Fernverkehr.
68	Hp. Köln Berliner Straße	VCD Köln	23.10.2015	Neubau S-Bahnstation K Berliner Straße, Verknüpfung mit Stadtbahnlinie 4.
69	[Köln –] Troisdorf – Siegburg – Siegen („Siegstrecke“)	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Ausbau der Siegstrecke für den SPNV. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis. Die Stadt Hennef lehnt den 2-gleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Hennef-Blankenberg – Eitorf-Merten ab, wenn dies zur Erhöhung des Güterverkehrs und damit der Emissionen führen sollte. Daher trägt die Stadt Hennef die Anmeldung dieser Maßnahme nicht mit.

70	Köln Frankfurter Straße – Gummersbach („Oberbergische Bahn“)	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn Stadt Gummersbach Gemeinde Engelskirchen	19.10.2015 23.10.2015 11.11.2015 12.11.2015	Ausbau der Oberbergischen Bahn. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis. Anmeldung Stadt Gummersbach mit folgenden Einzelmaßnahmen: 2-gleisiger Ausbau, Elektrifizierung, Entwicklung Antriebslösungen für Bereich des Tunnels in Rösrath-Hoffnungsthal, Etablierung Regionalexpressbetrieb mit kürzerer Fahrzeit, Einrichtung 20-min-Takt im bestehenden Regionalbahnbetrieb, Bau Stellplatzanlagen an Haltepunkten mit hoher Parkraumnachfrage. Maßnahme steht im Zusammenhang mit Bahnknoten Köln.
71	Engelskirchen-Osberghausen – Waldbröl – Morsbach („Wiehltalbahn“)	Förderkreis Wiehltalbahn	22.10.2015	Reaktivierung der Wiehltalbahnstrecke für den SPNV. Die im Touristik- und Güterbetrieb befindliche Strecke soll für einen modernen Regionalbahnbetrieb hergerichtet und im Stundentakt betrieben werden, die Anbindung an die bestehende RB25 (Köln – Meinerzhagen) soll entweder in Richtung Gummersbach oder in Richtung Engelskirchen-Ründeroth erfolgen.

#### Angemeldete Seilbahnvorhaben

Stand: Mo 30.11.2015

Nr.	Vorhaben	angemeldet von	angemeldet am	Erläuterungen und Hinweise
1	Seilbahn: Bonn-Venusberg, Uniklinikum – Hp. Bonn UN-Campus [– Rechte Rheinseite]	Rhein-Sieg-Kreis Stadt Bonn	19.10.2015 23.10.2015	Neubau Seilbahnstrecke von BN-Venusberg, Uniklinikum bis neuen DB-Hp. BN UN-Campus. Ggf. Verlängerung bis zur Rechten Rheinseite bzw. BN-Beuel. Gemeinsame Anmeldung von Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis.

#### Angemeldete Wasserbusvorhaben

Stand: Mo 30.11.2015

Nr.	Vorhaben	angemeldet von	angemeldet am	Erläuterungen und Hinweise
1	Wasserbusverbindung Dormagen – Leverkusen – Köln – Bonn	Stadt Leverkusen	18.11.2015	Einrichtung einer Wasserbusverbindung auf dem Rhein von Dormagen über Leverkusen und Köln nach Bonn. Dadurch Entlastung der Verkehrsströme auf Straße und Schiene.



Angemeldete sonstige Vorhaben

Stand: Mo 30.11.2015

Nr.	Vorhaben	angemeldet von	angemeldet am	Erläuterungen und Hinweise
1	Einführung Elektronisches Fahrgeldmangementsystem (EFM-System) für Bus und Bahn im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes (AVV)	Kreis Düren Aachener Verkehrsverbund GmbH Kreis Heinsberg	22.10.2015 23.10.2015 19.11.2015	Aufbau EFM-System im Gebiet des AVV. Beteiligte Unternehmen planen im Rahmen der 1. Baustufe den Funktionsumfang der in der VDV-KA definierten EFM-Stufe 2a (Abonnement, Semestertickets und weitere Stammkundenkarten) als elektronisches Ticket einzuführen. Zieldatum für vollständige Umsetzung der Stufe 2a ist 01.01.2018. In 2. Baustufe sollen Maßnahmen zur Ausgabe und Kontrolle von Produkten für Gelegenheitskunden in elektronischer Form durchgeführt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll unmittelbar im Anschluss an die Fertigstellung der 1. Baustufe erfolgen.
2	Multimodale Verknüpfungspunkte in Stadt Aachen und StädteRegion Aachen	StädteRegion Aachen Stadt Aachen	18.11.2015 20.11.2015	Einrichtung von multimodalen Verknüpfungspunkten in der StädteRegion Aachen.
3	Verknüpfungspunkt Aachen-Zentral am Bushof	Stadt Aachen ASEAG	21.10.2015 19.11.2015	Zentraler Verknüpfungspunkt Aachen Bushof. Verlagerung sämtlicher Haltestellenanlagen aus dem Inneren des Bushofgebäudes in der Aachener Innenstadt zum Knotenpunkt Blondelstraße/Peterstraße/Kurhausstraße. Neubau Haltestellenanlagen in der Blondelstraße und Verlängerung der Bushaltestelle in der Kurhausstraße.
4	ÖPNV-Trasse Aachen Uniklinik – Aachen RWTH-Campus – Bf. Aachen West – Aachen-Innenstadt	Stadt Aachen ASEAG	21.10.2015 19.11.2015	Anlage einer Bustrasse von der Uniklinik über RWTH-Campus Melaten, RWTH-Campus West und Bf. Aachen West bis in die Innenstadt, mit Busspuren und neuen Haltestellen. Direktere Verbindungen mit kürzeren Fahrzeiten auf dieser Trasse.
5	Elektrifizierung Bussystem in Stadt Aachen und StädteRegion Aachen	Stadt Aachen StädteRegion Aachen ASEAG	21.10.2015 18.11.2015 19.11.2015	Einführung Elektrobuse im Buslinienverkehr der Stadt Aachen. Anschaffung von 31 Elektrobussen und Einrichtung von Ladestationen an Bushaltestellen Fuchserde und Uniklinikum sowie Einrichtung einer Ladeinfrastruktur auf dem Busbetriebshof. Für die StädteRegion Aachen ist der Einsatz von Elektrobussen auf zwei Buslinien vorgesehen.
6	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen in der Stadt Aachen	Stadt Aachen ASEAG	21.10.2015 19.11.2015	Herstellung Barrierefreiheit im Busnetz der Stadt Aachen.
7	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen in der StädteRegion Aachen	StädteRegion Aachen ASEAG	18.11.2015 19.11.2015	Herstellung Barrierefreiheit im Busnetz der StädteRegion Aachen.

8	P+R-Anlage Stolberg (Rhld.) Hbf.	StädteRegion Aachen Stadt Stolberg	18.11.2015 20.11.2015	Erweiterung des P+R-Angebotes am Hauptbahnhof Stolberg (Rhld.) durch Bau eines Parkhauses und Ertüchtigung der Bahnhofszufahrt.
9	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen und SPNV-Haltepunkten im Kreis Heinsberg	Kreis Heinsberg	19.11.2015	Herstellung Barrierefreiheit im Busnetz des Kreises Heinsberg und barrierefreier Ausbau der SPNV-Haltepunkte Hückelhoven-Baal, Geilenkirchen-Lindern, Geilenkirchen, Wegberg, Wegberg-Arsbeck und Wegberg-Dalheim.
10	Alternative Antriebstechnologien für Schienenfahrzeuge auf Rurtalbahn-Strecke Düren – Jülich – Linnich	Kreis Düren	22.10.2015	Einsatz von vier Schienenfahrzeugen auf der Strecke Düren – Linnich ab 2021 in Anlehnung an den vom NVR im Sommer 2015 abgeschlossenen LOI mit dem Fahrzeughersteller Alstom. Alternativer Einsatz auf der Strecke Düren – Heimbach, die sich aufgrund umweltrechtlicher Widerstände nur unter Schwierigkeiten elektrifizieren lässt.
11	Neu- und Ausbau der Informations- und Kommunikationsinfrastruktur im Schienennetz der Rurtalbahn (Sicherheit und Service)	Kreis Düren	22.10.2015	Einrichtung von Lautsprechern, Notrufsäulen, stationären dynamischen Fahrgastinformationssystemen und Videoüberwachungssystemen. Bei bundeseigenen Bahnen sind einfache Systeme zur aktiven Information der Fahrgäste verbindlich vorgeschrieben, bei nichtbundeseigenen Bahnen ist eine analoge gesetzliche Auflage kurzfristig zu erwarten.
12	Ausbau der Rurtalbahnstrecken Heimbach – Düren – Jülich mit Betriebshof und Werkstatt	Kreis Düren	22.10.2015	Ausbau ehemalige DB-Strecken als Pilotprojekt für Regionalisierung u.a. mit Haltepunkten/Bahnhöfen, Zugsicherungstechnik, Zugfunk, Bahnübergangssicherungstechnik gemäß Stand der Technik.
13	Signaltechnische Anbindung der Betriebswerkstatt der Rurtalbahn in Düren-Distelrath	Kreis Düren	22.10.2015	Einrichtung von Zufahrstraßen zwischen Bf. Düren und Betriebswerkstatt DN-Distelrath bzw. Strecke Düren – Euskirchen, technische Sicherung Bahnübergang Merzenicher Straße, Schnittstellenanpassungen zu BÜSTRA Brückenstraße und Kölner Landstraße.
14	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Kreis Düren	Kreis Düren	22.10.2015	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Kreis Düren.
15	Mobilitätsstationen im Kreis Düren	Kreis Düren	22.10.2015	Im neuen Nahverkehrsplan des Kreises Düren ist die Einführung von Mobilitätsstationen in allen Städten und Gemeinden des Kreises Düren vorgesehen. Eine Umsetzung ist ab 2018 geplant.
16	Alternative Antriebstechnologien für Busfahrzeuge im Kreis Düren	Kreis Düren	22.10.2015	Beschaffung von Busfahrzeugen im ÖPNV inklusive Herstellung der Infrastrukturen (Tankstelle, Werkstatt, Ladestationen).

17	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/ICTS (2. Ausbaustufe) im Kreis Düren	Kreis Düren	22.10.2015	Dynamische Fahrgastinformation für den Kreis Düren. Bestehender Antrag und Erweiterung der Systematik auf den gesamten Kreis Düren.
18	Pendlerparkhaus am Bf. Euskirchen	Kreis Euskirchen Stadt Euskirchen	21.10.2015 21.10.2015	Bau eines Pendlerparkhauses und einer B+R-Anlage am Bf. Euskirchen.
19	Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Bonn	Rolf Beu (Mitglied Rat der Stadt Bonn)	25.10.2015	Neubau Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) am Bonner Hbf..
20	Bau einer Wasserstofftankstelle in Meckenheim und Beschaffung von Brennstoffzellen-Hybridbussen	Rhein-Sieg-Kreis	26.11.2015	Der Rhein-Sieg-Kreis plant gemeinsam mit seinem Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) den Bau einer Wasserstofftankstelle in Meckenheim. Von hier aus sollen wasserstoffangetriebene Fahrzeuge im Linienverkehr eingesetzt werden. Zunächst ist die Beschaffung von 10 Brennstoffzellen-Hybridbussen vorgesehen, anschließend soll dann sukzessive eine weitere Umstellung erfolgen.
21	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen im Rhein-Erft-Kreis	Rhein-Erft-Kreis	23.10.2015	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen als Gesamtmaßnahme im besonderen Landesinteresse.
22	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen in der Stadt Köln	Stadt Köln	23.10.2015	Maßnahmenbündel zur Herstellung der Barrierefreiheit an 440 noch nicht barrierefreien Bushaltestellen.
23	Schnellbusverbindung Leverkusen-Mitte – Köln-Merkenich – K-Chorweiler	Stadt Leverkusen	18.11.2015	Einrichtung einer Schnellbusverbindung vom Bf. LEV-Mitte über K-Merkenich (Stadtbahnlinie 12) zum S-Bf. K-Chorweiler.
24	Umbau Busbf. am Bf. Leverkusen-Mitte	Stadt Leverkusen	18.11.2015	Aufgrund des 4-gleisigen Ausbaus der Bahnstrecke am Bf. LEV-Mitte (im Rahmen der RRX-Maßnahme) ist der vorherige Umbau des benachbarten Busbahnhofes notwendig. Im Rahmen des Umbaus wird die Herstellung eines zusätzlichen Bahnsteiges für Fernbusse berücksichtigt.
25	Erstellung P+R-Konzept im Rheinisch-Bergischen Kreis	Stadt Burscheid Rheinisch- Bergischer Kreis	11.11.2015 19.11.2015	Mit P+R-Konzept soll das vorhandene ÖPNV-Angebot im Rheinisch-Bergischen Kreis besser ausgenutzt bzw. stärker genutzt werden. Bau mehrerer P+R-Anlagen an bestehenden SPNV-Linien bzw. an besonders einzurichtenden ÖPNV-Linien als Zubringer zum SPNV und Schienen-ÖPNV.
26	Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen im Rheinisch-Bergischen Kreis	Stadt Burscheid Rheinisch- Bergischer Kreis	11.11.2015 19.11.2015	Im Rheinisch-Bergischen Kreis sollen nach einem noch zu beschließenden Gesamtkonzept die ÖPNV-Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. In einem ersten Schritt sollen etwa 100 Haltestellen umgebaut werden.

27	Schnellbuslinien zur Anbindung „schienenferner Räume“ an den RRX	Stadt Burscheid Rheinisch- Bergischer Kreis	11.11.2015 19.11.2015	Bau der Infrastruktur und Beschaffung der Busse für eine oder mehrere Schnellbuslinien zur Anbindung „schienenferner Räume“ an den RRX.
28	Radwege und Schiene — Mobilität Zukunft (Entwicklung neuer Verkehrssysteme wie Rad und Schiene auf vorhandenen Radwegen)	Stadt Burscheid	11.11.2015	Auf dem vorhandenen Bahntrassenradweg der früheren Balkanexpresstrasse (ehemalige Bahnstrecke 411) und weiteren Bahntrassenradwegen sollen für die Vision „Mobilität Zukunft“ neue Verkehrssysteme entwickelt werden. In Zukunft sollen auf den Bahntrassenradwegen sowohl Radverkehr als auch Schienenverkehr möglich sein. Dadurch sollen in heute schienenfreien Räumen schnelle Verbindungen in die Ballungsräume erreicht werden.
29	Beschaffung von Wasserstoffbussen im Regionalbusverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis	Rheinisch- Bergischer Kreis	19.11.2015	Beschaffung und Betrieb von Wasserstoffbussen auf Linien der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK).

**V O R L A G E**

Drucksachenummer

NVR-96/2015

BL	GF A	GF B	GF C
Fr	gez.	gez.	gez.

**öffentlich**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>
Verbandsversammlung TOP 4	10.12.2015

Gegenstand:

**ÖPNV-Bedarfsplan NRW**

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt, dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes (MBWSV) NRW die in der Anlage zur Vorlage enthaltenen Investitionsvorhaben als Vorschlag des ZV NVR für die Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen mitzuteilen.

Soweit Vorhaben im Zeitraum zwischen dem NVR-Gremienbeschluss am 26.11.2015 und der vom Land gesetzten Meldefristen 31.12.2015 (NVR) bzw. 31.01.2016 (Bezirksregierung Köln) bekannt werden, sollen diese noch verwaltungsintern gemeldet werden.

Die Verbandsversammlung bittet das Land um Einstufung eines verbundweiten Systems von Mobilstationen und – damit zusammenhängend – von großen P+R-Anlagen als landesbedeutsam.

Ebenso sollte der barrierefreie Ausbau der Haltestellen des ÖPNV gemäß Personenbeförderungsgesetz im Hinblick auf den flächendeckenden Ansatz und den insgesamt hohen Förderbedarf in seiner Gesamtheit als landesbedeutsam eingestuft werden.

Die Verbandsversammlung weist darauf hin, dass die derzeitige Finanzausstattung des ZV NVR den Anforderungen aus der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage im Rheinland, dem Klimaschutz und der Umsetzung des SPNV-Nahverkehrsplans bei weitem nicht gerecht wird.



## **Erläuterungen:**

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) hat die Zweckverbände Nahverkehr Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe sowie den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit Schreiben vom 21.08.2015 um Mitteilung von Vorschlägen für den ÖPNV-Bedarfsplan bis zum 31. Dezember 2015 gebeten.

Das Verfahren zur Bedarfsplanaufstellung, die Anforderungen des Landes an die Vorhabenanmeldungen und das Vorgehen des NVR sind in der Drucksache 4-07-15-5 zur Sitzung des Hauptausschusses des ZV NVR am 26.11.2015 erläutert. Die Bezirksregierung Köln und der NVR haben vereinbart, eine abgestimmte Liste mit allen Meldungen zum SPNV und ÖPNV zu erstellen. Dieses Vorgehen soll für den Regionalrat und die Verbandsversammlung entsprechend in einer Fraktionsvorsitzendenkonferenz abgestimmt werden.

Die anliegende Liste enthält zum hier angegebenen Sachstand alle vom NVR erarbeiteten bzw. dem NVR bekannten Vorschläge für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans.

### **1. SPNV**

- 1.1 Indisponible Vorhaben
- 1.2 Elektronische Stellwerke
- 1.3 Vorhaben zur Umsetzung des SPNV-Nahverkehrsplans
  - 1.3.1 Zielnetz 2020
  - 1.3.2 Zielnetz 2025
  - 1.3.3 Zielnetz 2030+
- 1.4 Weitere streckenbezogene Vorhaben des SPNV
- 1.5 Weitere punktuelle Vorhaben des SPNV

### **2. Kommunale Vorhaben des ÖPNV und Verknüpfungsanlagen**

- 2.1 Mobilstationen und große Park-and-ride-Anlagen
- 2.2 Straßen-/Stadtbahnstrecken, Seilbahnen
- 2.3 Bushaltestellen
- 2.4 Weitere Vorhaben

### **Finanzielle Auswirkungen auf Verbandsmitglieder:**

keine

gez. Tebroke

---

Der Vorstandsvorsteher

**ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)**

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>1. SPNV</b>					
<b>1.1 Indisponible Vorhaben</b>					
<b>Die nachfolgende Maßnahmen sollten als indisponibel in den Bedarfsplan aufgenommen werden. Sie sind in Programmen des Bundes, des Landes oder des NVR hinterlegt bzw. begonnen.</b>					
1	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Düren - Aachen - Bundesgrenze	Geschwindigkeitserhöhung und Oberleitung zwischen Düren und Bundesgrenze	Altmaßnahme; Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit; BVWP-Maßnahme	140,0
2	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Eschweiler - Aachen-Rothe Erde	Bf Eschweiler: Verlängerung Überholgleis 1-4 (720m), Bf Aachen-Rothe Erde: Bau Mittelüberholgleis	Planfeststellung eingeleitet; Teilmaßnahme von Geschwindigkeitserhöhung und Oberleitung zwischen Düren und Bundesgrenze; Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit; BVWP-Maßnahmen; in Bau	35,0
3	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Aachen Hbf – Grenze D/B – Abzweig Hammerbrücke	Führung des deutschen Stromsystems von Aachen Hbf bis zur Anbindung an die belgischen Strecken	ABS Köln - Aachen - Grenze B; BVWP-Projektvorschlag Nr. 367; Altanlage nicht mehr anpassungsfähig; Systemwechselstelle	20,0
4	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Umbau Bf Düren (Nordseite)	lagerichtige Überholung Richtung Aachen; Elektrifizierung Nordseite	bereits planfestgestellt; Änderungen erforderlich; Erhöhung Leistungsfähigkeit; in Programm des NVR (§ 12) enthalten	8,0
5	Köln - Mönchengladbach	Köln - Mönchengladbach	Einbau Weichenverbindung Köln-Müngersdorf	1. Stufe von Überleitverbindung zwischen S-Bahn und Fernbahn in Ehrenfeld/ Lövenich/Sindorf/ Horrem; gehört zum Ergänzungspaket S 11 / Knoten Köln; Erhöhung der Flexibilität; Knoten Köln und S-Bahn Köln - Mönchengladbach (S 6); BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	6,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.1 Indisponible Vorhaben</b>					
6	Köln - Düsseldorf	Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund	4-gleisiger Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf-Benrath/Reisholz 6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Benrath/Reisholz – Düsseldorf Hbf – Düsseldorf-Unterrath – Duisburg Hbf Knoten Dortmund weitere Maßnahmen: Knoten Duisburg, Überleitverbindung Mülheim, Maßnahmen Essen – Bochum	Rhein-Ruhr-Express (RRX): ABS Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund; BVWP-Projektvorschlag Nr. 344	2.000,0
7	Köln - Düsseldorf	Leverkusen-Rheindorf - Leverkus-Küppersteg	4-gleisiger Ausbau	Rhein-Ruhr-Express (RRX), in Planfeststellung; Teilmaßnahme von 4-gleisigem Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf	23,8
8	Köln - Düsseldorf	Lev-Chempark (Bayerwerk) - Lev-Küppersteg	4-gleisiger Ausbau	Rhein-Ruhr-Express (RRX), in Planfeststellung; Teilmaßnahme von 4-gleisigem Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf	19,0
9	Köln - Düsseldorf	Köln-Mülheim	Anpassung Gleislage im Abschnitt bis Köln-Stammheim	Rhein-Ruhr-Express (RRX), in Planfeststellung; Teilmaßnahme von 4-gleisigem Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf	5,0
10	Köln - Düsseldorf	Köln Messe/Deutz - Leverkus Mitte	Neubau des S-Bahn Haltepunktes Berliner Straße	Ergänzungspaket S 11/ Knoten Köln	6,0
11	Köln - Düsseldorf	Köln Hbf	Weichenverbindung Gleis 7/8	Erhöhung der Flexibilität; Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 268	3,0
12	S 11/ Knoten Köln	Köln Hbf und Köln Messe/Deutz	Ausbau der S11 und der S-Bahn-Stammstrecke Köln einschl. Hp CFK-Gelände und zweigleisigem Ausbau 2663	Leistungssteigerung und Taktverdichtung S 11; GVFG-Bundesprogramm: c-Zeile (unter Vorbehalt aufgenommen); BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	200,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, EstW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.1 Indisponible Vorhaben</b>					
13	S 11/ Knoten Köln	Strecke K-Dellbrück - Bergisch Gladbach	EstW Bergisch Gladbach	vorgezogenes Bauteil, Fertigstellung 2021; Erneuerung der Alt-Technik; GVFG-Bundesprogramm: c-Zeile (unter Vorbehalt aufgenommen)	
14	S 11/ Knoten Köln	diverse	Nachrüstung Blockverdichtung/ Anpassung LST auf den S-Bahn-Zulaufstrecken im Knoten Köln, Abstellanlage in Köln Mülheim	zur Umsetzung Knoten Köln notwendig	10,0
15	Oberbergische Bahn	Köln - Meinerzhagen	Streckenausbau im Bereich Rösrath/Engelskirchen/ westl. Dieringhausen	in Bau; Konzept Oberbergische Bahn	25,7
16	Oberbergische Bahn	Köln - Meinerzhagen	Ausbau der Stationen Köln-Hansaring/Rösrath-Stümpen/Engelskirchen/Dieringhausen/Marienheide/Meinerzhagen	in Bau; Konzept Oberbergische Bahn; Knoten Köln	10,3
17	Oberbergische Bahn	Gummersbach - Brügge	Einbau EstW	in Bau; notwendig für Betrieb Meinerzhagen - Brügge (-Lüdenscheid)	20,0
18	Siegstrecke	Köln Messe/Deutz	Weichenstraße Deutz Hoch	dringende Schaffung von Überholmöglichkeiten zur Leistungsfähigkeitserhöhung; Knoten Köln; notwendig für RE 6/6a; Finanzierung aus Flughafenschleife	6,0
19	Siegstrecke	Köln Messe/Deutz	Verbindung Gleis 1 mit Siegstrecke	Verbesserung Betriebsqualität; BVWP-Projektvorschlag Nr. 268; Knoten Köln	15,0
20	Siegstrecke	Köln - Siegburg	Verlängerung Schnellfahrstrecke, Abschnitt Gummersbacher Straße - Abzw. Flughafen NW	Entmischung Fern-/ Regional-/ Güterverkehr; BVWP-Projektvorschlag Nr. 268; Knoten Köln	180,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmo-  
dernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitions-  
programm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.1 Indisponible Vorhaben</b>					
21	Siegstrecke	Köln-Gremberg - Köln-Gremberg Nord	Überwerfungsbauwerk Köln-Gremberg Nord	Maßnahme für Güterverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Entlastung SPNV; BVWP-Projektvorschlag Nr. 268; Knoten Köln	120,0
22	Siegstrecke	Köln/Bonn Flughafen	Bau einer Wendelange	RE 6; RRX	6,0
23	Rechte Rheinstrecke	Troisdorf - Bonn-Oberkassel	Ausbau zur S-Bahn S 13 einschließlich neuer Hp Bonn-Vilich und Bonn-Ramersdorf	Bauarbeiten laufen; S-Bahn Betrieb; Vertrag abgeschlossen	400,0
24	Linke Rheinstrecke	Köln-Hansaring - Hürth-Kalscheuren	Abschnittsweiser Ausbau Kölner Westspange, Abschnitt K-Hansaring - K-West	Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 15, S 16, S 17); Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424; Knoten Köln	150,0
25	Linke Rheinstrecke	Köln-Hansaring - Hürth-Kalscheuren	Abschnittsweiser Ausbau Kölner Westspange, Abschnitt K West - K Süd	Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 15, S 16, S 17); Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424; Knoten Köln	75,0
26	Linke Rheinstrecke	Köln-Hansaring - Hürth-Kalscheuren	Abschnittsweiser Ausbau Kölner Westspange, Abschnitt Köln Süd - Hürth-Kalscheuren	Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 15, S 17); BVWP-Projektvorschlag Nr. 424; Knoten Köln	150,0
27	Linke Rheinstrecke	Köln Eifeltor	Personalwechselstelle für den Güterverkehr	Maßnahme für Güterverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Entlastung SPNV; BVWP-Projektvorschlag; Knoten Köln	50,0
28	Linke Rheinstrecke	Sechtem	Verlängerung Überholgleis Bf Sechtem für Güterverkehr	Maßnahme für Güterverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Entlastung SPNV; BVWP-Projektvorschlag Nr. 268; Knoten Köln	3,0



## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, EstW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.1 Indisponible Vorhaben</b>					
29	Ertfbahn	Horrem - Bedburg	Elektrifizierung / Ertüchtigung für S-Bahn Betrieb einschließlich Überwerfungsbauwerk Horrem ab 2020	Ergänzungspaket S 11/Knoten Köln; Aufwertung des Verkehrsangebotes; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424; Knoten Köln	38,0
30	Rurtalbahn	Jülich - Düren	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit einschl. Hp An den Aspen	Kurzwende Jülich; begonnen	12,0
31	Rurtalbahn	Düren - Jülich	Ausbau Bf Huchem - Stammeln mit Begegnungsabschnitt und Erhöhung Streckengeschwindigkeit	begonnen	
32	Rurtalbahn	Südteil Bf Düren	Vollsignalisierung der Verbindung Bf Düren/ Werkstatt Rurtalbahn/ Bördebahn	begonnen	6,0
33	Aachen - MG-Rheydt	Herzogenrath - Grenze NL	Elektrifizierung und zusätzlich Weichenverbindung sowie Zugdeckungssignal Gleis 6 Aachen Hbf	1. Stufe; Erhöhung der Leistungsfähigkeit; im Infrastrukturfinanzierungsplan(IFP) enthalten; für RE 18 erforderlich	7,5
34	EVS	Euregiobahn	Elektrifizierung (ab 2016)	betriebliche Optimierung, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit; GVFG-Bundesprogramm: c-Zeile (unter Vorbehalt aufgenommen); BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	30,0
35	EVS	Stolberg Hbf - Stolberg Altstadt		Euregiobahn; in Bau	25,0
36	EVS	Stolberg Hbf - Aachen Hbf - Herzogenrath - Grenze NL, Düren - Langerwehe		Euregiobahn; in Bau	150,0
37	EVS	Stolberg Hbf - Eschweiler-Weisweiler	Einrichtung des Hp Eschweiler - Aue	bisher nicht umgesetzt; in GVFG-Maßnahme enthalten	3,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, EstW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmo-  
 dernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitions-  
 programm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.1 Indisponible Vorhaben</b>					
38	EVS	Stolberg Hbf	Umbau und Erneuerung der EVS-Anlagen im Bereich Stolberg Hbf	in Bau	20,0
39	EVS	Stolberg Altstadt - Stolberg-Breinig	Reaktivierung inkl. BW-Sanierung, einschließlich Hp Stolberg-Breinig	Euregiobahn; Strecke ist gemäß EBA-Anweisung betriebsbereit vorzuhalten	9,0
40	EVS	Stolberg-Breinig - Bundesgrenze bei Walheim	Reaktivierung inkl. BW-Sanierung	Euregiobahn; Strecke ist gemäß Anweisung des Eisenbahn-Bundesamtes betriebsbereit vorzuhalten	12,0
41	Reaktivierungen	Düren - Euskirchen	Ausbau / Reaktivierung Bördebahn	1. Baustufe; Signalisierung Euskirchen und Düren bereits begonnen; BWWP-Projektvorschlag Nr. 334; Signalisierung Euskirchen und Düren bereits begonnen	5,0
42	diverse Strecken	RB 23, RB 24, RB 25, MRB 26	kleinere Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebsablaufs	störungsfreier Betrieb; mit Teilmaßnahmen begonnen	15,0
43	Stationen der RRX-Außenäste	Stationen der RRX-Außenäste	Stationen, die entweder vorübergehend oder dauernd mit RRX-Fahrzeugen angefahren werden (innerhalb des Kernnetzes nur Befahrbarmachung)	LPh 1 und 2 in Arbeit; RRX-Rahmenvereinbarung Land - DB AG und Zweckverbände	160,0
44	Station	Lohmar-Honrath	Bahnsteigerneuerung	ZIP-Vorschlag des Landes an den Bund; gehört zum Ausbau RB 25	1,2
45	Station	Blankenheim (Wald)	Blankenheim (Wald)	ZIP-Vorschlag des Landes an den Bund; im Programm des NVR enthalten; bewilligungsreif	5,0
46	Station	Dahlem	Bahnsteigerneuerung	ZIP-Vorschlag des Landes an den Bund	1,8
47	Station	Köln-Mülheim	Barrierefreiheit; grundhafte Erneuerung	Projektideen für eine mögliche Nachfolgeregelung MOF 2, vertragliche Regelung in Vorbereitung	10,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, ESiW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.1 Indisponible Vorhaben</b>					
48	Station	Aachen West	Barrierefreiheit; Anbindung an RWTH	Projektideen für eine mögliche Nachfolgeregelung MOF 2, vertragliche Regelung in Vorbereitung	4,8
49	Station	Bonn-Mehlem		Projektideen für eine mögliche Nachfolgeregelung MOF 2, vertragliche Regelung in Vorbereitung	6,8
50	Station	Köln-Longerich		Projektideen für eine mögliche Nachfolgeregelung MOF 2, vertragliche Regelung in Vorbereitung	5,7
51	Station	Leverkusen-Schlebusch	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit	Projektideen für eine mögliche Nachfolgeregelung MOF 2, vertragliche Regelung in Vorbereitung	6,1
52	Station	Rösrath		Projektideen für eine mögliche Nachfolgeregelung MOF 2, vertragliche Regelung in Vorbereitung	4,3
53	Station	Bahnsteigerneuerungen Eifelstrecke/ Euskirchen	Euskirchen-Großbüllesheim, Euskirchen-Stotzheim (Verlegung), Mechernich-Satzvey (Verlegung), Dahlem-Schmidtheim, Kall-Urft, Kall-Scheven, Euskirchen-Kreuzweingarten	Projektideen für eine mögliche Nachfolgeregelung MOF 2, vertragliche Regelung in Vorbereitung	10,4
54	Station	Kall	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit	Projektideen für eine mögliche Nachfolgeregelung MOF 2, vertragliche Regelung in Vorbereitung	6,0
55	Station	Köln - Trimbornstraße	Bahnsteigverlängerung	erforderlich für Doppeltraktion LINT 81 auf der RB 25; notwendig als Ergänzung RB 25	3,0
56	Station	Mechernich	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit	aus Mitteln des NVR (§ 12) bewilligt	4,0
57	Verknüpfungspunkte SPNV/ Stadtbahn mit Mobilstation	Bonn - Beuel	Verknüpfung S 13 mit Straßenbahnlinie 62 und 65	Verlängerung S 13 Troisdorf - BN-Oberkassel; S 13 Vertrag	

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>1.2 Elektronische Stellwerke</b>					
58	Linke Rheinstrecke	EStW Hürth - Kalscheuren	elektronisches Stellwerk Streckenabschnitt Köln-West bis Hürth-Kalscheuren	Aufgabenstellung in Bearbeitung, Fertigstellung etwa 2020	50,0
59	Linke Rheinstrecke	EStW Brühl - Sechtem - Roisdorf	elektronisches Stellwerk Streckenabschnitt zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn	Aufgabenstellung in Vorbereitung, Fertigstellung nach 2020	50,0
60	Linke Rheinstrecke	EStW Bonn - Bad Godesberg	elektronisches Stellwerk Streckenabschnitt Bonn	Aufgabenstellung in Vorbereitung, Fertigstellung nach 2020	50,0
61	Linke Rheinstrecke	EStW Köln Hbf	zwei elektronische Stellwerke in Köln Hbf	Aufgabenstellung in Bearbeitung, Fertigstellung etwa 2024	100,0
62	S 11/ Knoten Köln	S-Bahn Köln	EStW für die S-Bahn Köln	Erneuerung der Alt-Technik; teilweise im GVFG-Bundesprogramm: c-Zeile (unter Vorbehalt aufgenommen)	50,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>1.3 Vorhaben zur Umsetzung des SPNV-Nahverkehrsplans</b>					
<b>1.3.1 Zielnetz 2020</b>					
63	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Aachen - Düren	Bau 3. Bahnsteigkante in Aachen - Rothe Erde	Entzerrung SPNV/ Fernverkehr/ Güterverkehr	3,0
64	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Düren - Aachen	neu zu untersuchen: Düren - Aachen, 3/4 - gleisiger Ausbau	ABS Köln - Aachen; BVWP-Projektvorschlag	500,0
65	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Langerwehe - Düren	dreigleisiger Ausbau Langerwehe - Düren	Teilmaßnahme; ersetzt Anmeldung der EVS; unabhängige Führung des Nahverkehrs	120,0
66	S-Bahn Köln - Düren	Köln- Düren	Wendeanlage Köln-Weiden West	Wendeanlage für Fußball-Verstärkungsverkehr bis Weiden West; Erhöhung Leistungsfähigkeit	6,0
67	Station	Overath - Vilkerath	Neubau Hp an Oberbergischer Bahn (RB25)	Stations-Offensive	
<b>1.3.2 Zielnetz 2025</b>					
68	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Horrem - Düren	Beidseitige Anbindung des Überholbahnhofs Dorsfeld	Erhöhung der Flexibilität	3,0
69	S-Bahn Köln - Düren	Düren - Sindorf	Abschnittsweise zweigleisiger Streckenausbau inkl. Bf Sindorf	S-Bahn Konzept S12 / S 13	100,0
70	S-Bahn Köln - Düren	Düren - Horrem	Überleitverbindung zwischen S-Bahn und Fernbahn in Ehrenfeld/ Lövenich/ Sindorf/ Horrem	Verbesserung Betriebsqualität; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	12,0
71	Köln - Mönchengladbach	Köln - Mönchengladbach	Überwerfung Köln-Müngersdorf, kreuzungsfreie Ausfädelung der Strecke nach Mönchengladbach	Erhöhung der Flexibilität; Knoten Köln und S-Bahn Köln - Mönchengladbach (S 6); 2. Baustufe; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	35,0
72	Köln - Mönchengladbach	Köln - Mönchengladbach	Anpassung Bahnsteighöhen	Herstellen der Anfahrbarkeit für S-Bahn-Fahrzeuge; Knoten Köln und S-Bahn Köln - Mönchengladbach (S 6)	



## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EstW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.3.2 Zielnetz 2025</b>					
73	Köln - Mönchengladbach	Köln - Mönchengladbach	Geschwindigkeitserhöhung und Blockverdichtung	1. Stufe von 2-gleisiger Ausbau der Strecke Köln - Mönchengladbach; Beschleunigung	
74	Köln - Mönchengladbach	MG-Rheydt - MG-Odenkirchen	2-gleisiger Ausbau der Strecke Köln - Mönchengladbach	Voraussetzung für die Andienung aller Halte; S-Bahn Köln - Mönchengladbach	
75	S-Bahn Köln - Troisdorf	S-Bahn Köln - Troisdorf	Wendeanlage Köln-Kalk	Knoten Köln	15,0
76	Siegstrecke	Siegburg - Siegen	zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Abschnitte	Erhöhung der Flexibilität / Kapazität	130,0
77	Linke Rheinstrecke	Hürth-Kalscheuren	Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren	planfreie Einfädelung der Eifel in die Strecke Köln - Remagen; Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 268	30,0
78	Erftbahn	Düsseldorf - Kerpen-Horrem		S-Bahn Horrem - Düsseldorf	60,0
79	EVS	Alsdorf - Baesweiler	Reaktivierung / Neubau Alsdorf - Mariadorf - Baesweiler		26,0
80	EVS	Alsdorf - Baesweiler	1. Bauabschnitt Kellersberg - Aldenhoven-Siersdorf einschl. Hp Alsdorf-Mariadorf Dreieck, Alsdorf-Hoengen, Aldenhoven-Siersdorf	Teilmaßnahme von Reaktivierung / Neubau Alsdorf - Mariadorf - Baesweiler	5,0
81	EVS	Alsdorf - Baesweiler	2. Bauabschnitt Aldenhoven-Siersdorf - Baesweiler-Setterich, einschließlich Hp Baesweiler - Setterich	Teilmaßnahme von Reaktivierung / Neubau Alsdorf - Mariadorf - Baesweiler	8,0
82	EVS	Alsdorf - Baesweiler	3. Bauabschnitt Baesweiler-Setterich - Baesweiler Gewerbegebiet	Teilmaßnahme von Reaktivierung / Neubau Alsdorf - Mariadorf - Baesweiler	13,0
83	Station	Köln - Bocklemünd	Neubau Hp an RB 27 (K - MG)	Stations-Offensive	5,0
84	Station	Aachen-Richterich	neuer Hp RB 20/RB 33	Stations-Offensive	
85	Verknüpfungspunkte SPNV/ Stadtbahn mit Mobilstation	Köln - Bocklemünd (neuer Hp)	Verknüpfung S-Bahn mit Stadtbahnlinie 4	Verlängerung Stadtbahnlinie 4 nach Köln-Widdersdorf / S-Bahn Köln - Grevenbroich	

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>1.3.3 Zielnetz 2030+</b>					
86	Oberbergische Bahn	Köln - Gummersbach	Elektrifizierung	Konzept Oberbergische Bahn; Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	80,0
87	Linke Rheinstrecke	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	4-gleisiger Ausbau Köln – Hürth – Kalscheuren – Bonn inkl. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren (S-Bahn Köln - Bonn)	Einrichtung von S-Bahn-Verkehr ( S 17); ABS/NBS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn; BVWP-Projektvorschlag Nr. 100	
88	Linke Rheinstrecke	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einführung in den Nordkopf Brühl Gbf	Teilmaßnahme von stufenweiser mehrgleisiger Ausbau Köln - RemagenABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn (Variante Brühl); BVWP-Projektvorschlag Nr. 101	
89	Südbahn	Köln-Süd - Köln-Kalk	Ausbau der Güterbahn zur SPNV-Strecke	Einrichtung von S-Bahn-Verkehr ( S 16); Knoten Köln	
90	Südbahn	Köln Bonntor/ Bonner Wall	Ausbau zum Personenbahnhof	Teilmaßnahme von S-Bahn Köln; Verknüpfung mit der Nord-Süd-Stadtbahn; Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	20,0
91	Südbahn	Köln-Poll	neuer Hp an S 16 (Stadtbahnverknüpfung)		
92	Südbahn	Köln-Humboldt/Gremberg	neuer Hp an S 16 (Fachhochschule Süd)		
93	Eifelstrecke	Hürth-Kalscheuren - Kall	Elektrifizierung	S-Bahn Betrieb ( S 15); Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	80,0
94	Eifelstrecke	Hürth-Kalscheuren – Ehrang	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Hürth – Kalscheuren – Ehrang	Anmeldung BVWP ABS (Köln –) Hürth-Kalscheuren - Ehrang (- Trier) für den GV; BVWP-Projektvorschlag Nr. 10	
95	Voreifelbahn	Bonn - Euskirchen	zweigleisiger Vollausbau		40,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, ESiW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.3.3 Zielnetz 2030+</b>					
96	Voreifelbahn	Bonn - Euskirchen	getrennte Einführung 2631 und 2645 in den Bahnhof Euskirchen (4/5 - gleisige Einfahrt Ostseite Euskirchen)		15,0
97	Voreifelbahn	Bonn - Euskirchen	Elektrifizierung	elektrischer S-Bahn Betrieb; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424	60,0
98	Rurtalbahn	Linnich - Hückelhoven-Baal	Reaktivierung / Neubau	Verlängerung RB 21	20,1
99	Rurtalbahn	Hückelhoven-Baal - Hückelhoven-Ratheim	Reaktivierung / Neubau	Verlängerung RB 21; Linnich - Baal	30,0
100	Rurtalbahn	Hückelhoven-Baal - Hückelhoven-Ratheim	Reaktivierung / Neubau	Alternative zu Verlängerung RB 21; Verlängerung RB 33; Linnich - Baal	30,0
101	Rurtalbahn	Linnich - Baal - Ratheim	Elektrifizierung		
102	Avantislinie	Aachen - Kerkrade NL	Reaktivierung Via Avantis Aachen - Kerkrade		21,0
103	Wiehltalbahn	(Gummersbach -) Osberghausen - Waldbröl - Morsbach	Reaktivierung Wiehltalbahn für den SPNV		
104	Oleftalbahn	Kall - Hellental	Reaktivierung Oleftalbahn für den SPNV	Preisstand 1997	5,1
105	Eiserner Rhein/Strecke MG - Dalheim	Wegberg - Dalheim - Grenze NL	Verlängerung bis Roermond (NL)	Nahverkehrsanteil "Eiserner Rhein"	4,4
106	Verknüpfungspunkte SPNV/ Stadtbahn mit Mobilstation	Köln - Klettenberg (neuer Hp)	Verknüpfung Westspange Köln mit Stadtbahnlinie 13 (Gürtellinie - Verlängerung geplant)	Verlängerung Stadtbahnlinie 13 / Westspange Köln	
107	Station	Köln - Aachener Str.	Neubau S-Bahnhof (Westspange Köln)	Verknüpfung mit Stadtbahnlinien 1 und 7; ohne Westspange Gleisverschwenkung notwendig; Stations-Offensive	5,0
108	Station	Köln - Weißhausstraße	Neubau S-Bahnhof (Westspange Köln)	Stations-Offensive	5,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>1.4 Weitere streckenbezogene Vorhaben des SPNV</b>					
109	Station	Köln - Klettenberg	Neubau S-Bahnhof (Westspange Köln)	Stations-Offensive	5,0
110	Oberbergische Bahn	Köln Frankfurter Straße - Gummersbach	weiterer Ausbau der Strecke für Beschleunigung und Taktverdichtung	Fahrplanverbesserung/-stabilität und Taktverbesserung Oberbergische Bahn	25,0
111	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Aachen - Grenze D/B (- Montzen)	Streckenverbindung Aachen Hbf - Buschtunnel - Lütticher Straße - Grenze D/B - (Moresnet - Montzen)	Leistungsfähigkeitssteigerung/ Entlastung Aachen-West - Aachen Hbf durch Umleitung Güterverkehr; Entlastung Aachen-West - Aachen Hbf - Düren	20,0
112	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Düren - Nord	Durchbindung Vorbahnhof zum Bf Düren (Nordseite)	unabhängige Führung SPNV/GV	5,0
113	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Düren - Ost	Überwerfung zur Verbindung Nord-/Südteil Düren Hbf / Rurtalbahn	Durchbindung RB 20/21	25,0
114	Köln - Aachen - Bundesgrenze D/B	Langerwehe	Überwerfung der Strecken 2575 (EVS) und 2600 (DB)	planfreie Einfädelung RB 20	25,0
115	S-Bahn Köln - Düren	Merzenich - Düren	Weichenverbindung S-Bahn/ Güterverkehr-Überholgleis	Erhöhung Leistungsfähigkeit	6,0
116	S-Bahn Köln - Düren	Merzenich - Düren	Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecke Merzenich - Düren	Teilmaßnahme von Überwerfung zur Verbindung Nord-/Südteil Düren Hbf/ Rurtalbahn; Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit	20,0
117	Aachen-West - Aachen Hbf - Düren	Herzogenrath - Aachen - Düren	Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Übereckverbindung für den SPNV mit Kleinmaßnahmen		50,0
118	Köln - Neuss	Köln - Geldernstraße	zweigleisige Verbindung S-Bahn - Fernbahn zwischen Longerich und Nippes	Parallelfahrten S 11/RE 7/RE 6	6,0
119	HGK	K-Ehrenfeld - K-Nippes	Elektrifizierung der HGK-Strecke	Maßnahme für Güterverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Entlastung SPNV	5,0
120	Köln - Düsseldorf	Köln-Mülheim	Überholgleis / Bahnsteigkante von Düsseldorf Richtung Köln Hbf (Gleis 0)	RRX - Halt; RRX	20,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstufensanierungsprogramm, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.4 Weitere streckenbezogene Vorhaben des SPNV</b>					
121	Köln - Wuppertal (- Münster)	Solingen Hbf - Köln-Mülheim		S-Bahn Köln - Wuppertal	142,4
122	Köln - Wuppertal (- Münster)	Köln/Düsseldorf - Dortmund	ABS Köln Neurather Ring - Haan, 4-gleisig, Vmax min. 200 km/h	SFS Köln/Düsseldorf - Dortmund; BVWP-Projektvorschläge Nrn. 365 u. 366	
123	Köln - Wuppertal (- Münster)	Hamm / Münster - Köln	Einrichtung einer schnellen S-Bahnverbindung Hamm/Münster - Köln (keine weiteren Angaben)	Relation: schnelle S-Bahnverbindung Hamm/Münster - Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 342	
124	Siegstrecke	Siegburg - Siegen	2-gleisiger Ausbau Blankenburg - Merten, Schladern - Rosbach und Siegen - Siegen Ost Gbf, evtl. Lärmvorsorge KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) - Siegen - Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Siegen und Siegen-Weidenau	Siegstrecke; ABS (Köln -) Troisdorf - Siegburg - Siegen (Siegstrecke); BVWP-Projektvorschlag Nr. 11	
125	Siegstrecke	Hagen - Siegen - Gießen (-Friedberg) Siegburg - Siegen	2-gleisiger Ausbau Blankenburg - Merten, Schladern - Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) - Siegen - Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Siegen und Siegen-Weidenau	ABS Hagen / Siegburg - Siegen - Gießen; BVWP-Projektvorschlag Nr. 68	
126	Siegstrecke	Troisdorf - Siegen - Gießen - Friedberg	2-gleisiger Ausbau Blankenburg - Merten und Schladern - Rosbach höhenfreie Verknüpfungen in Troisdorf	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz I BVWP-Projektvorschlag Nr. 408	
127	Siegstrecke	Troisdorf - Köln-Wahn	planfreie Verbindung Siegstrecke/Rechte Rheinstrecke		30,0
128	Siegstrecke	Troisdorf - Köln Messe/Deutz	Verbindungskurve Köln-Porz - Flughafenschleife Süd-West	ermöglicht Fahrten über Porz in den Flughafen	10,0



## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.4 Weitere streckenbezogene Vorhaben des SPNV</b>					
129	Siegstrecke	Köln - Siegburg	Verlängerung Schnellfahrstrecke, Abschnitt Abzw. Flughafen NW - Abzw. Steinstraße	Entmischung Fern-, Regional- und Güterverkehr; Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 268	50,0
130	Siegstrecke	Troisdorf	Einbau Weichenpaar Nordkopf		2,0
131	Siegstrecke	Siegburg	Neue Weichenverbindung zwischen Siegstrecke und Schnellfahrstrecke	Überleitung RE 9 Sprinter auf Neubaustrecke	12,0
132	Siegstrecke	Hennef	Beseitigung Bahnübergang Bröltalstraße, Landstraße 125		3,0
133	Rechte Rheinstrecke	Bonn-Oberkassel - Bad Honnef, Grenze			20,0
134	Linke Rheinstrecke	Köln - Bonn - Remagen	Stufenweiser mehrgleisiger Ausbau	Entmischung Fern-, Regional- und Güterverkehr	150,0
135	Linke Rheinstrecke	Bonn Hbf	Bau einer Wendeanlage für die RB 30 auf der Südost-Seite des Bonner Hbf	Entlastung Bonn Hbf	25,0
136	Linke Rheinstrecke	Bonn Hbf	Überwerfung von der Linken Rheinstrecke (2630) in die Voreifelbahn (Strecke 2645)	planfreie Durchbindung RB 30/S 23 Richtung BN-Duisdorf (großes "C") einschl. Wendeanlage Duisdorf	35,0
137	Linke Rheinstrecke	Westliche Ein- und Ausfahrt Köln Hbf	Flexibilisierung der Ein- und Ausfahrten unter Mitnutzung Zufahrt Köln Bbf und Schlundgleis	dreigleisige parallele Ein-/Ausfahrt	20,0
138	Eifelstrecke	Mechernich Satzvey	Beseitigung Bahnübergang Landstraße 11		4,3
139	Rurtalbahn	Düren - Linnich	Elektrifizierung Nordast der Rurtalbahn		8,0
140	Rurtalbahn	Düren - Jülich	Stichstrecke zum Forschungszentrum Jülich		
141	Rurtalbahn	Jülich - Linnich	Beschleunigung		4,2

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EstW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.4 Weitere streckenbezogene Vorhaben des SPNV</b>					
142	Rurtalbahn	Heimbach	Neubau mit Beseitigung Bahnübergang		3,0
143	Rurtalbahn	Linnich - Düren - Heimbach	Anpassung der Bahnsteighöhen auf der Gesamtstrecke		
144	Rurtalbahn	Linnich - Düren - Heimbach	Verbesserung der Informations- und Kommunikationsstruktur mit Funktionsverbesserung der Infrastruktur		
145	Rurtalbahn	Baesweiler - Puffendorf - Jülich	Neubau/Ausbau der Verbindung Alsdorf - Jülich		
146	Rurtalbahn	Linnich - Düren - Heimbach	Elektrifizierung der Rurtalbahn		
147	Aachen - MG-Rheydt	Herzogenrath - Grenze NL	Weichenverbindung von Gleis 1 nach Gleis 3 in Herzogenrath mit zweigleisiger Ausfahrt Richtung Niederlande	2. Stufe; Erhöhung Leistungsfähigkeit	12,0
148	Aachen - MG-Rheydt	Blockteilung Herzogenrath - Geilenkirchen	Verbesserung Signalisierung 2550	Erhöhung Leistungsfähigkeit	10,0
149	Aachen - MG-Rheydt	güterzuglänges Einfahr- und Überholgleis aus Aachen West in Aachen Hbf		nur möglich nach Verlegung Systemwechselstelle an die Grenze D/B; Erhöhung der Leistungsfähigkeit	6,0
150	Aachen - MG-Rheydt	Überholgleis Erkelenz	Wiedereinrichtung von Gleis 3 in Erkelenz	Erhöhung Leistungsfähigkeit	5,0
151	EVS	Stolberg Hbf - Eschweiler-Weisweiler	Erneuerung Stützwände im Abschnitt Eschweiler-Aue		3,0
152	EVS	Aachen Quinx - Aachen Bushof	Euregiobahn, Abschnitte zusammengefasst		100,0
153	EVS	Aachen - Rothe Erde - Aachen-Haaren - Aachen-Nord/Würselen	Reaktivierung "Bombardiergleis" für den SPNV einschl. Gleisdreieck Haaren und Strecke Aachen-Nord - Würselen		15,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, ESiW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.4 Weitere streckenbezogene Vorhaben des SPNV</b>					
154	EVS	Stolberg Hbf - Eschweiler-Weisweiler	Erneuerung Indebrücke		3,0
155	EVS	Aachen - Würselen - Jülich	Reaktivierung Aachen - Würselen - Jülich (alternativ Weisweiler - Jülich bzw. Alsdorf - Baesweiler - Jülich)	Reaktivierung: Aachen - Würselen - Jülich; BVWP-Projektvorschlag Nr. 332	40,0
156	Eiserner Rhein/Strecke MG - Dalheim	Grenze D/NL - Dalheim - Rheydt Gbf	Neubaustrecke Mönchengladbach - A52 - Grenze D/NL - Roermond ("Eiserner Rhein") (Variante A52)	ABS/NBS (Roermond -) Grenze D/NL - Mönchengladbach - Rheydt; BVWP-Projektvorschlag Nr. 194	
157	Eiserner Rhein/Strecke MG - Dalheim	Grenze D/NL - Dalheim - Rheydt Gbf	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Grenze D/NL - Dalheim - Rheydt Gbf; 1-gleisige Verbindungskurve Rheydt Gbf - Rheydt-Odenkirchen (Bestandsstrecke)	ABS/NBS (Roermond -) Grenze D/NL - Mönchengladbach - Rheydt - Odenkirchen; BVWP-Projektvorschläge Nrn. 8, 193 und 195	
158	Eiserner Rhein/Strecke MG - Dalheim	Erkelenz - Jüchen	Rheydter Kurve als große Lösung parallel A 46	Verbesserung der Betriebsqualität auf der Strecke Aachen - Köln durch Verlagerung von Güterverkehren; Knoten Köln; BVWP-Projektvorschläge Nrn. 269 und 270	55,0
159	Eiserner Rhein/Strecke MG - Dalheim	Wickrath - Hochneukirch	Rheydter Kurve als mittlere Lösung südlich Wickrath	Verbesserung der Betriebsqualität auf der Strecke Aachen - Köln durch Verlagerung von Güterverkehren; Knoten Köln	40,0
160	Eiserner Rhein/Strecke MG - Dalheim	Wickrath - Odenkirchen	Rheydter Kurve, Wiederherstellung Verbindungskurve	Verbesserung der Betriebsqualität auf der Strecke Aachen - Köln durch Verlagerung von Güterverkehren; Knoten Köln	20,0

**ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)**

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.4 Weitere streckenbezogene Vorhaben des SPNV</b>					
161	Flughafen-anbindung Bonn	Köln-Bonn Flughafen - Wahn - Roisdorf Bonn Hbf	2-gleisiger Neubau, Ausfädelung aus der KBS 465 / 450.13 südlich von Porz-Wahn, Niederkassel - Rheinbrücke - Wesseling Urfeld, Einfädelung in KBS 470 nördlich von Roisdorf, ggf. Verbindungskurve Richtung Sechtem	direkte Verbindung Köln-Bonn Flughafen mit Bonn Hbf für S-Bahn und Güterverkehr	
162	Flughafen-anbindung Bonn	Bonn-Ramersdorf - Bonn		Zweissystem-Stadtbahn	32,2
163	Flughafen-anbindung Bonn	Bonn – Menden – Siegburg – Köln/Bonn Flughafen	1-gleisiger Tunnel Bonn – Menden (alternative Rheinquerung) Verbindungskurve Menden – Siegburg/Bonn Verbindungskurve Siegburg/Bonn – Siegstrecke neue Halte Bonn Nord, Bonn-Beuel Nord	Rheinquerung: Bonn Hbf – Menden – Siegburg – Flughafen CGN; BVWP-Projektvorschlag Nr. 343	
164	Flughafen-anbindung Bonn	Bonn – Menden – Troisdorf – Köln/Bonn Flughafen	2-gleisige Strecke, Ausfädelung Bonn Gbf, Überdeckungung A 565, Parallele Rheinbrücke, Einfädelung rechte Rheinstrecke auf Höhe Autobahndreieck A 59, Bündelung von Verkehrswegen	Rheinquerung A565 Parallele	
165	Flughafen-anbindung Bonn	Brühl – Köln-Godorf – Porz-Wahn	Neubau Verbindungsspanne für Personen- und Güterverkehr	Eisenbahnspanne Köln / Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung); BVWP-Projektvorschlag Nr. 243;	
166	Bördebahn	Düren - Euskirchen	Elektrifizierung der Bördebahn als Zulaufstrecke		
167	Reaktivierungen	Köln-Mülheim - Flittard - Leverkusen-Chempark	Reaktivierung der EKML-Strecke für den SPNV	bis ca. 1970 SPNV-Anbindung des Bayerwerkes Leverkusen	20,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.4 Weitere streckenbezogene Vorhaben des SPNV</b>					
168	Mittelrhein-Korridor	Köln/Troisdorf – Mainz-Bischofsheim/Wiesbaden	2-gleisige Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim für den Güterverkehr	Korridorstudie Mittelrhein: Zielnetz II; BVWP-Projektvorschläge Nrn. 305, 306, 307, 409	11.000,0
169	Mittelrhein - Korridor	Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden	Einrichtung von Lärmmessstellen an der Rheinstrecke	Bau von Lärmmessstellen: Rheinstrecke; BVWP-Projektvorschlag Nr. 235	



## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EstW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>1.5 Weitere punktuelle Vorhaben des SPNV</b>					
170	Station	Aachen - Richterich	neuer Haltepunkt für RB 20 und 33	Planung durch Stadt Aachen läuft	
171	Station	Aachen Berliner Ring	neuer Hp an RB 20 (Aachen - Stolberg)	"Aachen - Industriegebiet"; bisher in Stufe B des IFP enthalten	3,0
172	Station	Aachen Hbf	Südzugang	Anmeldung Stadt Aachen	6,0
173	Station	Aachen-Eilendorf	Maßnahme der Stadt Aachen zur barrierefreien Erschließung und Umgestaltung des Umfeldes	Studie in Arbeit; RRX-Außenäste	3,0
174	Station	Bad Honnef Stadtmitte	Bau eines neuen Haltepunktes in Höhe der Stadtbahn-Endhaltestelle (Linie 66)	Ersatz der beiden Bahnhöfe Bad Honnef und Rhöndorf durch einen neuen Haltepunkt (es besteht keine wirtschaftliche Lösung zum Umbau der bestehenden Stationen);	6,0
175	Station	Bad Münstereifel Iversheim, -Arloff	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit im Gebiet Gemeinde Bad Münstereifel		3,0
176	Station	Bahnsteigaufhöhung S-Bahn	nachträgliche Umrüstung reiner S-Bahn-Stationen auf 96 cm Bahnsteighöhe	unter besonderer Berücksichtigung von Mischbetriebsstrecken; höhenfreier Einstieg	10,0
177	Station	Düren-Derichsweiler	neuer Hp an RB 20	abhängig vom 3-gleisigem Ausbau Langerwehe - Düren; weitere neue Haltepunkte (Meldungen von Kommunen)	3,0
178	Station	Engelskirchen-Loope	Neubau Hp an Oberbergischer Bahn (RB25)	von Gemeinde Engelskirchen angemeldet; evtl. Verlagerung nach Ehreshoven wegen Einrichtung Begegnungsstelle	

### ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 1.5 Weitere punktuelle Vorhaben des SPNV</b>					
179	Station	Hürth-Fischenich	Neubau Hp an Eifelstrecke	Verknüpfung mit Stadtbahnlinie 18	3,5
180	Station	Köln-Heumar	Neubau Hp an Oberbergischer Bahn (RB25)	bereits vorhandener Betriebsbahnhof für Zugkreuzungen	
181	Station	Neubau von Hp im Stadtgebiet Euskirchen an Bördebahn, S 23 und RB 24	Euskirchen - Georgstraße, Euskirchen - Roitzheim, Euskirchen - Elsig	Meldungen von Stadt Euskirchen	5,0
182	Station	Pulheim Gewerbegebiet	Neubau Hp an RB 27 (K - MG)	Meldungen von Stadt Pulheim	
183	Station	Roisdorf, Hoffnungsthal, Ränderoth, Kalscheuren (Rheinstrecke), u. a.	Nachrüstung barrierefreier Ausbau SPNV-Stationen		15,0
184	Station	Sindorf	Bahnsteigverbreiterung	für über 6.000 Reisende/Tag nicht mehr ausreichend	3,0
185	Station	Wegberg, Dalheim, Arsbeck	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit im Gebiet Gemeinde Wegberg		3,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>2. Kommunale Vorhaben des ÖPNV und Verknüpfungsanlagen</b>					
<p>Die kommunalen Vorschläge enthalten den Vorschlag des ZV NVR, ein Netz an Mobilstationen, großräumig bedeutsamen P+R-Anlagen und die Investitionen für den durch das PBefG geforderten barrierefreien Haltestellenausbau in das besondere Landesinteresse zu stellen. Darüber hinaus sind alle dem NVR bekannten kommunalen Vorschläge für den ÖPNV-Bedarfsplan berücksichtigt.</p>					
<b>2.1 Mobilstationen und große Park-and-ride-Anlagen</b>					
<p>Die Integration von Mobilstationen sowie von großen P+R-Anlagen an Schienenhaltestellen in die Verkehrsnetze des ÖV und IV sollte im Hinblick auf die notwendige weitergehende Vernetzung der Verkehre (für eine bessere Verteilung des wachsenden Verkehrs, für mehr Klimaschutz, für das Zurückgewinnen von Stadtraum und Lebensqualität etc.), den hohen Investitionsbedarf und den Bedarf an einem landeseinheitlichen Vorgehen aus Sicht des ZV NVR als landesbedeutsame Aufgabe eingestuft werden.</p>					
186	Mobilstation	Neubau bzw. Ausbau vorhandener Verknüpfungsanlagen	Verknüpfung ÖPNV / SPNV / B+R-Anlage / P+R-Anlage / Carsharing / E-Mobilität an ausgewählten Standorten im NVR	ZV NVR	50,0
187	Mobilstation	Aachen Hbf	Mobilstation (im Zusammenhang mit Südzugang)		
188	Mobilstation	Düren		BTG Düren	
189	Mobilstation / P+R	Erfstadt	Erweiterung P+R-Anlage / B+R-Anlage, Ausbau zur regionalen Mobilstation		3,0
190	Mobilstation / P+R	Euskirchen	Neubau P+R-Parkhaus mit 800 Stellplätzen mit Errichtung regionaler Mobilstation		10,0
191	Mobilstation / P+R	Köln-Weiden West	Erweiterung P+R-Anlage / B+R-Anlage, Ausbau zur regionalen Mobilstation	Verlängerung Stadtbahnlinie 1 nach Köln-Widdersdorf	3,0
192	P+R / B+R	Euskirchen	Bau eines P+R Parkhauses mit 715 Plätzen und 210 B+R Plätzen	Stadtverkehr Euskirchen Stadt Euskirchen	16,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmo-  
 dernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 2.1 Mobilstationen und große P+R-Anlagen</b>					
193	P+R / B+R	Euskirchen-Kuchenheim	Bau einer P+R- und B+R-Anlage am Bahnhof Kuchenheim	Stadt Euskirchen	
194	P+R / B+R	Köln	Erweiterung der P+R-Anlage Weiden West	Stadt Köln	4,6
195	P+R / B+R	Köln	Neubau einer P+R-Anlage Arnoldshöhe, Endstelle Nord-Süd Stadtbahn Köln, 3. Baustufe	Stadt Köln	13,6
196	P+R / B+R	Rheinisch-Bergischer Kreis	Bau mehrerer P+R-Anlagen (Parkhäuser/Plätze) an SPNV-Linien bzw. an besonders einzurichtenden ÖPNV-Linien als Zubringer zum SPNV u. Schienen-ÖPNV	Rheinisch-Bergischer Kreis	
197	P+R / B+R	Stolberg	Erweiterung des P+R-Angebotes am Hauptbahnhof Stolberg durch den Bau eines Parkhauses und Ertüchtigung der Bahnhofszufahrt	Städteregion Aachen, Stolberg, NVR	4,3

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>2.2 Straßen-/Stadtbahnstrecken und Seilbahnen</b>					
198	Straßen-/ Stadtbahn	Bergisch Gladbach, Kürten	Bergisch Gladbach-Bensberg – Bergisch Gladbach-Herkenrath – Kürten-Spitze (Verlängerung der Linie 1)	Gemeinde Kürten Stadt Bergisch Gladbach Rheinisch-Bergischer Kreis	387,0
199	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Attraktivierung von Zugängen an Haltepunkten der SWBV (Rolltreppenprogramm)	SWB	
200	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Funktionsverbesserung und Erneuerung der Gleisanlagen der SWBV/SSB	SWB	
201	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Erneuerung der Überdachungen Bahnhaltstellen der SWBV/SSB	SWB	
202	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Stellwerk Ramersdorf - Falschfahrtsignalisierung "Südbrücke"	SWB	
203	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Verknüpfungs-Haltepunkt Vilich "S13" in Vilich	SWB	
204	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen	SWB	
205	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung der Niederflurbahnen	SWB	
206	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Fahrleitungsanlagen/-masten auf der Stadtbahnlinie 16 von Bonn West bis Buschdorf	SWB	
207	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Dezentrales Stellwerkskonzept Nahverkehrsbahnhof	SWB	
208	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Barrierefreie Ausbau der Hst. Buschdorf einschl. Gleiswechsel für die Linie 63	SWB	
209	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn	Ausbau stationäre Fahrgastinformation (optisch und akustisch)	SWB	



**ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)**

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 2.2 Straßen-/Stadtbahnstrecken und Seilbahnen</b>					
210	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Neubau einer oberirdischen Straßenbahnstrecke Rechtsrheinisch/Bonn Hbf - Uni-Campus / Eendenich - Brüser Berg	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
211	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Verlängerung der Stadtbahn von Bonn-Tannenbusch Mitte über HP Buschdorf und/oder der Straßenbahn von Auerberg nach Buschdorf- Mitte/Ost	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
212	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Stadtbahn-Neubaustrecke (Bonn Hbf -) Bonn-Beuel - Siegbrücke - Niederkassel mit möglichem Anschluss an die KVB ("rechtsrheinische Rheinuferbahn"), ggf. mit Einbindung der Zweigstrecke Mondorf – Sieglar – Troisdorf und einer weiteren Rheinquerung	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
213	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Herstellung von Bahnverbindungskurven zur existierenden Stadtbahnstrecke über die Bonner Südbrücke, linksrheinisch aus/in Richtung Bad Godesberg, rechtsrheinisch aus/in Richtung Beuel	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
214	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Verlängerung der Straßenbahnstrecke von Bonn- Dottendorf nach Friesdorf ggf. weiter Richtung Hochkreuz/Bad Godesberg	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
215	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Neubau Stadtbahn Bad Godesberg Stadthalle – Mehlem	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
216	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Neubau Stadtbahn/Straßenbahn Beuel – Kohlkaul	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 2.2 Straßen-/Stadtbahnstrecken und Seilbahnen</b>					
217	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	vollständiger zweigleisiger Ausbau der Vorgebirgsbahn (Linie 18) zwischen Brühl und Bonn	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
218	Straßen-/ Stadtbahn	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Beschleunigung und Kapazitätserhöhung der Stadtbahnlinie 66	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
219	Seilbahn	Bonn	Seilbahn-Neubaustrecke Bonn Venusberg Uni-Klinikum - DB HP UN-Campus (mit möglicher rechtsrheinischer Verlängerung)	Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	
220	Straßen-/ Stadtbahn	Hürth	Verlängerung der Linie 18 vom Bf. Hürth-Hermülheim bis Hürth-Mitte, ZOB	Stadt Hürth	18,0
221	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Köln-Frankfurter- Str., Verknüpfung S 13/ RB 25 mit L 13	Verlängerung Stadtbahnlinie 13 von Köln - Mülheim zum S-Bahnhof Köln-Frankfurter Str. in Verbindung mit Verknüpfungspunkt SPNV/ Stadtbahn / Mobilstation	
222	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Köln-Süd; Verknüpfung Westspange Köln mit Stadtbahnlinie 9 und 18	deutliche Verkürzung der Reisezeiten nach Köln - Innenstadt; Stadtbahnanteil; in Verbindung mit Verknüpfungspunkt SPNV/ Stadtbahn / Mobilstation	
223	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Bahnsteigverlängerungen an Haltestellen der Stadtbahnlinie 1, Ertüchtigung der Ost-West-Achse zum Betrieb mit Langzügen	Stadt Köln	300,0
224	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Verlängerung der Linie 7 in Porz-Zündorf bis zur Ranzeler Straße	Stadt Köln	13,2
225	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Stadtbahnanbindung Neubrück, Verlängerung Stadtbahnlinien 1 und 9 Köln-Merheim - Köln Autobahn	Stadt Köln	31,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, ESTW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>noch: 2.2 Straßen-/Stadtbahn und Seilbahnen</b>					
226	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Linksrheinische Gürtelverlängerung von Sülzgürtel bis Bayenthalgürtel	Stadt Köln	112,0
227	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Maßnahmenbündel zur Herstellung der Barrierefreiheit an Stadtbahnhaltestellen	Stadt Köln	102,0
228	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Teilmaßnahme Neubau einer Stadtbahnhaltestelle auf der Luxemburger Straße am Bahnhof Köln-Süd	Stadt Köln	10,0
229	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Stadtbahnanbindung Stammheim/Flittard mit Bypass Mülheim Süd	Stadt Köln	70,5
230	Straßen-/ Stadtbahn	Leverkusen	Köln-Flittard – Chempark Leverkusen – Leverkusen-Küppersteg – Leverkusen-Opladen	Stadt Leverkusen	
231	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich Nord	Stadt Köln	65,0
232	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Stadtbahnanbindung Widdersdorf	Stadt Köln	63,0
233	Straßen-/ Stadtbahn	Köln	Rechtsrheinische Gürtelverlängerung von Bf Mülheim nach Ostheim und Frankfurter Straße	Stadt Köln	228,0
234	Straßen-/ Stadtbahn	Leverkusen	Verlängerung Linie 4 Leverkusen-Schlebusch – Leverkusen Klinikum Schlebusch	Stadt Leverkusen	
235	Straßen-/ Stadtbahn	Region	Verlängerung Linie 7 zur Anbindung von K-Langel (rrh.), Niederkassel, Sankt Augustin-Mondorf und BN-Schwarzrheindorf	Regionalrat	140,0

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

Abkürzungen: ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnhofsmmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>2.3 Bus</b>					
236	Haltestellen	NVR	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen gemäß PBfG: - Busnetz der Stadt Aachen - Kreis Düren - Kreis Heinsberg - Stadt Köln - Rhein-Erft-Kreis - Rheinsch-Bergischer Kreis - Städteregion Aachen	Stadt Aachen BTG Kreis Düren Kreis Heinsberg Stadt Köln Rhein-Erft-Kreis Rheinisch-Bergischer Kreis Städteregion Aachen	17,6
237	ZOB	Aachen	ÖPNV Achsenkreuz Aachen ZOB Aachen	Stadt Aachen	
238	ZOB	Leverkusen	Umbau Busbf. am Bf. Leverkusen-Mitte	Stadt Leverkusen	
239	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Aachen	Elektrifizierung Bussystem Aachen	Stadt Aachen	
240	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Rheinisch-Bergischer Kreis	Bau der Infrastruktur und Beschaffung der Busse für eine oder mehrere Schnellbus-Linien zur Anbindung „schienenerner Räume“ an den RRX	Rheinisch-Bergischer Kreis	
241	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Leverkusen - K-Chorweiler	Schnellbusverbindung Leverkusen-Mitte – Köln-Merkenich – K-Chorweiler	Stadt Leverkusen	
242	Fahrzeuge (Busse)	Düren	Alternative Antriebstechnologien (Bus)	BTG Düren	
243	Fahrzeuge (Busse)	Rheinisch-Bergischer Kreis	Beschaffung von Wasserstoffbussen im Regionalbusverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis	Rheinisch-Bergischer Kreis	

## ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge des NVR und kommunale Vorschläge (Stand: 24.11.2015)

**Abkürzungen:** ABS = Ausbaustrecke, EStW = Elektronisches Stellwerk, EVS = EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH, LPh = Leistungsphase nach VOB, MOF = Bahnstationsmodernisierungsoffensive, ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm, ZOB = Zentraler Omnibusbahnhof

Lfd. Nr.	Strecke / Art (ÖPNV)	Station / Streckenabschnitt	Kurzbeschreibung	Bemerkung / Anmelder (nur ÖPNV)	Kosten in Mio. €
<b>2.4 Weitere kommunale Vorhaben (ÖPNV-Trasse, EFM, Wasserbus u. a. m.)</b>					
244	EFM	Düren	Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) für Bus+Bahn	BTG Düren	
245	Neue Verkehrssysteme	Burscheid - Leverkusen	Radwege und Schiene — Mobilität Zukunft (Entwicklung neuer Verkehrssysteme wie Rad und Schiene auf vorhandenen Radwegen)	Stadt Burscheid	
246	ÖPNV-Trasse	Aachen	ÖPNV-Trasse Uniklinik - RWTH Campus - Innenstadt	Stadt Aachen	
247	Wasserbus	Leverkusen	Wasserbusverbindung Dormagen – Leverkusen – Köln – Bonn	Stadt Leverkusen	



# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b>  Finanzierung der Arbeit der Regionalräte
<b>Drucksache Nr.: RR 119/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 27. November 2015

## Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

**TOP 12** Zuweisungen an die Fraktionen im Haushaltsjahr 2016

**Rechtsgrundlage:** § 18 LandesplanungsgesetzDVO

**Berichterstatter:** Herr Hundenborn, Dezernat 32, Tel. 0221/147-2362

**Inhalt:** Erläuterung (Seite 2)

### **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalrat beschließt die in der Erläuterung dargelegte Aufteilung der Fraktionsmittel für das Haushaltsjahr 2016

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
Finanzierung der Arbeit der Regionalräte	<b>RR 119/2015</b>	<b>2</b>

### **Erläuterung:**

Gemäß § 18 der Verordnung zur Durchführung des Landesplanungsgesetzes (LandesplanungsgesetzDVO) vom 16. Juni 2015 (GV.NRW.215 S. 488) erhalten die regionalen Planungsträger nach § 6 Landesplanungsgesetz NRW zur Erfüllung ihrer Aufgaben Geld- und Sachleistungen aus dem Landeshaushalt. Die Geldleistungen dienen gemäß dem Haushaltsvermerk bei Kapitel 03.310, Titel 686 20, der Finanzierung von Gruppen der Regionalräte und der Verbandsversammlung Ruhr; sie werden jährlich mit einem gesonderten Erlass des Ministeriums für Inneres und Kommunales als Pauschalbetrag zugewiesen. Die Geldleistungen orientieren sich grundsätzlich an der Höhe der Zuweisungen des Haushaltsjahres 2014. Die Gesamthöhe der Zuweisungen für den Kölner Regionalrat betragen im Haushaltsjahr 2014 insgesamt 333.444,- €.

Über die Verteilung der Mittel entscheiden nach der Neufassung des § 18 LandesplanungsgesetzDVO die regionalen Planungsträger nach freiem Ermessen. Dabei müssen die Regionalen Planungsträger – neben dem Bezugserlass – die allgemeinen Ermessensgrundsätze, insbesondere den Grundsatz der Chancengleichheit beachten. Diese Maßgaben wirken insoweit als Ermessensbegrenzung. Auf Grund des Bezugserlasses ist sicherzustellen, dass die Fraktionen der Regionalräte einen einheitlichen (Mindest-)Sockelbetrag erhalten. Der Sockelbetrag soll eine Mindestfinanzierung (Grundausstattung) aller Fraktionen gewährleisten und 35.000,- € je Fraktion betragen.

Hieran anknüpfend haben die Mitglieder des Ältestenrates in ihrer Sitzung am 27.11.2015 mehrheitlich beschlossen, dem Regionalrat die nachfolgende Aufteilung der Fraktionsmittel zur Beschlussfassung vorzulegen:

CDU-Fraktion	105.198,50 €
SPD-Fraktion	96.598,50 €
Bündnis 90/Die Grünen	61.548,50 €
FDP-Fraktion	35.098,50 €
Die Linke	35.000,00 €

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b>  Antrag
<b>Drucksache Nr.:RR 129/2015(neu)</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 10.12.2015

## **Tischvorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015**

### **TOP 12\_1**

Antrag der FDP-Fraktion vom 09. Dezember 2015 zu Fraktionszuweisungen

**Rechtsgrundlage:** § 11 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Antrag</b>	<b>RR 129/2015(neu)</b>	<b>2</b>

# Freie Demokraten

Fraktion im  
Regionalrat Köln **FDP**

FDP Fraktion im Regionalrat Köln · Frankenwerft 35 · 50667 Köln

An den Vorsitzenden des  
Regionalrats der  
Bezirksregierung Köln  
z.H. Herrn Rainer Deppe  
Zeughausstraße 2-10  
50667 Köln

## Zuwendungen Regionaler Planungsträger

Ort, 09. Dezember 2015

**Jörn Freynick**  
Fraktionsgeschäftsführer

j.freynick@fdp-regionalrat-koeln.de  
www.fdp-regionalrat-koeln.de

FDP Fraktion im Regionalrat  
Köln  
Frankenwerft 35  
50667 Köln

T: 0221 25 37-26  
F: 0221 25 37-24

Sehr geehrter Herr Deppe,

hiermit beantragt die FDP-Fraktion gemäß §11 (1) Gescho für die nächste Sitzung des Regionalrats Köln am 11. Dezember 2015, Tagesordnungspunkt 12 – Zuwendungen für die Regionalen Planungsträger, Drucksache RR 119/2015 folgenden Beschlussentwurf:

Die Zuwendungen für die Regionalen Planungsträger werden zum einen in Form einer pauschalen Staffelung nach Anzahl der Fraktionsmitglieder pro Fraktion verteilt:

Fraktionen mit 2 bis 5 Mitgliedern = 35.000 Euro  
Fraktionen mit 6 bis 9 Mitglieder = 55.000 Euro  
Fraktionen mit über 10 Mitgliedern = 75.000 Euro

Zum anderen werden die restlichen Mittel durch die Gesamtanzahl aller fraktionsangehörigen Regionalratsmitglieder (41) geteilt und dann mit der Fraktionsstärke der Fraktionen multipliziert. Dieser Betrag wird dann den Fraktionen zusätzlich zu der Pauschale zugewiesen.

Daraus entsteht folgende Verteilung:

CDU 99.232,82 €  
SPD 93.530,98 €  
Grüne 63.552,76 €  
FDP 39.276,38 €  
Linke 37.850,42 €

### Begründung:

-erfolgt mündlich-

Mit freundlichen Grüßen

gez. Jörn Freynick

FDP Fraktion im Regionalrat Köln  
Frankenwerft 35, 50667 Köln  
Telefon: +49 221 25 37 26, Telefax: +49 221 25 37 24  
E-Mail: info@fdp-regionalrat-koeln.de  
Internet: www.fdp-regionalrat-koeln.de

Fraktionsvorsitzender: Reinhold Müller  
Fraktionsgeschäftsführer: Jörn Freynick

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b>  Regionalrat Wahl/Berufung und Benennung von Mitgliedern
<b>Drucksache Nr.:RR 125/2015</b>
4. Sitzungsperiode

Köln, den 20. November 2015

## Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

### TOP 13

Wahl/ Berufung von stimmberechtigten Mitgliedern und Benennung von Stellvertretungen in die Kommissionen des Regionalrates

**Rechtsgrundlage:** § 7 Abs. 12 Landesplanungsgesetz NRW (LPIG NRW), § 22-Abs. 3 Geschäftsordnung des Regionalrates

**Berichterstatte**rin: Frau Müller, Dezernat 32, Tel.: 0221/147-2386

**Inhalt:** Erläuterung ( Seite 2)

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Regionalrat beruft Herrn Dieter Schaper (SPD) zum stimmberechtigten Mitglied der Unterkommission Ville-Eifel der Verkehrskommission Köln.
2. Der Regionalrat beruft Herrn Hans Schmitz (SPD) für Herrn Heiner Höfken (SPD) zum stimmberechtigten Mitglied der Unterkommission Ville-Eifel der Verkehrskommission Köln
3. Der Regionalrat benennt Herrn Hans Schmitz (SPD) als erstes stellvertretendes Mitglied der Verkehrskommission Köln.
4. Der Regionalrat benennt Herrn Hendrik Rottmann (AfD) als stellvertretendes Mitglied der Verkehrskommission, Unterkommission Rhein-Berg, Unterkommission Ville-Eifel und der Unterkommission Schiene.
5. Der Regionalrat benennt Frau Katrin Uhlig (Die Grünen) als stellvertretendes Mitglied der Kommission für Regionalplanung und Strukturfragen.



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Regionalrat - Mitgliederwechsel-</b>	<b>RR 125/2015</b>	<b>2</b>

**Erläuterung:**

Die SPD-Fraktion hat per Mail vom 19.11.2015 Herrn Dieter Schaper als Nachfolger von Herrn Werner Esser als stimmberechtigtes Mitglied der Unterkommission Ville-Eifel der Verkehrskommission Köln vorgeschlagen.

Für das ausscheidende stimmberechtigte Mitglied Herr Heiner Höfken aus der Unterkommission Ville-Eifel der Verkehrskommission, schlägt die SPD-Fraktion Herrn Hans Schmitz als stimmberechtigtes Mitglied vor. Für die Verkehrskommission wird Herr Hans Schmitz als erstes stellvertretendes Mitglied benannt.

Die AfD hat mit Schreiben vom 11.11.2015 Herrn Hendrik Rottmann zum Stellvertreter für folgende Kommission benannt:

- Verkehrskommission
- Unterkommission Rhein-Berg der Verkehrskommission
- Unterkommission Ville-Eifel der Verkehrskommission
- Unterkommission Schiene der Verkehrskommission.

Die Fraktion DIE GRÜNEN hat mit Schreiben vom 03.11.2015 Frau Katrin Uhlig für eine Stellvertretung in der Kommission für Regionalplanung und Strukturfragen vorgeschlagen.

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b>  Anfrage
<b>Drucksache Nr.: RR 126/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 24. November 2015

## Vorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

### **TOP 15\_1**

Anfrage der Fraktion DIE LINKE zum Quecksilberausstoß von Kohlekraftwerken

**Rechtsgrundlage:**

§ 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln (GO)

**Berichterstatteerin:**

Frau Widuch, Dezernat 53, Tel.: 0221/147-2376

**Inhalt:**

Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 20.11.2015 (3 Seiten)  
Erläuterung der Bezirksregierung (4 Seiten)

Der Regionalrat Köln nimmt die Information der Bezirksregierung Köln zur Kenntnis.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 126/2015</b>	<b>2</b>



Zeughausstraße 10  
3. Stock, Zimmer Z32  
50667 Köln  
Telefon 02 21/147 2817  
kontakt@die-linke-im-regionalrat-koeln.de

**An den Vorsitzenden  
des Regionalrates  
des Regierungsbezirkes Köln  
Herrn Rainer Deppe, MdL**

**20. November 2015**

6. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 11. Dezember 2015  
hier: Anfrage der Fraktion DIE LINKE. im Regionalrat Köln, gemäß § 12 der Geschäftsordnung

Sehr geehrter Herr Deppe,

wir bitten Sie, folgende Anfrage in die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015 aufzunehmen:

### **Quecksilberausstoß von Kohlekraftwerken**

Neben klimaschädlichem Kohlendioxid emittieren Kohlekraftwerke auch eine ganze Palette anderer Schadstoffe wie Schwefeldioxid, Stickoxide, Kohlenmonoxid, Quecksilber oder Arsen. Rund 70 Prozent der Quecksilberemission in Deutschland stammen aus den mit Braun- und Steinkohle befeuerten Kraftwerken. 41 Prozent der Quecksilberemissionen in Deutschland kamen 2012 allein aus NRW-Kohlekraftwerken, die wegen hoher Schadstoffmengen meldepflichtig sind. In Deutschland dürfen Kohlekraftwerke bis zu 30 µg Hg/m<sup>3</sup> im Tagesmittel emittieren.

Zum Vergleich: In den Niederlanden wurden in Genehmigungen für drei neue Kohlekraftwerke, Quecksilbergrenzwerte im Bereich zwischen 2,4 und 2,8 µg/m<sup>3</sup> vorgeschrieben, die im Jahresmittel einzuhalten sind.

In den USA wurden die Grenzwerte für Quecksilberemission bereits deutlich herabgesetzt. Bestehende Braunkohlewerke dürfen ab 2016 im Monatsschnitt höchstens 4,1 Mikrogramm Quecksilber pro Kubikmeter Abgas ausstoßen, für Steinkohlekraftwerke gilt eine Obergrenze von 1,4 Mikrogramm pro Kubikmeter. Neuanlagen dürfen sogar nur 0,35 Mikrogramm ausstoßen. Mehr als

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 126/2015</b>	<b>3</b>

100 Kraftwerke halten diese Quecksilbergrenzwerte bereits ein. Sie geben der Kohle Bromidsalze zu oder düsen Aktivkohle ins Rauchgas ein.

Würden die gleichen Grenzwerte wie in den USA gelten, würde nur eines der 50 meldepflichtigen Kohlekraftwerke in Deutschland am Netz bleiben können.

Die noch immer wenig bekannten Gesundheitsgefahren durch Quecksilberemissionen beleuchtet ein Greenpeace-Report ([gpurl.de/giftige-Kohle](http://gpurl.de/giftige-Kohle)). Quecksilber ist eines der gefährlichsten Nervengifte. Es reichert sich im Gehirn an und verursacht bei Menschen irreversible Schäden. Besonders zerstörerisch wirkt es bei Ungeborenen und Kindern - die Nervenzellen im Gehirn werden nicht voll ausgebildet, es entsteht ein nachweisbarer Intelligenzverlust.

Eine Studie der EU zeigt (<http://www.ehjournal.net/content/12/1/3>): In jedem dritten neugeborenen Kind in Europa - bei 1,8 Mio. Kindern - ist die Quecksilberkonzentration bereits höher als der empfohlene Grenzwert.

Unsere Kinder und Enkelkinder und alle nachfolgende Generationen sollen in ihrer Entwicklung nicht durch das Nervengift Quecksilber geschädigt werden!

Auch der Regierungsbezirk Köln ist von dem gesundheitsgefährdenden Quecksilberausstoß aus Kohlekraftwerken betroffen.

Das Thema betrifft auch Müllverbrennungsanlagen.

Vor diesem Hintergrund stellen wir, bezogen auf den Regierungsbezirk Köln, insbesondere der Kohlekraftwerke (KKW), folgende Fragen:

1. Mit dem Betrieb der Kraftwerke ist ein erheblicher Ausstoß von Quecksilber (Hg) verbunden. Wie hoch wären die Quecksilberemissionen der einzelnen Kraftwerke pro Jahr in Kilogramm, wenn alle Kraftwerke bei Volllast in Betrieb sind?  
Bitte mit Auflistung der jeweiligen Kraftwerke.
2. Welche Maßnahmen wurden im Bereich des Regierungsbezirks Köln bisher unternommen, um die Quecksilberemissionen aus den Kraftwerken zu reduzieren und welche weiteren Maßnahmen sind jeweils geplant?
3. Sind zusätzliche Auflagen zur Minimierung der Hg-Emission in den oben genannten KKW in Vorbereitung beziehungsweise geplant?  
Wenn ja, wann sollen die Auflagen in Kraft treten und mit welchem Inhalt?
4. Welchen Anteil an den Gesamt-Quecksilberemissionen im Regierungsbezirk Köln hat der Energiesektor und welche weiteren Branchen emittieren Quecksilber in welchem Umfang im Regierungsbezirk Köln?
5. In welchen Städten/ Gebieten im Regierungsbezirk Köln gibt es besonders hohe Hg-Konzentrationen?

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 126/2015</b>	<b>4</b>

6. Sind in den Kraftwerken Grenzwerte beziehungsweise Umweltqualitätsnormen überschritten worden?

Wenn ja, welche und was waren jeweils die Höchstwerte?

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Peter Singer

Fraktionsvorsitzender

Fraktion **DIE LINKE.**

Im Regionalrat Köln



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 126/2015</b>	<b>5</b>

## Erläuterungen der Bezirksregierung Köln

### Vorbemerkung

Entsprechend der Verordnung über Großfeuerungs-, Gasturbinen- und Verbrennungsmotoranlagen (13. BImSchV) sind Großfeuerungsanlagen, die feste Brennstoffe mit Ausnahme von Biobrennstoffen einsetzen, so zu errichten und zu betreiben, dass für Quecksilber und seine Verbindungen, angegeben als Quecksilber

- kein Tagesmittelwert den Emissionsgrenzwert von 0,03 mg/m<sup>3</sup> überschreitet
- kein Halbstundenmittelwert den Emissionsgrenzwert von 0,05 mg/m<sup>3</sup> überschreitet

Großfeuerungsanlagen sind bei Einsatz fester Brennstoffe und Biobrennstoffe so zu errichten und zu betreiben, dass kein **Jahresmittelwert** von Quecksilber und seinen Verbindungen, angegeben als Quecksilber, einen Emissionsgrenzwert von **0,01 mg/m<sup>3</sup>** überschreitet.

Auf EU-Ebene existieren derzeit keine Grenzwerte für Quecksilber-Emissionen in die Luft aus Kohlekraftwerken (Ausnahme Mitverbrennung). Mit dem 2004 aus der 17. BImSchV übernommenen Tagesgrenzwert von 0,03 mg/m<sup>3</sup> hat Deutschland damit einen nationalen Grenzwert festgelegt. Zudem geht Deutschland mit der in der 13. BImSchV festgeschriebenen, ab 2019 für Bestandsanlagen greifenden Absenkung auf 0,01 mg/m<sup>3</sup> in Richtung Emissionsabsenkung.

***1. Mit dem Betrieb der Kraftwerke ist ein erheblicher Ausstoß von Quecksilber (Hg) verbunden.***

***Wie hoch wären die Quecksilberemissionen der einzelnen Kraftwerke pro Jahr in Kilogramm, wenn alle Kraftwerke bei Vollast in Betrieb sind?***

***Bitte mit Auflistung der jeweiligen Kraftwerke***

Die Bezirksregierung Köln ist für die Überwachung von 3 Braunkohlerkraftwerken zuständig:

RWE Kraftwerk Niederaußem, RWE Kraftwerk Weisweiler und RWE Kraftwerk Goldenberg.

Alle 3 Kraftwerke halten die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte an Quecksilber ein.

In den letzten 3 Jahren sind folgende Mengen an Quecksilber emittiert:

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 126/2015</b>	<b>6</b>

Hg – Emissionen Jahresfracht ( kg/a)			
Standort	2012	2013	2014
Niederaußem (Bergheim)	500	530	490
Weisweiler (Eschweiler)	300	230	230
Goldenberg (Hürth)	50	45	56

Im Jahr 2012 ist an die Bezirksregierung Köln im Rahmen der Emissionserklärung (11. BImSchV) folgendes berichtet worden:

Block	Dauer	Volumenstrom	Konzentration	Massenstrom	Jahresfracht
Jahr	h/a	Nm <sup>3</sup> /h	mg/m <sup>3</sup>	kg/h	kg/a
2012					
<b>Weisweiler</b>					
E	8.656,1	1.429.470	0,003	0,00429	37,12
CD	8.526,0	1.299.888	0,003	0,0039	33,25
F	8.399,4	1.351.910	0,00303	0,0041	34,44
G	6.517,3	2.759.312	0,00417	0,0115	74,93
H	7.021,7	2.800.519	0,00607	0,017	119
<b>Niederaußem</b>					
AB	4.655,0	940.509	0,005	0,0047	21,89
C	8.437,0	1.199.848	0,00506	0,00607	51,19
D	8.006	1.184.110	0,005	0,00592	47,4
E	8.111	1.237.279	0,005	0,00619	50,18
F	6.983	1.258.293	0,005	0,00629	43,93
G	7.908	2.534.196	0,005	0,0127	100
H	6.473	2.517.751	0,005	0,0126	81,49
K	6.495	3.094.442	0,005	0,0155	101
<b>Goldenberg (Dampferzeuger)</b>					
J	7.503	346.842	0,008	0,00277	20,819
K	7.657,6	468.127	0,008	0,00375	28,678

**2. Welche Maßnahmen wurden im Bereich des Regierungsbezirks Köln bisher unternommen, um die Quecksilberemissionen aus den Kraftwerken zu reduzieren und welche weiteren Maßnahmen sind jeweils geplant?**

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 126/2015</b>	<b>7</b>

Durch regelmäßige Beprobung des Quecksilbergehaltes in der eingesetzten Rheinischen-Braunkohle sowie durch Nachweise über die Korrelation zwischen diesen Prüfungen und den Emissionsgrenzwerten wird seitens des Betreibers kontinuierlich nachgewiesen, dass die Emissionsgrenzwerte für Quecksilber und seine Verbindungen zu weniger als 50 Prozent in Anspruch genommen werden und, dass der Jahresmittelwert sicher eingehalten wird.

Sonstige / weitere Maßnahmen sind nicht geplant.

**3. Sind zusätzliche Auflagen zur Minimierung der Hg-Emission in den oben genannten KKW in Vorbereitung beziehungsweise geplant?**

**Wenn ja, wann sollen die Auflagen in Kraft treten und mit welchem Inhalt?**

Es sind kurzfristig keine weiteren Auflagen geplant.

Der sich verändernde Stand der Technik für Großfeuerungsanlagen wird im Zuge der Überarbeitung des BVT-Merkblatts für Großfeuerungsanlagen auf EU-Ebene erfasst und dabei u. a. erstmalig zu einem EU-weit gültigen Grenzwert für Quecksilber führen. Dieser Prozess ist aber noch nicht abgeschlossen. Erst wenn die Ergebnisse vorliegen, wird geprüft, inwieweit die 13. BImSchV im Hinblick auf neue Grenzwerte für die Emission von Quecksilber zu überarbeiten ist.

**4. Welchen Anteil an den Gesamt-Quecksilberemissionen im Regierungsbezirk Köln hat der Energiesektor und welche weiteren Branchen emittieren Quecksilber in welchem Umfang im Regierungsbezirk Köln?**

Neben den Großfeuerungsanlagen sind noch Abfallverbrennungsanlagen, Feuerungsanlagen und Anlagen zur Herstellung Alkoholaten als Quecksilber- Emittenten zu benennen.

Bezüglich der Emissionen liegen der Bezirksregierung Köln keine Statistiken vor. Informationen über Emissionen aus der Industrie sind unter <http://www.ekl.nrw.de/ekat/> veröffentlicht.

**5. In welchen Städten/ Gebieten im Regierungsbezirk Köln gibt es besonders hohe Hg-Konzentrationen?**

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 126/2015</b>	<b>8</b>

Die Ergebnisse eines Messprogramms des LANUV zur Quecksilberdeposition von April 2012 bis April 2013 an ausgewählten Standorten (z.B. Niederkassel-Lülsdorf, Köln-Chorweiler) zeigen, dass die Quecksilberdeposition in Nordrhein-Westfalen räumlich homogen ist; sie betrug im Messzeitraum durchschnittlich  $0,031 \mu\text{g}/(\text{m}^2\cdot\text{d})$  oder  $11,3 \text{ g}/(\text{km}^2\cdot\text{a})$ .

Lokale Emissionen von Quecksilber wirken sich nur in geringem Ausmaß auf die räumliche Verteilung der Quecksilberdeposition aus - sie ist im Vergleich zur Deposition partikelgebundener Stoffe räumlich sehr homogen. Dies bedeutet auch, dass sich die Quecksilberemissionen der nordrhein-westfälischen Kraftwerke und anderer Anlagen in die Luft nicht wesentlich auf die lokale Verteilung von Quecksilber in den Boden und Gewässer in Nordrhein-Westfalen auswirken.

Die geringen räumlichen Unterschiede der Quecksilberdeposition lassen sich mit den chemisch-physikalischen Eigenschaften des Quecksilbers erklären:

Quecksilber gelangt vor allem in elementarer Form in die Luft und wird schnell gleichmäßig in der Atmosphäre verteilt. Elementares Quecksilber ist äußerst reaktionsträge und löst sich sehr schlecht in Wasser. Deshalb beträgt seine atmosphärische Aufenthaltszeit ca. ein Jahr. Erst in einem langsamen Prozess wird es von Ozon und sauerstoffhaltigen Radikalen oxidiert und im Wasser von Wolken und Regen gelöst; dies führt vor allem zu nasser Deposition.

***6. Sind in den Kraftwerken Grenzwerte beziehungsweise Umweltqualitätsnormen überschritten worden?***

***Wenn ja, welche und was waren jeweils die Höchstwerte***

Es lag keine Überschreitung der Grenzwerte vor.

Der nach der TA-Luft gültige Immissionswert zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Schadstoffdeposition beträgt für Quecksilber  $1 \mu\text{g}/(\text{m}^2\cdot\text{d})$ .

Der gemessene Wert von  $0,031 \mu\text{g}/(\text{m}^2\cdot\text{d})$  liegt somit deutlich unter diesem Immissionswert.

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b>  Anfrage
<b>Drucksache Nr.: RR 127/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 10. Dezember 2015

## Tischvorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015

### **TOP 15\_2**

Anfrage der CDU Fraktion zum Baustellenmanagementsystem „TIC“ von Straßen NRW

### **Rechtsgrundlage**

§ 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln (GO)

### **Berichterstatter**

Herr Elsiepen, Dezernat 25, Tel.: 0221/147-2670

### **Inhalt**

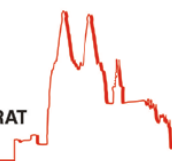
Anfrage der CDU Fraktion vom 06.11.2015 (2 Seiten)  
Antwort der Bezirksregierung (2 Seiten)



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 127/2015</b>	<b>2</b>



**CDU** REGIONALRAT  
KÖLN



An den Vorsitzenden der Verkehrskommission  
des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln  
Herrn Paul Hebbel

Fraktionsvorsitzender  
Stefan Götz, CDU

Tel.: 0221/ 1395446 Telefax: 0221/ 1395451  
E-Mail: info@cdu-regionalrat-koeln.de

Köln, 06.11.2015

## **02. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 20. November 2015**

hier: Anfrage gem. § 11 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

Sehr geehrter Herr Hebbel,

wir bitten Sie, folgende Anfrage in die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates Köln am 20. November 2015 aufzunehmen:

### **Baustellenmanagementsystem „TIC“ von Straßen.NRW**

Seit mehr als zwei Jahren wird die Koordinierung der Baustellen durch „Mobil im Rheinland“ (MiR) bei der Verkehrskonferenz und in den Arbeitskreisen der Bezirksregierung erörtert und bereits praktisch angewandt. Viele Kommunen im Regierungsbezirk Köln und mittlerweile auch wichtige kommunale Ver- und Entsorgungsunternehmen sind in der Handhabung des MiR-Systems geschult worden und haben bereits Baustellen eingetragen. Zudem soll MiR zukünftig auch als mögliche Basis für eine LKW-Navigation genutzt werden.

In der Arbeitskreissitzung Verkehr der Metropolregion Rheinland am 15.09.2015 wurde seitens der Verkehrszentrale des Landes NRW nun ein neues Baustellenmanagementsystem „TIC“ vorgestellt. Zum Koordinierungstool MiR gibt es allerdings keine Schnittstelle. Angeblich sei das Tool veraltet.

Wir fragen die Bezirksregierung:

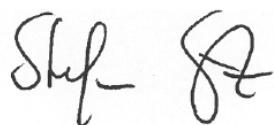
1. Seit wann entwickelte die Verkehrszentrale NRW das neue Baustellenmanagementsystem "TIC"?

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 127/2015</b>	<b>3</b>

2

2. Wurden die MiR-nutzenden Akteure über die Entwicklung des neuen Systems im Vorfeld informiert?
3. Warum gibt es keine Schnittstelle zum Koordinierungstool MiR?
4. Werden die Systeme zukünftig parallel betrieben oder soll auf das neue System umgeschwenkt werden?

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefan Götz'.

Stefan Götz  
(Fraktionsvorsitzender)

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 127/2015</b>	<b>4</b>

### **Antwort der Bezirksregierung**

1) Nach Auskunft des Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr wird folgendes mitgeteilt: Beim Landesbetrieb Straßenbau NRW ist die Verkehrsinformationszentrale NRW (VIZ.NRW) angesiedelt. In der VIZ.NRW werden Verkehrsinformationen des Landes NRW zentral zusammengefasst und an verschiedene Abnehmer, wie zum Beispiel private und öffentlich-rechtliche Rundfunkstationen oder private Anbieter von Navigationsdiensten weitergeleitet. Zu diesen Informationen zählen Warn- und Verkehrsmeldungen der Landesmeldestelle NRW, Stauinformationen aus den Zählstellen von Straßen.NRW sowie Informationen über die Baustellen von Straßen.NRW. Die Landesmeldestelle ist die zentrale Stelle des Landes NRW für den Verkehrswarndienst und somit Aufgabe der Polizei. Der Verkehrswarndienst dient somit sowohl der Gefahrenabwehr, als auch der Verkehrslenkung. Technisch basieren sowohl die VIZ.NRW als auch die Landesmeldestelle auf der Softwarelösung Traffic Information Center (TIC) der Firma GEWI. Die Firma GEWI betreibt und betreut das VIZ.NRW-System im Auftrag von Straßen.NRW. Die bei Straßen.NRW derzeit noch eingesetzte Version 2 der TIC – Software ist veraltet und wurde im November 2015 auf die Version 3 aktualisiert, die mehr Funktionalitäten ermöglicht, z.B. die Darstellung von Baustellen im nachgeordneten Netz.

2) Nein. Weder die Arbeitskreise des bei der Bezirksregierung Köln angesiedelten Baustellenmanagements noch die Bezirksregierung Köln selbst wurden darüber informiert, dass der Landesbetrieb eine wie oben beschriebene Verkehrsplattform mit der Möglichkeit der Koordinierung von Baustellen entwickelt.

3) Mobil im Rheinland betreibt bisher ein Baustellenkoordinierungstool, das derzeit keine Daten über die verkehrlichen Einschränkungen auf Grund aktueller Baumaßnahmen anbietet. Eine Schnittstelle für Verkehrsdaten war daher bisher nicht erforderlich.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Anfrage</b>	<b>RR 127/2015</b>	<b>5</b>

4) Die Bezirksregierung kann nicht entscheiden, welche Systemauswahl mit Blick auf bundesrechtliche Vorgaben für einen verbesserten Datenaustausch im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für das Fernstraßennetz notwendig und zukunftsfähig ist. Sie geht aber davon aus, dass das System von MiR konstruktiv mit eingebunden wird. Auch weiterhin besteht das Ziel für das Baustellenmanagement Rheinland, die Systemplattform MiR erfolgreich zu betreiben.

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> <b>Mitteilungen der Bezirksregierung Köln</b>
<b>Drucksache Nr.: RR 132/2015</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 10. Dezember 2015

## **Tischvorlage für die 6. Sitzung des Regionalrates am 11. Dezember 2015**

### **TOP 16a(1)**

Bericht zu den Landesunterkünften für Flüchtlinge im Regierungsbezirk

### **Berichterstattung**

Bezirksregierung Köln - Dez. 20



<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
Mitteilungen der Bezirksregierung	<b>RR 132/2015</b>	<b>2</b>

## 1. Ausgangssituation

Seit dem 1. September 2015 ist das Dezernat 20 operativ für die Unterbringung der Flüchtlinge in der ersten Phase nach der Ankunft im Regierungsbezirk Köln zuständig. Das Aufgabenspektrum umfasst die Vorsorge durch die Bereitstellung von Flüchtlingsunterkünften im Regierungsbezirk Köln, die Beauftragung von Betreiberverbänden zur Betreuung der Flüchtlinge und alle mit dem Betrieb der Einrichtungen verbundenen Verwaltungsaufgaben. Diese werden überwiegend von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Dezernates 20 wahrgenommen, die vor Ort in den Unterbringungseinrichtungen eingesetzt sind.

Wesentlichen Aufgabenbereiche und Zuständigkeiten des Dezernats 20:

<u>Aufgabe</u>	<u>Zuständigkeit</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Akquise der Unterkünfte</li> <li>- Betrieb der Landeseinrichtungen</li> </ul>	<p style="text-align: center;">Dezernat 20/ Bezirksregierung Köln</p>
<p style="text-align: center;">Verteilung der Flüchtlinge in die 396 Kommunen und Städte in NRW</p>	<p style="text-align: center;">zentrale Steuerung durch die Bezirksregierung Arnsberg</p>

## 2. Landesunterkünfte für Flüchtlinge – Anzahl und Belegkapazitäten

Die Bezirksregierung Köln sucht seit Herbst letzten Jahres aktiv Unterkünfte für Flüchtlinge. Folgende Anzahl an Unterkünften und Belegkapazitäten konnten bisher realisiert werden:

- **14 Zentrale Unterbringungseinrichtungen (ZUE)\*** mit einer Gesamtbelegkapazität von **4.430 Plätzen** (siehe Tabelle im Anhang) sowie

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
Mitteilungen der Bezirksregierung	<b>RR 132/2015</b>	<b>3</b>

- **9 Notunterkünfte (NU)\*** mit einer Gesamtbelegungskapazität von **2.497 Plätzen** (siehe Tabelle im Anhang).

Zusätzlich sind im Regierungsbezirk Köln seit dem Sommer **60 temporäre kommunale Notunterkünfte**, die im Rahmen des Amtshilfeersuchens des Landes entstanden sind und überwiegend in kommunaler Regie geführt werden, in Betrieb gegangen. Die Gesamtbelegungskapazität in diesen Einrichtungen beträgt derzeit **10.334 Plätze**. Insbesondere durch diesen Einsatz der Kommunen konnten in kürzester Zeit dringend benötigte Notunterkünfte möglich gemacht werden, um Obdachlosigkeit von Flüchtlingen zu vermeiden.

Ergebnis: Im Regierungsbezirk Köln sind demnach **83 Flüchtlingsunterkünfte\*** mit einer Gesamtbelegungskapazität von **17.261 Plätzen** in Betrieb.

### **3. Betreuung und Versorgung der Flüchtlinge**

Die individuelle Betreuung und Versorgung sowie Bewachung von Asylbewerbern und Flüchtlingen in den Einrichtungen wird von den verschiedenen Betreuungsorganisationen durchgeführt.

Folgende wesentliche Schlüsselleistungen, die in der Fortschreibung der Leistungsbeschreibung für Flüchtlingsunterkünfte in NRW festgelegt sind, werden im Rahmen der Betreuungs- und Versorgungsarbeit erbracht:

- Unterbringung und Betreuung
- Catering / Küche mit drei Mahlzeiten
- Wäsche / Hygieneartikelausgabe für Männer, Frauen und Kinder
- Abschluss eines Bewachungsvertrages
- Bereitstellung der ärztlichen Versorgung
- Transfer / Meldungen
- wöchentliche Taschengeldausgabe.

Die Betreuungsverträge mit den Einrichtungsbetreibern werden in der Regel von der Bezirksregierung Köln geschlossen.

---

\*Einschließlich der noch geplanten Einrichtungen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
Mitteilungen der Bezirksregierung	<b>RR 132/2015</b>	<b>4</b>

Die Bezirksregierung Köln arbeitet insbesondere mit folgenden Betreuungsverbänden eng zusammen: Johanniter-Unfall-Hilfe e.V., Deutsches Rotes Kreuz, European Homecare GmbH, ZukunftsOrientierteFörderung e.V. und Malteser Hilfsdienst e.V. Wie bereits erwähnt, arbeiten in den Unterbringungseinrichtungen des Landes für Flüchtlinge die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Betreuungsverbände und die Vorortmitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Dezernats 20. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Dezernats 20 nehmen vor allem originäre hoheitliche Aufgaben wahr und sind erste Ansprechpartner der Betreuungsverbände für deren vertragsgerechte Aufgabenwahrnehmung. Sie koordinieren die wesentlichen Abläufe und sind bei grundsätzlichen Fragen Ansprechpartner für externe Stellen, z.B. Einwohnermeldeamt, Polizei, Gesundheitsamt usw. Darüber hinaus überwachen Sie die vertragsgerechte Leistungserbringung und Aufgabenwahrnehmung des Betreuungsverbandes und initiieren Optimierungen.

Der Personalschlüssel für die Betreuung der Asylbewerber in den Einrichtungen zur Tagzeit sieht folgendermaßen aus:

- bis 200 Personen                    4 Betreuer
- bis 300 Personen                    5 Betreuer
- bis 400 Personen                    6 Betreuer

usw. Die Betreuungsarbeit wird in zwei Schichtdiensten durchgeführt. Nachwerktags wird die Betreuung der Flüchtlinge durch die Anwesenheit von Betreuern gemäß dem oben dargestellten Personalschlüssel abgedeckt. Gleiches gilt für die Wochenendschichten. Des Weiteren muss der Betreuungsverband die tägliche Bewachung der Unterkunft gewährleisten. Für das eingesetzte Sicherheitspersonal gelten insbesondere die Anforderungen des Landes NRW vom 01.10.2014 (8-Punkte-Katalog).

#### **4. Öffentlichkeitsarbeit der Bezirksregierung hinsichtlich geplanter Flüchtlingsunterkünfte des Landes**

Bevor Flüchtlingsunterkünfte des Landes in Betrieb gehen, organisiert die Bezirksregierung in enger Absprache und Zusammenarbeit mit der jeweiligen Stadtverwaltung eine Bürgerinformationsveranstaltung. Ziel dieser Veranstaltungen sind, geplante Projekte auf gleicher Augenhöhe mit Bürgerinnen und Bürgern zu erörtern und sie über die aktuelle Entwicklung zu informieren sowie für Fragen zur Verfügung zu stehen. Bürgerinformationsveranstaltungen sind geeignete und vertrauensvolle Maßnahmen, um die aktive Einbindung und Hilfsbereitschaft der Bevölkerung zu erzielen. Sie schaffen vor allem persönliche Begegnungen und eine direkte Kommunikation. Nicht zuletzt tragen Bürgerinformationsveranstaltungen auch zur Akzeptanz bei den Anwohnern bei. Die Bezirksregierung hat seit Mai diesen Jahres **20 Bürgerinformationsveranstaltungen** in den verschiedenen Städten und Kommunen bereits durchgeführt. Des Weiteren wurden in verschiedenen Unterkünften **mehrere Besichti-**

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
Mitteilungen der Bezirksregierung	<b>RR 132/2015</b>	<b>5</b>

**gungstermine** für unterschiedliche Multiplikatoren, insbesondere für Bundes- und Landtagsabgeordnete, für Ratsmitglieder sowie für Vertreterinnen und Vertreter der zivilgesellschaftlichen Einrichtungen organisiert. Weitere Bürgerinformationsveranstaltungen und Besichtigungstermine sind in diesem Jahr noch geplant oder sind schon bereits terminiert.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
Mitteilungen der Bezirksregierung	RR 132/2015	6

Einrichtungen (Stand: 27.10.2015)	Kreis/ kreisfreie Stadt	RB	Kapazität aktuell/ Kapazität 2016
-----------------------------------	-------------------------	----	-----------------------------------

<b>EAE in Planung (2015 ff.)</b>			
Köln II (Marsdorf)	Köln	Köln	0/1.500
Aachen Campus West II	Aachen	Köln	0/1.000

**Summe - EAE in Planung**

<b>Zentrale Unterbringungseinrichtungen (ZUE)</b>			
Bonn-Bad Godesberg (Hilfs-EAE)	Bonn	Köln	500/500
Bonn 2 Ermekeil Kaserne	Bonn	Köln	600/600
Euskirchen I (Schule)	Euskirchen	Köln	250/250
Euskirchen II (DHL)	Euskirchen	Köln	250/500
Linnich	Düren	Köln	500/600
Düren-Gürzenich (Kaserne)	Düren	Köln	800/1.000
Wegberg	Heinsberg	Köln	500/1.200
Kerpen (Boelcke-Kaserne)	Rhein-Erft-Kreis	Köln	600/600
Leverkusen	Leverkusen	Köln	0/0
Sankt Augustin	Rhein-Sieg-Kreis	Köln	0/650
Simmerath	Aachen	Köln	130/260
Schleiden	Euskirchen	Köln	200/200
Kall	Euskirchen	Köln	0/500
Kreuzau-Drove	Düren	Köln	0/300

**Summe - ZUE**

**4.430/7.160**

<b>Notunterkünfte (NU)</b>			
Köln I	Köln	Köln	800/960
Monschau	Aachen	Köln	400/400
Leverkusen II Auermühle	Leverkusen	Köln	0/640
Leverkusen III Sportplatz	Leverkusen	Köln	0/400
Jülich	Düren	Köln	200/1.000
Bergneustadt	Oberbergischer Kreis	Köln	97/97
Camp Schilde	Euskirchen	Köln	0/800
NU Aachen Campus West I	Aachen	Köln	0/1.000
Niederaußem	Rhein-Erft-Kreis	Köln	1.000/1.000

**Summe - NU**

**2.497/6.297**

<b>Gesamtsumme</b>			<b>6.927</b>
--------------------	--	--	--------------