
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Stadt Königswinter

Auftraggeber

Stadt Königswinter

Der Bürgermeister

Peter Wirtz

Drachenfelsstraße 4

53639 Königswinter

Auftragnehmer

Planungsgruppe MWM GbR

Bernd Niedermeier | Jan Siebenmorgen

Auf der Hüls 128, 52068 Aachen

Bearbeitung

Planungsgruppe MWM GbR

Dipl.-Ing. Bernd Niedermeier

Dipl.-Ing. Julia Hero

Nina Windgasse, B.°Sc.

Stadtverwaltung Königswinter

Stand: 31.05.2019

Entwurf

Für eine bessere Lesbarkeit wird im folgenden Bericht nicht stets die weibliche und männliche Form einer Formulierung verwendet. Gleichwohl wird auf die Gleichberechtigung von Männern und Frauen hingewiesen und dementsprechend darauf, dass in den Fällen der Wiedergabe der männlichen Form auch die der weiblichen gemeint ist.

Inhalt

1	Vorbemerkungen	9
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	9
1.2	Methodik / Ablauf	10
1.3	Öffentlichkeitsbeteiligung	12
2	Königswinter im Überblick	16
2.1	Räumliche Lage und Funktionen	16
2.2	Historie und Siedlungsentwicklung	16
2.3	Siedlungsstruktur und Flächennutzung	18
2.4	Demographie	20
2.5	Wirtschaftsstruktur und Beschäftigtenentwicklung	25
2.6	Pendlerbewegungen	26
3	Tangierende Kooperationen, Projekte und Planungen	27
3.1	Übergeordnete formelle Planungen	27
3.2	Informelle Regionale Kooperationen, Konzepte und Planungen	33
3.3	Gesamtstädtische Planungen und Konzepte	44
3.4	Teilräumliche Planungen und Konzepte	50
4	Gesamtstädtische Analyse	65
4.1	Handlungsfeld Wohnen und Leben	65
4.2	Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit	78
4.3	Handlungsfeld Mobilität	82
4.4	Handlungsfeld Natur, Freiraumqualität und Tourismus	96
4.5	Standorteignungsuntersuchung möglicher Entwicklungsflächen	110
4.6	Gesamtstädtische Analyse: Fazit	115
5	Teilräumliche Analyse in Handlungsfeldern	118
5.1	Planungsraum 1 „Königswinter Altstadt“	119
5.2	Planungsraum 2 „Dollendorf“	125
5.3	Planungsraum 3 „Stieldorf“	130
5.4	Planungsraum 4 „Thomasberg/Heisterbacherrott“	135
5.5	Planungsraum 5 „Ittenbach“	140
5.6	Planungsraum 6 „Oberpleis“	144
5.7	Planungsraum 7 „Oberhau“	150
6	Leitbild Königswinter 2035	155
6.1	Leitziele Gesamtstadt	158
6.2	Leitziele Planungsraum 1: „Königswinter Altstadt“	162
6.3	Leitziele Planungsraum 2: „Dollendorf“	165

6.4	Leitziele Planungsraum 3: "Stieldorf"	167
6.5	Leitziele Planungsraum 4: "Thomasberg / Heisterbacherrott"	169
6.6	Leitziele Planungsraum 5: "Ittenbach"	171
6.7	Leitziele Planungsraum 6: "Oberpleis"	173
6.8	Leitziele Planungsraum 7: "Oberhau"	175
7	Massnahmenkonzept	177
7.1	Maßnahmen mit gesamtstädtischen Bezug	178
7.2	Planungsraumbezogene Maßnahmen	220
8	Schlussbemerkung und Zusammenfassung	229

Entwurf

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	ISEK – strategisches Gesamtkonzept der Stadtentwicklung	9
Abb. 2:	Ablauf des ISEK-Prozesses	10
Abb. 3:	Handlungsfelder im ISEK-Prozess	11
Abb. 4:	Einteilung der Planungsräume	12
Abb. 5:	Ergebnisdokumentation öffentliche Auftaktveranstaltungen	13
Abb. 6:	Übersicht der Auftaktveranstaltungen ISEK	13
Abb. 7:	Auftaktveranstaltungen Herbst 2017	14
Abb. 8:	Karteneingaben im Rahmen der Auftaktveranstaltungen	15
Abb. 9:	Räumliche Einordnung Königswinters	16
Abb. 10:	Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828, hier Altstadt und Nieder-/ Oberdollendorf sowie Planungsraum Stieldorf	17
Abb. 11:	Siedlungsstruktur in Königswinter	19
Abb. 12:	Tatsächliche Flächennutzung in ha, Stand 31.12.2016	19
Abb. 13:	Bevölkerungsentwicklung nach Komponenten (2000 – 2017)	21
Abb. 14:	Einwohnerverteilung nach Planungsräumen	22
Abb. 15:	Altersstruktur im Vergleich, Daten zum 31.12.2017	23
Abb. 16:	Haushaltsstruktur	24
Abb. 17:	Beschäftigtenstruktur	25
Abb. 18:	Entwicklung der Beschäftigtenstruktur nach Wirtschaftsbereichen in Königswinter	26
Abb. 19:	Pendlerströme	26
Abb. 20:	Auszug aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Bonn-Rhein-Sieg	30
Abb. 21:	Ablaufschema 'Überarbeitung des Regionalplanes Köln'	32
Abb. 22:	Auszug aus dem Übersichtsplan – Planungsprioritäten im Hauptachsennetz des Rhein-Sieg-Kreises	40
Abb. 23:	Flächennutzungsplan Neubekanntmachung 2017	44
Abb. 24:	Karte „Flächenpotenziale“	46
Abb. 25:	Ausschnitte Regionale 2010 der Projekte #33, #34, #35	54
Abb. 26:	Leitsätze und Ziele des InHK Königswinter Altstadt	57
Abb. 27:	Leitbild und Ziele InHK Oberpleis	59
Abb. 28:	Vorentwurf eines räumlichen Entwicklungskonzeptes für Vinxel-Stieldorf-Oelinghoven	61
Abb. 29:	Städtebauliches Entwicklungskonzept Bahnhof Niederdollendorf und FMZ Proffenweg	63
Abb. 30:	Handlungsfelder im ISEK-Prozess, Gliederung der Analyse	65
Abb. 31:	Prognose der Bevölkerungsentwicklung Königswinters bis zum Jahr 2040	69
Abb. 32:	Fußläufige Lebensmittelversorgung im Stadtgebiet	71
Abb. 33:	Soziale Infrastruktur Königswinter	73
Abb. 34:	Technische Infrastruktur Königswinter	75
Abb. 35:	Lage der Gewerbe- und Industriebereiche	79
Abb. 36:	Zentrenhierarchie in Königswinter	81
Abb. 37:	Verkehrsinfrastruktur Königswinter	83
Abb. 38:	Modal Split für die Stadt Königswinter	84

Abb. 39:	Auszug aus dem Parkraumkonzept	88
Abb. 40:	ÖPNV-Netz in Königswinter	93
Abb. 41:	Natur und Freiraum Königswinter	97
Abb. 42:	Risikogebiete und festgesetzte Überschwemmungsgebiete an Rhein, Pleis- u. Lauterbach	102
Abb. 43:	Risikogebiete und festgesetzte Überschwemmungsgebiete des Rheins	103
Abb. 44:	Risikogebiete und festgesetzte Überschwemmungsgebiete Pleisbach	103
Abb. 45:	Risikogebiete und festgesetzte Überschwemmungsgebiete Lauterbach	103
Abb. 46:	Schutzwürdige Böden in Königswinter	106
Abb. 47:	Tourismusstrukturen Königswinter	107
Abb. 48:	Einteilung der Planungsräume	118
Abb. 49:	Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 1)	119
Abb. 50:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 1)	120
Abb. 51:	Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 1)	120
Abb. 52:	Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 1)	120
Abb. 53:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 1)	121
Abb. 54:	Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 1)	122
Abb. 55:	Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 1)	123
Abb. 56:	Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 1)	123
Abb. 57:	Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 1),	125
Abb. 58:	Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 2) mit Darstellung der Überschwemmungsgebiete	125
Abb. 59:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 2)	126
Abb. 60:	Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 2)	126
Abb. 61:	Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 2)	126
Abb. 62:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 2)	127
Abb. 63:	Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 2)	127
Abb. 64:	Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 2)	128
Abb. 65:	Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 2)	128
Abb. 66:	Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 3)	130
Abb. 67:	Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 3) mit Darstellung der Überschwemmungsgebiete	130
Abb. 68:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 3)	131
Abb. 69:	Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 3)	131
Abb. 70:	Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 3)	132
Abb. 71:	Flächenpotenziale 2 als Ergebnis des Gewerbeflächenkonzeptes	132
Abb. 72:	Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 3)	133
Abb. 73:	Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 3)	133
Abb. 74:	Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 3)	134
Abb. 75:	Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 4)	135
Abb. 76:	Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 4)	135
Abb. 77:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 4)	136
Abb. 78:	Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 4)	136

Abb. 79:	Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 4)	137
Abb. 80:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 4)	137
Abb. 81:	Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 4)	138
Abb. 82:	Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 4)	139
Abb. 83:	Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 4)	139
Abb. 84:	Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 5)	140
Abb. 85:	Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 5)	140
Abb. 86:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 5)	141
Abb. 87:	Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 5)	141
Abb. 88:	Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 5)	141
Abb. 89:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 5)	142
Abb. 90:	Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 5)	142
Abb. 91:	Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 5)	143
Abb. 92:	Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 5)	143
Abb. 93:	Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 6)	144
Abb. 94:	Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 6)	144
Abb. 95:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 6)	145
Abb. 96:	Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 6)	145
Abb. 97:	Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 6)	145
Abb. 98:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 6)	146
Abb. 99:	Flächenpotenzial 1 als Ergebnis des Gewerbeflächenkonzeptes	146
Abb. 100:	Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 6)	147
Abb. 101:	Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 6)	148
Abb. 102:	Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 6)	148
Abb. 103:	Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 7)	150
Abb. 104:	Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 7)	150
Abb. 105:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 7)	151
Abb. 106:	Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 7)	151
Abb. 107:	Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 7)	152
Abb. 108:	Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 7)	152
Abb. 109:	Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 7)	153
Abb. 110:	Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 7)	153
Abb. 111:	Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 7)	154
Abb. 112:	Systematik Leitbild Königswinter 2035	155
Abb. 113:	Beispielhafte Darstellung der Systematik Leitbild Königswinter 2035	156
Abb. 114:	Zielkonzept	157
Foto 1:	Drachenfels mit Burgruine und Drachenfelsplateau	108
Foto 2:	Drachenfelsplateau	108
Foto 3:	historische Altstadt Königswinter	109
Foto 4:	Haus Schlesien	109
Foto 5:	Chorruine Kloster Heisterbach	109

Foto 6:	SEA LIFE	109
Foto 7:	städtebaulicher Bruch durch Bahnlinie	119
Foto 8:	Einzelhandel kämpft mit den Strukturproblemen	121
Foto 9:	in der Altstadt bestehen sehr gute Verkehrsanbindungen, dadurch auch Emissionsbelastungen und Beeinträchtigungen des Stadtbildes	122
Foto 10:	attraktive Altstadt mit prägenden Straßenzügen und historischer Bebauung	123
Foto 11:	Gassenstruktur mit Fachwerkbauung in Niederdollendorf	125
Foto 12:	Vollsortimenter und Apotheke in Niederdollendorf (Nahversorgungszentrum)	127
Foto 13:	Klosterlandschaft Heisterbach	128
Foto 14:	teilende Bahntrasse durch den Planungsraum	130
Foto 15:	Grundschule in Stieldorf	131
Foto 16:	Straßenkreuzung am Kirchplatz in Heisterbacherrott	135
Foto 17:	Neubaugebiet in Thomasberg	136
Foto 18:	Vollsortimenter mit Bäckerei in Thomasberg	138
Foto 19:	Wochenmarkt in Heisterbacherrott	138
Foto 20:	trennende Wirkung der Autobahn in Ittenbach	140
Foto 21:	zentraler Busbahnhof in Oberpleis	147
Foto 22:	Orstmitte in Eudenbach	150
Foto 23:	attraktiver Landschaftsraum in Oberhau	151
Foto 24:	Anlagen des Basaltsteinbruchs in Hühnerberg	152
Foto 25:	Landwirtschaft (hier Obstanbau) in Oberhau	154

Pläne

Plan 1:	Verkehr
Plan 2:	Tourismus
Plan 3:	Naturschutz
Plan 4:	Soziale Infrastruktur
Plan 5:	Technische Infrastruktur
Plan 6:	Restriktionen
Plan 7:	Karte Flächenpotenziale der Stadt Königswinter
Plan 8:	Zielkonzept

Anhang

Fachbeitrag Soziale Infrastruktur, Stadt Königswinter / Planungsgruppe MWM, Mai 2019

Fachbeitrag Technische Infrastruktur, Stadt Königswinter / Planungsgruppe MWM, Mai 2019

Potenzialflächenbewertung, Stadt Königswinter, 31.12.2018

Maßnahmenliste, Stadt Königswinter / Planungsgruppe MWM, Mai 2019

1 VORBEMERKUNGEN

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Königswinter zählt heute ca. 43.000 Einwohner und besitzt durch die Lage am Rhein und im Naturpark Siebengebirge eine besondere Standortqualität. Bedingt durch die topographischen und historischen Gegebenheiten besteht die Stadt Königswinter heute aus einer Vielzahl von unterschiedlich großen Stadtteilen mit verschiedenen Ausstattungen und Bedarfen. Die heterogene und polyzentrale Siedlungsstruktur ist dabei insbesondere durch die direkte Nachbarschaft zum Ballungszentrum Bonn geprägt.

Umso wichtiger erscheint es vor diesem Hintergrund, eine ganzheitliche und themenübergreifende (integrierte) Entwicklungsstrategie zu erarbeiten, die in einer Zusammenschau die städtebaulichen, wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekte betrachtet, im Rahmen eines Beteiligungsprozesses qualifiziert und damit einen Kompass für die zukünftige Stadtentwicklung schafft.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) besteht aus einer umfassenden Analyse, der Formulierung von Zielen und Maßnahmen für die Stadtentwicklung in Königswinter in den nächsten 15 bis 20 Jahren.

Dabei werden aufbauend auf den bereits bestehenden Konzepten und Planungen alle wesentlichen planungsrelevanten Themen im Gesamtzusammenhang betrachtet. Dies betrifft insbesondere die Bereiche siedlungsräumliche Entwicklung, Wohnen, Gewerbe und Wirtschaft, Einzelhandel und Nahversorgung, technische und soziale Infrastruktur, Verkehr und Mobilität sowie Freiraum, Natur und Klima.

Das Planinstrument entfaltet dabei keine unmittelbare Rechtswirkung sondern dient als Orientierungsrahmen für städtebauliche Projekte und Planungen und bildet somit auch eine Grundlage für die mittelfristig mögliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes.



Abb. 1: ISEK – strategisches Gesamtkonzept der Stadtentwicklung

1.2 Methodik / Ablauf

Der Prozess der Erarbeitung des ISEK gliedert sich in zwei Hauptbausteine.

Baustein I (Winter 2017/2018) beinhaltet die Bestandsaufnahme und Analyse von Grundlagendaten sowie thematischen Handlungsfeldern. Um in diesem Arbeitsschritt einen umfassenden Überblick über die Qualitäten und Probleme des Stadtgebietes zu erlangen, wurden Ortsbegehungen durchgeführt und bereits bestehende Planungskonzepte und Untersuchungen ausgewertet. Ergänzt wurden die Analysen durch Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit (Auftaktveranstaltungen, siehe Kap. 1.3).

Die Ergebnisse münden in Planungsraumprofile, die die Stärken und Schwächen der einzelnen Planungsräume (vgl. Kap. 5) aufzeigen und Grundlage für den zweiten Baustein darstellen.

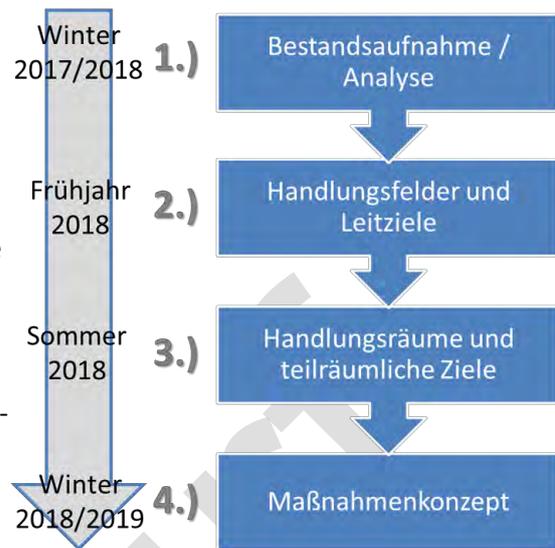


Abb. 2: Ablauf des ISEK-Prozesses

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Im **Baustein II** (Sommer 2018 bis Sommer 2019) geht es um die Entwicklung und Formulierung eines übergeordneten Leitbildes für die Gesamtstadt sowie für die einzelnen Planungsräume. Dies erfolgt auf detaillierter Basis aller Ergebnisse aus der Bestandsanalyse sowie der durch die Bürgerschaft geäußerten Meinungen, Anregungen und Ideen. Dieses Leitbild wird durch (teil-)raumbezogene Entwicklungsziele und -schwerpunkte in Text und Karte konkretisiert, so dass sich eine klare Zukunftsvision herauskristallisiert. Im letzten Abschnitt folgt die Konkretisierung der Ziele in einem umfassenden Maßnahmenkatalog.

1.2.1 Arbeitsweise und Handlungsfelder im ISEK-Prozess

Die Bestandsaufnahme und Analyse basiert auf der Auswertung von Sekundärstatistiken (u. a. IT.NRW, Daten der Stadt Königswinter), Konzepten, Planungen und Beschlüssen der Stadt Königswinter und anderer Planungsträger sowie eigener Analysen und Ortsbegehungen. Bereits im Vorfeld des ISEKs wurden zudem Fachbeiträge erarbeitet, die in den Planungsprozess einfließen sollten. Es handelt sich hierbei insbesondere um das Handlungskonzept Wohnen Königswinter 2017, das Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises aus dem Jahr 2016 sowie das im Jahr 2017 erstellte Einzelhandelskonzept. Ergänzend wurden Fachbeiträge zu den Themen Technische und Soziale Infrastruktur sowie eine verkehrsgutachterliche Ersteinschätzung zur möglichen Siedlungsentwicklung erarbeitet. Grundlage der planerischen Überlegungen zur zukünftigen Siedlungsentwicklung ist zudem eine gesamtstädtische Bauflächenpotenzialanalyse.

Um die Daten- und Informationsmengen in übersichtliche und diskutierbare Einheiten zu erfassen und eine strukturierte Analyse zu gewährleisten, wurden folgende Handlungsfelder für die vertiefende Betrachtung im Rahmen des ISEK formuliert:



Abb. 3: Handlungsfelder im ISEK-Prozess

Quelle: Planungsgruppe MWM

1.2.2 Planungsräume im ISEK-Prozess

Aufgrund der heterogenen Stadtstruktur wurde das Stadtgebiet in sieben **Planungsräume** eingeteilt, um eine geordnete, übersichtliche und bürgerbezogene Planung zu ermöglichen. Die hervorgehobenen **Stadtteile** werden aufgrund ihrer Darstellungsrelevanz nach FNP näher untersucht:

- (1) **Königswinter Altstadt**
- (2) **Dollendorf** (Niederdollendorf, Oberdollendorf, Römlinghoven)
- (3) **Stieldorf** (Bockeroth, Düferoth, Frankenforst, Freckwinkel, Friedrichshöhe, Heiderhof, Höhnerhof, Niederscheuren, Oberscheuren, Oelinghoven, Rauschendorf, Sonnenberger Hof, Stieldorf, Stieldorferhohn, Vinxel)
- (4) **Thomasberg / Heisterbacherrott** (Bellinghauserhof, Heisterbacherrott, Gut Kippenhohn, Sonderbusch, Pützbroichen, Thomasberg)
- (5) **Ittenbach** (Döttscheid, Gräfenhohn, Hüscheid, Ittenbach, Margaretenhöhe, Stöckerhof)
- (6) **Oberpleis** (Berghausen, Bellinghausen, Bennerscheid, Bönnschenhof, Dahlhausen, Eisbach, Elsfeld, Frohnhardt, Jüngsfeld, Hartenberg, Hasenboseroth, Höhnchen, Hünscheiderhof, Kellersboseroth, Neuglück, Niederbuchholz, Nonnenberg, Kippenhohn, Oberbuchholz, Oberpleis, Pleiserhohn, Pützstück, Rübhausen, Ruttscheid, Sand, Sandscheid, Siefen, Thelenbitze, Uthweiler, Wahlfeld, Wahlfelderhof, Waschpohl, Weiler)
- (7) **Oberhau** (Eudenbach, Eudenberg, Faulenbitze, Gratzfeld, Hühnerberg, Kappesbungert, Kochenbach, Komp, Kotthausen, Quirrenbach, Rostingen, Sassenberg, Schnepperoth, Schwirzpohl, Willmeroth)

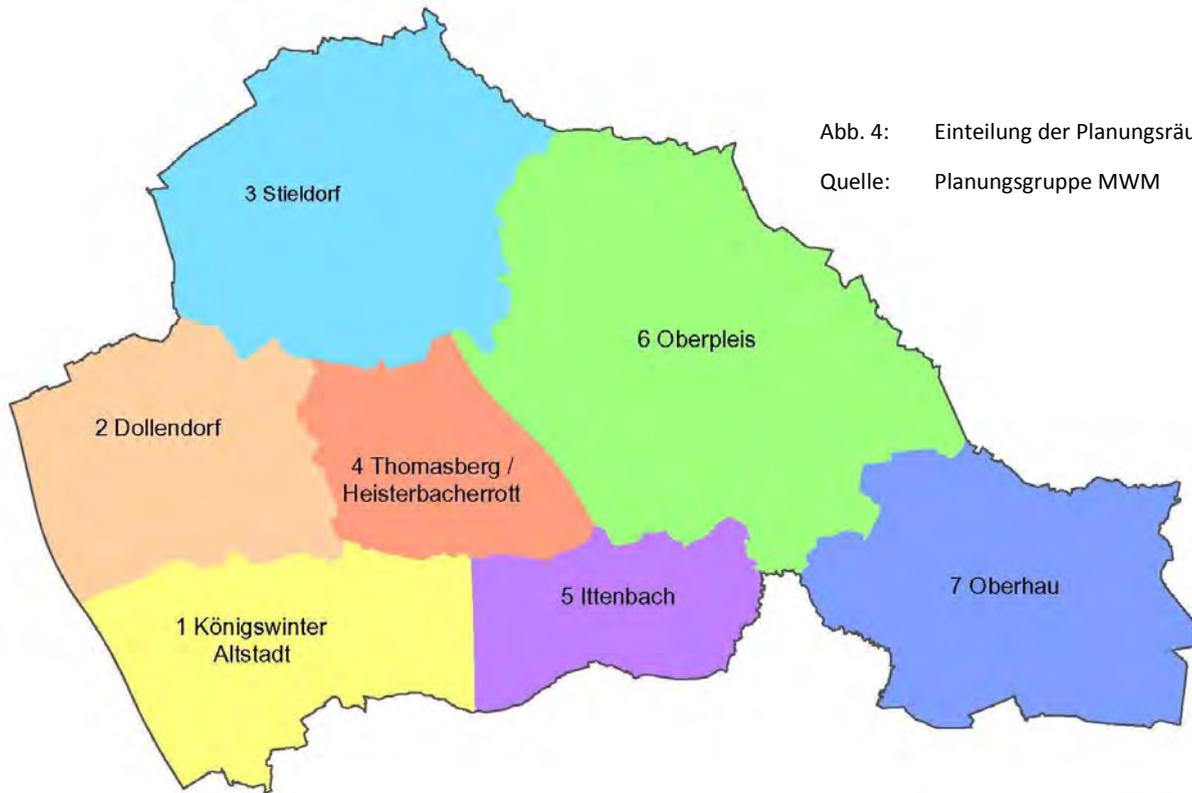


Abb. 4: Einteilung der Planungsräume

Quelle: Planungsgruppe MWM

Für diese Planungsräume werden in den o.g. Handlungsfeldern Stärken und Schwächen analysiert und in einem Planungsraumprofil zusammengestellt.

1.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Neben der Bestandsaufnahme vor Ort ist insbesondere die Beteiligung der Öffentlichkeit am Planungsprozess von hoher Bedeutung, weil der Blick der „Betroffenen“ wichtige Ergänzungen der Fachaussagen darstellt und für das Verständnis, die Akzeptanz und die Umsetzbarkeit künftiger Planungen und Maßnahmen eine wesentliche Voraussetzung ist. Die Öffentlichkeit wurde zweifach im Planungsprozess eingebunden. In öffentlichen Diskussionsveranstaltungen wurden die Meinungen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger abgefragt. Dabei wurde größten Wert auf Transparenz gelegt. Für jede Eingabe wurde dokumentiert, wie im weiteren Prozess damit umgegangen wurde. Durch die explizite Behandlung in öffentlichen Sitzungen der politischen Gremien wurde auch der hohe Stellenwert im Konzeptionsprozess dokumentiert. Die Dokumentation und Auswertung der Beteiligungsschritte befinden sich im Anhang.



Abb. 5: Ergebnisdokumentation öffentliche Auftaktveranstaltungen
Quelle: Planungsgruppe MWM

1.3.1 Auftaktveranstaltungen

Im November 2017 fanden drei Auftaktveranstaltungen statt. Aufgrund der heterogenen Stadtstruktur wurden diese in drei Teilbereichen durchgeführt: In der ersten Veranstaltung am 22. November lag der Fokus auf dem Talbereich (Planungsräume „Königswinter Altstadt“ und „Dollendorf“), die beiden folgenden Veranstaltungen fanden im Bergbereich statt (28. November zu den Planungsräumen „Oberpleis“, „Ittenbach“ und „Oberhau“, 30. November Planungsräume „Stieldorf“ und „Thomasberg / Heisterbacherrott“).



Abb. 6: Übersicht der Auftaktveranstaltungen ISEK
Quelle: Planungsgruppe MWM



Abb. 7: Auftaktveranstaltungen Herbst 2017

Quelle: Planungsgruppe MWM

Auf Planungsraumbene wurden die Ergebnisse in Form eines vorläufigen Stärken-Schwächen-Profiles aufgearbeitet. Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger hatten dabei die Möglichkeit, ihre Einschätzungen sowie Anregungen oder auch Fragen und Kritik zu Papier zu bringen. Die vorgetragenen Anregungen, Stärken und Schwächen flossen in den weiteren Planungsprozess ein. Insgesamt wurden 750 Karteneingaben ausgewertet. Zusätzlich bestand bis 14 Tage nach den Veranstaltungen die Möglichkeit, Eingaben mündlich oder schriftlich einzureichen. 122 nachträgliche schriftliche Stellungnahmen wurden vorgebracht und ausgewertet.



Abb. 8: Karteneingaben im Rahmen der Auftaktveranstaltungen

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

1.3.2 Bürgerforen

Nach Erarbeitung des Leitbildes erfolgte in Form von Abendveranstaltungen eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit. Ziel war die Diskussion der vom Planungsbüro erarbeiteten Ziel- und Maßnahmenkonzeption „vor Ort“.

1.3.3 Politische Beratung

Im Planungsprozess des ISEKs war aufgrund der Bedeutung als strategisches Gesamtkonzept der Stadtentwicklungsplanung auch eine Beratung in den politischen Gremien zielführend, um wesentliche Meilensteine im Projekt zu diskutieren und eine breite Zustimmung zu erzielen. Neben der Beratung in öffentlichen Sitzungen des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Königswinter (PUA) wurden ergänzend themenbezogene interfraktionelle Workshops durchgeführt, in denen sich die Politik mit verschiedenen Bausteinen und Einzelthemen im Zusammenhang mit dem ISEK beschäftigte (z. B. Handlungskonzept Wohnen, Siedlungsflächenmonitoring oder Wohnflächenbedarf).

2 KÖNIGSWINTER IM ÜBERBLICK

2.1 Räumliche Lage und Funktionen

Die Stadt Königswinter ist Teil des Rhein-Sieg-Kreises im Regierungsbezirk Köln und bildet den rechtsrheinischen Übergang vom Agglomerationsraum Köln / Bonn zu den ländlich strukturierten Bereichen des Siebengebirges und des Mittelrheins. Direkte Nachbarstädte und -gemeinden sind Bonn, Sankt Augustin, Hennef (Sieg), Bad Honnef und die Verbandsgemeinde Asbach (Rheinland-Pfalz). Das Stadtgebiet mit seinen circa 80 Stadtteilen (und Gehöften) umfasst eine Gesamtfläche von ungefähr 76 km².

Die Lage Königswinters besteht vor allem durch den zum großen Teil im Stadtgebiet liegenden Naturpark Siebengebirge und weiteren Schutzgebieten (vgl. Kap. 4.4.1).

Die landesplanerisch als Mittelzentrum eingestufte Stadt wird nach der Gemeindereferenz des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung dem Gemeindetyp „Mittlere kreisangehörige Stadt“ zugeordnet.

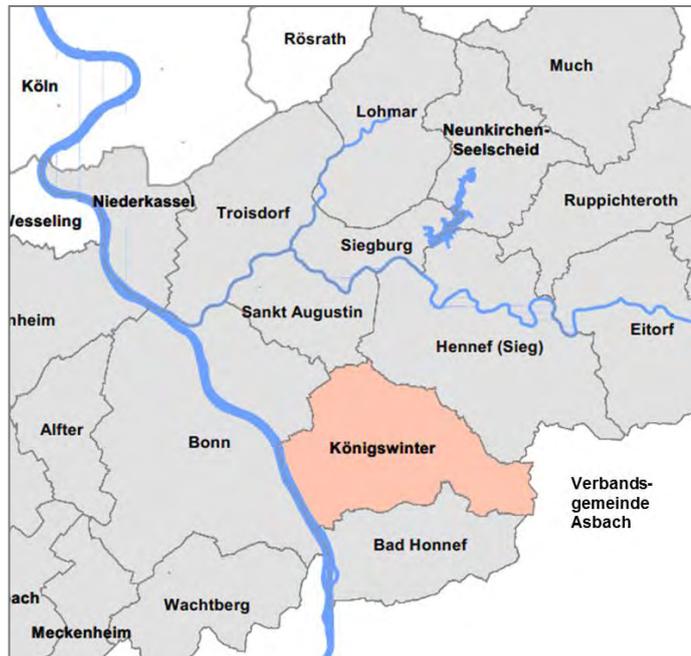


Abb. 9: Räumliche Einordnung Königswinters
Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

2.2 Historie und Siedlungsentwicklung

Die Stadt Königswinter kann auf eine 1.000-jährige Stadtgeschichte seit der erstmaligen Erwähnung Königswinters als „Winetre“ in einer Urkunde aus dem Jahre 1015 zurückblicken.²

Archäologische Funde weisen jedoch darauf hin, dass die Gegend auf und um den Petersberg bereits ca. 3.500 v.Ch. von Menschen besiedelt war. Auch Belege keltischer sowie römischer und fränkischer Anwesenheit wurden gefunden. Die Tätigkeiten der Römer beschränken sich hauptsächlich auf den Abbau von Steinen, welche rheinabwärts in Gebäuden verarbeitet wurden. Die eigentliche „Grundsteinlegung“ der Stadt Königswinter wird auf die Jahre um 680 n.Ch. durch eine fränkische Siedlung datiert. Beleg hierfür ist der Fund eines Grabsteines aus dieser Zeit. Ab dem Jahre 800 n.Ch. fanden dann die einzelnen Ortschaften Königswinters nacheinander Erwähnung in unterschiedlichen Urkunden und anderen Dokumenten. Die Bezeichnung „Winetre“ für das heutige Königswinter tauchte am 25. Februar 1015 erstmals in einer Urkunde auf. Im Jahre 1342 wurde zum ersten Mal der, dem heutigen Stadtnamen schon sehr ähnliche Begriff „Kuoningwinteren“ erwähnt. Die heutige Schreibweise wurde erstmalig 1793 auf einer Karte des Kartographen Franz J. J. von Reilly angewendet.

² vgl. Internetseite Stadt Königswinter, <https://www.koenigswinter.de/de/stadinfo.html>

Das heißt eine fränkische Siedlung markiert den Beginn der Siedlungsentwicklung Königswinters. Unter Karl dem Großen lag Königswinter im sogenannten „Auelgau“, was der Gliederung des Reiches in eine Art Verwaltungsbezirke, welche Gaue genannt und von den Gaugrafen bestimmt wurden, geschuldet war. Trotz Stadtmauer besaß Königswinter jedoch lange Zeit keine Stadtrechte und hatte lediglich den Status eines Flecken inne. Im Jahre 1670 umfasste Königswinter ungefähr 100 Gebäude. Bei einer Plünderung durch französische Soldaten im Jahre 1689 brannten jedoch sämtliche Gebäude nieder. Im Jahre 1795 folgte erneut ein Einmarsch französischer Truppen. Unter Napoleon zählte Königswinter, nun ein neu gegliedertes Kanton, ab 1808 zum Arrondissement Mühlheim am Rhein und wurde zudem Namensgeber einer französischen Mairie. Die Tranchotkarte (s. Abb. 10) zeigt den Stand der Siedlungsentwicklung zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Zu der Zeit gab es in Königswinter nur eine einzige befestigte Straße, die Hauptstraße. Die Wirtschaft Königswinters beruhte auf Steinbruchtätigkeiten, Minenabbau sowie Weinanbau und Forstwirtschaft.

In diesem frühen Kartenwerk sind neben den Erhebungen des Siebengebirges bereits eine Vielzahl der heutigen Ortskerne und ihre ursprünglichen Grundrisse zu erkennen (vgl. auch Kap. 5)



Abb. 10: Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828, hier Altstadt und Nieder-/ Oberdollendorf sowie Planungsraum Stieldorf

Quelle: Reproduktion Geobasis NRW

Nach den Befreiungskriegen 1813/1814 verließen die französischen Truppen den Rhein. Aus der französischen Mairie entstand im Jahre 1816 die preußische Bürgermeisterei Königswinter, zu welcher die Gemeinden Königswinter, Ittenbach, Honnef und Aegidienberg gehörten. Das erste Postwärteramt Königswinters folgte im Jahre 1820 im Bezirk des Postamtes Bonn.

Eine gewisse Berühmtheit galt jedoch auch schon Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts dem Drachenfels und seinen Mythen, welche seit jeher Besucher und Reisende nach Königswinter lockten. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts wurde das erste Gasthaus auf dem Drachenfels errichtet und der Bau einiger großer Hotels führte zu einer städtebaulichen Wandlung Königswinters. Begünstigt wurde Königswinter als

Reiseziel unter anderem durch die stetige Weiterentwicklung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein. Im Jahre 1883 wurde die Drachenfelsbahn eröffnet, welche den beschwerlichen Anstieg auf den Drachenfels erleichtern sollte. Im Jahre 1889 wurden schließlich Königswinter die Stadtrechte zugesprochen. Sechs Jahre später kam es zur Fertigstellung der ersten Uferpromenade Königswinters am Rhein.

Erste Industriebetriebe siedelten sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts in der Stadt an. Dazu gehörten zum Beispiel die Königswinter prägenden Lemmerz-Werke.

Zur Zeit des Nationalsozialismus war Königswinter Standort mehrerer Landesführerschulen der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei sowie Sitz hoher NS-Politiker. Das Schloss Drachenburg auf dem Drachenfels wurde ab 1942 als „Adolf-Hitler-Schule“ genutzt. Während des Zweiten Weltkrieges wurde Königswinter zum Ausweichstandort einiger Unternehmen und Institutionen, die durch Bombenangriffe ihren Sitz verloren hatten. Im Verlauf des Krieges wurden zudem einige der großen Hotelbauten zu Krankenlagern umgebaut, da die Krankenhäuser der großen Städte überwiegend zerbombt waren. Im Jahre 1944 kam es auch in Königswinter zu einem verheerenden Luftangriff, welcher besonders im nördlichen Siedlungsgebiet schwere Schäden verursachte. 1945 wurde die Stadt von amerikanischen Truppen eingenommen.

Nach Kriegsende wurde der Petersberg bei Königswinter zum Sitz der Alliierten Hohen Kommission, so dass dort am 22. November 1949 das Petersberger Abkommen zwischen den Alliierten und der Regierung der neuen Bundesrepublik Deutschland unter dem ersten Bundeskanzler Konrad Adenauer unterzeichnet wurde. Das Abkommen wird als erster Schritt der Bundesrepublik Deutschland zu einem eigenständigen Staat gewertet.

Im Zuge der kommunalen Neugliederung der Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen wurden mit dem Bonn-Gesetz vom 10. Juni 1969 die eigenständigen Gemeinden Niederdollendorf und Oberdollendorf, Ittenbach, Heisterbacherrott, Oberpleis und Stieldorf zur Gesamtstadt Königswinter zusammengelegt.³

2.3 Siedlungsstruktur und Flächennutzung

2.3.1 Siedlungsstruktur

Königswinter ist bedingt durch die naturräumlichen Gegebenheiten in ein ausgeprägtes Siedlungsband entlang des Rheintals sowie dörfliche Siedlungsräume im Siebengebirge und Pleiser Hügelland gegliedert. Königswinter Altstadt und der Siedlungskomplex Nieder- und Oberdollendorf mit Römlinghoven bestehen als Siedlungsband in Tallage ohne erkennbare Grenzen auch zur Nachbarkommune Bonn (Stadtteil Oberkassel). Der Bergbereich ist mit seinen zahlreichen Stadtteilen - insgesamt 80 Stadtteile / Gehöfte bestehen im gesamten Stadtgebiet - eher ländlich geprägt.

Neben Oberpleis als „Zentrum im Bergbereich“ sind Vinxel, Stieldorf mit Oelinghoven und Rauschendorf im Norden (Pleiser Hügelland) sowie Thomasberg in der geographischen Mitte und Ittenbach mit Gräfenhohn weitere einwohnerstarke Siedlungsbereiche. Die charakteristischen siedlungsstrukturellen Merkmale und städtebaulichen Besonderheiten der einzelnen Planungsräume sind in Kap. 5 beschrieben.

³ vgl. siebengebirge.com, der-drachenfels.de, Stadt Königswinter, vvs-siebengebirge.de

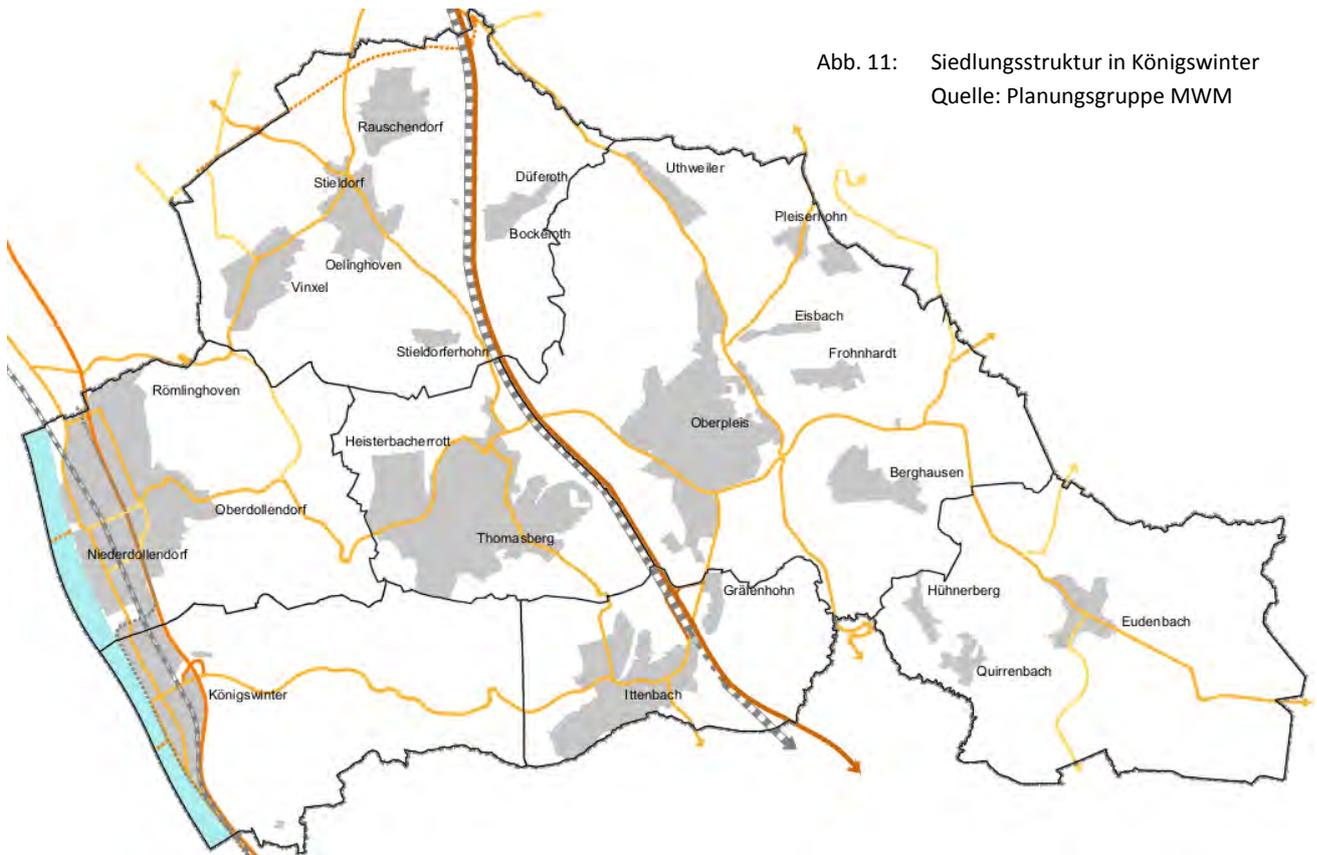


Abb. 11: Siedlungsstruktur in Königswinter
Quelle: Planungsgruppe MWM

2.3.2 Flächennutzung

Die oben beschriebenen Charakteristika des Stadtgebietes spiegeln sich auch in der tatsächlichen Flächennutzung wieder: Die Gesamtfläche der Stadt Königswinter beträgt etwa 76 km², den größten Anteil nimmt Vegetationsfläche mit ca. 70% ein. Der Anteil der Siedlungsfläche an der Gesamtfläche beträgt ca. 1.500 ha (ca. 19%), die für den Verkehr genutzten Flächen messen knapp unter 700 ha (ca. 9%), die Gewässerflächen knapp 160 ha (ca. 2%).

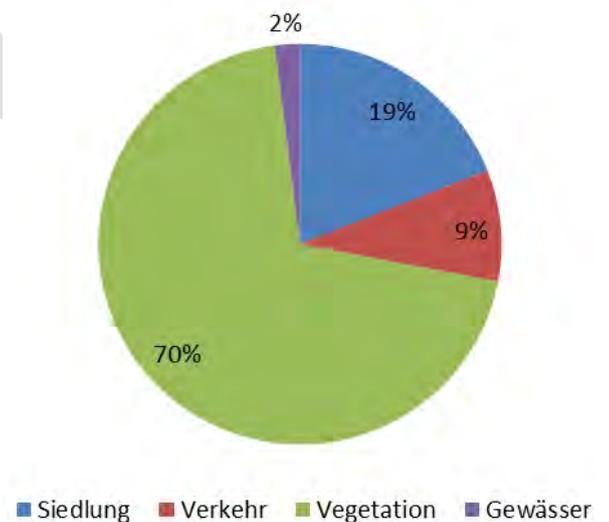


Abb. 12: Tatsächliche Flächennutzung in ha, Stand 31.12.2016

Quelle: Planungsgruppe MWM auf Grundlage der Daten des IT.NRW 2018

2.4 Demographie

2.4.1 Bevölkerungsentwicklung

Die nachfolgende Grafik zeigt die Einwohnerentwicklung der Gesamtstadt ab dem Jahre 2003. Bis 2005 stieg die Einwohnerzahl auf etwas über 43.500 Menschen an. Ab 2005 /2006 ist allerdings ein Rückgang bis zum Jahr 2014 auf deutlich unter 42.000 zu verzeichnen. Ab diesem Jahr steigt die Zahl der Einwohner wieder kontinuierlich an. Heute leben in Königswinter ca. 43.000 Einwohner (Haupt- und Nebenwohnsitze zum 31.12.). Allerdings wurde das Niveau von 2005 noch nicht wieder erreicht.

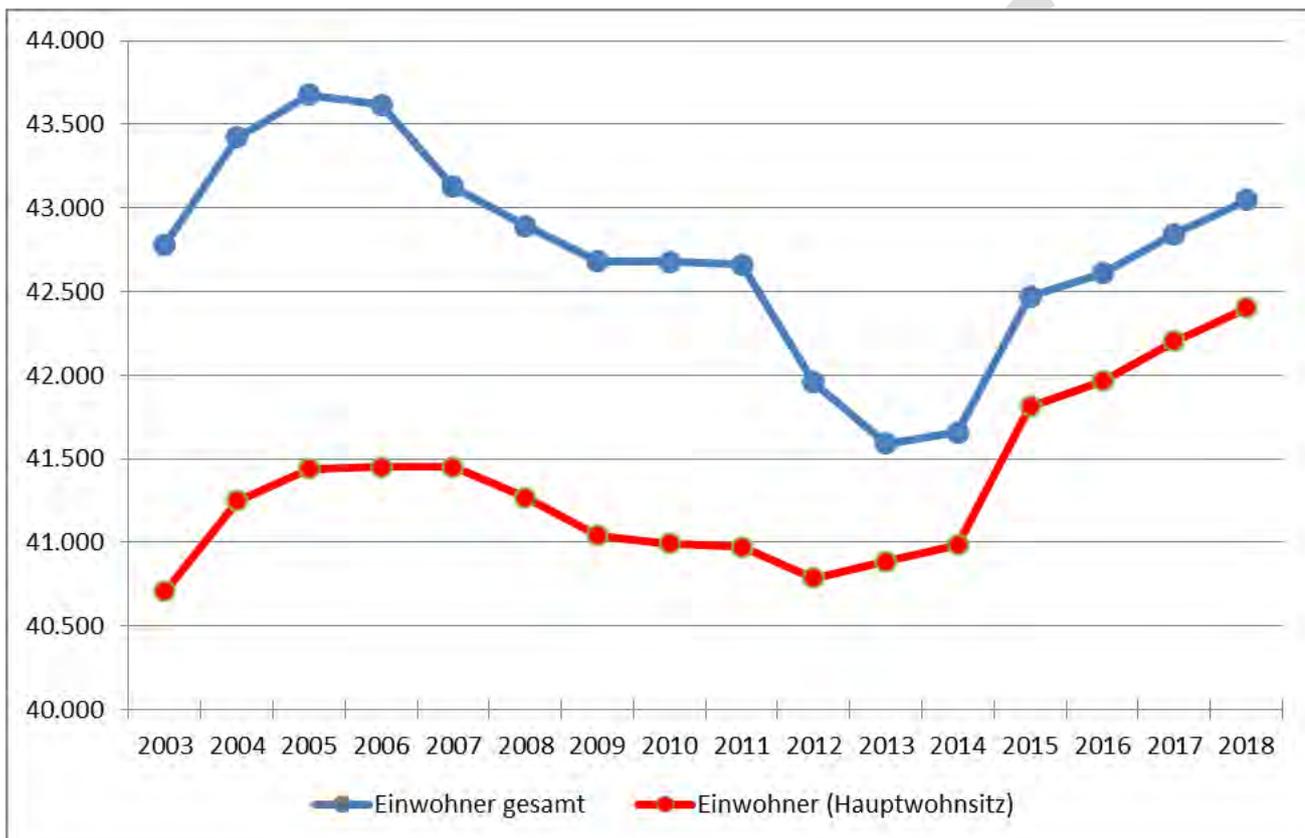


Abb. 19: Einwohnerentwicklung 2003 -2018, jeweils zum 31.12.

Quelle: Planungsgruppe MWM auf Grundlage der Daten Stadt Königswinter nach Angaben des Rhein-Sieg-Kreises

2.4.2 Natürliche Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsbewegung

In Abb. 13 ist zu erkennen, dass die Bevölkerung von Königswinter in der Phase von 2000 bis 2005 sowohl aufgrund von vereinzelt Jahren mit Geburtenüberschüssen als auch aufgrund von kontinuierlich hohen Wanderungsgewinnen deutlich gewachsen ist, im Schnitt um mehr 400 Personen jährlich. In der Phase zwischen 2006 und 2012 konnten dagegen nur noch geringe Wanderungsgewinne verzeichnet werden. In diesem Zeitraum sank die Bevölkerung daher im Schnitt um 100 Personen jährlich. Erst 2013 setzte erneut eine bis heute andauernde, schwächere Wachstumsphase ein, die ab 2015 stark durch den Zuzug von Flüchtlingen überlagert wurde.

Während der Wanderungssaldo im gesamten Betrachtungszeitraum stark schwankend in zwei Wellen verlief, war der Saldo aus Geburten und Sterbefällen (natürliche Entwicklung) am Anfang des Betrachtungszeitraums noch leicht positiv, um dann kontinuierlich abzusinken. Seit 2005 ist die natürliche Entwicklung dauerhaft

negativ. Dies bedeutet, dass das Bevölkerungswachstum seit Jahren ausschließlich auf Wanderungsgewinnen beruht, Wanderungsgewinne aus der Region, anderen Bundesländern oder dem Ausland also die natürliche Bevölkerungsentwicklung ausgleichen.

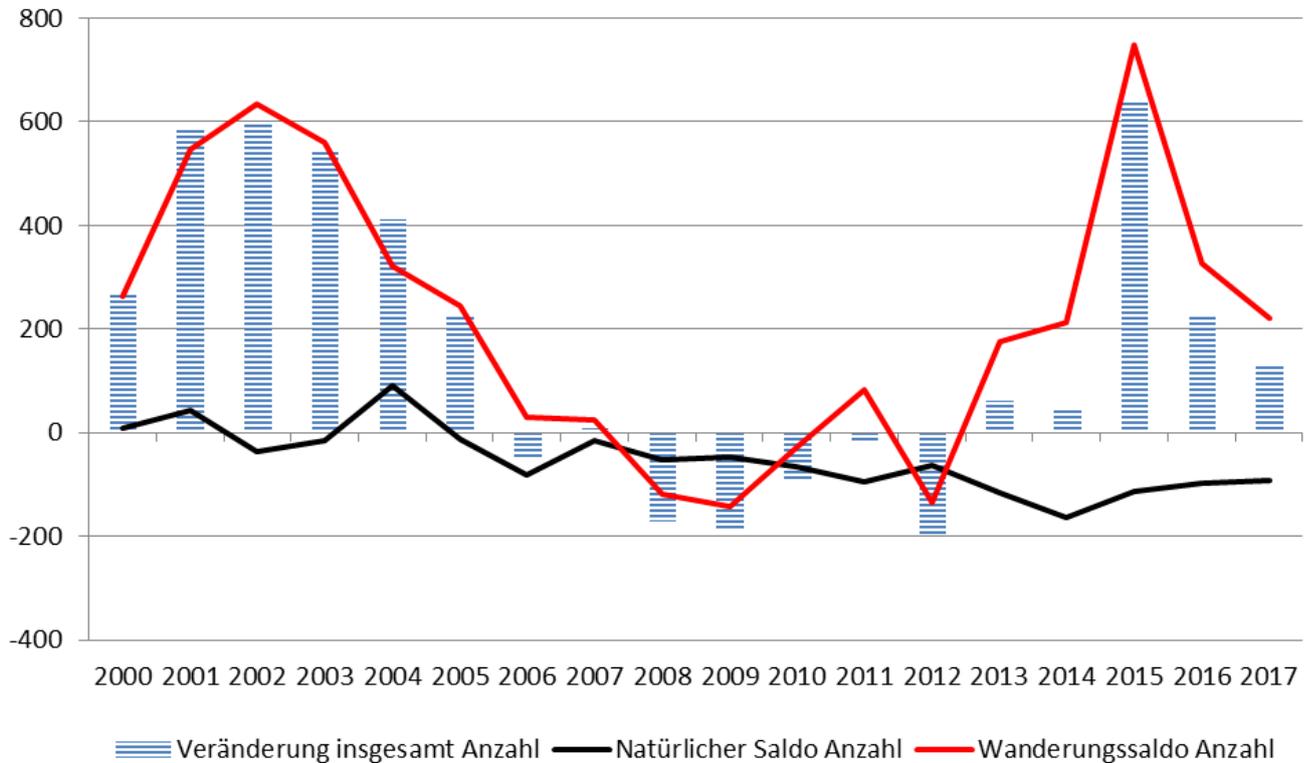


Abb. 13: Bevölkerungsentwicklung nach Komponenten (2000 – 2017)

Quelle: Stadt Königswinter nach Daten des IT.NRW 2019

2.4.3 Einwohnerverteilung

Für die Flächennutzungs- und Stadtentwicklungsplanung sind insbesondere die Aussagen zur Einwohnerstatistik auf kleinräumiger Ebene (hier Planungsräume) wesentlich. Die folgende Abbildung zeigt die Einwohnerverteilung auf die Planungsräume (vgl. Kap. 1.2.2) sowie die Entwicklung von 2006 bis 2018. Königswinter Altstadt (5.187 Einwohner) verzeichnet seit 2006 als einziger Planungsräume einen klaren Zuwachs (10,78%). Allerdings ist hier die durch den Flüchtlingszuzug entstandene Sondersituation zu beachten (kenntlich gemacht durch Sternsymbol am Wert). Der aus den siedlungsstrukturell zusammengewachsenen Orten Nieder- und Oberdollendorf bestehende Planungsräume Dollendorf ist mit 9.274 Einwohnern der einwohnerstärkste Planungsräume. In den Jahren 2006 – 2018 verlor dieser ca. 4% der Einwohner. Auch der flächenmäßig größte Planungsräume Oberpleis (8.868 Einwohner) weist einen Einwohnerrückgang von rund 2,5% (229) im Zeitraum zwischen 2006 und 2018 auf. Im Planungsräume Thomasberg / Heisterbacherrott beläuft sich der Rückgang ebenfalls auf ca. 2,7%. Mit einem Bevölkerungsverlust von 4,63% hat Stieldorf prozentual den größten Rückgang zu verzeichnen. Der Planungsräume Oberhau weist mit 2.176 Einwohnern die geringste Einwohnerzahl und seit 2006 auch nur einen sehr leichten Rückgang von unter 1% auf. Neben dem Planungsräume Königswinter-Altstadt ist Ittenbach der einzige Planungsräume mit einem Zuwachs (hier 1,61%).

Die Entwicklung innerhalb der Planungsräume verlief kleinräumig allerdings sehr unterschiedlich, Wachstum und Schrumpfung fanden teilweise nebeneinander statt. Im Planungsräume Oberpleis z. B., konzentrierte sich der Einwohnerzuwachs auf den Hauptort, während die Dorflagen zum Teil deutlich Einwohner verloren ha-

ben. Auch die Stadtteile / Ortslagen Königswinter Altstadt, Ittenbach, Römlinghoven, Eudenbach und Thomasberg konnten deutliche Einwohnergewinne verzeichnen (mehr als + 50 Einwohner). Mit Oberpleis konnten diese sechs Stadtteile zusammen 1.024 Einwohner hinzugewinnen. Während andere Stadtteile / Ortslagen z. T. in den gleichen Planungsräumen wie Oberdollendorf, Niederdollendorf, Heisterbacherrott und Vinxel hingegen deutliche Einwohnerverluste hinnehmen mussten (mehr als -50 Einwohner). Zusammen verloren sie 591 Einwohner.⁴

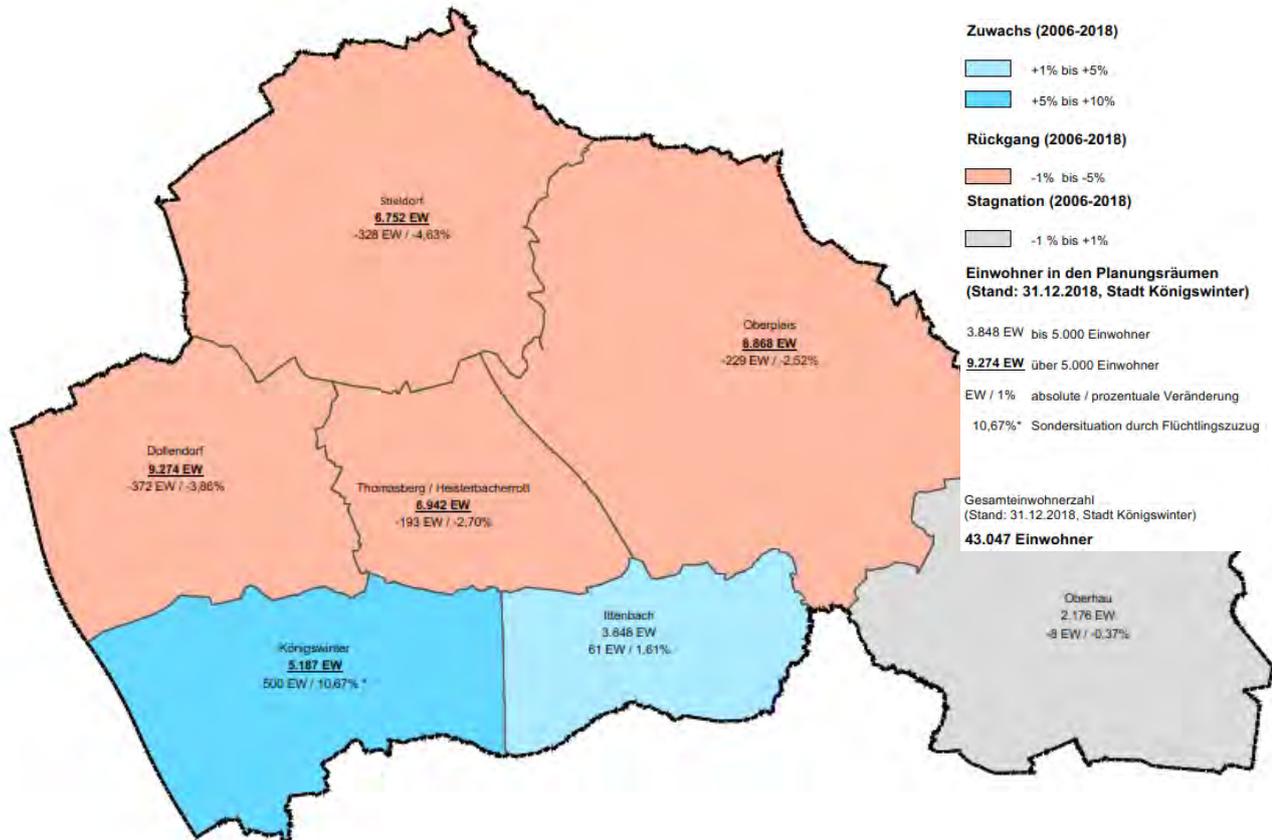


Abb. 14: Einwohnerverteilung nach Planungsräumen

Quelle: Planungsgruppe MWM auf Grundlage der Daten Stadt Königswinter nach Angaben des Rhein-Sieg-Kreises

2.4.4 Altersstruktur

Um ein Bild der Altersstruktur von Königswinter aufzeigen zu können, sind für das Jahr 2017 der Anteil der städtischen Altersgruppen denen des Landes NRW, des Regierungsbezirks Köln und des Rhein-Sieg-Kreises vergleichend nebeneinander dargestellt (siehe Abb. 15). Die Auswertung der Altersstruktur zeigt für Königswinter einen deutlich höheren Anteil der Altersgruppen ab 40+. Auffallend ist insbesondere der im Vergleich zu Kreis und Land deutlich höhere Anteil der Altersgruppen der 50 bis unter 65 Jährigen sowie der 75 und älter. Die familienbildenden Altersgruppen von 20 bis unter 40 Jahren und somit auch der Anteil der unter 5-Jährigen sind im Vergleich mit den Kreis und Landesdaten deutlich unterrepräsentiert.

⁴ vgl. Quelle: Daten nach Information der Stadt Königswinter, Stand 2019



Abb. 15: Altersstruktur im Vergleich, Daten zum 31.12.2017

Fortschreibung auf Basis des Zensus 2011, Quelle Planungsgruppe MWM nach Daten des IT.NRW 2019

2.4.5 Haushaltsstruktur

Eine wesentliche Auswirkung der Vielfalt von Lebensstilen ist die Veränderung der Struktur privater Haushalte. Insbesondere für Betrachtungen auf dem Wohnungsmarkt sind die Entwicklungen der Haushaltsdaten wichtige Determinanten. Bundesweit ist ein Rückgang der Haushaltsgröße und somit ein Anstieg der Gesamtzahl der Haushalte zu verzeichnen. Ursache sind geänderte Lebensformen durch Aufspaltung ehemaliger Mehrgenerationen- bzw. Großfamilienhaushalte in kleinere Einheiten, Alterung der Bevölkerung und die Individualisierung der Gesellschaft (z. B. Single-Haushalte, kinderlose Paare). Auch in Königswinter sind diese Trends festzustellen.

Im Jahre 2010 zählte die Stadt Königswinter circa 23.700 Haushalte (siehe Abb. 16). Bis 2018 stieg die Zahl kontinuierlich, aber mit unterschiedlichen Zuwachsraten, bis auf knapp 25.860 Haushalte an. Gleichzeitig ist seit 2010 ein deutlicher Rückgang der Personen pro Haushalt in der Gesamtstadt Königswinter zu verzeichnen, von 1,8 im Jahr 2010 auf 1,66 Personen pro Haushalt im Jahr 2018. Dabei wird auch hier der Unterschied zwischen den städtischen Verdichtungen der Talachse und der eher ländlich geprägten Bergregion deutlich: 2018 lebten im Schnitt 1,48 Personen pro Haushalt in der Altstadt, dagegen waren es in Oberhau 1,75 Personen pro Haushalt.

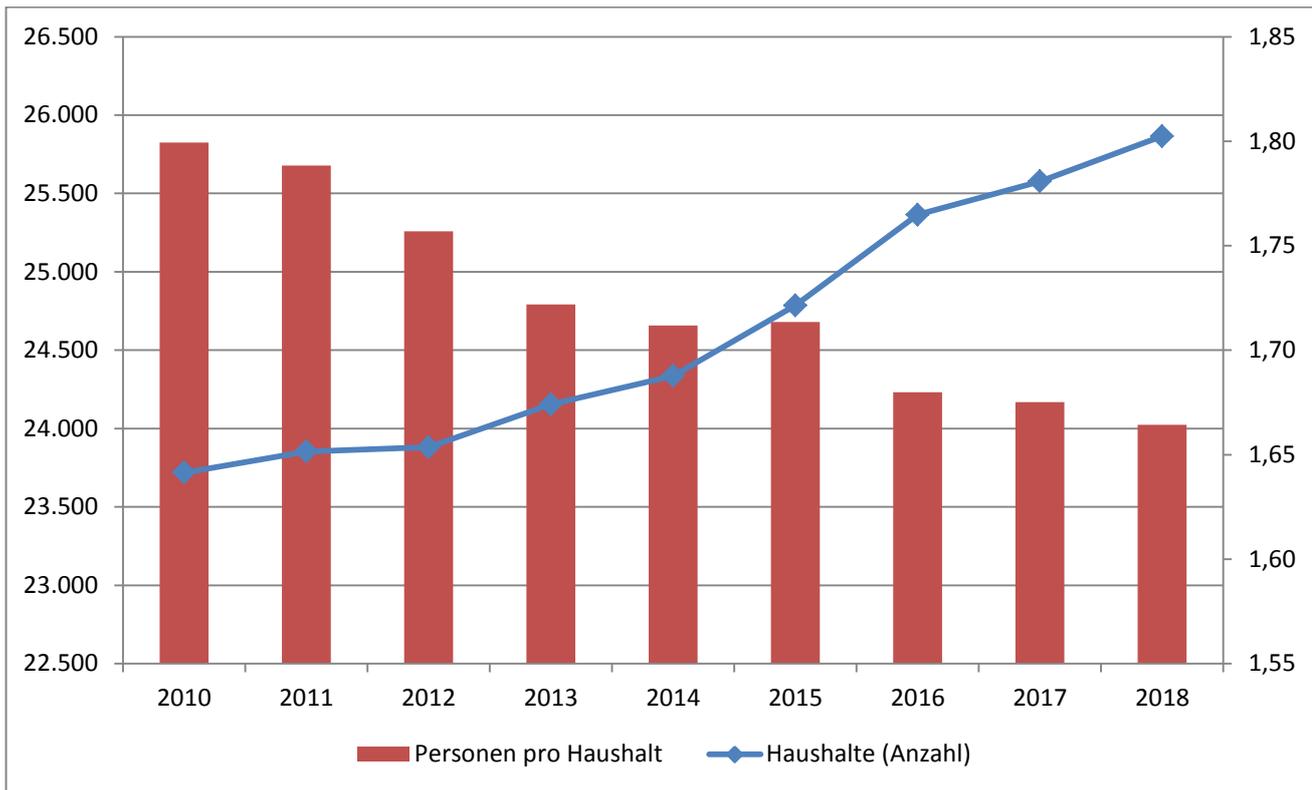


Abb. 16: Haushaltsstruktur

Quelle: Stadt Königswinter 2019

2.4.6 Ausländeranteil

Der Ausländeranteil in der Gesamtstadt Königswinter beträgt aktuell 11%. Tal- und Bergbereich einzeln betrachtet lassen sich signifikante Unterschiede in der Bevölkerungsstruktur erkennen: Im Talbereich lässt sich ein Ausländeranteil von circa 19,5%, im Bergbereich hingegen von nur 6,7% erkennen.⁵

⁵ gem. Daten der Stadt Königswinter 2019

2.5 Wirtschaftsstruktur und Beschäftigtenentwicklung

Folgende Abbildung zeigt den Anteil der Beschäftigten in den 4 Sektoren in Königswinter. Als Vergleichsgrößen werden dabei die Werte des Rhein-Sieg-Kreises, des Regierungsbezirks Köln und des Landes NRW der Stadt Königswinter gegenüber gestellt.

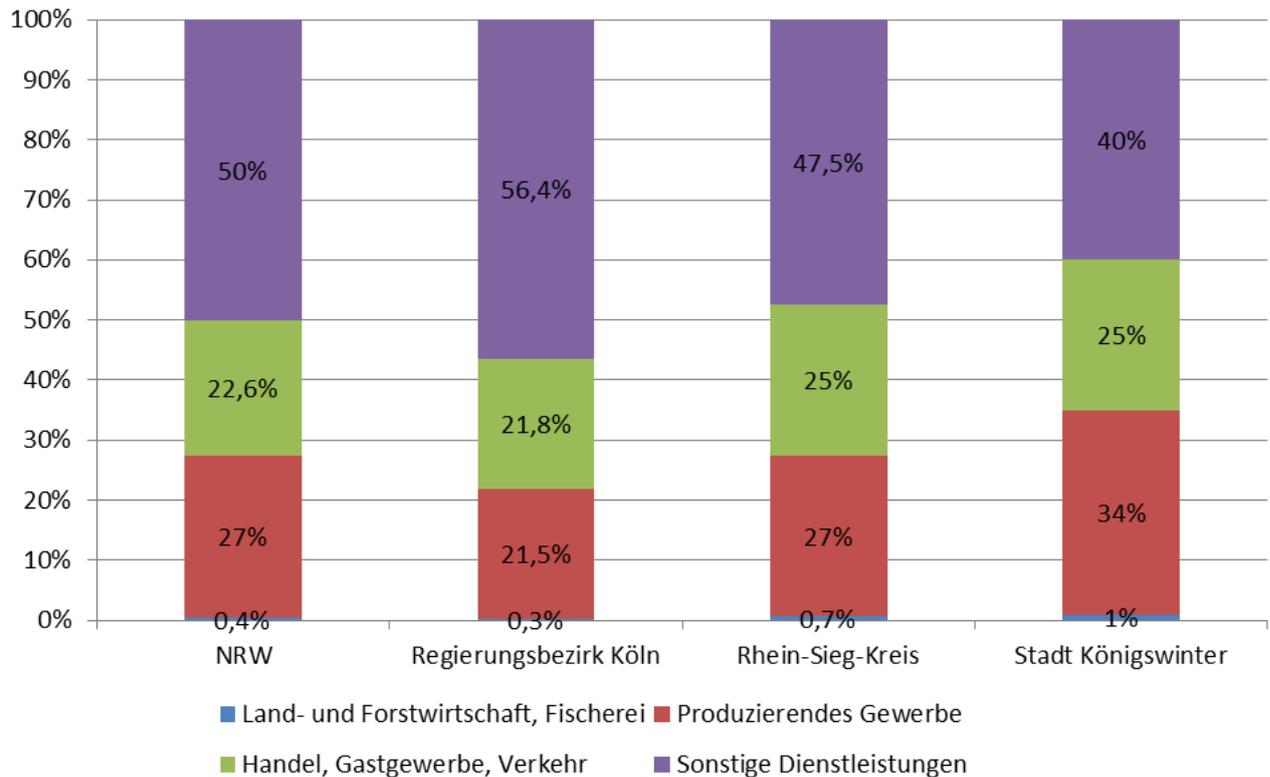


Abb. 17: Beschäftigtenstruktur

Quelle: Planungsgruppe MWM auf Grundlage der Daten des IT.NRW zum 31.12.2017

Neben dem zu erwartenden hohen Anteil im Sektor Handel, Gastgewerbe und Verkehr von 25% in Königswinter ist gleichfalls der hohe Anteil der Beschäftigten im Bereich Produzierendes Gewerbe mit 34% auffallend. Die ländliche und landwirtschaftliche Struktur des Bergbereiches drückt sich auch heute noch in den Beschäftigtenzahlen nieder mit 1% im Vergleich zu nur 0,4% auf Landesebene.

2.5.1 Entwicklung der Beschäftigten und Wirtschaftsbereiche seit 2008

Die Betrachtung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Königswinter im 10-Jahres-Rückblick zeigt einen Anstieg von 7.172 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2008 auf 8.187 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Jahr 2017.

In den einzelnen Wirtschaftsbereichen zeigt sich folgendes Bild:

Während der Anteil im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr in etwa konstant bleibt, ist im produzierenden Gewerbe insgesamt ein Rückgang zu verzeichnen (2008: 37,1%, 2017: 33,8%). Hingegen nimmt der Anteil der sonstigen Dienstleistungen bis 2017 immer weiter zu und verzeichnet den größten prozentualen Anstieg. Der Anteil im Bereich Land- und Forstwirtschaft weist keine bedeutenden Unterschiede auf.

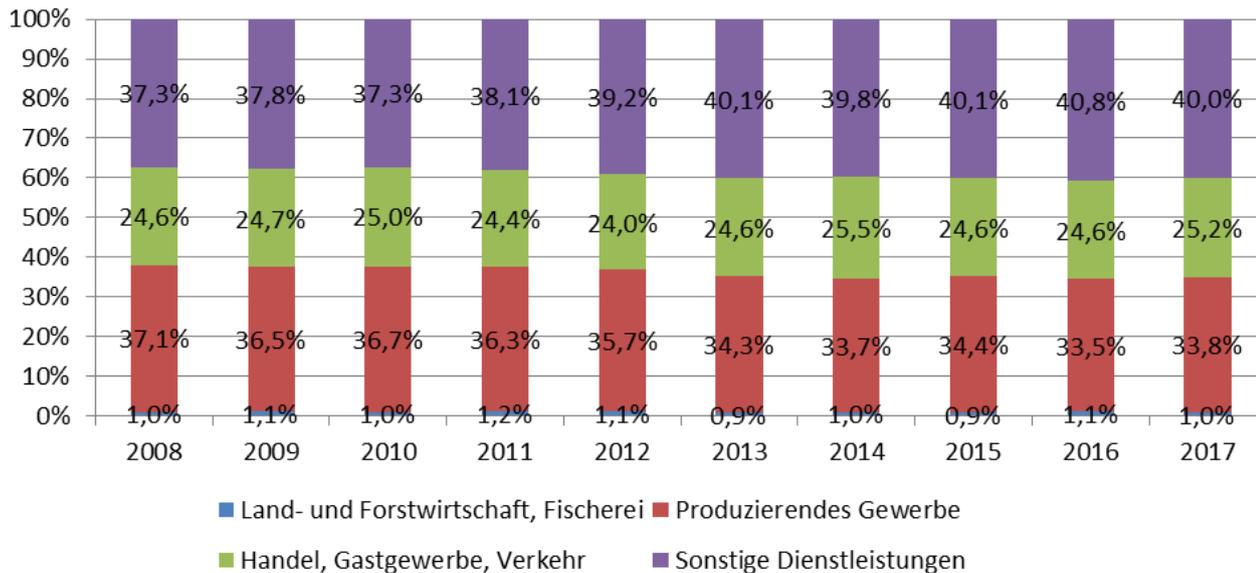


Abb. 18: Entwicklung der Beschäftigtenstruktur nach Wirtschaftsbereichen in Königswinter
Quelle: Planungsgruppe MWM nach Daten des IT.NRW 2019

2.6 Pendlerbewegungen

Das Bild der Ein- und Auspendler zeigt die Bedeutung von Königswinter als Wohn- und Arbeitsplatzstandort: die Stadt verzeichnet - bedingt durch die Lage und Nähe zu Bonn und Köln - deutlich mehr Auspendler als Einpendler (6.113 Einpendler zu 14.529 Auspendlern). Die Bedeutung als Wohnstandort überwiegt somit deutlich der des Arbeits- und Wirtschaftsstandortes.

Die Einpendler kommen in erster Linie aus Bonn (1.289) und Bad Honnef (727) und Hennef (Sieg) (492). Die Auspendler zieht es mit großem Abstand nach Bonn (6.391), gefolgt von Köln (1.617) und Sankt Augustin (852).

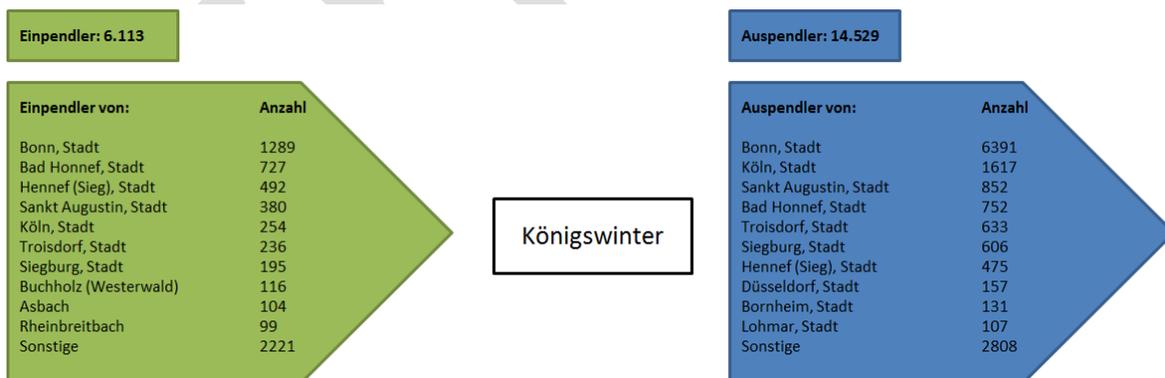


Abb. 19: Pendlerströme
Quelle: Planungsgruppe MWM auf Grundlage der Daten des IT.NRW 2017, Stand der Erhebung 30.06.2015

3 TANGIERENDE KOOPERATIONEN, PROJEKTE UND PLANUNGEN

Die städtische Entwicklung kann nicht losgelöst von der Region betrachtet werden. Gerade im Verflechtungsraum Bonn und Köln ist aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, demographischen Entwicklungen und räumlichen Beziehungen eine Betrachtung der übergeordneten Planungen und kontinuierliche Zusammenarbeit aller Beteiligten erforderlich. Die formellen Planungen und die für das ISEK wesentlichen informellen regionalen Planungen und Projekte werden in diesem Kapitel kurz wiedergegeben. Sie fließen in die Leitbildentwicklung ein (Kap. 6).

Darüber hinaus ist das ISEK als gesamtstädtisches Konzept nicht auf die Bewältigung einzelner Planungsaufgaben und Fragestellungen ausgerichtet, sondern muss als Steuerinstrument neben dem übergeordneten Kontext die gesamtstädtische Entwicklung im Fokus haben. Die bestehenden teilräumlichen Konzepte sind dabei wichtige Ergänzungen. Dieses Kapitel beschäftigt sich daher neben den gesamtstädtischen Konzepten und Planungen auch mit teilräumlichen Konzepten und Planungen insbesondere den Integrierten Handlungskonzepten Altstadt und Oberpleis sowie den Projekten der Regionale 2010 und den im Rahmen der :tourismusperspektive erarbeiteten Zielen. Im folgenden Kapitel werden die Konzepte dargestellt, ohne eine Bewertung vorzunehmen.

3.1 Übergeordnete formelle Planungen

3.1.1 Landesentwicklungsplan

Seit Februar 2017 ist der neue LEP NRW gültig. Der LEP⁶ legt die mittel- bis langfristigen strategischen Ziele zur räumlichen Entwicklung des Landes Nordrhein – Westfalen fest. Nach § 1 Raumordnungsgesetz muss der Landesentwicklungsplan das Landesgebiet Nordrhein-Westfalen als zusammenfassender, überörtlicher und fachübergreifender Raumordnungsplan entwickeln, ordnen und sichern. Dabei sind unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und auftretende Konflikte auszugleichen. Der Landesentwicklungsplan (LEP) enthält für Königswinter insbesondere Zielaussagen zur zentralörtlichen Bedeutung sowie zum Siedlungs- und Freiraum.

Die Stadt Königswinter ist im LEP als Mittelzentrum dargestellt. Folgende Stadtteile (bezogen auf die Siedlungsbereiche) sind im Entwurf als Siedlungsräume dargestellt: Königswinter-Altstadt, Nieder- und Oberdellendorf, Ittenbach, Thomasberg, Heisterbacherrott, Oberpleis, Stieldorf, Vinxel und Oelinghoven. Außerhalb dieser Siedlungsbereiche sind große Teile des Freiraums als Gebiete zum Schutz der Natur sowie als Grünzug dargestellt (v.a. westlich der BAB 3). Der südliche sowie mittlere Teil des Stadtgebietes (von Oelinghoven bis Ittenbach in Nord-Süd-Ausdehnung und vom Weilberg bis zum Westrand von Oberpleis in West-Ost-Ausdehnung) ist als Gebiet für den Schutz des Wassers ausgewiesen. Zudem sind Bereiche entlang des Pleis- und des Lauterbaches als Überschwemmungsgebiete dargestellt.

⁶ Der bisherige Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) war seit 1995 in Kraft. Des Weiteren ergänzten der LEP IV 'Schutz vor Fluglärm' und der im Juli 2013 in Kraft getretene LEP Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel den Landesentwicklungsplan 1995. Diese Landesentwicklungspläne stellten bisher die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung in Nordrhein-Westfalen dar. Mit Bekanntmachung des neuen Landesentwicklungsplans (Verordnung vom 15.12.2016) im Gesetz- und Verordnungsblatt vom 25.01.2017 (GV.NRW. Ausgabe 2017, Nr. 4, S. 121ff) sind der Landesentwicklungsplan 1995 sowie die Teilpläne „Schutz vor Fluglärm“ und „Großflächiger Einzelhandel“ aufgehoben. Die Teilpläne sind in den neuen LEP integriert.

Ergänzend enthält der Textteil des LEP nachfolgende für Königswinter relevante Ziele und Grundsätze (Auszug):

- Zentralörtliche Gliederung (Ziel 2-1): Die Ausrichtung der räumlichen Entwicklung im Landesgebiet ist auf Zentrale Orte mit ihren bestehenden, funktional gegliederten Systemen auszurichten. Daneben ist auch der Grundsatz der Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse unter Berücksichtigung der Daseinsvorsorge zu berücksichtigen (Grundsatz 2-2)
- Gemäß Ziel 2-3 ist das Land in Gebiete mit vorrangigen Siedlungsfunktionen (Siedlungsraum) und vorrangigen Freiraumfunktionen (Freiraum) zu unterteilen. Dabei ist eine Siedlungsentwicklung der Gemeinden auf die regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche zu konzentrieren (i.d.R. mehr als 2.000 Einwohner). In den kleineren Ortsteilen, die im regionalplanerisch festgelegten Freiraum liegen, kann unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Landschaftsentwicklung und des Erhalts der landwirtschaftlichen Nutzfläche eine Siedlungsentwicklung stattfinden, die auf den Bedarf der ansässigen Bevölkerung und vorhandener Betriebe ausgerichtet ist (lokaler Eigenbedarf).
- Kulturlandschaften (Ziel 3-1): Eine Erhaltung der Vielfalt der Kulturlandschaften und des raumbedeutsamen kulturellen Erbes im besiedelten und unbesiedelten Raum ist zu beachten und im Zusammenhang mit anderen räumlichen Nutzungen und raumbedeutsamen Maßnahmen zu gestalten.
- Klimaschutz: Die Raumentwicklung soll zum Ressourcenschutz, zur effizienten Nutzung von Ressourcen und Energie, zur Energieeinsparung und zum Ausbau der erneuerbaren Energien dienen (Grundsatz 4-1). Dabei sind erwartende Klimaänderungen und deren Auswirkungen vorsorgend zu berücksichtigen (Grundsatz 4-2).
- Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung (Ziel 6.1-1): Eine flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung ausgerichtet an Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, vorhandener Infrastrukturen sowie an naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklungspotenzialen ist zu beachten. Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung haben Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich (Grundsatz 6.1-6). Die gezielte Erhaltung und Neuschaffung von Freiflächen im Innenbereich aus städtebaulichen Gründen ist hiervon unbenommen.
- Steuernde Rücknahme nicht mehr erforderlicher Siedlungsflächenreserven (Grundsatz 6.2-3): Eine bedarfsgerechte Rücknahme Allgemeiner Siedlungsbereiche ist vorrangig außerhalb der zentralörtlich bedeutsamen Allgemeinen Siedlungsbereiche zu realisieren.
- Gewerbliche und industrielle Nutzungen: Geeignete Flächenangebote für emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe sind zu sichern (Ziel 6.3-1) und Entwicklungsmöglichkeiten für diese Betriebe durch das Heranrücken anderer Nutzungen nicht zu beeinträchtigen (Grundsatz 6.3-2).
- Großflächiger Einzelhandel: die Ziele 6.5-1 bis 6.5-8 zum Thema Großflächiger Einzelhandel entsprechen im Wesentlichen den Zielen des ehem. LEP NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel: Gem. Ziel 6.5-1 sind Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in den im Regionalplan dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereichen darzustellen bzw. festzusetzen. Zudem sind großflächige Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevanten Kernsortimenten lediglich in den Zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Ausnahmen hiervon sind nur begrenzt möglich

(Ziel 6.5-2 und Ziel 6.5-3 - Beeinträchtungsverbot zentraler Versorgungsbereiche). Gem. Ziel 6.5-4 darf bei Sondergebieten mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten der zu erwartende Gesamtumsatz die Kaufkraft der Einwohner der jeweiligen Gemeinde für die geplante Sortimentsgruppe nicht überschreiten, Sondergebiete mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten sind nur dann außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche zulässig, wenn max. 10% der Verkaufsfläche zentrenrelevante Sortimente einnehmen (Ziel 6.5-5). Für die kommunale Entwicklung sind des Weiteren die Festlegungen in Ziel 7 von Bedeutung. Dieser Absatz regelt die Überplanung vorhandener Einzelhandelsstandorte außerhalb zentraler Versorgungsgebiete mit entsprechender Begrenzung der Sortimente und Verkaufsflächen, in der Regel entsprechend dem baurechtlichen Bestandsschutz. Wenn keine wesentliche Beeinträchtigung der zentralen Versorgungsbereiche der Kommune zu befürchten ist, kann ausnahmsweise auch eine unerhebliche Erweiterung ermöglicht werden. Ziel 6.5-8 stellt klar, dass die Gemeinden Einzelhandelsagglomerationen außerhalb Allgemeiner Siedlungsbereiche und zentraler Versorgungsbereiche entgegenzuwirken haben. Abschließend liefern die Ziele 9 und 10 Vorgaben zum Umgang mit Regionalen Einzelhandelskonzepten und Vorhabenbezogenen Bebauungsplänen.

- Grünzüge (Ziel 7.1-5): Regionale Grünzüge sind aufgrund ihrer freiraum- und siedlungsbezogenen Funktion vor einer siedlungsräumlichen Inanspruchnahme zu schützen.

Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans vom 17.04.2018

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat am 17. April 2018 beschlossen, den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen zu ändern. Der Entwurf der Änderungen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen berücksichtigt veränderte Zielvorstellungen der jetzigen Landesregierung und die Änderungen des Raumordnungsgesetzes. Zentrale Inhalte sind geänderte Vorgaben zu Flächenausweisungen im ländlichen Raum (Wegfall der Beschränkung auf den lokalen Eigenbedarf vgl. Ziel 2-3), Unterstützung zukunftssträchtiger Gewerbeflächenangebote, geänderte Regeln für die Windenergie und Rücknahme des Grundsatzes zum Flächenverbrauch. Zwischen Mai und Juli 2018 fand die Öffentlichkeitsbeteiligung statt, das Kabinett hat im 19. Februar 2019 die Änderungen beschlossen.

Landesweites Siedlungsflächenmonitoring⁷

Im Siedlungsflächenmonitoring werden Siedlungsstruktur, Flächennutzung und Flächenverbrauch erfasst. Die auf der Grundlage des Landesplanungsgesetzes gemeinsam mit den Kommunen durchgeführte regelmäßige Datenerhebung ist Basis für die Analyse der räumlichen Entwicklung und die Ermittlung zukünftiger Flächenbedarfe im Regierungsbezirk Köln.

⁷ vgl. Stadt Königswinter, Stadt Königswinter Sitzungsvorlage 70/2016

3.1.2 Regionalplan des Regierungsbezirks Köln

Der Regionalplan des Regierungsbezirks Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Rhein-Sieg, legt die regionalen Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Entwicklung des Planbereichs textlich und zeichnerisch fest. Die Ziele sind von den nachgeordneten Planungsträgern zwingend zu beachten, die Grundsätze im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Er ist damit eine verbindliche Vorgabe für die Anpassung bzw. Aufstellung der Bauleitpläne der Kommunen an die Ziele der Raumordnung (§ 1 Abs. 4 BauGB). Mittelfristig soll der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln überarbeitet werden (vgl. nachfolgendes Kapitel). Mit dem Erarbeitungsbeschluss für die Überarbeitung des Regionalplans haben die Festlegungen und Festsetzungen des Regionalplans die Wirkung von sonstigen Erfordernissen der Raumordnung und sind bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) zu berücksichtigen. Bis zur Wirksamkeit des neuen Regionalplanes gilt jedoch noch der bestehende Regionalplan mit seinen Aussagen für Königswinter:

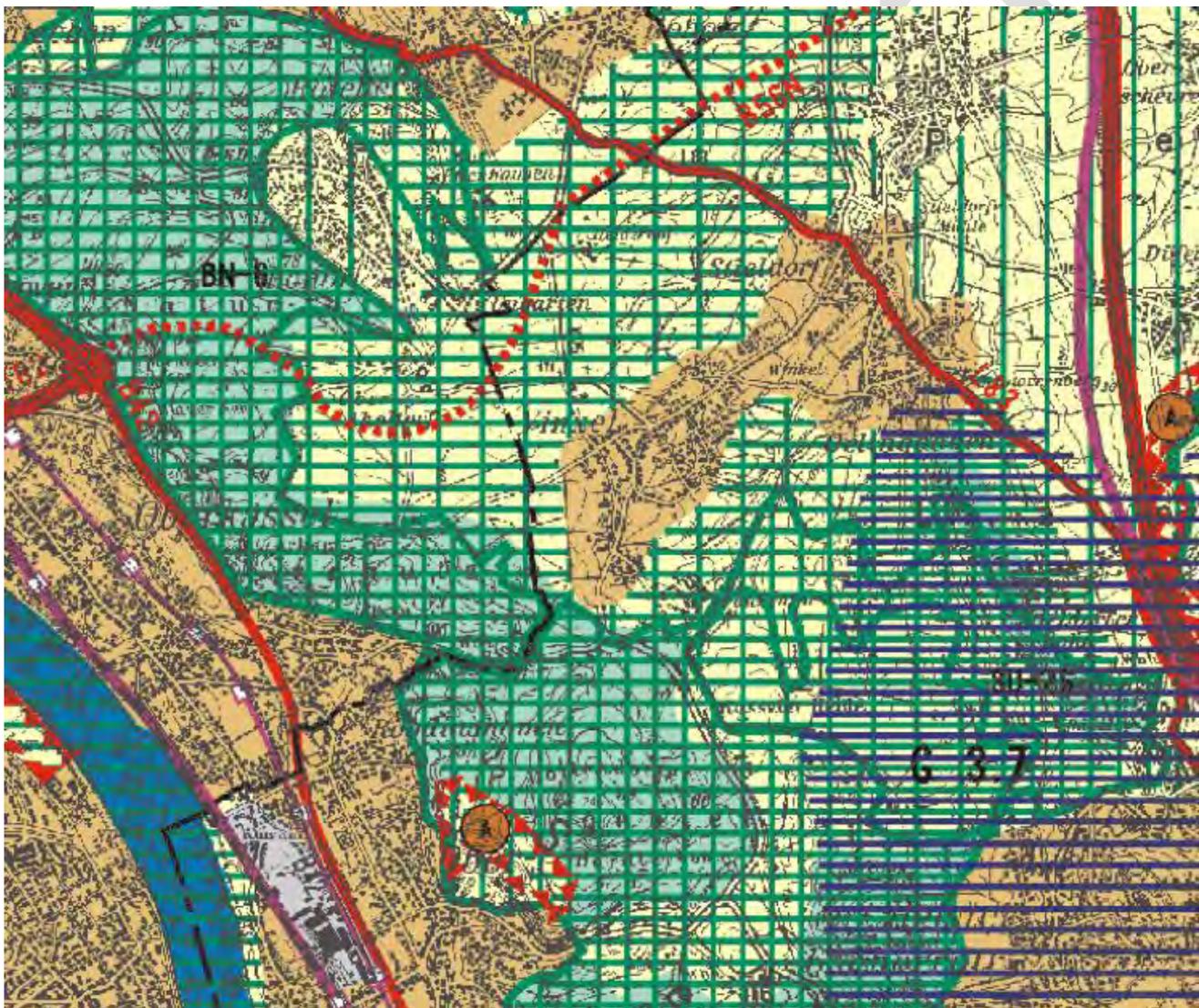


Abb. 20: Auszug aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Bonn-Rhein-Sieg

Quelle: Bezirksregierung Köln (Stand 2009),

https://www.bezreg-koeln.nrw.de/extra/regionalplanung/zeichdar_bonn/karten/karte1.html

Wesentlich für die kommunale Bauleitplanung und somit auch städtische Entwicklung sind dabei die Ausweisungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB) und der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) im Stadtgebiet. In den Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) sollen Wohnnutzungen, zentralörtliche Einrichtungen und sonstige Dienstleistungen sowie gewerbliche Arbeitsstätten in der Weise zusammengefasst werden, dass sie nach Möglichkeit untereinander auf kurzem Wege erreichbar sind. Für Königswinter sind bisher folgende Allgemeine Siedlungsbereiche im Regionalplan festgelegt: die Stadtteile Königswinter (Altstadt), Nieder- und Oberdollendorf, Thomasberg / Heisterbacherrott, Ittenbach, Oberpleis sowie Stieldorf mit Oelinghoven und Stieldorf-Vinxel.

Alle weiteren Stadtteile Königswinters liegen in, teilweise geschützten, Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen und sind im Regionalplan nicht als Allgemeine Siedlungsbereiche ausgewiesen.

Gewerbliche und industrielle Nutzungen sind auf die GI-Bereiche zu konzentrieren. Diese dienen gemäß Regionalplan der Ansiedlung, dem Ausbau und der Bestandssicherung solcher Gewerbe- oder Industriebetriebe, die wegen ihres großen Flächenbedarfs, ihrer Emissionen oder ihrer besonderen Standortanforderungen nicht in die ASB integriert werden können. In Königswinter bestehen bisher vier GIB – Standorte, in Dollendorf im nördlichen Bereich zwischen den Schienenwegen und der B42 an der Grenze zu Oberkassel (Gewerbegebiet Im Mühlenbruch), in Königswinter (Altstadt) im Nordosten ebenfalls zwischen den Verkehrsflächen Schiene und Straße (Gewerbegebiet Hayes Lemmerz) sowie in Oberpleis südlich angrenzend an den Allgemeinen Siedlungsbereich und die L 268 bis hinunter nach Ruttscheid ragend (Gewerbepark Siebengebirge, Gewerbegebiet Am Kraefeld) und im Norden an den ASB anschließend (Gewerbegebiet Wahlfelder Mühle). Alle vier GIB - Standorte befinden sich demnach an wichtigen Verkehrsachsen.

Neben den zeichnerisch festgelegten Zielen enthält der Regionalplan weitere textliche Ziele, die angesichts der zugrundeliegenden Aufgabenstellung nicht aufgeführt werden.

Neben seiner Funktion als Raumordnungsplan ist der Regionalplan in Nordrhein-Westfalen zudem Landschaftsrahmenplan und forstlicher Rahmenplan. Der Regionalplan nimmt somit Einfluss auf die kommunale Entwicklung in den verschiedensten Bereichen, z. B. Siedlungsraum und Freiraum. Die im Regionalplan festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB), aber auch die Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) bilden den Rahmen für die zukünftige Siedlungsentwicklung in Königswinter. Die Festlegungen zur Freiraumentwicklung, z. B. regionale Grünzüge, allgemeine Freiraumbereiche, Bereiche für den Naturschutz oder zum Hochwasserschutz, haben Auswirkungen auf die kommunale Landschaftsplanung. Die Stadt Königswinter muss sich vor diesem Hintergrund positionieren und überlegen, welche zukünftigen Entwicklungen angestrebt werden sollen, die bereits auf der übergeordneten Ebene des Regionalplans verankert werden. Sie muss sich daher mit den Themen Gewerbeentwicklung, Freiraumentwicklung, Natur und Landschaftsschutz und der Wohnbauflächenentwicklung auseinandersetzen. Alle diese Themen können nicht getrennt voneinander, sondern müssen immer im Zusammenhang betrachtet werden. Denn die unterschiedlichen Nutzungen, wie Wohnen, Gewerbe, Industrie, Freiraum, soziale Infrastrukturen und Einzelhandel, stehen in einem direkten Wettbewerb um die vorhandenen Flächen.

3.1.3 Überarbeitung des Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln⁸

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln spiegelt nicht mehr die aktuellen räumlichen Entwicklungen in der Region wieder. Daher hat die Regionalplanungsbehörde mit den „Perspektiven für die Regionalplanfortschreibung“ Anfang 2016 das informelle Verfahren zur Überarbeitung des Regionalplans begonnen. Darin werden die aktuelle Ausgangslage und Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung in den unterschiedlichen Handlungsfeldern insbesondere zur Siedlungsflächenentwicklung und Freiraumsicherung im Regierungsbezirk Köln dargestellt. Der Planungshorizont für den überarbeiteten Regionalplan ist auf das Jahr 2040 ausgerichtet. Im Hinblick auf aktuelle Herausforderungen (z.B. Klimawandel, demographischer Wandel) waren die kommunalen Planungsträger in diesem Zuge aufgefordert zu ermitteln, ob die wirksamen Flächennutzungspläne den Ansprüchen an die Raumentwicklung gerecht werden und als Basis für die Weiterentwicklung der Kommunen dienen können.

Das Planverfahren zur Überarbeitung des Regionalplanes gliedert sich in eine informelle und eine formelle Phase (siehe auch nachfolgende Abbildung). Die Überarbeitung des Regionalplanes Köln soll im breit angelegten Dialog mit den Kommunen, Fachbehörden, Verbänden, Politik und der Öffentlichkeit erfolgen. Der Schwerpunkt dieses Dialoges liegt im informellen Teil des Planverfahrens. Der Dialog erfolgte in verschiedenen Formaten, z.B. Kommunalgesprächen, Themen- und Regionalforen oder Workshops.

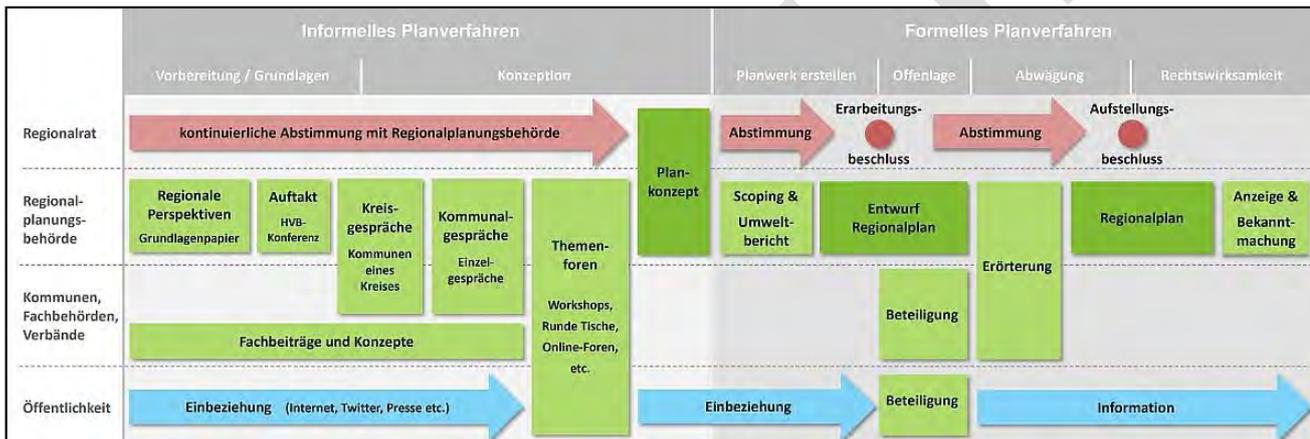


Abb. 21: Ablaufschema 'Überarbeitung des Regionalplanes Köln'

Quelle: Bezirksregierung Köln, www.bezreg-koeln.nrw.de

Seit Ende 2015/ Anfang 2016 läuft die informelle Planungsphase an deren Ende basierend auf den Regionalen Perspektiven, unterschiedlichen Fachbeiträgen und Konzepten sowie Kreis- und Kommunalgesprächen von der Regionalplanungsbehörde ein informelles Plankonzept erarbeitet werden soll. Dieses Konzept soll nach Angaben der Regionalplanungsbehörde zeitnah erarbeitet und dem Regionalrat im 4. Quartal 2019 zur Beratung vorgelegt werden und voraussichtlich Anfang 2020 in einen Grundsatzbeschluss des Regionalrates münden. Das Konzept soll wiederum als Grundlage des förmlichen Verfahrens zur Überarbeitung des Regionalplans dienen. Nach erfolgter Umweltprüfung kann der Regionalrat in der neuen Sitzungsperiode mit dem Erarbeitungsbeschluss das formelle Planverfahren einleiten. Mit dem Erarbeitungsbeschluss haben die Festlegungen und Festsetzungen des Regionalplans die Wirkung von sonstigen Erfordernissen der Raumordnung und sind bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) zu berücksichtigen.

⁸ vgl. Stadt Königswinter, Sitzungsvorlage 70/2016

3.2 Informelle Regionale Kooperationen, Konzepte und Planungen

3.2.1 Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler

Der landesgrenzenübergreifende Regionale Arbeitskreis Entwicklung, Planung und Verkehr Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Kreis Ahrweiler (:rak) ist eine Kooperation der beiden Kreisverwaltungen, der Stadt Bonn und weiterer 28 Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden. Der Arbeitskreis agiert unter dem Ziel, eine nachhaltige Raumentwicklung zu festigen, in der Veränderung in der Gesellschaft und anderer Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Der Arbeitskreis sieht sich dabei als „aktiver Gestalter“ und setzt auf eine dialogorientierte, konfliktlösende, kommunale und interkommunale Zusammenarbeit.⁹

Die Anfänge der regionalen Zusammenarbeit des :rak gehen auf den Bonn-Berlin-Beschluss vom 20. Juni 1991 zurück. Um den einsetzenden Strukturwandel zu meistern, haben sich Stadt und Region mit dem :rak neu definiert. Seither wurden und werden u.a. folgende Projekte und Planungen bearbeitet:

- Forschungsprojekt NEILA
- Bonn Umland – shaREgion
- Regionales Handlungskonzept Wohnen 2020
- Regionale Wohnungsmarktuntersuchung
- Regionales Einzelhandels- und Zentrenkonzept (:rezk)

Im Rahmen der Evaluierung der bisherigen regionalen Kooperation im Jahr 2015 wurden neue Schwerpunkte für die zukünftigen Aktivitäten in der Region vereinbart und unter dem Motto „Starke Region – Starke Zukunft“ erarbeitete der Regionale Arbeitskreis im Jahr 2016 ein regionales Leitbild.¹⁰ Die Leitsätze des :rak sind dabei stark am Prinzip der Nachhaltigkeit ausgerichtet:

1. Raumstrukturen aktiv gestalten: Nachhaltige Raum- und Regionalentwicklung

Als aktuelle Herausforderungen für die Region werden die Sicherung der Binnenmobilität durch den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, der Rheinbrücken, von Radschnellwegen, des Güterverkehrs und der Häfen, der Ausbau der Infrastruktur hervorgehoben. Aufgrund der geringen Flächenressourcen der dicht besiedelten Region soll die Flächenentwicklung für Wohnen und Gewerbe möglichst im interkommunalen Verbund mit einer gleichzeitigen qualitativen Bestandsentwicklung einhergehen. Dabei soll auch die Sicherung des Wohnumfelds und der Qualität der siedlungsflächennahen Freiräume Berücksichtigung finden.

2. Für künftige Generationen planen: Demographische und generationengerechte Entwicklung

Innerhalb der Region werden starke Disparitäten wahrgenommen: Dem Wachstum in urbanen Bereichen stehen Stagnation bis hin zu Schrumpfungsprozessen in ländlichen Gebieten gegenüber, die hier mit Leerständen und einer nicht mehr ausgelasteten Infrastruktur (Verkehr, Bildung und Kultur, Ver- und Entsorgung) einhergehen. Im Fokus sollen generationenübergreifende Infrastrukturen stehen, um sowohl Absolventen, junge Familien als auch ältere Menschen an die Region zu binden. Altersgerechte und bezahlbare Wohn-

⁹ vgl. Das neue Leitbild für die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler Starke Region – Starke Zukunft, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln 2016

¹⁰ vgl. Das neue Leitbild für die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler Starke Region – Starke Zukunft, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln 2016

raumversorgung steht im Fokus. Der ländliche Raum wird als attraktiver Ergänzungsstandort des urbanen Raums angesehen.

Darüber hinaus soll mit passenden Maßnahmen auf die besonderen Herausforderungen und Chancen der Zuwanderung reagiert werden. Neben der digitalen Infrastruktur soll auch die Bildungs- und Gesundheitsinfrastruktur überprüft und optimiert werden. Das kulturelle Angebot soll insbesondere für die junge Generation ausgebaut werden.

Durch integrierte und intermodale Lösungen sollen die Mobilitätsangebote optimiert werden, wobei auch die Querung des Rheins mitbedacht werden soll.

3. Ökologische Ziele setzen: Schonender Umgang mit Natur und Ressourcen – Klima – Energie – Umwelt – Landschaft – Tourismus

Die attraktiven Landschaftsräume der Region wie das Siebengebirge sollen gesichert sowie durch neue und geeignete Tourismusformen erlebbar gemacht werden, wobei schützende und progressive Wege für die Nutzung und Erlebbarkeit getestet werden sollen. Insbesondere Themen wie Klimaschutz und Energie sollen eine große Rolle spielen. In diesem Zusammenhang sollen auch kommunale Klimaanpassungsstrategien in interkommunaler Abstimmung entstehen. Regionale Landschaftskorridore sollen planerisch gesichert und vernetzt sowie Grünzüge unter stadtklimatischen Gesichtspunkten betrachtet werden. Landwirtschaftliche Nutzflächen und Kulturräume sollen erhalten und weiterentwickelt werden. Darüber hinaus soll der Naturraum auch als Naherholungsraum für die Menschen der Region und als touristische Destination mit zeitgemäßen und ressourcenschonenden Tourismusformen betrachtet werden.

4. Innovative Region für eine mobile Wissensgesellschaft – Wissenschaft, Forschung, regionale Wirtschafts- und Gewerbeflächenentwicklung, innovative Mobilität

Durch den Ausbau der Wissenschaftsregion sollen Synergien besser genutzt werden. Hierfür wird die Ansiedlung weiterer Forschungseinrichtungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien, Gesundheit, Forschung und Entwicklung, Umwelt und Entwicklungszusammenarbeit, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Demenzforschung für notwendig erachtet. Neben der baulichen Erweiterung der Hochschulflächen sollen auch das studentische Leben gestärkt sowie Strukturen zur Förderung von Innovationen und Start-ups gefördert werden. Die Region soll für internationale Fachkräfte durch zusätzliche Angebote wie internationale Schulen, bilingualer Unterricht und mehrsprachige Kulturangebote bis zur Mehrsprachigkeit auf Schildern im öffentlichen Raum attraktiv werden.

5. Unser besonderes Profil für Europa: Die Internationalität unserer Region im Wettbewerb der Region

Die Region soll als Diskurs- und Lernort für globale Zukunftsfragen weiterentwickelt werden. Hierfür wird eine Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) in Bonn angestrebt und eine Ansiedlung von weiteren "Non-Governmental Organisation" (NGO, Nichtregierungsorganisation) forciert. Die touristischen und verkehrlichen Angebote sollen mit der Stadt Bonn als Kongressstandort und dem Thema Beethoven im Rahmen der internationalen Wahrnehmung verbunden werden.

Forschungsprojekt NEILA – Nachhaltige Entwicklung durch Interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler¹¹

In Kooperation mit der Technischen Universität (TU) Dortmund und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS gGmbH aus Dortmund) als wissenschaftlichen Partnern sowie der Wirtschaftsförderungs- und Wohnungsbaugesellschaft (WWG) Königswinter sollen in dem dreijährigen Forschungsprojekt zum interkommunalen Landmanagement, Systeminnovationen für ein nachhaltiges stadregionales Land- und Ausgleichsmanagements entwickelt werden. Das BMBF hat NEILA im Rahmen der Fördermaßnahme „Stadt-Land-Plus“ in einem bundesweiten Wettbewerb ausgewählt. Das Verbundprojekt ist auf fünf Jahre angelegt und wird mit 2,2 Millionen Euro gefördert. Durch ein auf Verbesserung der informations- und wissenschaftsbasierten Entscheidungsgrundlagen aller regionalen Akteure, ein auf effektives Siedlungsflächenmonitoring sowie ein auf interkommunalen Interessenausgleich ausgelegtes Landmanagement mit verbindlichen interkommunalen Vorgaben soll ein Beitrag zum nachhaltigen Umgang mit verfügbaren Flächenpotenzialen geleistet werden.

3.2.2 BonnUmland shaREgion – Zukunftskonzept im Rahmen des Landesaufrufs „StadtUmland.NRW“

Die shaREgion baut auf der Kooperation im regionalen Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak) auf. Unter dem Leitbild „Teilen und Tauschen“ werden Ziele und Konzeptansätze in den Handlungsfeldern Wohnen, Mobilität, Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit sowie Organisation und Zusammenarbeit entwickelt und exemplarisch auf zwei Lupenräume Bonn-Alfter-Bornheim und Bonn-Niederkassel-Troisdorf übersetzt, um daraus Erkenntnisse für den Kooperationsraum insgesamt abzuleiten. Zentrale Herausforderungen der Region Bonn/Rhein-Sieg sind Bevölkerungswachstum, Flächenknappheit für Wohnen und Gewerbe sowie Überlastung der Verkehrsinfrastruktur. Dabei wird der Freiraum nicht als „Rest“-Raum betrachtet sondern ihm kommt bei der bestehenden Nutzungskonkurrenz zwischen Siedlungsentwicklung und Freiraum eine besondere Bedeutung zu.

Das integrierte Zukunftskonzept der shaREgion aus dem Jahr 2017¹² zielt auf die Stärkung der Kooperationen zwischen den Großstädten und ihren Nachbarkommunen in den Bereichen Wohnen und Siedlungsentwicklung, Mobilität und neue Infrastrukturen sowie Bevölkerungsentwicklung. Zum Verbund der shaREgion gehören neben Bonn dreizehn Umlandkommunen und der Rhein-Sieg-Kreis. Die shaREgion ist Kernbestandteil des Regionalen Arbeitskreises Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak). Inhaltlich basiert die verfolgte Strategie auf dem Motto „Regionales Denken und Handeln für regional ablaufende Prozesse“ sowie auf der Handlungsmaxime des „Teilens und Tauschens“ insbesondere mit dem Ziel, den Wachstumsdruck in der Region in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur in Lebensqualität zu überführen.

Zu den entwickelten Maßnahmenvorschlägen zählen das Regionalmonitoring (insbesondere Wohnbaupotenziale und Wohnbaulandmobilisierung), ein regionaler Wissenspool „Industrie 4.0“, ein interkommunales Siedlungsentwicklungskonzept, eine regionale Mobilitätsstrategie / Strategieplan Mobilität. Langfristig soll ein interkommunaler Lasten-Nutzen-Ausgleich, eine interkommunale Wohnflächenentwicklung sowie eine interkommunale Gewerbeflächenentwicklung etabliert werden.

¹¹ vgl. Vorhabenbeschreibung für ein Verbundprojekt im Rahmen des Programms „Stadt-Land-Plus“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung

¹² vgl. BonnUmland – shaREgion, Zukunftskonzept im Rahmen des Landesaufrufs „StadtUmland.NRW“, 2017

3.2.3 Agglomerationskonzept der Region Köln-Bonn e. V.

Für die Region Köln/Bonn mit ihren Kommunen, Kreisen und raumgestaltenden Akteuren bietet das Agglomerationskonzept die Chance, sich pro-aktiv mit eigenen Konzepten in die formellen Planungsprozesse einzubringen. Ziel des Projektes ist es, in einem kooperativen regionalen Dialog- und Planungsprozess Szenarien und Zielbilder für die räumliche Entwicklung der Region Köln/Bonn im Zeithorizont bis 2035/2040 zu erarbeiten. Das Agglomerationskonzept soll Perspektiven für eine weitere integrierte Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklung über kommunale Grenzen und Kreisgrenzen hinweg aufzeigen und als strategischer Fachbeitrag der Region in die Regionalplanung eingebracht werden. Zudem sollen aus dem Agglomerationskonzept regionale Schlüsselprojekte z. B. im Bereich Verkehrsinfrastrukturentwicklung oder Flächenentwicklung abgeleitet und dahingehende Entwicklungs- und Förderbedarfe in der Region aufgezeigt werden.

3.2.4 Gemeinsames Fachgutachten Gewerbe- und Industrieflächen Bonn und Rhein-Sieg-Kreis

Der Rhein-Sieg-Kreis ist geprägt durch eine prosperierende Wirtschaft und einen breit aufgestellten gewerblichen und industriellen Sektor. Um auch für die Zukunft gut aufgestellt zu sein, war es erforderlich, über die kommunalen Grenzen hinweg die Gewerbeflächenbedarfe und vorhandenen Flächenpotenziale aufzuzeigen.

Im Jahr 2015 wurde daher ein Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises erstellt, das mit dem Planungshorizont 2035 die künftigen Bedarfe an Gewerbe- und Industrieflächen ermittelt und über Suchräume zur Findung von Reserve- und Potenzialflächen beiträgt.¹³ Nach Abschluss der kommunalen Beratungen sollte das Gewerbeflächenkonzept der Regionalplanungsbehörde als informeller Fachbeitrag zur Erarbeitung des Regionalplans übergeben werden. Der Rat der Stadt Königswinter hat dem Konzept am 09.10.2017 im Grundsatz zugestimmt, lehnte aber eine industrielle Entwicklung der vorgeschlagenen Potenzialfläche 1 im Bereich zwischen Hasenboseroth und Kellersboseroth ab (vgl. Beschluss 405/2017 zu Vorlage 207/2017), das Gebiet ist einer reinen gewerblichen Nutzung zuzuführen. Das Gewerbeflächenkonzept ist in Kap. 4.2.2 ausführlicher beschrieben.

In einem Spitzengespräch bei der Bezirksregierung Köln wurde im Herbst 2017 zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis, den kreisangehörigen Kommunen, der Stadt Bonn und der Bezirksregierung schließlich vereinbart, die beiden für den Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn separat erstellten Gewerbeflächenkonzepte zusammenzuführen. Auf diese Weise sollte die Voraussetzung dafür geschaffen werden, dass in der Region möglichst keine Gewerbeflächenpotenziale verloren gehen und die Wirtschaft ihren Erweiterungs- bzw. Verlagerungsbedarf innerhalb der Region decken kann.

Das Büro Dr. Jansen wurde daraufhin von der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis beauftragt, das „Gemeinsame Fachgutachten Gewerbe- und Industrieflächen Bonn und Rhein-Sieg-Kreis“ zu erstellen. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 17.12.2018 über die Inhalte und Ergebnisse des Gutachtens beraten und die Verwaltung beauftragt, das Gutachten der Bezirksregierung Köln als Grundlage für die Neuaufstellung des Regionalplans vorzulegen (vgl. Vorlage 2/2019).

¹³ vgl. Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises 2035, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Froelich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung, Köln 2015.

3.2.5 Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Rhein-Sieg-Kreis

Der Rhein-Sieg-Kreis ist durch ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum in NRW gekennzeichnet und daher als Wohn- und Arbeitsstandort in vielerlei Hinsicht attraktiv und zieht die Menschen an. Im Auftrag der Kreissparkasse Köln wurde daher 2016 die Studie „Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Rhein-Sieg-Kreis“ unter Koordination und Mitarbeit der Wirtschaftsförderung des Rhein-Sieg-Kreises erstellt.

In der Studie wurde die Entwicklung des regionalen Wohnungsmarktes in den Jahren 2000 bis 2015 transparent gemacht. Über Modellrechnungen wurden Entwicklungspfade bis 2030 und Bandbreiten der zukünftigen Wohnungsnachfrage ermittelt. Die Wohnungsnachfrage im Rhein-Sieg-Kreis wird demnach weiter steigen, und zwar nicht nur, weil die Wirtschaft vor Ort mehr Arbeitskräfte anzieht, sondern auch aufgrund der wachsenden Überschwappeffekte aus den prosperierenden Städten Bonn und Köln.

Die zukünftige zusätzliche Wohnungsnachfrage im Rhein-Sieg-Kreis wird insbesondere durch zwei Nachfragegruppen bestimmt, die zuziehenden Familien aus Bonn und Köln sowie die zuziehenden jungen Menschen aus dem Ausland. Eine weitere Steigerung der Kaufpreise und Mieten ist laut Gutachter zu erwarten, wenn das Wohnungsangebot im Rhein-Sieg-Kreis nicht mit der weiter wachsenden Nachfrage Schritt hält.

3.2.6 Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis 2016¹⁴

Der im Jahre 2016 fertiggestellte Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises ist das dritte Konzept einer Reihe und stand unter dem Planungsszenario „Optimierung“. Die beiden vorangegangenen Pläne wurden unter den Titel „Angebotsausbau“ und „Einsparung“ erstellt. Dabei ging es vorrangig um das Ausschöpfen von Fahrgastpotenzialen durch Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei etwa gleichbleibendem Kostenrahmen.

Mit diesem dritten Nahverkehrsplan standen die Verbesserung besonders frequentierter und nachfragestarker Verbindungen, die Schaffung durchweg nachvollziehbarer Strukturen, weitere Erschließungen im Hinblick auf Fahrgastpotenziale sowie eine langfristige Sicherung und Optimierung der Attraktivität des ÖPNV im Vordergrund. Die folgenden Strategien sollen zu einer erfolgreichen Umsetzung der Ziele führen:

- Herstellung flächendeckender Bedienungsstandards
- Stärkung der Hauptachsen
- Systematisierung des Liniennetzes
- Ausweitung des Konzepts der differenzierten Bedienung
- Abbau von Parallelverkehren

Mit der Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW ist die Pflicht weggefallen, den Nahverkehrsplan alle fünf Jahre fortzuschreiben. Der 2016 überarbeitete Nahverkehrsplan konnte daher modular aufgebaut werden. Somit ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplans zeitlich offen. Der Nahverkehrsplan kann und soll kontinuierlich in räumlichen Teilbereichen nach Bedarf weiterentwickelt werden. Auf diese Weise haben die Aufgabenträger eine größere Flexibilität bei der Fortschreibung.

Der Rhein-Sieg-Kreis finanziert bereits seit Jahrzehnten den öffentlichen Personennahverkehr mit beträchtlichen Mitteln. In den letzten Jahren waren das stets über 20 Millionen Euro pro Jahr. Trotz der angespannten

¹⁴ vgl. Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis, Bericht 2016, Rhein-Sieg-Kreis

Haushaltslage der Städte und Gemeinden und des Kreises konnten im Nahverkehrsplan Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen vorgesehen werden. Insbesondere sollen alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 500 Einwohnern nach Möglichkeit mit liniengebundenen Verkehrsmitteln erschlossen werden.

Für Königswinter sieht der Nahverkehrsplan für verschiedene Buslinien vor allem Taktverdichtungen, Verbindungsüberprüfungen, Stabilisierung staugefährdeter Linien sowie Angebotsverbesserungen innerhalb wie auch über die Stadtgrenze hinaus vor. Dazu kommt die Suche und Evaluierung möglicher Standorte für Park & Ride – und Bike & Ride – Anlagen und der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe Königswinter und Niederdollendorf sowie der Bushaltestellen (nach Priorität geordnet).

Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 u.a. folgende konkrete Maßnahmen zur Angebotsverbesserung umgesetzt (vgl. Beschlüsse des PUA vom 03.06.2015 und 08.06.2016)

- Anpassung des Linienwegs und Taktverdichtung auf der Linie 541 (30'- statt 60'-Takt Mo-Fr in den Hauptverkehrszeiten)
- Taktverdichtung auf den Linien 525 und 536 (30'- statt 60'-Takt von 13:30 bis 15:30 an Schultagen)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 konnte zudem für den bestehenden Anrufsammeltaxiverkehr (AST-Verkehr, für alle Ortsteile östlich von Oberpleis) ein neuer Betreiber gefunden und so das Angebot dauerhaft gesichert werden. Des Weiteren wurde Verbesserungen im Angebot u.a. auf der Linie 536 erreicht, indem samstagsmorgens und sonntags ein Angebot im 2-Stundentakt eingerichtet wurde.

Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes soll auch die Einrichtung eines Taktknotens in Stieldorf mit einer Rendezvousmöglichkeit für 4 bis 6 Busse geprüft werden (vgl. PUA vom 30.05.2018). Denn die Fahrpläne der Buslinien in Königswinter sind nach den Prinzipien eines Integralen Taktfahrplans (ITF) geplant. Kern des ITF ist die Herstellung von systematischen Anschlüssen in alle Fahrtrichtungen. Mit Blick auf die bestehende Struktur ließe sich in Stieldorf neben dem Hauptknoten Busbahnhof Oberpleis grundsätzlich ein weiterer Taktknoten einrichten, der weitere Optimierungspotenziale im Liniennetz eröffnen würde.

Fortschreibung im Zuge des Förderprogramms „Lead-City“

Der Planungs- und Umweltausschuss (PUA) des Rates der Stadt Königswinter hatte die Verwaltung Anfang 2018 beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis weitere Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes aufzuzeigen. Am 30.05.2018 hat der PUA den folgenden Vorschlägen zugestimmt und die Verwaltung beauftragt, diese Maßnahmen mit dem Rhein-Sieg-Kreis und der RSVG abzustimmen und nach Möglichkeit zum nächsten Fahrplanwechsel umzusetzen:

- Taktverdichtung auf der Stadtbahnlinie 66 (10'-Takt Mo-Fr bereits ab ca. 13 Uhr) und 1b (Nachtverkehr am Wochenende)
- Taktverdichtung auf der Buslinie 520 (10'- statt 20'-Takt Mo-Fr in den Hauptverkehrszeiten sowie 30'- statt 60'-Takt samstags 15-20).
- Taktverdichtung auf der Buslinie 560 (60'-Takt Mo-Fr durchgehend)

Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Kreistages ist den Beschlüssen der Kommunen gefolgt hat in seiner Sitzung am 18.09.2018 die Kreisverwaltung zu beauftragt, die Angebotsverbesserungen im regionalen ÖPNV Bonn/Rhein-Sieg im Rahmen des Projektes „Lead City Bonn“ mit den betroffenen Städten und Ge-

meinden sowie den Verkehrsunternehmen abzustimmen und zum Fahrplanwechsel am 26.08.2019 für die Dauer des Projektzeitraumes unter der Voraussetzung einer 95 %-Förderung der anfallenden Kosten im Rahmen des Bundesprogramms „Modellstadt zur Verbesserung der Luftqualität“ umzusetzen.

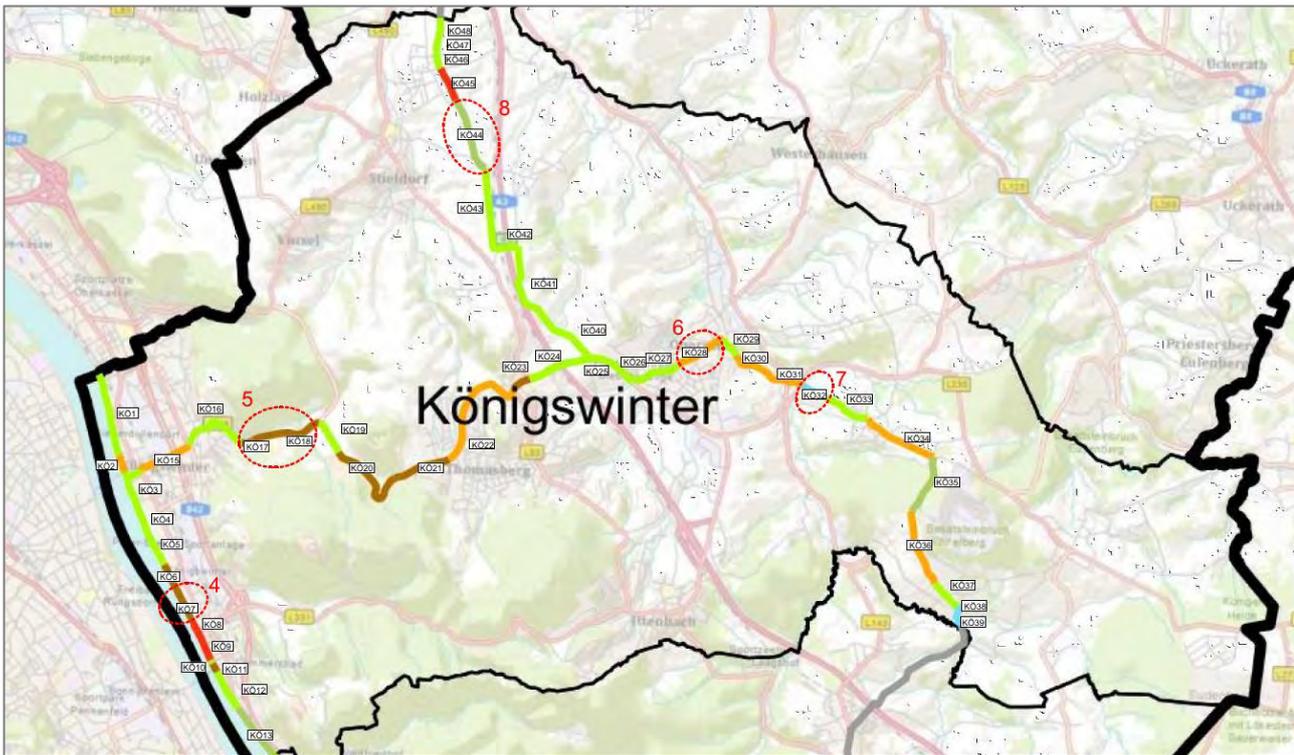
Im Rahmen des Förderprojekts "Lead City" kann so eine deutliche Taktverdichtung erreicht werden. Diese zusätzlichen Angebote können Verlagerungen bewirken und sollten daher ggf. weiter aufgebaut und auf jeden Fall langfristig finanziell gesichert werden.

3.2.7 Radverkehrskonzept des Rhein-Sieg-Kreises 2014¹⁵

Im Jahr 2014 hat das Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Kaulen (SVK) ein Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis erarbeitet, das als rahmengebende Handlungsgrundlage der Förderung umweltfreundlicher Mobilität dienen soll. Aus Kostengründen war das Radverkehrskonzept von Beginn an so angelegt, dass die Bestandsaufnahme überwiegend über die Kommunen erfolgen sollte, in dem diese sich mit ihrer Ortskenntnis einbringen und Daten zu vorhandenen Radverkehrsverbindungen sowie zu den aktuellen Ausstattungen der ÖPNV-Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen bereitstellen sollten. Aufgenommen wurde die Radinfrastruktur des Kreises, der Serviceeinrichtungen (Abstellanlagen, ÖPNV-Mitnahme, Verleih, Bett+Bike) sowie des Leitsystems und der Kommunikation (Portale, Broschüren, etc.).

In dem Konzept wurden auch die zukünftigen Potenziale für den Radverkehr abgeschätzt. Im Rhein-Sieg-Kreis lag der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei rund 63% (Fahrer und Mitfahrer). In Bonn lag dieser Wert bei unter 50%, in Königswinter dagegen bei 66 bis 75%. Bei der Reduzierung des MIV kommt dem Radverkehr eine Schlüsselrolle zu. Der Gutachter hält es für realistisch, dass der Radverkehrsanteil von 7,3% im Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2008 durch entsprechende Maßnahmen auf bis zu ca. 30% gesteigert werden könnte, wobei der Anteil in den Kommunen je nach topografischen Verhältnissen zwischen 15 und 45% schwanken kann. Der Radverkehrsanteil in Königswinter liegt derzeit bei weniger als 5 %, was insbesondere durch die Topographie des Siebengebirges bedingt ist, sodass zukünftig ein Radverkehrsanteil im Bereich von ca. 15 % möglich erscheint.

¹⁵ vgl. Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis, Abschlussbericht, SVK - Stadt- & Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Aachen, 2014



Sofortprogramm

- Strecke mit vermehrten Unfällen mit Radfahrerbeteiligung
- Radverkehrsanlage mit schwerwiegenden punktuellen Sicherheitsmängeln
 - fehlende Querungshilfe
 - schlechte / fehlende Überleitungsgebiete

Kurzfristiges Maßnahmenkonzept

- Verkehrsstraße ohne Sicherung des Radverkehrs innerorts
 - innerörtliche Straße $\geq 7m$ Breite
 - innerörtliche Straße $< 7m$ Breite
- Verkehrsstraße ohne Sicherung des Radverkehrs außerorts
 - außerörtliche Straße $\geq 7m$ Breite
 - außerörtliche Straße $< 7m$ Breite und $\leq 500m$ Länge
- Radverkehrsanlage mit schwerwiegenden linearen Sicherheitsmängeln
 - zu geringe Breite

Mittel- bis langfristiges Maßnahmenkonzept

- außerörtliche Straße $< 7m$ Breite und $> 500m$ Länge
- Hauptachsennetz ohne Angaben
- Teil bestehender Planung
- zu prüfende Gefahrenstellen
- Ausgewählte Netzlücken
 - 20 ausgewählte Netzlücken auf den Hauptachsen

Sonstiges

- Kommunale Grenzen
- Kreisgrenze
- Kennung Streckenabschnitte

SI10

Abb. 22: Auszug aus dem Übersichtsplan – Planungsprioritäten im Hauptachsennetz des Rhein-Sieg-Kreises

Quelle: Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis, Abschlussbericht, SVK - Stadt- & Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Aachen, 2014

Der Rhein-Sieg-Kreis kommt mit dem Radverkehrskonzept seiner gesetzlichen Pflichtaufgabe der Koordination nach, indem die Hauptachsen des Radverkehrs über die kommunalen Grenzen hinweg in einem iterativen Prozess abgestimmt und definiert wurden. Die Linienführung der Achsen orientiert sich dabei an den Hauptverkehrsachsen des Kreises, den bedeutenden Naturräumen sowie den Verbindungen der zentralen Orte des Kreises. Für Königswinter wurde eine Achse in Richtung Sankt Augustin bzw. Bad Honnef sowie einer weiteren Achse entlang des Rheins Richtung Köln definiert.

Im Themenbereich der multimodalen Verknüpfungspunkte wird für Königswinter Handlungsbedarf an den zentralen SPNV-Bahnhöfen (Schienenpersonennahverkehr, Bahnhöfe Königswinter und Niederdollendorf,

Stadtbahnhaltestellen Linie 66) in Königswinter-Altstadt und Niederdollendorf sowie an den Bushaltestellen in Niederdollendorf, Oberdollendorf, Kloster Heisterbach und ZOB Oberpleis gesehen. Als öffentliche Mobilitätsangebote wird die Einrichtung von öffentlichen Leihfahrradstationen an diesen 12 multimodalen Verknüpfungspunkten der Stadt Königswinter sowie für den Individualverkehr Fahrradboxen / überdachte Fahrradabstellanlagen, Witterungsschutz und P+R Parkplätze vorgeschlagen. An den Bahnhöfen Königswinter und Niederdollendorf wird die Unterbringung jeweils einer Radstation / Parkhaus vorgeschlagen.

Des Weiteren sieht das Konzept den Ausbau der kreisweiten radverkehrsbezogenen Information und Kommunikation sowie mögliche Synergieeffekte mit der Entwicklung der Elektromobilität und das Potenzial in Radschnellverbindungen vor.

Die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes für das Hauptachsennetz ist Sache der zuständigen Baulastträger. Zur Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen, welche in sechs unterschiedliche Lösungskategorien eingeteilt sind, wurden Abschnitte und Bereiche mit Planungspriorität festgelegt. Insgesamt sind für das Stadtgebiet von Königswinter 25 Maßnahmen, davon drei im Sofortprogramm, 19 kurzfristige und drei mittel- bis langfristige, vorgesehen. Die vorrangig umzusetzenden Maßnahmen sind in der nachfolgenden Karte hervorgehoben. Dies sind die Nummern 4 bis 7 und betreffen mit Ausnahme der Nummer 5 die Stadt Königswinter als Straßenbaulastträger.

Der Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Königswinter hatte den im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises erstellten Konzeptentwurf in seiner Sitzung am 26.03.2014 zur Kenntnis genommen und grundsätzlich begrüßt. Der Ausschuss stellte jedoch fest, dass nach seiner Ansicht noch Nachbearbeitungsbedarf besteht und hatte daher beschlossen, eine interfraktionelle Arbeitsgruppe einzurichten, die in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Gutachter das Konzept weiterentwickeln sollte (vgl. Beschluss Nr. 479/2014 zu Vorlage 48/2014). Nach Einschätzung der Kreisverwaltung wäre eine Überarbeitung des Konzeptes zwar grundsätzlich möglich. Die Umsetzung des Konzeptes sollte jedoch weitgehend ohne gutachterliche Unterstützung auf Verwaltungsebene erfolgen. Die Arbeitsgruppe wurde daher nicht eingerichtet.

Der Planungs- und Umweltausschuss des Kreistages beauftragte daher am 29.04.2014 die Kreisverwaltung, in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW die Bausteine des Radverkehrskonzeptes umzusetzen, mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil an täglichen Wegen zu erhöhen. Dabei sollten vorrangig die Engpässe und sonstigen Hindernisse auf den Hauptachsen des Alltagsverkehrs abgebaut werden.

Bisher wurden in Königswinter – insbesondere aufgrund fehlender Finanzmittel – keine grundlegenden Verbesserungsmaßnahmen oder Lückenschlüsse im Hauptachsennetz nach dem Konzept des Rhein-Sieg-Kreises umgesetzt, sondern nur folgende, punktuelle Sofortmaßnahmen durchgeführt:

- Rheinallee (Streckenabschnitte KÖ6 bis KÖ12): Behebung akuter baulicher Mängel, Geschwindigkeitsbeschränkungen für Radfahrer sowie Einrichtung einer Alternativroute. Langfristig ist eine dauerhafte Optimierung geplant, die aber von externen Faktoren (Bau einer Ersatzstraße im Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnübergangs Drachenfelsstraße) abhängig ist.
- L268 (Streckenabschnitte KÖ19 bis KÖ21, KÖ23): Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs bzw. wo vorhanden kombinierte Geh- und Radwege (jeweils in Fahrtrichtung)
- In der Vorstadt (Streckenabschnitte KÖ41): Fahrbahndecke durch feineren Schotter ersetzt, der sich besser mit dem Rad befahren lässt.

3.2.8 Freiwilliges Naturschutzgroßprojekt „chance7 – wir fördern Heimat“¹⁶

Das Projekt „chance7“ ist ein langfristig angelegtes Naturschutzgroßprojekt, mit dem sich der Rhein-Sieg-Kreis seit 2010 an dem Bundes-Förderprogramm chance.natur beteiligt. Ziel des Projektes ist die Schaffung von Biotopverbundsystemen in den Natur- und Kulturlandschaften zwischen Siebengebirge und mittlerer Sieg von etwas über 11.000 ha. Die Natur- und Kulturlandschaften sollen mit dem Projekt so verbessert werden, dass die Qualität der Landschaft und die Lebensräume für seltene Arten mit z. T. bundesweiter Bedeutung erhalten werden. Zusammen mit Naturschutzorganisationen, Vereinen, Kommunen und der Bürgerschaft, welche alle aktiv eingebunden werden, wird das Projekt in der Region erfolgreich umgesetzt.

Die Förderkulisse von chance7 umfasst insgesamt sechs Kerngebiete: in Königswinter das Siebengebirge (Kerngebiet 1), Pleiser Hügelland (Kerngebiet 2) und Oberhau / Eudenbach (Kerngebiet 3).

In der ersten Phase des Projekts (Projekt I) wurde ein Pflege- und Entwicklungsplan erstellt, aufbauend auf einer umfassenden Kartierung mit Analyse des Bestandes. Dabei wurden ergänzend zur naturschutzfachlichen Betrachtung auch gesamtökonomische Aspekte (Land- und Forstwirtschaft, Freizeit, Erholung / Tourismus) mit dem Ziel betrachtet, die späteren Maßnahmen nachhaltig umzusetzen. Daraufhin wurden zu abgegrenzten Entwicklungsräumen Entwicklungsziele erarbeitet. Daran schloss die Maßnahmenplanung an. Das im Projekt I erarbeitete (vorläufig fachliche) Leitbild lautet:

„Die repräsentativen Wälder mit ihren Quellen und Fließgewässern, die Streuobstwiesen und Sonderbiotope (Fels- und Steilhänge, Feuchtheide) im Projektgebiet sind großflächig gesichert, miteinander verbunden und erlebbar. In den einzelnen Landschaftstypen ist die spezifische Artenausstattung möglichst vollständig vorhanden. Die Vorkommen der Leitarten Rotmilan, Ameisenbläulinge, Gelbbauchunke, Schwarzstorch, Steinkauz, Steinkrebs und Mauereidechse sind gefestigt, das Potenzial für die Wildkatze geschaffen. Das Projektgebiet übernimmt eine Schlüsselrolle im überregionalen Biotopverbund.“

Für die Kerngebiete Siebengebirge, Pleiser Hügelland und Oberhau / Eudenbach wurden Maßnahmen im Wald, im Offenland, an den Gewässern und besondere Artenhilfsmaßnahmen entwickelt. Zudem wurden „Leuchtturm“-Projekte konzipiert, mit denen die Umsetzungsphase gestartet wurde. In Königswinter sind dies die Streuobstwiesen Oberdorf, Wälder am Hinsberg (zwischen Bockeroth und Oberpleis), Heidelandschaft Komp / Eudenbach und Bennerscheider Heide.

In der Umsetzungsphase von 2015 bis 2025 (zweite Phase) sollen verschiedenste Maßnahmen zur Verbesserung von Natur und Landschaft in der Region realisiert werden. Alle Maßnahmen beruhen auf dem Prinzip der Freiwilligkeit, das heißt, kein Grundstücksbesitzer, Landwirt, Forstwirt oder andere werden "gezwungen" ihre Grundstücke für Maßnahmen zur Verfügung zu stellen.

Einige Projekte konnten auch in Königswinter bereits verwirklicht werden. Dazu zählen z.B. Renaturierungen von alten Fischteichanlagen, Anpflanzungen von neuen Obstbäumen sowie die Anlage von Lebensräumen für Amphibien. Als eines der Hauptziele des Leuchtturm-Projektes gilt die Freistellung trockenwarmer Lebensräume. Hierzu sind ab Winter 2018 / 2019 umfangreiche Maßnahmen geplant. Neben vielen kleineren Maßnahmen werden großflächige Bereiche in Königswinter, z. B. an der Wolkenburg und am Kellerberg im Siebengebirge, freigestellt (siehe hierzu auch Sachstandsmittlung im PUA am 29.05.2019, Vorlage 79/2019).

¹⁶ vgl. Projekt Chance7 – wir fördern Heimat, www.chance7.org

3.2.9 Gewässerentwicklungskonzept für den Einzugsbereich des Pleis- und Lauterbaches

Im Rahmen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) sollen Fließgewässer wieder in einen „guten Zustand“ versetzt werden. Dafür sollen Gewässerentwicklungskonzepte entwickelt werden, die längerfristige, ganzheitliche und detaillierte Maßnahmen enthalten, um die Situation von Gewässern zu verbessern. Mit dem Gewässerentwicklungskonzept können längerfristige, ganzheitliche, detaillierte und konzeptionelle Maßnahmen entwickelt werden, um die Situation von Gewässern zu verbessern und auch entsprechende Fördermittel dafür abzurufen. Gewässerbauliche Maßnahmen sind bis zu 80 % über Landesmittel förderfähig.

In Königswinter wurde durch den Wasserverband Rhein-Sieg-Kreis für die regional bedeutsamen Gewässer Pleisbach, Lauterbach und Quirrenbach 2011 ein Gewässerentwicklungskonzept entwickelt. Im Rahmen dieses Konzepts wurde eine umfassende Analyse des Zustands der Gewässer durchgeführt, wobei Defizite in verschiedenen Bereichen, wie z.B. dem Umwelt-, Hochwasserschutz oder auch der Qualität der Gewässer erkannt wurden. Um diese zu verbessern wurde in Abstimmung mit verschiedenen Akteuren ein Maßnahmenkonzept aufgestellt. Die Maßnahmen reichen von gewässergerechter Ufergestaltung und Auenstrukturentwicklung über die Anlage von Uferstreifen, den Rückbau von Uferverbauen oder Querbauwerken bis zum Erhalt bzw. zur Entwicklung lebensraumtypischer Ufervegetation und einer Extensivierung der Nutzung.

Insbesondere aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit und der teilweise hohen Kosten der gewässerbaulichen Maßnahmen sind bisher allerdings nur Teile der vorgeschlagenen Maßnahmen – insbesondere in Zusammenarbeit mit Chance7 – an Pleis- und Quirrenbach oder im Rahmen der laufenden Gewässerunterhaltung umgesetzt worden.

3.2.10 Integriertes Handlungskonzept „Grüne Infrastruktur“ (InHK GI)

Im Rahmen der Regionale 2010 haben die Städte Alfter, Bonn, Bornheim, Niederkassel, Sankt Augustin und Troisdorf unter dem Titel „Grünes C“ ein interkommunales Freiraumprojekt umgesetzt, mit dem unter anderem die Vernetzung und Optimierung von Freiräumen, sowie die Verbesserung der Lebensqualität erreicht werden sollte.

Aufbauend auf dem „Grünen C“ wurde das integrierte Handlungskonzept (InHK) "Grüne Infrastruktur" erstellt und im Rahmen des Projektauftrags „Grüne Infrastruktur NRW“ eine Förderung im Rahmen des EFRE Programms beantragt. Mit dem Projekt sollte eine Weiterentwicklung und Förderung von Freiräumen in der Region erreicht werden. Mit Beschluss des Stadtrates vom 09.05.2017 (Beschluss 342/2017 zu Vorlage 84/2017) wollte sich auch die Stadt Königswinter an diesem Konzept – mit Maßnahmenvorschlägen im Bereich Pleis- und Lauterbach im Planungsraum Stieldorf sowie im Siebengebirge – beteiligen.

Mit Schreiben vom 12. Dezember 2017 hat das zuständige Ministerium mitgeteilt, dass der interministerielle Arbeitskreis Grüne Infrastruktur in seiner Sitzung am 01.12.2017 keine Förderempfehlung für Maßnahmen aus dem InHK GI ausgesprochen hat. In der aktuellen Förderperiode ist daher keine Förderung zu erwarten (vgl. Vorlage 386/2017).

Das von den Stadträten der am InHK GI beteiligten Kommunen beschlossene und abgestimmte Handlungskonzept ist aber als Leitfaden für die zukünftige Freiraumentwicklung im Projektgebiet konzipiert. Es bietet damit einen guten regionalen Ansatz zur Weiterentwicklung der Grünen Infrastruktur. Die beteiligten Kommunen wollen die regionale Zusammenarbeit auf Arbeitsebene daher fortsetzen. Das Konzept kann in Hinblick auf andere Fördermöglichkeiten oder kommende EU-Förderperioden eine Hilfestellung bieten.

3.3 Gesamtstädtische Planungen und Konzepte

3.3.1 Flächennutzungsplan der Stadt Königswinter

Der Flächennutzungsplan (FNP) einer Gemeinde ist als vorbereitende Bauleitplanung Steuerungsinstrument für das gesamte Stadtgebiet. In ihm sollen die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dargestellt werden (gem. § 5 Abs. 1 BauGB). Der derzeit gültige Flächennutzungsplan der Stadt Königswinter ist aus dem Jahr 1973 und dient seitdem als Grundlage für die städtebauliche Entwicklung des Stadtgebietes. Der Prognose- und Planungshorizont des FNP beläuft sich in der Regel auf eine Dauer von 10 bis 15 Jahren. Der Flächennutzungsplan der Stadt Königswinter und die ihm zugrunde liegenden stadtentwicklungspolitischen Zielvorstellungen sind damit völlig überaltert.

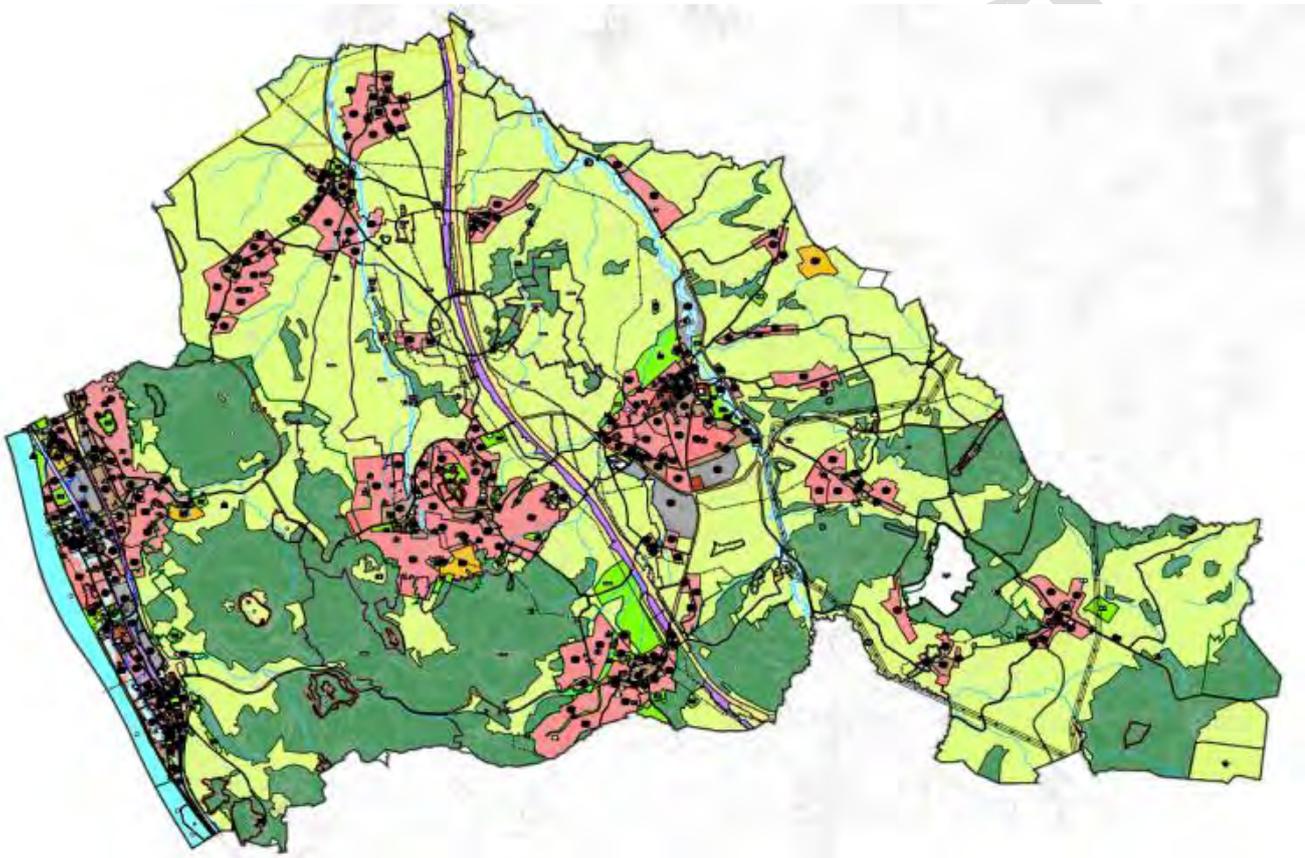


Abb. 23: Flächennutzungsplan Neubekanntmachung 2017

Quelle: Stadt Königswinter

Viele der im Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen wurden fast vollständig in Anspruch genommen oder sie stehen für eine Entwicklung aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr zur Verfügung. Seine vorbereitende Funktion hinsichtlich eines zukünftigen Bodennutzungskonzeptes kann der Flächennutzungsplan daher nicht mehr erfüllen. Diese Situation spiegelt sich auch in den über 100 begonnenen Änderungsverfahren und Berichtigungen wider, die den bisher gültigen FNP bereits stark modifiziert haben. Seit dieser Zeit haben sich wichtige Fachplanungen überholt sowie rechtliche, soziale, wirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen grundlegend geändert. Dies spiegelt sich u.a. in der Überschneidung von umfangreichen Bauflächendarstellungen im FNP mit Natur- und Landschaftsschutzgebieten wieder.

Um zumindest eine für die tägliche Verwaltungsarbeit handhabbare Grundlage zu schaffen, wurde im Jahr 2016 der Flächennutzungsplan digitalisiert, die wirksamen Änderungen und Berichtigungen eingearbeitet und aktuelle Schutzgebietsausweisungen nachrichtlich übernommen. Diese überarbeitete Fassung des Flächennutzungsplanes wurde im Januar 2018 neu bekanntgemacht und bildet seitdem die Basis für die baulenplanerischen Entwicklungen in Königswinter.

Der derzeitige Flächennutzungsplan entbehrt somit eines aktuellen übergreifenden, zusammenführenden Entwicklungskonzeptes auf der Grundlage eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Leitbildes. Mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) sollen konkrete Ziele und Maßnahmen der Stadtentwicklung für die nächsten 15 bis 20 Jahre formuliert werden. Das ISEK bildet damit auch die zentrale Grundlage für die mittelfristig mögliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes.

3.3.2 Potenzialflächenermittlung Wohnen und Gewerbe

Wesentliche Entwicklungsvoraussetzung einer Gemeinde ist das Vorhandensein von Potenzialflächen; d.h. Entwicklungsflächen, die durch die Darstellung des Flächennutzungsplanes für die bauliche Inanspruchnahme als geeignet eingestuft wurden. Die Stadtverwaltung hat im Vorfeld des ISEKs auf Basis des digitalisierten Flächennutzungsplanes und des landesweiten Siedlungsflächenmonitorings diese Potenzialflächen ermittelt (Flächen > 2.000 m², die bisher nicht baulich in Anspruch genommen sind). Darüber hinaus wurden Flächen-darstellungen, für die eine Realisierung aufgrund bestehender Restriktionen wie naturschutzfachlicher oder wasserrechtlicher Vorgaben nicht mehr möglich ist, als „Rücknahme“ gekennzeichnet.

Im weiteren Prozess folgte eine umfassende Bewertung der bestehenden Entwicklungsflächen (FNP) also auch möglicher Neudarstellungen (z. B. Nennungen der Öffentlichkeit, Flächen innerhalb der ASB), die nach städtebaulichen und umweltfachplanerischen Kriterien geprüft wurde (siehe hierzu Kap. 4.5).

Insgesamt sind im Stadtgebiet noch folgende Flächenreserven vorhanden: ca. 78,2 ha Wohn- und Mischbaufläche, ca. 5,7 ha Umwidmungsfläche für Wohnen, 1,2 ha Reserven in Satzungen nach § 34 BauGB (ohne FNP-Darstellung) sowie ca. 5,5 ha unbebaute Gewerbefläche und ca. 3,4 ha Umwidmungsfläche für Gewerbe. Eine Gewerbefläche mit rund 7,2 ha wird derzeit planerisch entwickelt¹⁷ (76. FNP-Änderung im Bereich „Oberpleis, Siefen“).

Die vorgeschlagenen Rücknahmen der Bauflächendarstellungen belaufen sich auf rund 79,8 ha Wohnbaufläche und 8,4 ha Gewerbefläche sowie 19,7 ha Sonderbaufläche.

¹⁷ vgl. Stadt Königswinter, Sitzungsvorlage 382/2018

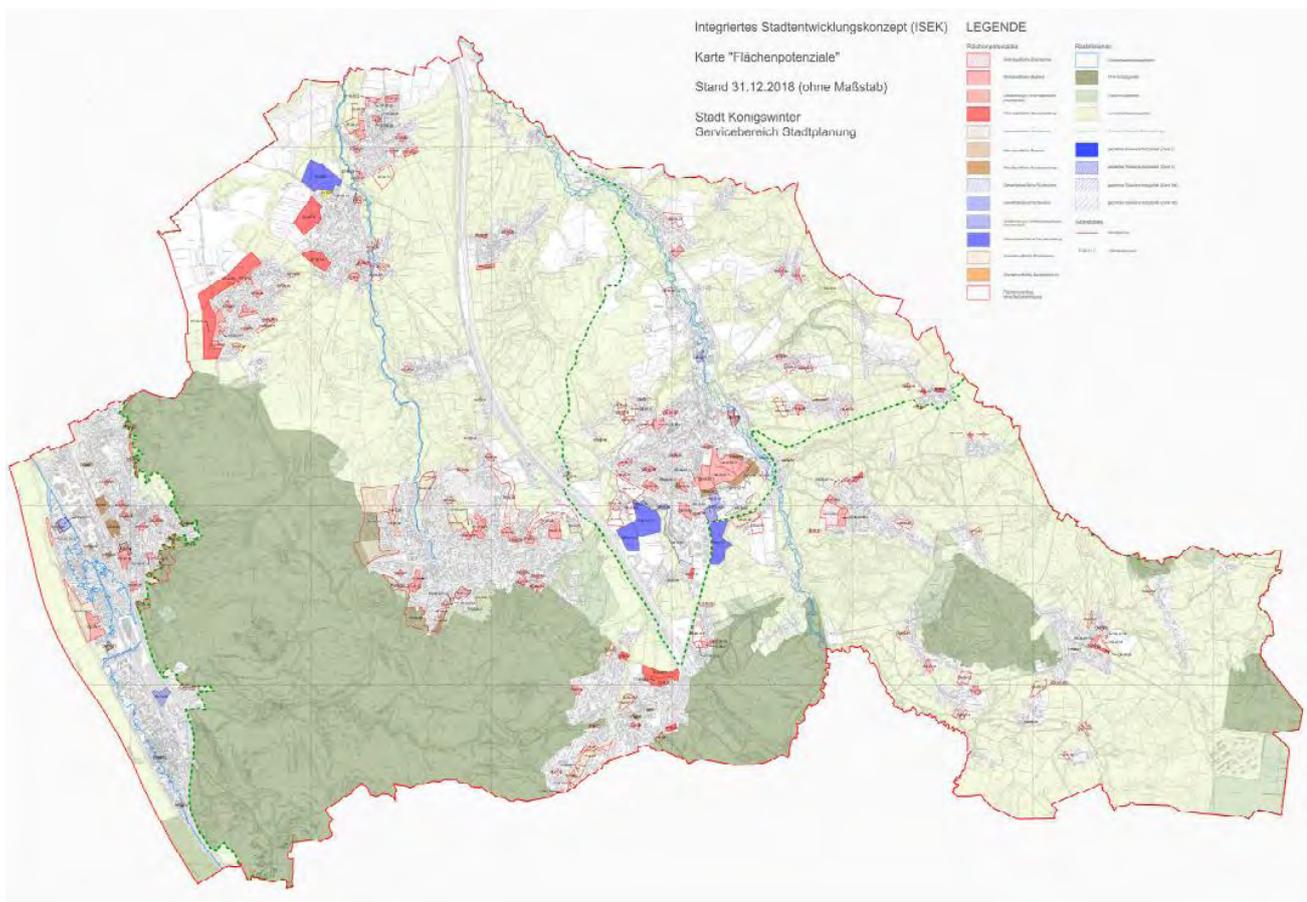


Abb. 24: Karte „Flächenpotenziale“

Quelle: Stadt Königswinter, Servicebereich Stadtplanung, Stand 31.12.2018

3.3.3 Tourismusleitbild: AugenBlicke :tourismusperspektive Königswinter_Drachenfels_Siebengebirge¹⁸

Tourismus hat seit jeher einen bedeutsamen Stellenwert in Königswinter, aber in der Vergangenheit ein stetiges Auf- und Ab erfahren. Um die Basis für eine Reattraktivierung der Tourismusfunktion zu legen, sind daher strategische Planungen erforderlich, wie die in den letzten Jahren erstellten Bausteine des Tourismusleitbilds (2000), Stadtmarketingprozesses (2003) und der Regionale 2010 (ab 2002, vgl. Kap. 3.4.2). Um Handlungsperspektiven aufzuzeigen, soll mit der :tourismusperspektive der Grundstein für die künftige Tourismusedwicklung in Königswinter in Form eines Leitbildes gelegt werden. Es bildet die Grundlage für Entwicklung touristischer Maßnahmen und wurde vom Rat der Stadt Königswinter am 10.05.2010 beschlossen.

Überschneidungen und Parallelen bestehen zu den beiden im Zuge der Regionale 2010 erarbeiteten Gesamtperspektiven „Drachenfels“ und „Klosterlandschaft Heisterbach“ sowie zum „Erholungslenkungs- und Wegenutzungskonzept für das Naturschutzgebiet und den Naturpark Siebengebirge“. Auf den touristischen Gegebenheiten sowie der touristischen, naturräumlichen und kulturellen Historie der Stadt Königswinter aufbauend und im Sinne der touristischen Inwertsetzung der Region unter Betrachtung des Siebengebirges als „BewegungsLandschaft“, insbesondere als „KulturLernLandschaft“, wurden die folgenden fünf prioritär zu entwickelnden Schlüsselstandorte und Themen gewählt: Siebengebirgsmuseum, Drachenfelsplateau, Nibelungenhalle und Reptilienzoo, das Konzept zur Vermittlung der Kulturlandschaft und die Erschließung des geologischen Potenzials des Siebengebirges. Aber auch weitere touristische Schlüsselstandorte und -themen (u. a. Schloss Drachenburg, Gastronomiekonzept, Flusskreuzfahrten, Einzelhandel) wurden erörtert und Handlungsvorgaben definiert.

Zur Umsetzung der :tourismusperspektive sind folgende Schwerpunktsetzungen als strategische Ausrichtung des Tourismus abgeleitet: Premiumregion für Tagesausflüge und Naherholung, Region für Tagungstourismus, Region für Geschäftstourismus und Region für Übernachtungstourismus unter den Leitwerten Natur, Kulturlandschaft und Emotionen durch Bewegung, Landschaftserlebnis sowie Lernen und Wissen. Es ist somit ein Schwerpunkt auf Tagesreisen und Ausflugverkehr gelegt. Der Einzugsbereich umfasst einen ca. 120 km-Radius (Rheinland, Metropol-Region Ruhr), aber auch Großbritannien, Niederlande und Belgien.

Das Konzept AugenBlicke:tourismusperspektive Königswinter Drachenfels Siebengebirge beinhaltet eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen, die zur Steigerung der touristischen Attraktivität Königswinters beitragen sollen. Wichtige Schlüsselprojekte z.B. Neugestaltung Drachenfelsplateau oder Kloster Heisterbach konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden. Daneben werden im Konzept weitere Projekte insbesondere z.B. Ergänzung der Angebote in Museen und touristische Veranstaltungen, Marketing, Vermarktungs- und Vertriebsstrukturen von regionalen Produkten (z. B. Wein), Förderung- und Weiterentwicklung der Übernachtungs- und Ausflugsangebote, Bewusstseinsmachung von Historie und Zeitgeschichte, Waldkultur etc. vorgeschlagen. Nachfolgend werden einige (noch nicht umgesetzt) raumwirksame Maßnahmen exemplarisch aufgelistet:

- Weiterentwicklung eines Naturparkplans Siebengebirge
- Entwicklung eines touristischen Masterplans Naturpark Siebengebirge
- Entwicklung eines neuen Wegekonzeptes für einen inhaltlich erweiterten Naturpark Siebengebirge
- Entwicklung von Landschaftserlebnis-Angeboten für die Natur-Kulturlandschaft Siebengebirge

¹⁸ vgl. AugenBlicke :tourismusperspektive Königswinter_Drachenfels_Siebengebirge, Regionale 2010

- Etablierung eines „Haus des Siebengebirgs-Weins“ als Weinerlebnis-Zentrum
- Erlebnisroute Wein.Kultur.Landschaft
- Maßnahmen zur umfassenden Pflege der Obstkulturlandschaft (Streuobstwiesen) einleiten, sichern und dauerhaft weiterentwickeln
- Inszenierung Fischteiche als klösterliche Kulturlandschaft
- Aufbau eines „Mythen-Steigs“
- Entwicklung eines Kunst- und Kulturpfades entlang der Kulturlandschaft in Wald und Offenlandschaft sowie am Flussufer

Auch die bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen können einen wichtigen Beitrag zur weiteren Steigerung der touristischen Attraktivität der Stadt Königswinter leisten und sollten daher sukzessive umgesetzt werden.

3.3.4 Handlungskonzept Wohnen

Der Rat der Stadt Königswinter hatte in seiner Sitzung am 29.09.2015 aufgrund eines Antrags aller im Rat vertretenen Fraktionen die Verwaltung beauftragt, ein Wohnungsbaukonzept zu erstellen (vgl. Beschluss Nr. 154/2015). Vor dem Hintergrund der stark gestiegenen Nachfrage nach Wohnraum in der Region sollten mit dem Handlungskonzept das Angebot und der Bedarf an Wohnbauflächen in Königswinter ermittelt und bewertet und strategische Handlungsempfehlungen für die städtische Wohnungspolitik entwickelt werden.

Aufgrund des erforderlichen Umfangs der Arbeiten und der engen personellen Ressourcen wurde das Handlungskonzept Wohnen nicht von der Verwaltung erstellt, sondern Ende 2016 das Büro empirica ag mit der Erarbeitung beauftragt. Das Handlungskonzept stützt sich auf die Ergebnisse der regionalen Wohnraumbedarfsanalyse für den Rhein-Sieg-Kreis (vgl. Abschnitt 3.2.5) und vertieft diese für Königswinter.

Das Handlungskonzept Wohnen stellt eine Leitlinie für die zukünftige Entwicklung dar und dient damit einer strategischen Grundausrichtung der Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik für die nächsten 15-20 Jahre. Im Konzept wurden fünf strategische Leitziele zur Entwicklung der Stadt Königswinter bis 2035 formuliert.

Im Handlungskonzept Wohnen wurden zudem Handlungsfelder benannt und konkrete Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen. Zur Umsetzung der Maßnahmen sind weitere Beschlüsse des Rates notwendig. Das Handlungskonzept Wohnen wurde am 18.12.2017 vom Stadtrat beschlossen (vgl. Beschluss 319/2017 zu Vorlage 280/2017). Das Handlungskonzept Wohnen 2017 liefert als „Fachbeitrag“ des ISEK wichtige Vorgaben und ist im Kap. 4.1.1 ausführlicher beschrieben.

3.3.5 Einzelhandelskonzept 2017

Im Jahr 2010 wurde als Grundlage für die künftige Entwicklung der Versorgungs- und Einzelhandelsfunktion in Königswinter ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept¹⁹ erstellt. Die Einzelhandelsstrukturen haben sich seither deutlich fortentwickelt. Die Angebots- und Nachfragestrukturen des Einzelhandels unterliegen insbesondere durch die dynamische Entwicklung im Bereich Internethandel und E-Commerce grundlegenden Veränderungsprozessen. Anpassungserfordernisse ergaben sich aber auch durch geänderte bundesrechtliche

¹⁹ vgl. Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Stadt Königswinter, BBE Retail Experts, Köln 2010.

und landesplanerische Vorgaben sowie die neuere Rechtsprechung u.a. hinsichtlich des Begriffsinhalts sowie der Methodik zur Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche.

Das Vorläuferkonzept stellte aufgrund dieser Rahmenbedingungen kein geeignetes Instrumentarium für eine Steuerung des Einzelhandels mehr dar, sodass eine Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes erforderlich wurde. Zentrale übergeordnete Ziele sind:

- Stabilisierung der mittelzentralen Versorgungsfunktion
- Stärkung des Einzelhandelsangebots der beiden Nebenzentren Altstadt und Oberpleis mit zentrenrelevanten Sortimenten
- Sicherung des Einzelhandelsangebots der Nahversorgungszentren mit vornehmlich nahversorgungsrelevanten Sortimenten
- Schutz der wohnortnahen Versorgung
- Vermeidung zentrenschädigender Einzelhandelsentwicklungen, insbesondere an nicht integrierten Standortlagen

Der Stadtrat hat das fortgeschriebene Einzelhandels- und Zentrenkonzept am 02.07.2018 einstimmig beschlossen (vgl. Beschluss 393/2018 zu Vorlage 88/2018). Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept liefert als „Fachbeitrag“ des ISEK wichtige Vorgaben und ist im Kap. 4.2.3 ausführlicher beschrieben.

3.3.6 Klimaschutzkonzept

Der Bau- und Verkehrsausschusses (BVA) hatte am 07.09.2010 (Beschluss Nr. 120/2010 zu Vorlage 325/2010) die Verwaltung beauftragt, ein integriertes kommunales Klimaschutzkonzept durch einen externen Dienstleister erarbeiten zu lassen. Das Projekt wurde vom BMU gefördert.

Das Konzept wurde dem Bau- und Verkehrsausschuss am 04.09.2012 vorgestellt. Der im Konzept erarbeitete Aktionsplan enthält vorrangig Vorschläge zur Steigerung der Energieeffizienz, Senkung der CO₂-Emissionen, Energiecontrolling und zur Untersuchung des Einsatzes umweltfreundlicher Energien in städtischen Gebäuden. Die im Konzept aufgezeigten Maßnahmen dienen als Handlungsempfehlung für Verwaltung und Politik. Mit Beschluss vom 26.08.2014 hat der BVA eine entsprechende Maßnahmenliste zur Umsetzung verabschiedet (vgl. Beschluss 20/2014 zu Vorlage 67/2014).

Vor dem Hintergrund, dass der Schwerpunkt des Konzeptes auf der energetischen Optimierung städtischer Gebäude lag, ist mittelfristig eine Fortschreibung, Ergänzung und Vertiefung des Konzeptes insbesondere hinsichtlich der Aspekte Verkehr und Siedlungsentwicklung fachlich geboten.

3.4 Teilräumliche Planungen und Konzepte

3.4.1 Sanierungsgebiete Königswinter Altstadt, Drachenfels und Klosterlandschaft Heisterbach

Sanierungsgebiet Königswinter Altstadt

Am 7. April 2003 hatte der Rat der Stadt Königswinter beschlossen, für die Altstadt die vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) durchführen zu lassen. Anlass waren die erheblichen städtebaulichen Missstände in der Altstadt von Königswinter, die in starkem Widerspruch zu den gegebenen Potentialen stehen. Die im Stadtmarketingprozess bis 2003 gewonnenen Erkenntnisse zeigten, dass die städtebaulichen, sozialen und strukturellen Probleme nur innerhalb eines Gesamtkonzepts gelöst werden können. Da die Entwicklungsprobleme nicht mit dem einfachen städtebaulichen Instrumentarium zu lösen waren, wurde für die Altstadt Königswinter 2004 ein Sanierungsgebiet festgelegt. Aufbauend auf dem Stadtmarketingprozess, Analysen, Vorbereitenden Untersuchungen wurden Defizite und Potenziale erkannt und in Maßnahmen und Ziele eingebettet. Zentrale Ziele waren:

- Stärkung der touristischen Funktionen: Oberste Priorität hat dabei die Aufwertung der „Tourismusmeile“ zwischen Rheinufer / ehemaliger Berliner Platz (heute SEA LIFE) und der Talstation der Drachenfelsbahn sowie darüber hinaus über die Nibelungenhalle und Schloss Drachenburg zum Drachenfelsplateau.
- Qualitative und quantitative Stärkung der Wohnfunktion in der Altstadt, insbesondere für eine junge Klientel und für ältere Mitbürger.
- Behebung städtebaulich-struktureller Probleme („verbaute“ Hinterhöfe) in großen Teilen der Altstadt zur Förderung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse.
- Sanierung des zum Teil defizitären Gebäudebestandes und Ergänzung baulicher Lücken im Stadtgefüge.
- Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
- Erarbeitung und Umsetzung der Konzeption für den Umgang mit denkmalgeschützten Bauten.
- Stärkung des Einzelhandels zur Sicherung des Nahversorgungsstandortes und der Funktion als Mittelzentrum. Dazu sollen Erweiterungsmöglichkeiten für den bestehenden Einzelhandel und potenzielle Flächen für Neuansiedlung geschaffen werden.
- Schaffung von Parkplätzen
- Verbesserung der Erschließungssituation, insbesondere im Bereich „Kleiner Graben“, als attraktive Anbindung an die Fußgängerzone
- Sicherung des Arbeitsplatzstandortes Altstadt sowohl für die bestehenden Gewerbe- und Industriebetriebe als auch für den Dienstleistungsbereich, den Tourismus und Bildung bzw. Weiterbildung

Im Dezember 2006 wurde Königswinter zusätzlich der A-Projekt-Status durch den Ausschuss der Regionale 2010 (vgl. Kapitel 3.4.2) verliehen. Durch dieses Programm wurde der Anstoß gegeben, über die ursprüngliche (klassische) städtebauliche Sanierungsmaßnahme für die Königswinterer Altstadt hinaus auch größere Projekte zur Verbesserung der touristischen und verkehrlichen Infrastruktur anzugehen, die den Standort

auch wirtschaftlich nachhaltig stärken sollten. Hierfür wurde die „Gesamtperspektive Königswinter-Drachenfels“ erarbeitet, deren Ziel es war, den Raum zwischen Rhein und Drachenfels über einzelne Projektbausteine auf Basis eines Gesamtkonzeptes zu gestalten.

In diesem Kontext wurden in Königswinter im Rahmen der Stadtsanierung und der Regionale 2010 zahlreiche Einzelmaßnahmen durchgeführt. Den einzelnen Projekten lag die allgemeine Zielsetzung zugrunde, ein Konzept zur zukunftsorientierten Entwicklung des Ortes zu erstellen. Stadtsanierung und Stadtgestaltung standen ebenso im Mittelpunkt der Gesamtkonzeption wie Landschafts-, Natur- und Denkmalschutz, Naherholung und Tourismus. Die Projekte sollten maßgeblich dazu beitragen, Königswinter und den Drachenfels als hochwertiges Tourismus- und Naherholungsziel zu stärken.

Das wichtigste Ziel der Sanierungsmaßnahmen war es, eine zukunftsfähige Entwicklung der Altstadt sowie der Tourismusdestination Drachenfels zu fördern. Die konkreteren Ziele sehen für die beiden Sanierungsgebiete wie folgt aus:²⁰

Teilzielsetzungen an der Achse Königswinter-Altstadt - Drachenfels

- Aufwertung des Wegs zum Drachenfels. Dies beinhaltet im Wesentlichen die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und im Hinblick auf die touristische Funktion das Herausstellen der landschaftlichen und kulturellen Elemente entlang des Wegs.
- Aufwertung / Neugestaltung der touristischen Ziele Drachenfels, Drachenfelsruine, Gastronomie, Aussichtsplattform, Schloss Drachenburg, Burghof, Nibelungenhalle.
- Funktionale und gestalterische Verknüpfung mit der Achse Rheinufer / SEA LIFE / Drachenfelsstraße / Talstation in der Altstadt von Königswinter.
- Vernetzung der Achse Altstadt – Drachenfels mit dem übrigen Naturpark Siebengebirge.
- Öffnen von Blickachsen.
- Qualitative Stärkung der Gastronomie; Sicherstellung der Angebotsvielfalt für alle Nachfragergruppen.
- Sanierung des zum Teil defizitären Gebäudebestands.
- Erarbeitung und Umsetzung einer Konzeption für den Umgang mit denkmalgeschützten Bauten sowie Gestaltungsmaximen für touristische Nutzungen (z.B.: Verkaufspavillons, gastronomische Nutzungen)
- Instandhaltung und Attraktivierung von Grundstückseinfriedungen am Wegesrand
- Optimierung der Verkehrsorganisation zur Erschließung relevanter, insbesondere gastronomischer Ziele mit dem Zweck einer Minimierung des Kfz-Verkehrs

Der Abruf von Fördermitteln für das Sanierungsgebiet Altstadt erfolgte letztmalig in 2016. Eine weitere Förderung mit Landes- und Bundesmitteln für das Sanierungsgebiet erfolgt nicht. Gleichwohl sieht die Bezirksregierung Köln einen Fördermittelbedarf der Stadt Königswinter für die Umsetzung weiterer wichtiger Projekte.

Noch nicht realisiert, aber dennoch eine der wichtigsten Maßnahmen für die weitere Entwicklung in der Altstadt ist die geplante Unterführung der Bahngleise für Fußgänger und Radfahrer an der Drachenfelsstraße. Diese Maßnahme ist Teil der sogenannten Tourismusachse Süd (Abschnitt Drachenfelsstraße zwischen

²⁰ vgl. IHK Altstadt, Bericht, Stand 2016

Hauptstraße und Talstation der Drachenfelsbahn) und schließt unmittelbar an den bereits fertig gestellten Teilabschnitt von Rheinallee bis Hauptstraße an.

Eine Förderung soll aber nicht mehr über die Förderkulisse „Sanierungsgebiet“ erfolgen, sondern auf der Grundlage des Integrierten Handlungskonzeptes für die Altstadt (vgl. Abschnitt 3.4.3), das 2016 vom Stadtrat beschlossen und auf dessen Grundlage ein Förderantrag an die Bezirksregierung gestellt wurde. Die Sanierungssatzung wurde daher mit Beschluss des Stadtrates zum 06.03.2017 aufgehoben (vgl. Beschluss zu Vorlage 366/2016).

Sanierungsgebiet Drachenfels

Mit der Festlegung des Sanierungsgebietes "Königswinter-Drachenfels" durch den Beschluss des Stadtrates am 18.09.2006 wurden zwei übergeordnete Ziele verfolgt:

- Die zukunftsfähige Entwicklung des Tourismusdestination Drachenfels. Dies bedeutet eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des touristischen Angebots sowie die Korrektur struktureller und baulicher Fehlentwicklungen.
- Die Erhaltung und Entwicklung der natur- und kulturlandschaftlichen Qualitäten. Dabei unterliegen die natur- und kulturlandschaftlichen Belange nach wie vor den naturschutzrechtlichen Fachgesetzen, die im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme zu beachten sind.

Im Bereich des Sanierungsgebietes Drachenfels sind zwischen 2006 und 2016 verschiedene Maßnahmen geplant und umgesetzt worden, um die avisierten Ziele der Sanierung und der Gesamtperspektive zu erfüllen, dies sind u.a.

- Neugestaltung und Bebauung des Drachenfelsplateaus und Aufwertung des Zugangs zur Burgruine
- Restaurierung von Schloss Drachenburg mit der Vorburg und den zugehörigen Außenanlagen
- Neugestaltung der Mittelstation und Aufwertung des landschaftlichen Umfeldes Nibelungenhalle
- Neugestaltung des Oberen Eselsweges,
- Vermittlung von Kulturlandschaft im Raum
- Umsetzung des Integrierten Landschaftspflegewerkes mit dem Ziel der Wiederherstellung der historischen Sicht- und Kulturachsen am Drachenfels

Der Abruf von Fördermitteln für die Sanierungsgebiete Altstadt und Drachenfels erfolgte letztmalig in 2016. Eine weitere Förderung mit Landes- und Bundesmitteln für das Sanierungsgebiet Drachenfels erfolgt nicht. Gleichwohl sieht die Bezirksregierung Köln einen Fördermittelbedarf der Stadt Königswinter für die Umsetzung weiterer wichtiger Projekte.

Im Bereich des Sanierungsgebietes „Königswinter-Drachenfels“ ist dies die Aufwertung des unteren Eselsweges. Eine Förderung soll aber nicht mehr über die Förderkulisse „Sanierungsgebiet“ erfolgen, sondern auf der Grundlage des Integrierten Handlungskonzeptes für die Altstadt (vgl. Kapitel 3.4.3). Die Sanierungssatzung wurde daher mit Beschluss des Stadtrates zum 06.03.2017 aufgehoben (vgl. Beschluss 321/2017 zu Vorlage 367/2017).

Sanierungsgebiet „Klosterlandschaft Heisterbach“

Der Rat der Stadt Königswinter hatte in seiner Sitzung am 26.03.2007 beschlossen, für den Bereich „Klosterlandschaft Heisterbach“ vorbereitende Untersuchungen durchführen zu lassen. Anlass waren offensichtliche städtebauliche Missstände im Bereich der Klosteranlage Heisterbach sowie in den angrenzenden Bereichen der Klosterlandschaft einschließlich der Wegeachse durch das Mühlental, die in starkem Widerspruch zu den gegebenen Potentialen stehen. Für den Bereich Kloster Heisterbach wurde daher mit Beschluss des Stadtrates vom 28.04.2008 ein Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren festgelegt.

Ziele der Sanierungssatzung waren unter anderem die Schaffung der Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Entwicklung der Tourismusdestination Klosterlandschaft Heisterbach durch eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des touristischen Angebotes sowie über die Korrektur struktureller, baulicher und freiraumgestalterischer Fehlentwicklungen. Ein weiteres Ziel war zudem die Erhaltung, Entwicklung und Wiederherstellung der natur- und kulturlandschaftlichen Qualitäten unter besonderer Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Belange. Grundlage für die Ziele der Sanierungsmaßnahme waren die Ziele der „Gesamtperspektive Klosterlandschaft Heisterbach“, die im Rahmen der Regionale 2010 erarbeitet wurden.

Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen wurden im Jahr 2008 im Rahmen des Regionale 2010 Projektes „Gesamtperspektive Klosterlandschaft Heisterbach“ begonnen. Die Gesamtmaßnahme bestand aus drei Projektbausteinen: die Baumaßnahmen „intra muros“ und „extra muros“ sowie die Errichtung eines Informations- und Vermittlungssystems im gesamten Projekttraum der Klosterlandschaft Heisterbach. Die Bauzeit erstreckte sich auf die Jahre 2008-2016.

Weitere für das Sanierungsgebiet „Klosterlandschaft Heisterbach“ vorgeschlagene Maßnahmen – wie insbesondere Maßnahmen zur gestalterischen Aufwertung des historischen Weges durch das Mühlental konnten aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden. Die Sanierungssatzung wurde daher mit Beschluss des Stadtrates zum 18.12.2017 aufgehoben.

3.4.2 Regionale 2010

Die Regionale ist ein regionales Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen zur Förderung der Bereiche Städtebau, Umwelt, Wirtschaft, Kultur, Bildung und Wissenschaft. Um einen Zuschlag zu erhalten, muss sich eine Region bewerben und ein gemeinsames Leitbild vorstellen. Erhält eine Region die Förderung, erarbeiten die teilnehmenden Städte, Gemeinden und Kreise Konzepte zur Herausstellung und Aufwertung der Besonderheiten der Region, welche in strukturwirksame Maßnahmen münden, die über einen Zeitraum von mehreren Jahren umgesetzt werden.

Durch die Regionale wurde der Anstoß gegeben, über die ursprünglich vorgesehenen (klassischen) städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen für die Bereiche Königswinter-Altstadt, Drachenfels und Klosterlandschaft Heisterbach hinaus auch größere Projekte zur Verbesserung der touristischen und verkehrlichen Infrastruktur anzugehen, die den Standort auch wirtschaftlich nachhaltig stärken sollten. Hierfür wurden u.a. die „Gesamtperspektive Königswinter-Drachenfels“ erarbeitet, deren Ziel es war, den Raum zwischen Rhein und Drachenfels über einzelne Projektbausteine auf Basis eines Gesamtkonzeptes zu gestalten. In diesem Kontext wurden in Königswinter im Rahmen der Stadtsanierung und der Regionale 2010 zahlreiche Einzelmaßnahmen durchgeführt.

Die Regionale 2010 der Region Köln/Bonn umfasst insgesamt 53 Projekte. Drei dieser Projekte wurden in Königswinter umgesetzt. Das Projekt mit der Nummer 33 trägt den Titel „Gesamtperspektive Drachenfels“ und beinhaltet die Aufwertung und den Ausbau der vorhandenen baulichen, landschaftlichen, kulturellen

und touristischen Potenziale zur Bewahrung des Kulturerbes und Attraktivitätssteigerung des Tourismus. Es umfasst räumlich den Entwicklungskorridor vom Rhein zum Drachenfelsplateau mit Burgruine und den Verflechtungen in den Landschaftsraum. Das Projekt Nr. 34, „Siebengebirgsmuseum“, umfasst die nachhaltige und attraktive inhaltliche und optische Umstrukturierung des Museums als eines der Kernziele für Besucher.

Das Projekt Nr. 35 Gesamtperspektive „Klosterlandschaft Heisterbach“ behandelt die räumliche Inwertsetzung der ehemaligen Zisterzienserabtei Heisterbach. Dabei wird unter dem Leitbild „Schöne Einheit“ die sakrale Kulturlandschaft aufgegriffen und in einem gestalterischen Konzept umgesetzt. Die Klosterlandschaft soll ein Ruhepol für Bewohner und Besucher in einer Wachstumsregion sein.



Abb. 25: Ausschnitte Regionale 2010 der Projekte #33, #34, #35

Quelle: Regionale 2010



3.4.3 Integriertes Handlungskonzept (InHK) Königswinter Altstadt

Die Stadt Königswinter befindet sich seit über 10 Jahren in einem intensiven Stadtentwicklungsprozess für den Bereich der Altstadt. Von 2004 bis 2017 war die Altstadt Königswinter ein förmliches Sanierungsgebiet; von 2006 bis 2017 der an die Altstadt östlich angrenzende Bereich entlang des Eselsweges bis zum Drachenfelsplateau. Diese stadtentwicklungsstrategischen Ansätze und die damit verbundenen Fördermöglichkeiten sind zwischenzeitlich ausgelaufen.

Die im Zuge der Regionale 2010 bzw. der Stadtsanierung geplante Unterführung der Bahngleise für Fußgänger und Radfahrer an der Drachenfelsstraße konnte bisher noch nicht realisiert werden. Sie stellt aber dennoch eine der wichtigsten Maßnahmen für die weitere Entwicklung in der Altstadt dar. Diese Maßnahme ist Teil der sogenannten Tourismusachse Süd (Abschnitt Drachenfelsstraße zwischen Hauptstraße und Talstation der Drachenfelsbahn) und schließt unmittelbar an den bereits fertig gestellten Teilabschnitt von Rheinallee bis Hauptstraße an.

Aufgrund bestehender Herausforderungen und Umbrüche, die insbesondere als wirtschaftliche und stadtgestalterische Hemmnisse zu identifizieren sind, bedarf es einer weiteren Sicherung und Stärkung des Standortes. Auf der einen Seite galt es, bestehende Planungen und die Erfahrungen aus den Sanierungsprozessen zu berücksichtigen, auf der anderen Seite mussten neue, zukunftsweisende Perspektiven für die Altstadt in einem konstruktiven Dialog erarbeitet werden. Im Laufe des Jahres 2016 wurde daher ein integriertes Handlungskonzept (InHK) für Königswinter-Altstadt erarbeitet.

Der Rat der Stadt Königswinter hat dann am 13.12.2016 einstimmig das Integrierte Handlungskonzept (InHK) Altstadt und das Stadtumbaugebiet (Aktive Stadt- und Ortsteilzentren) gemäß § 171 b Abs. 1 BauGB beschlossen (vgl. Vorlage Nr. 342/2016 und Beschluss 250/2016). Das integrierte Handlungskonzept soll die „Marschrichtung“ für die zukünftige Sanierung und Entwicklung der Altstadt Königswinter aufzeigen sowie zur Überprüfung und ggf. Neuaufstellung bisher verfolgter Sanierungszielsetzungen und Maßnahmen dienen, um die Altstadt als Standort verschiedener Nutzungen und repräsentativen Stadtteil Königswinters zu stärken.²¹ Auf Basis einer eingehenden Analyse der vorhandenen Strukturen in den verschiedenen Handlungsbereichen wurde eine Übersicht über die Potenziale und möglichen Hemmnisse bei der Entwicklung der Altstadt entworfen.

Unter dem Leitbild „Die Einzigartigkeit der Altstadt erkennen und leben. Die lebendige Altstadt zwischen Rhein, Siebengebirge und Drachenfels mit hoher Lebens- und Erlebnisqualität“ werden folgende Zielaussagen in insgesamt 5 Handlungsfeldern entwickelt:

²¹ vgl. Integriertes Handlungskonzept Königswinter Altstadt, plan lokal, Dortmund 2016.

Handlungsfelder

A - Nutzungsstrukturen

B - Stadtgestaltung, historische Bausubstanz und Klimaschutz

Leitsätze

Die lebendige Altstadt von Königswinter.

Die Altstadt von Königswinter - historisch geprägt in die Zukunft.

Strategische Ziele

Ziele

- Stärkung des Wohnstandorts Altstadt**
- Bedienung differenzierter Wohnungsmarktsegmente (familiengerechtes Wohnen, spezialisierte Wohnformen, generationsübergreifendes Wohnen, Studierende)
- Flächenpotenziale der Altstadt mobilisieren und nutzen
- Verbesserung des Wohnumfeldes

- Stärkung der Funktionsvielfalt in der Altstadt**
- Wiederbelebung von leerstehenden Ladenlokalen
- (Fußläufige) Nahversorgung sichern und stärken
- Bestehende Einzelhandelsstrukturen sichern, qualifizieren und spezialisieren
- Kleinere Ladenlokale für spezialisierten Einzelhandel nutzbar machen
- Ansiedlung eines kleinteiligen, vor Ort produzierenden Handwerksclusters
- Angebote im Dienstleistungssektor erweitern
- Unterstützung innovativer Unternehmenskonzepte
- Unterstützung bei der Vernetzung von Handel, Gastgewerbe und Kultur
- Moderne, zukunftsgerichtete Arbeitsplätze schaffen

- Stärkung der sozialen Integration**
- Generationsgerechte Altstadtentwicklung
- Schaffung von Freizeitangeboten für Kinder und Jugendliche

- Verbesserung des Erscheinungsbildes und der städtebaulichen Situation**
- Verbesserung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raumes
- Verbesserung des Erscheinungsbildes der Gebäude und des Stadtbildes
- Aufwertung und Entsiegelung von privaten Freiflächen und Hinterhöfen
- Begegnungsorte für Bewohner schaffen unabhängig von Ladenöffnungszeiten und Tourismus
- Verbesserung der städtebaulichen Verknüpfung von Talstation und Altstadt
- Aufwertung der Altstadteingänge

- Bewahrung und Stärkung des historischen Erbes der Altstadt**
- Ablesbarkeit von historischen Strukturen im öffentlichen Raum schaffen
- Stärkung der Sensibilität für Stadtgestaltung und für die Wahrung des historischen Erbes bei Bauherren und Gewerbetreibenden

- Nachhaltige, klimaverträgliche Altstadt**
- Verbesserung der Energieeffizienz des Gebäudebestandes
- Verbesserung des Stadtklimas und der Lebensqualität durch Begrünungsmaßnahmen





Abb. 26: Leitsätze und Ziele des InHK Königswinter Altstadt

Quelle: Integriertes Handlungskonzept Königswinter Altstadt, plan lokal, Dortmund 2016, S. 114f.

Mit dem Beschluss des InHK und des Stadtumbaugebietes wird die Grundlage für die Förderung abgestimmter Maßnahmen in der Altstadt über die Städtebauförderung von Bund und Land gelegt. Einige der Maßnahmen, die nicht förderfähig sind, deren Finanzierung aber bereits gesichert ist, können kurzfristig umgesetzt werden. Dies betrifft – neben laufenden Maßnahmen wie beispielsweise der Aufstellung von Bebauungsplänen, den Wettbewerb Schaufenstergestaltung, die Beet- und Pflanzenpatenschaften sowie die Umgestaltung des Wallgässchens. Mit der Umsetzung der förderfähigen Maßnahmen kann erst dann begonnen werden, wenn eine Förderbewilligung vorliegt.

Die im InHK bisher vorgesehenen und bereits mit ersten Kostenschätzungen und -berechnungen hinterlegten Maßnahmen haben nach derzeitigem Kenntnisstand ein geschätztes Gesamtvolumen in Höhe von rund 25,0 Mio. €. Auf Grundlage des InHK sollte ein Grundförderantrag mit bis zu 7,5 Mio. € aus dem Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt und Ortsteilzentren“ beantragt werden. Der Planungs- und Umweltausschuss hatte daher die Verwaltung am 13. Dezember 2017 beauftragt, einen Antrag für das Förderjahr 2018 zu stellen, um eine Städtebauförderung der im InHK für das Jahr 2018 vorgesehenen konsumtiven Maßnahmen und die Umgestaltung des Kleinen Grabens sowie des Fußweges zum Parkplatz Oberweingartenweg zu ermöglichen. Aufgrund der massiven Überzeichnung des Förderprogramms konnte der Antrag durch den Fördermittelgeber leider nicht berücksichtigt werden. Ob und inwieweit zukünftige Anträge erfolgversprechend sind, kann derzeit nicht abgeschätzt werden, da das Programm weiterhin stark überzeichnet ist.

3.4.4 Integriertes Handlungskonzept für die Ortsmitte von Oberpleis

Bereits 2003 wurde im Zuge des Stadtmarketingprozesses ein Entwicklungskonzept für den Kernbereich von Oberpleis erstellt. Da Oberpleis keinen zentralen „Marktplatz“ hat, sollten die vorhandenen Plätze aufgewertet werden, um mehr Aufenthaltsqualität im Ortskern zu schaffen. Als Maßnahmen wurden u.a. die Umgestaltung des Kirchvorplatzes, des Busbahnhofes, die Aufwertung des Parkes Mathildenheim sowie die Aufwertung der Dollendorfer Straße und des Rathausplatzes vorgeschlagen. Als weitere wichtige Maßnahme wurde die Herstellung einer fußläufigen, barrierefreien Verbindung zwischen Kirchplatz und Busbahnhof mit Zugang zur bestehenden Tiefgarage vorgeschlagen. Die Kosten lagen bei rund 1,3 Mio. €. Diese Maßnahme war bereits hinreichend konkretisiert und konnte daher als einzige Maßnahme zwischen 2010 und 2011 mit Mitteln aus dem Konjunkturpaket II umgesetzt werden.

Aufgrund der bestehenden Herausforderungen und Umbrüche, die als Leerstände insbesondere im Bereich Siegburger Straße vor allem aber als stadtgestalterische Hemmnisse zu identifizieren sind, bedurfte es nach Ansicht der Politik einer weiteren Sicherung und Stärkung des Ortskerns von Oberpleis. Daher hatte der PUA auf Antrag aus der Politik am 25. April 2012 vorbereitende Untersuchungen für ein Sanierungsgebiet in Oberpleis beschlossen, mit dem Ziel eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchzuführen und Städtebaufördermittel einsetzen zu können.

In den Jahren 2014/2015 wurden für die Ortsmitte von Oberpleis vom Büro Dr. Jansen GmbH vorbereitende Untersuchungen durchgeführt, um eine Beurteilungsgrundlage zu schaffen, ob eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden kann (Abschlussbericht März 2015). Im Zuge dieser Untersuchungen wurden Entwicklungsziele und -perspektiven für die Ortsmitte aufgezeigt sowie konkrete Einzelmaßnahmen mit Kostenschätzungen entwickelt. Im Ergebnis kamen die Gutachter zu der Einschätzung, keine städtebauliche Sanierungsmaßnahme für die Ortsmitte von Oberpleis anzuwenden, da die vorgeschlagenen Maßnahmen auch über ein städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 171 b Abs. 2 BauGB und eine entsprechende Städtebauförderkulisse durchgeführt werden können. Empfohlen wurde das Förderprogramm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren".

Aufbauend auf den vorbereitenden Untersuchungen und dem Entwicklungskonzept aus Stadtmarketingprozess wurden die dort entwickelten Ziele und Maßnahmen im Jahr 2016 weiter konkretisiert und in das integrierte Handlungskonzept für die Ortsmitte von Oberpleis überführt.²² Darin wird an dem übergeordneten Ziel der „Stärkung der Oberpleiser Ortsmitte“ ausdrücklich festgehalten und ihre Rolle als Zentrum des Bergbereichs in allen Belangen des Zusammenlebens der Stadtgesellschaft hervorgehoben. Dies bedeutet auf der übergeordneten Ebene die Steigerung des „Außenimages“ sowie die Steigerung der „Identifikation mit Wohn- und Lebensort“. Hierfür werden insgesamt fünf Zielbereiche näher definiert:

²² vgl. Integriertes Handlungskonzept für die Ortsmitte von Oberpleis, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln 2016.

Leitbild: Stärkung der Oberpleiser Ortsteilmitte

- Übergeordnete Ziele:**
- Steigerung des (Außen-) Images
 - Steigerung der Identität der Oberpleiser mit ihrem Wohnort
 - Schaffung „zentraler Orte“ im Kernbereich von Oberpleis

<p>Zielbereich 1 Stärkung der lokalen Ökonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung und Weiterentwicklung der Vielfalt im Einzelhandel und in der Gastronomie und Sicherung der Versorgungsangebote ▪ Schaffung attraktiver „Rundläufe“ zur Sicherung der Randlagen ▪ Verbesserung von Service und Außenpräsentation von Handel, Gewerbe und Gastronomie ▪ Stärkung des Engagements der Gewerbetreibenden 	<p>Zielbereich 2 Integration und Bildung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Herstellung von Wohnraum für die dauerhafte Unterbringung von Flüchtlingen ▪ Anpassung der sozialen Infrastruktur an die Bedürfnisse von Flüchtlingen ▪ Bereitstellung von breit gefächerten Bildungs- und Freizeitangeboten für Flüchtlinge ▪ Unterstützung der Hilfsangebote lokaler Akteure ▪ Bereitstellung von multifunktionalen Räumlichkeiten für lokale Vereine und Initiativen 	<p>Zielbereich 3 Beseitigung städtebaulicher Missstände, Stadtbildaufwertung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwertsetzung stadtbildprägender Gebäude ▪ Beseitigung städtebaulicher Missstände und Leerstände ▪ Verschönerung des Stadtbildes ▪ Steigerung der Atmosphäre 	<p>Zielbereich 4 Verkehr und Erschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit für den MIV, für Radfahrer und Fußgänger sowie Berücksichtigung der Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer ▪ Optimierung der Erreichbarkeit und der Organisation des ÖPNVs besonders am ZOB 	<p>Zielbereich 5 Aufwertung des öffentlichen Raums</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Ambientes ▪ Attraktivierung der zentralen Grün- und Freiflächen für unterschiedliche Zielgruppen ▪ Sicherung der Besuchsfrequenzen und Erhöhung der Besucherverweildauer ▪ Verschönerung des Stadtbildes und Steigerung der Atmosphäre
--	--	--	--	---

Abb. 27: Leitbild und Ziele InHK Oberpleis

Quelle: Dr. Jansen GmbH

Als zentrale Handlungsfelder werden insbesondere vorgeschlagen:

- Sicherung der Wohnfunktion im Ortszentrum und Etablierung ergänzender Nutzungen im Bereich Freizeit und Kultur
- Stärkung des Ortsteilzentrum als Kommunikations- und Erlebniszentrum durch Inszenierung des Kirchvorplatzes an der Siegburger Straße als zentralem Platz zum Austausch und Treffen
- Reaktivierung der Siegburger Straße als Ort für Einzelhandel und Dienstleistung
- funktionale und gestalterische Aufwertung des ZOB
- die Reaktivierung des Parks am Mathildenheim als Ort der Erholung
- die funktionale und energetische Optimierung des Rathausgebäudes sowie
- die Inszenierung des Rathausplatzes als repräsentativer öffentlicher Raum mit Empfangs- und Aufenthaltsqualitäten.

Durch eine Inwertsetzung von lokalen Attraktionen wie St. Pankratius und Umgebung sowie eine Belegung des Einzelhandels und der Gastronomie sollen zudem mehr Touristen von Oberpleis angezogen werden.

Mit dem Beschluss des InHK und des Stadtumbaugebietes durch den Stadtrat am 07.03.2016 wurde die Grundlage für die Förderung abgestimmter Maßnahmen im Ortzentrum von Oberpleis über die Städtebauförderung von Bund und Land gelegt und ein Förderantrag für 2017 gestellt. Eine Förderung in 2017 war aufgrund der Überzeichnung des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ nicht möglich. Mangels Aussicht auf Erfolg wurde daher bisher kein weiterer Förderantrag gestellt.

Die bisher vorgeschlagenen Maßnahmen insbesondere zum Umbau des Busbahnhofs sowie zur Umgestaltung des Kirchvorplatzes sollen in Richtung einer Konzept- bzw. Vorentwurfsplanung weiter konkretisiert und mit Kostenschätzungen hinterlegt werden, um die Aussichten auf eine zukünftige Förderung zu erhöhen.

3.4.5 Rahmenplanung Vinxel-Stieldorf-Oelinghoven (Vorentwurf Stand 10/2007)

Nach Inkrafttreten des Gebietsentwicklungsplanes (heutiger Regionalplan) hatte der Planungs- und Umweltausschuss (PUA) am 31.08.2005 die Verwaltung beauftragt, eine städtebauliche und landschaftsplanerische Rahmenplanung für die im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) liegenden Stadtteile Stieldorf, Oelinghoven und Vinxel zu erstellen. Damit sollten auch die bereits seit den 1980er Jahren diskutierten Ideen für eine Weiterentwicklung der Stadtteile aufgegriffen und geprüft werden.

ENTWURF

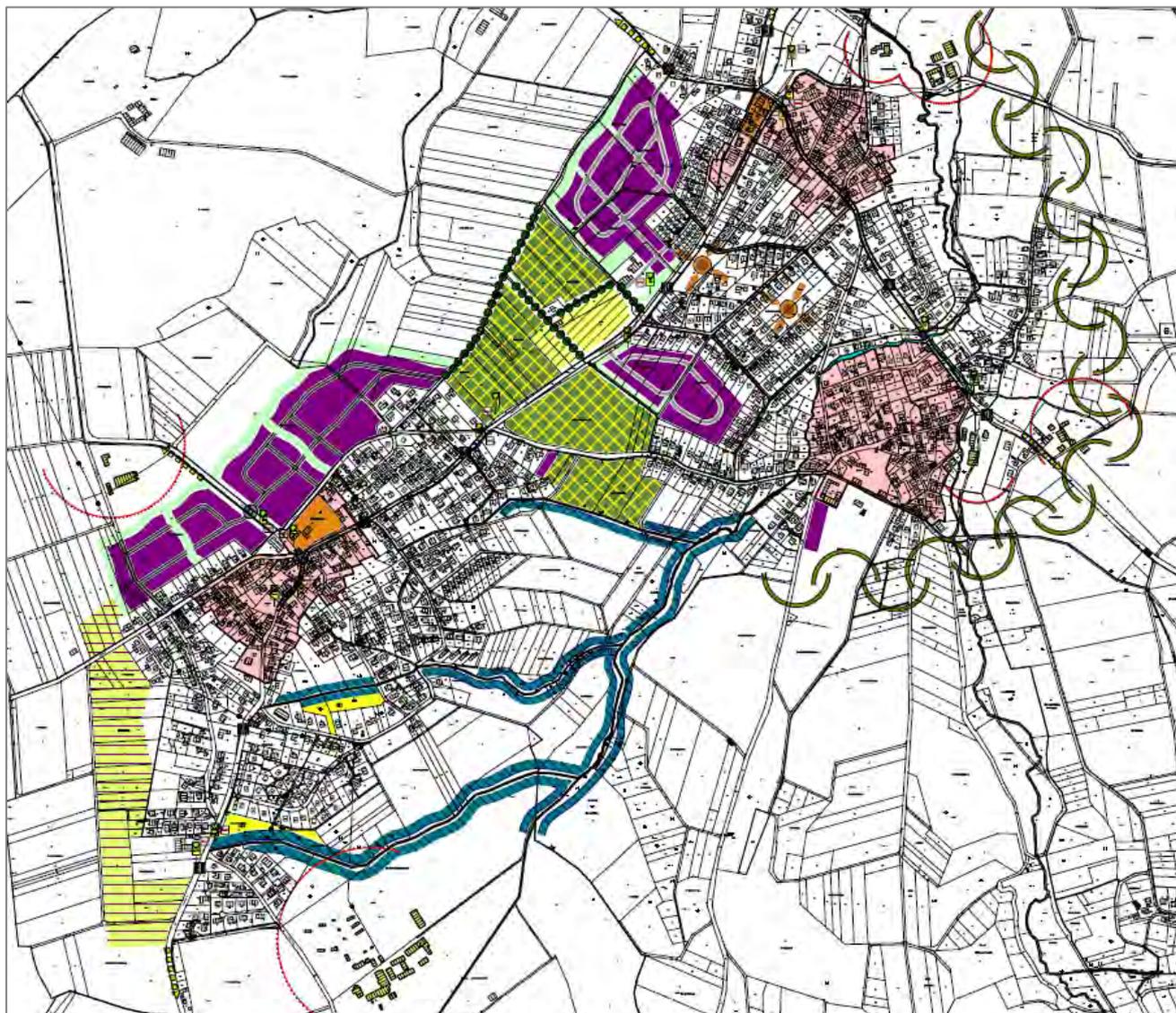


Abb. 28: Vorentwurf eines räumlichen Entwicklungskonzeptes für Vinxel-Stieldorf-Oelinghoven

Quelle: Planungsbüro West (Stand 10/2007)

Die städtebauliche Rahmenplanung ist kein gesetzlich verpflichtendes Planungsinstrument. Sie stellt eine Selbstbindung des Rates dar und kann vielmehr als Koordinierungsinstrument für nachfolgende Planungsebenen dienen und als Grundlage für künftige Entscheidungen herangezogen werden. Die Inhalte einer Rahmenplanung sind in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Die städtebauliche Rahmenplanung dient damit letztlich auch der Entscheidungsvorbereitung durch die Politik.

Mit der Rahmenplanung sollten Handlungsleitlinien für die soziale und bauliche Entwicklung dieser drei Stadtteile bis zum Jahr 2020 formuliert werden. Basis der Rahmenplanung war u.a. eine Bestandsaufnahme und -analyse einschließlich einer Wohnbauflächenbedarfsermittlung sowie die Bewertung von Baulandpotenzialflächen. Im Entwurf für das Entwicklungskonzept zur Rahmenplanung wurden u. a. drei große Potenzialflächen sowie eine Vorbehaltsfläche zur zukünftigen Bebauung vorgeschlagen (vgl. Abb. 28: Vorentwurf eines räumlichen Entwicklungskonzeptes für Vinxel-Stieldorf-Oelinghoven), die im Wesentlichen den im ISEK diskutierten Flächen ST-W-01, ST-W-02, ST-W-13 und ST-W-14 entsprechen. In der Rahmenplanung wurde

davon ausgegangen, dass bei einer Entwicklung aller vier Flächen mit rund 1.600 zusätzlichen Einwohnern zu rechnen wäre. Als weitere Maßnahmen wurden u.a. vorgeschlagen:

- eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
- eine ökologische Aufwertung der Bachläufe insbesondere des Eichenbachs
- ein Ausbau der überörtlich bedeutsamen Radwegeverbindungen
- eine Ergänzung der Versorgungseinrichtungen sowie
- die dauerhafte Erhaltung der landwirtschaftlichen Betriebe unter Berücksichtigung der Entwicklungsmöglichkeiten und Einhaltung ausreichender Schutzabstände und Durchführung strukturverbessernder Maßnahmen u.v.a.

Der PUA hatte den Vorentwurf der Rahmenplanung „Stieldorf, Oelinghoven, Vinxel“ am 17.10.2007 zunächst nur zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen und die Behörden und Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Eine erste Bürgeranhörung fand am 01.04.2008 und eine zweite Bürgeranhörung am 28.05.2008 statt. Parallel wurde die Behördenbeteiligung durchgeführt. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden die vorgeschlagenen Siedlungserweiterungen in der Bevölkerung sehr kontrovers diskutiert und überwiegend kritisch bewertet. Die Planung wurde seither nicht fortgesetzt und auch nicht im politischen Raum beraten.

3.4.6 Rahmenplanung Bahnhof Niederdollendorf (2004)

Im Aktionsprogramm „100 Bahnhöfe in NRW“, das eine Entwicklung von Regionalbahnhöfen zum Ziel hat, ist die Stadt Königswinter mit den zwei Bahnhöfen Altstadt und Niederdollendorf vertreten. Im Rahmen dieses Aktionsprogramms wurde mit der Rahmenplanung Bahnhof Niederdollendorf 2004 ein städtebauliches Konzept mit Maßnahmenvorschlägen für den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld erarbeitet. Ziel war es, das Bahnhofsareal neu zu gestalten und seine Funktion als wichtigen Verkehrsverknüpfungspunkt (Mobilitätsstation) und städtebaulichen Orientierungspunkt zu stärken. Zudem sollten freiwerdende Teile des Areals der Firma Didier für ein Fachmarktzentrum entwickelt werden. Daneben sollte u.a. auf den nicht mehr für Bahnzwecke erforderlichen Flächen auch ausreichend öffentlicher Parkraum geschaffen werden.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 20/17 „Proffenweg“ wurde 2008 das Planrecht für das Fachmarktzentrum geschaffen und umgesetzt. Darüber hinaus konnte eine Umgestaltung des Bahnhofs und das Bahnhofsumfeld bisher nicht umgesetzt werden, da diese Flächen bisher als Bahnflächen gewidmet waren.



Abb. 29: Städtebauliches Entwicklungskonzept Bahnhof Niederdollendorf und FMZ Proffenweg

Quelle: Stadtplanung Zimmermann GmbH / Planerbüro Südstadt (2004)

Da mittel- bis langfristig mit der Schließung des Bahnübergangs durch die DB Netz AG zu rechnen ist, sollte zudem die Planung eine Anbindung der Planstraße an die L193 berücksichtigen und eine mögliche zukünftige Trasse grundsätzlich freigehalten werden. Dazu wurden drei verschiedene Varianten entwickelt, jedoch hinsichtlich ihrer Machbarkeit nicht ingenieurtechnisch weiter geprüft wurden. Die Verwaltung wurde 2014 vom

PUA beauftragt, im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes mit den Beteiligten erste Gespräche zu führen, um eine Alternative zur ebenerdigen Bahnquerung Heisterbacher Straße zu entwickeln und den Fachausschuss zeitnah über die Ergebnisse der Gespräche in Kenntnis zu setzen (vgl. Beschluss Nr. 481/2014).

Inzwischen beabsichtigt die DB Netz AG, im Bereich des Bahnhofs eine größere Fläche zu veräußern, die nicht mehr für Bahnzwecke erforderlich ist. Diese Fläche umfasst u. a. das Empfangsgebäude des Bahnhofs sowie größere Flächen nördlich des Bahnhofsgebäudes mit einigen Gewerbe- und ehemaligen Betriebsgebäuden. Die nördlich des Empfangsgebäudes gelegene Fläche ist zur Errichtung einer Mobilstation mit Park+Ride-Anlage (P+R) und Fahrradabstellmöglichkeiten (Bike+Ride) geeignet. Die Verwaltung steht mit dem Eigentümer zum Erwerb dieser Fläche in Verhandlung.

Am 18.03.2019 hat der Stadtrat daher den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 20/21 „Am Bahnhof Niederdollendorf“ gefasst. Die Aufstellung ist erforderlich, um die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung einer Mobilstation mit P+R- und B+R-Anlagen zu schaffen sowie die Trassen für die perspektivisch beabsichtigte Errichtung einer alternativen Bahnquerung und einer Straßenanbindung an das Gewerbegebiet Im Mühlenbruch zu schaffen. Im weiteren Verfahren sind zunächst die Planung der Mobilstation sowie eine Straßenplanung erforderlich.

Entwurf

4 GESAMTSTÄDTISCHE ANALYSE

Bereits im Vorfeld des ISEKs wurden Fachbeiträge zu den einzelnen Bausteinen erarbeitet, die in den Planungsprozess einfließen sollen. Es handelt sich hierbei insbesondere um das Handlungskonzept Wohnen Königswinter 2017, das Gewerbeflächenkonzept sowie des im Jahr 2017 erstellte Einzelhandelskonzept. Ergänzt werden diese Konzepte durch die Auswertung vorliegender Daten und die Ergebnisse aus den Bestandsaufnahmen. Die folgende Grafik zeigt die Grundlagen der Bestandsanalyse in den einzelnen Handlungsfeldern:

Wohnen + Leben	Wirtschaft + Arbeit	Mobilität	Natur, Freiraum + Tourismus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Handlungskonzept Wohnen Königswinter 2017 ▪ Bestandsauswertungen u. a. zu den Themen Bautätigkeit / Siedlungsstruktur / Städtebau / Denkmalschutz / Nahversorgung ▪ Soziale Infrastruktur ▪ Technische Infrastruktur ▪ Immissionsschutz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises 2035, Dr. Jansen GmbH / Froelich & Sporbeck, Köln 2015 ▪ Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts 2017, Dr. Jansen GmbH, Köln ▪ Bestandsauswertung bestehender Daten und Gewerbe-/Industrieansiedlungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestandsauswertung zu den Themen ÖPNV, SPNV, MIV, Fuß- und Radverkehr sowie Schifffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erfassung der naturschutzfachlichen Schutzgebiete ▪ Bestandsauswertung der Freiraumqualität und Tourismusfunktion ▪ Gewässerentwicklung und Hochwasser

Abb. 30: Handlungsfelder im ISEK-Prozess, Gliederung der Analyse

Quelle: Planungsgruppe MWM

4.1 Handlungsfeld Wohnen und Leben

4.1.1 Handlungskonzept Wohnen 2017 für die Stadt Königswinter

Zur Ausrichtung der künftigen Bauleitplanung hat die Stadt Königswinter im Jahr 2017 ein Handlungskonzept Wohnen erstellen lassen²³, siehe hierzu auch Kap. 3.3.4. Vor dem Hintergrund der stark gestiegenen Nachfrage nach Wohnraum in der Region sollten mit dem Handlungskonzept das Angebot und der Bedarf an Wohnbauflächen in Königswinter ermittelt und bewertet und strategische Handlungsempfehlungen für die städtische Wohnungspolitik entwickelt werden.

Aufbauend auf einer Analyse der wirtschaftlichen Situation, Wohnungsmarkt und demographischen Aspekten wurden im Konzept die Einwohnerentwicklung bis zum Jahr 2030 in unterschiedlichen Szenarien prognostiziert und Wohnbauflächenpotenziale ermittelt und bewertet. Als Ergebnis der Analyse lässt sich zusammenfassen:

Die **Bautätigkeit** war in Königswinter in den Jahren 2000 – 2015 niedrig. Mehrfamilienhausbebauungen wurden seit 2000 kaum fertiggestellt. Erst ab dem Jahr 2013 werden wieder mehr Wohnungen in Mehrfamilienhäusern gebaut.

²³ vgl. Handlungskonzept Wohnen 2017 für die Stadt Königswinter, empirica AG, Bonn 2017.

Die Bautätigkeit im Bereich der Ein- und Zweifamilienhausbebauung war zwar stärker als im Bereich der Mehrfamilienhausbebauung, sie sank jedoch auch ab dem Jahr 2005. Dabei verlief die Bautätigkeit zwar parallel zur Entwicklung der Bautätigkeit (von Ein- und Zweifamilienhäusern) im Kreis, war jedoch prozyklisch ausgeprägt: bis zum Jahr 2005, als im Kreisgebiet viel gebaut wurde, ist der Anteil der Baufertigstellungen im Stadtgebiet noch höher als im Kreis, in den Jahren 2006 – 2014 als sich die Bautätigkeit im Kreisgebiet halbierte, wurde im Stadtgebiet noch weniger gebaut.

Folglich stieg auch die **Einwohnerzahl** bis zum Jahre 2005, während der erhöhten Bautätigkeit, und sank erst in den Folgejahren. Im Vergleich zum Kreisgebiet schrumpfte die Bevölkerung in Königswinter, während sie im Kreisgebiet überwiegend stabil blieb. Der Rückgang ist nicht nur durch den wachsenden Sterbeüberschuss, sondern auch durch Fortzug begründet. Erst ab dem Jahr 2013 stieg die Einwohnerzahl - mit Zunahme der Bautätigkeit - wieder an.

Die **Altersstruktur** zeigt, dass in Königswinter, auch verglichen mit dem zentralen Kreisgebiet, viele Senioren leben, jedoch wenig potenzielle Eltern, die einem weiteren Anstieg der Bevölkerung über den natürlichen Saldo zugunsten kämen.

Der **Wohnungsbestand** ist aufgrund der niedrigen Bautätigkeit über viele Jahre hinweg relativ alt, mehr als 10 % der Wohnungen sind älter als 100 Jahre. Der Anteil der nach 2009 erbauten Häuser (Neubauten) beläuft sich auf gerade einmal 2% am Gesamtbestand. Bestehende Häuser in Königswinter sind günstiger als Bestandshäuser im zentralen Kreisgebiet zu erwerben. Sie sind jedoch etwas teurer als im gesamten Rhein-Sieg-Kreis. Die Preise für Neubauten hingegen gleichen sich den Preisen im zentralen Kreisgebiet an.

Die im Jahr 2016 erstellte „Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Rhein-Sieg-Kreis“ kommt zu dem Ergebnis, dass Königswinter sowohl als Wohn- als auch als Arbeitsort attraktiv ist und viele „Überschwappeffekte“ aus Bonn und Köln verzeichnet. Deutlich wird jedoch, dass die Bautätigkeit in Königswinter gesteigert werden muss, da auch ohne Zuwanderung ein erhöhter Wohnraumbedarf besteht.

Die künftige **Neubaunachfrage** wurde im HK Wohnen in drei Szenarien (Modellrechnungen) betrachtet. Da die Entwicklung Königswinters eng von der Entwicklung der Gesamtregion abhängt, gehen die Modellrechnungen von der Annahme aus, dass der Neubaubedarf im Zentralen Kreisgebiet gedeckt wird und der Anteil Königswinters daran auf dem gleichen Niveau bleibt wie in den Jahren 2014 / 2015. Im **Trendszenario** wird von einem Fortgang der bisherigen Wanderungsmuster und einer Erhöhung der „Überschwappeffekte“ ausgegangen, wodurch die Bevölkerungszahl kontinuierlich weiterwächst und eine erhöhte Neubaunachfrage verursacht. Im Trendszenario würde somit eine Bauleistung Königswinters von 166 Wohneinheiten pro Jahr bis zum Jahre 2020 und folgend von 120 Wohneinheiten pro Jahr notwendig werden. Im **Maximalszenario** wird von verstärkten exogenen Zuwanderungen (z.B. Migration) ausgegangen, wodurch eine stark ansteigende Nachfrage und damit ein Bedarf ähnlich den Neubauwerten von 2000-2005 entstehen. Somit müssten 220 Wohneinheiten jährlich bis 2020 und ab dem Folgejahr ca. 150 Einheiten pro Jahr gebaut werden. Im **Minimalszenario** werden abgeschwächte „Überschwappeffekte“ und somit auch eine geringere Zuwanderung zugrunde gelegt, wodurch es zu einer Schrumpfung der Einwohnerzahl kommt. Hinzu kommt, dass es aufgrund der demographischen Entwicklungen kaum noch notwendig sein wird, neue Wohnungen zu bauen, da genügend bestehende Wohnflächen frei werden. Im Minimalszenario müssten in Königswinter nur noch 40 Wohneinheiten / Jahr bis 2020 und ab 2021 ca. 10 – 20 Einheiten im Jahr gebaut werden.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden insgesamt fünf strategische Leitziele zur Entwicklung der Stadt Königswinter entwickelt:

Leitziel 1: Ausrichtung der Königswinterer Stadtentwicklung auf bis zu 46.000 Einwohner in 2035

Leitziel 2: Bereitstellung eines bedarfsgerechten, differenzierten und qualitätsvollen Wohnbaulandangebotes

Leitziel 3: Vorrang der Innenentwicklung und Nachverdichtung

Leitziel 4: Außenbereichsentwicklung nur in Ortsteilen mit mehr als 2.000 Einwohnern und ausreichender Infrastrukturausstattung

Leitziel 5: Ausweitung des öffentlich geförderten Wohnungsbaus

Den im Konzept enthaltenen Empfehlungen liegt insbesondere das Analyseergebnis zugrunde, dass es im Jahr 2030 voraussichtlich mehr 70-Jährige, weniger Kinder und weniger 50-Jährige in Königswinter geben wird. Um die weitere Entwicklung in Richtung einer ausgeglicheneren Bevölkerungsstruktur zu beeinflussen, wird empfohlen, die derzeitigen Wohnbaupotenzialflächen zügig für junge Familien, d.h. für die Altersgruppe der 30 bis 40-Jährigen zu entwickeln. Insgesamt soll laut Gutachten eine Bereitstellung von baureifen Grundstücken für die Schaffung von nachfragegerechten Wohnungsangeboten stattfinden, die sich am zukünftigen Entwicklungspotenzial ausrichtet.

Als Zielmenge legen die Gutachter eine Einwohnerzahl von **46.000 Einwohnern** im Jahr 2035 fest. Dies entspricht einem Zuwachs von 4.000 Einwohnern. Hierfür müssten laut Gutachter bis 2030 rund 2.000 Wohneinheiten gebaut werden, der größte Teil bis 2020, und zwar überwiegend Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern. Hierbei sind nicht nur neue Baugebiete zu erschließen, sondern nach Möglichkeit auch Baulücken oder der Ersatz von Bestandsgebäuden zu aktivieren. Nach der Vorgabe des Baugesetzbuchs „Innen- vor Außenentwicklung“ sollen die bestehenden Nachverdichtungspotenziale genutzt und für den Wohnungsbau mobilisiert werden.

Parallel dazu empfehlen die Gutachter die Förderung des Generationenwechsels in Einfamilienhausgebieten. Es wird davon ausgegangen, dass es zahlreiche ältere Haushalte gibt, die bei entsprechenden barrierefreien Neubauangeboten in Mehrfamilienhäusern bereit wären, aus ihren Häusern auszuziehen, so dass diese für jüngere Familien bereitstehen. Ein großer Teil der zukünftig in Königswinter nachgefragten Neubauwohnungen in Mehrfamilienhäusern entfällt auf die Gruppe der älteren Haushalte ab ca. 60 Jahren. Diese sollten möglichst barrierefrei an zentralen Standorten und in fußläufiger Erreichbarkeit zum Einkaufen und Versorgen entwickelt werden. Daneben sollte auch das Segment des Betreuten Wohnens weiterentwickelt werden.

Um Haushalte mit niedrigen Einkommen nicht aus der Stadt zu verdrängen, sollen laut Gutachtern auf Grundlage einer noch zu definierenden Bedarfsquote jährlich zusätzliche **Sozialwohnungen** gebaut bzw. angeboten werden, wobei diese möglichst an zentralen Standorten anzusiedeln sind. Hierfür könnte die Möglichkeit genutzt werden, im Bestand Wohnungen mit einer Mietpreis- und Belegungsbindung zu belegen (siehe hierzu auch nachfolgendes Kapitel).

Um die Entwicklung der Wohnbauflächen regelmäßig überprüfen zu können, soll ein **Wohnbaulandmonitoring** eingerichtet werden, in dem der jeweils aktuelle Stand der Wohnbauflächenentwicklung und Wohnbauflächeninanspruchnahme überprüft wird bzw. mit der ebenfalls regelmäßig zu aktualisierenden zukünftigen Neubaunachfrage abzugleichen ist. Schließlich wird empfohlen, die Einführung eines kooperativen Baulandmodells zu prüfen, um den Anteil des geförderten bzw. preisgebundenen Wohnungsbaus zu

quotieren, Planungsbegünstigte an den Folgekosten der technischen und sozialen Infrastruktur zu beteiligen sowie Planungsabläufe, Rahmenbedingungen und Verhandlungswege für potenzielle Investoren transparent zu gestalten.

Im Handlungskonzept Wohnen wurden anschließend 10 Potenzialflächen auf ihre Eignung hin untersucht. Es handelt sich dabei sowohl um Flächen, die bereits heute im Flächennutzungsplan als Wohnbauflächen oder gemischte Bauflächen dargestellt sind als auch um Flächen, die zurzeit lediglich auf Regionalplanebene ausgewiesen sind. Bei der Bewertung der Wohnbauflächenpotenziale wurde eine wohnungswirtschaftliche Betrachtung durchgeführt, welche in erster Linie die Analyse des Marktes und der Standorte beinhaltet. Technische Aspekte, wie zum Beispiel die Erschließung, wurden bis auf bereits bekannte Mängel nicht beachtet. Ziel der Analyse ist die Herausarbeitung der Eignung der jeweiligen Fläche für Zielgruppen, der Gebäudetypen sowie der Anzahl der möglichen Wohneinheiten. Dazu gehört auch eine Bewertung von Flächen als infrage kommender Standort für geförderten Wohnungsbau. Im Rahmen des ISEK wurde darüber hinaus durch die Stadtverwaltung eine gesamtstädtische Bewertung von Potenzialflächen mit Aussagen zum Planungsrecht, Bewertung der Erreichbarkeit von Infrastrukturen, Verkehrserschließung, Umwelt, Restriktionen etc. durchgeführt (vgl. Kap. 4.5).

Sozialer Wohnungsbau²⁴

Nach Angaben des Handlungskonzeptes Wohnen lag die Zahl der Sozialwohnungen (mietpreisgebundene Wohnungen) im Jahre 2017 bei 600 im Königswinterer Stadtgebiet. Auf Basis von Daten der NRW.Bank wird die Zahl der Sozialwohnungen bis 2030 um über 200 Wohnungen sinken. Bei einem Wert von ca. 9.000 Haushalten in Königswinter, die Anspruch auf eine Sozialwohnung erheben können, ist die Zahl der zur Verfügung stehenden Wohnungen deutlich zu niedrig. Aus Sicht des Gutachters kann jedoch der Neubaubedarf nicht pauschal an der heutigen Nachfrage- und Bestandssituation ermittelt werden, sondern bedarf einer anderen Herangehensweise. Das Handlungskonzept Wohnen greift daher die Ermittlung der zu bauenden Sozialwohnungen im zentralen Kreisgebiet des Rhein-Sieg-Kreises auf und führt einen notwendigen Neubau von 10 bzw. 30 Sozialwohnungen in Königswinter pro Jahr angesichts des Anteils der Sozialwohnungen in Königswinter an der Zahl im zentralen Kreisgebiet an. Bei Einbeziehung der über 200 wegfallenden Wohnungen bis zum Jahr 2030 liegt ein durchschnittlicher Wert von ca. 15 neu zu bauenden Sozialwohnungen im Jahr vor. Das Handlungskonzept weist jedoch darauf hin, dass nach 2020 erneut eine Bewertung der Situation vorgenommen werden muss.

4.1.2 Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2040

Amtliche Daten zur Bevölkerungsentwicklung werden vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) geliefert. Als amtliche Statistikstelle Nordrhein-Westfalens erhebt und bereitet IT.NRW amtliche Statistiken u. a. auch zur Bevölkerungsentwicklung auf.

Die folgende Grafik zeigt die Vorausberechnung der Bevölkerungsentwicklung Königswinters nach Daten des IT.NRW bis zum Jahr 2040. Es ist deutlich ein zweigeteilter Trend erkennbar: Bis zum Jahr 2030 wird die Bevölkerung kontinuierlich zunehmen, sich in den folgenden Jahren bis 2040 dann jedoch stetig rückläufig entwickeln. Dabei spielen sich die Veränderungen in einem Bereich von 300 bis 400 Einwohnern ab. Nach einem

²⁴ vgl. Handlungskonzept Wohnen 2017

Wert von ca. 40.700 Einwohnern im Jahr 2030, werden für das Jahr 2040 ungefähr 40.400 Einwohner prognostiziert. Sie unterscheidet sich daher grundlegend von den Modellannahmen des Handlungskonzeptes Wohnen (Kap. 4.1.1), das auf Basis der künftigen Entwicklung des Kreisgebietes von anderen Rahmenbedingungen ausgeht und stärker die bestehenden regionalen Abhängigkeiten und Verknüpfungen berücksichtigt. Diese Diskrepanz verdeutlicht, dass eine Auseinandersetzung mit den Einwohnerdaten auf Basis kleinräumiger Bevölkerungsprognosen als entscheidende Determinante der Bedarfsermittlung nicht nur von Wohnraum im folgenden Flächennutzungsplanverfahren zwingend erforderlich ist.

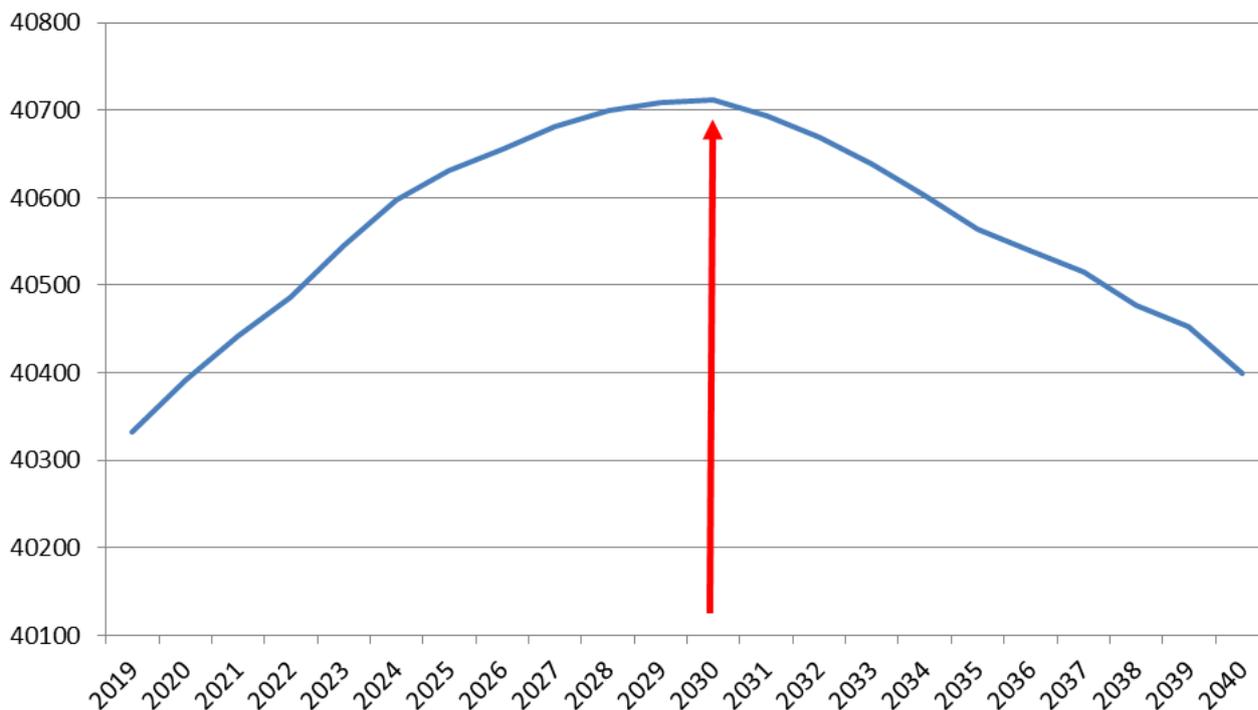


Abb. 31: Prognose der Bevölkerungsentwicklung Königswinters bis zum Jahr 2040
Quelle: Planungsgruppe MWM nach Daten des IT.NRW 2019

4.1.3 Denkmalschutz

Neben naturräumlichen und landschaftlichen Potenzialen (u. a. Rheintal, Siebengebirge und Pleiser Hügelland) besticht Königswinter durch sein kulturelles Erbe.

Im gesamten Stadtgebiet Königswinters bestehen aktuell 415 eingetragene Bau- und Bodendenkmäler, welche in der Denkmalliste der Stadt verzeichnet sind. Daneben bestehen mehrere erwähnungswerte Denkmalsbereiche ausgewiesen²⁵:

- Denkmalsbereich Königswinter Altstadt prägend durch Winzerhöfe, Wohn- und Geschäftshäuser, Villen- und Hotelbauten sowie baulichen Anlagen des Rheintourismus des 19. Jahrhunderts;
- Denkmalsbereich Oberdollendorf mit seinen Fachwerk-Winzerhäusern und Weingütern sowie den anschließenden Weinbergen;

²⁵ vgl. Stellungnahme des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland im Rahmen der Neubekanntmachung des FNP, 13.05.2016

- Denkmalbereich Drachenfels / Wolkenburg mit Burgruine, Burghof, Schloss Drachenburg und Nibelungenhalle, der Drachenfelsbahn, den Weinbergen und Steinbrüchen an den Berghängen mit ihren Verladestellen am Rhein;
- Denkmalbereich Petersberg mit keltischer Ringwallanlage, ehemaliger Klosteranlage, Wallfahrtskapelle, Elementen der touristischen Nutzung (Zahnradbahn, Park), Basaltsteinbrüchen und dem Wintermühlenhof (ehemaliger Wirtschaftshof des Klosters Heisterbach);
- Denkmalbereich Siebengebirge: Dieser umfasst die gesamte historische Kulturlandschaft und schließt u. a. ein: die ober- und unterirdischen Steinbrüche, die Transportwege von Baumaterialien, Prozessionswegen mit Kleindenkmälern, das Spazier- und Wanderwegenetz des Verschönerungsvereins aus dem 19. Jahrhundert sowie Ausflugslokale, Aussichtspunkte und –plätze;
- Kloster Heisterbach mit Chorruine der Klosterkirche, Wirtschaftshof, Parkanlage und Umgebung.

Erwähnenswert ist weiterhin der Malteserhof mit seinem Landschaftspark in Römlinghoven, die Hirschburg mit Umgebung östlich der Altstadt im Siebengebirge gelegen sowie die Benediktinerabtei in Oberpleis mit Kirche, Kreuzgang, Klostergebäuden, Wirtschaftshof, Immunitätsmauern und Freiflächen.

Vom Amt für Denkmalpflege wurden auch die erhaltenswerten Siedlungen der Nachkriegsmoderne im Ortskern von Stieldorf sowie in der Andreas-Schlüter-Straße und im Panoramaweg von Vinxel herausgestellt.

Auch in den übrigen Ortschaften und Landschaftsteilen bestehen prägende Elemente und wichtige kulturelle und historische Zeugnisse wie Wegekreuze, Kirchen und Kapellen, Höfe, Villen und Wohngebäude, deren Erhalt auch hinsichtlich der Identität der Siedlungen von Bedeutung ist.

4.1.4 Nahversorgung

Zur Analyse der Nahversorgungssituation wurde auf die Ergebnisse des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes (vgl. 4.2.3) zurückgegriffen. Die Nahversorgungssituation unterscheidet sich in Königswinter je nach Ortslage deutlich. Abb. 32 zeigt mit roter Umrandung die zentralen Versorgungsbereiche des Stadtgebietes und in blauen Kreisen die Radien, in welchen die jeweiligen Lebensmittelversorger fußläufig erreichbar sind (Radius = 700 m entspricht einer Gehzeit von etwa 10-15 Minuten). Neben den fünf zentralen Versorgungsbereichen ist die Nahversorgung auch in Heisterbacherrott / Thomasberg gewährleistet. Die übrigen Stadtteile, vor allem die im Bergbereich östlich der A3 liegenden kleineren Ortschaften sowie die Siedlungsbereiche Vinxel, Rauschendorf und große Teile Heisterbacherrotts und Thomasbergs, sind schlecht versorgt. In Eudenbach liegt zudem kein Nahversorger in unmittelbar erreichbarer Nähe. Eine Verbesserung der Nahversorgungssituation als wesentliche Voraussetzung der Wohnqualität, insbesondere auch im Alter, und zur Vermeidung von Verkehrswegen ist daher dringend geboten.

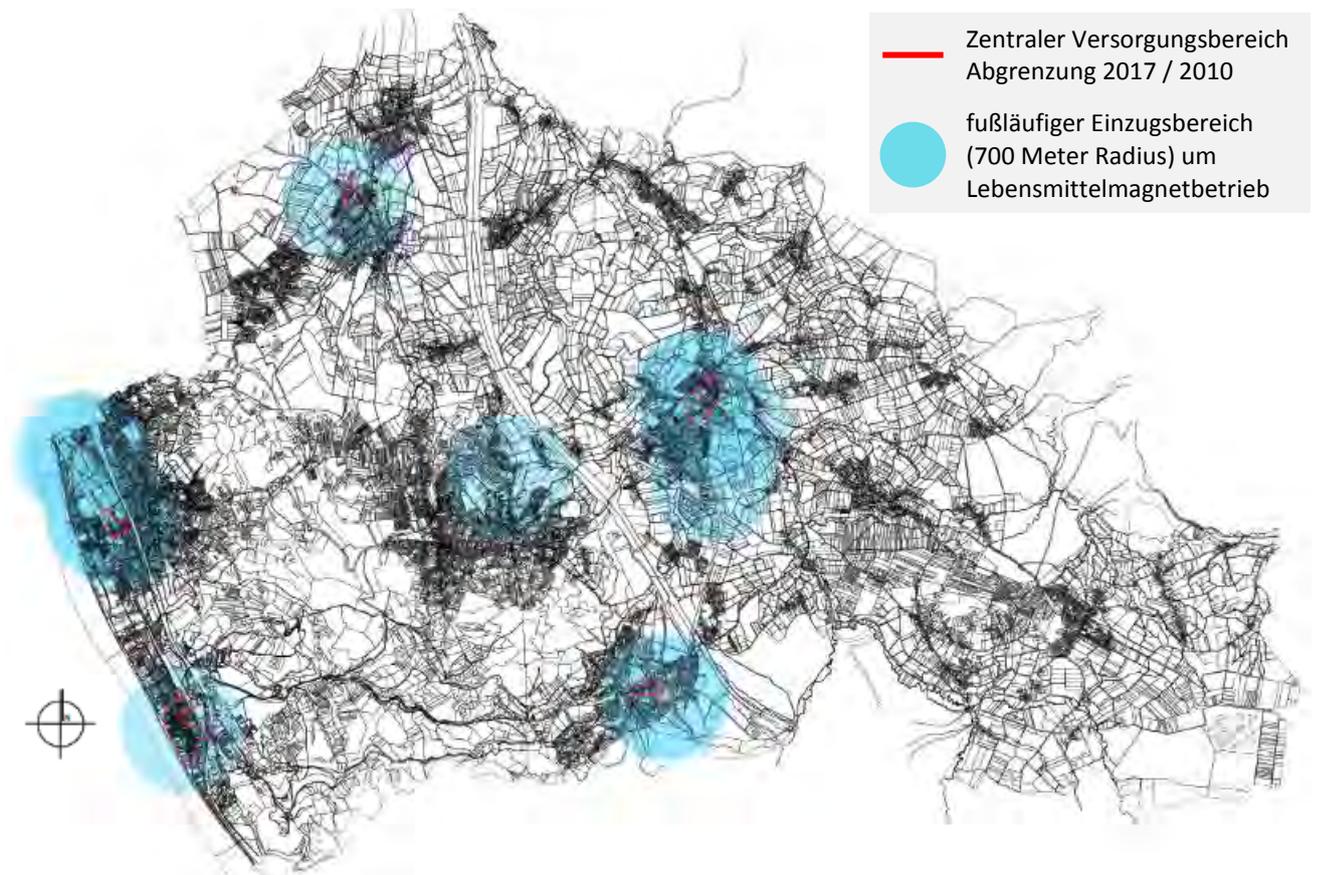


Abb. 32: Fußläufige Lebensmittelversorgung im Stadtgebiet

Quelle: Fortschreibung Einzelhandelskonzept, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, 2017

4.1.5 Soziale Infrastruktur

Die soziale Infrastrukturausstattung mit Einrichtungen und Anlagen der Kinder- und Seniorenbetreuung, Ausbildung sowie zur Befriedigung der kulturellen, sozialen und religiösen Bedürfnisse stellt neben der technischen Infrastrukturausstattung eine wesentliche Säule der Stadtplanung dar. Wegen der damit verbundenen umfangreichen Finanzinvestitionen und kommunalen Vorleistungen ist die Infrastrukturausstattung eine entscheidende Determinante für die Entwicklung und wesentliche Voraussetzung für die Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung. Eine besondere Rolle spielen in diesem Kontext die mit den demographischen und gesellschaftlichen Veränderungen verbundenen Auswirkungen wie z.B. der Bedarf an Kinderbetreuungseinrichtungen sowie die erhöhten Ansprüche in der Seniorenbetreuung bei einer gleichzeitig wachsenden Zahl älterer Mitbürger (siehe hierzu auch Kap. 2.4.4).

Die soziale Infrastruktur, die Schulen, Kindergärten, kulturelle Einrichtungen, soziale Einrichtungen, Verwaltung, Rettungswesen, religiöse Einrichtungen sowie Sport- und Spielstätten umfasst, ist in Königswinter über das gesamte Stadtgebiet verteilt und je nach Ortschaft unterschiedlich stark konzentriert. Während der Umfang des Angebotes in den größeren Ortsteilen größtenteils den Bedarf deckt, liegt in den kleineren Ortsteilen, wie in ländlichen Gegenden oft üblich, zumeist ein Mangel an sozialer Infrastruktur vor. Der Plan 4: Soziale Infrastruktur zeigt die Konzentration in den „Hauptorten“ der Planungsräume mit einem deutlichen Schwerpunkt im Tal sowie Oberpleis und Thomasberg / Heisterbacherrott.

Die Kindergartenversorgung ist zwar flächendeckend vorhanden und wird regelmäßig durch Fortschreibung des Kindergartenbedarfsplanes überprüft, ein Ausbau der Betreuungsplätze ist jedoch dringend erforderlich. Der Kindergartenbedarfsplan für das Kindergartenjahr 2018 / 2019 weist einen steigenden Bedarf an Betreuungsplätzen nach, ein Ausbau ist dringend erforderlich. Bis auf Eudenbach und Oberpleis sind in allen Planungsräumen Defizite zu verzeichnen (weniger Betreuungsangebote als Anfragen), denen durch aktuelle Planungen bereits gegengesteuert wird.

Das schulische Angebot in Königswinter ist vielfältig. Ziel der Stadtentwicklungsplanung ist es, die bestehenden Schulstandorte langfristig zu sichern, insbesondere in den von den Hauptorten entfernten Stadtteilen Stieldorf und Eudenbach, und die Ergebnisse der konkreten Schulentwicklungsplanung im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen. Neuausweisungen an Wohnbauflächen sollten nur dort erfolgen, wo die Nähe zu diesen Einrichtungen gegeben ist.

Auch im außerschulischen Bildungsangebot ist Königswinter mit der VHS Siebengebirge, Musikschule, Bibliothek und weiteren Einrichtungen gut aufgestellt.

Für Kinder und Jugendliche stehen diverse Angebote zur Freizeitgestaltung und Betreuung zur Verfügung. Auch das Angebot an Kinderspielplätzen ist vielfältig. Selbst in einigen kleineren Ortschaften kann durch Spielplätze und ausreichende spielgeeignete Freiräume der Bedarf gedeckt werden. Auch im Bereich der Sportanlagen ist das Angebot groß und über das Stadtgebiet verteilt. Wertvolle Ergänzungen bieten die naturräumlichen Gegebenheiten mit umfangreichen Wander- und Radwegen.

Die Vereine übernehmen bei der Kinder- und Jugendarbeit (z. B. Sportvereine) sowie der Flüchtlingshilfe eine wesentliche Aufgabe, darüber hinaus sind sie wichtige Säulen der Brauchtumpflege und Dorfgestaltung und ergänzen auf vielfältige Weise das kulturelle Angebot der Stadt. Gerade auch für diese Institutionen sind künftig qualitativ und quantitativ Angebote zu sichern und evtl. neu zu schaffen.

Die Diskussion um einen neuen Rathausstandort ist aktuell erneut entfacht und für die künftige Stadtentwicklung eine wichtige Determinante, da zum einen durch die Bündelung aller Funktionen ein starker Zentralitätszuwachs an dem ausgewählten Standort zu erwarten ist und zum anderen mit den Nachnutzungsmöglichkeiten der Altstandorte wesentliche städtebauliche Rahmenbedingungen für die künftigen Entwicklungen der Ortsmitten Altstadt, Thomasberg und Oberpleis geschaffen werden. Während Altstadt und Oberpleis aufgrund der bestehenden Infrastrukturen und heterogenen Nutzungsstruktur ausreichend Kompensationsmöglichkeiten aufweisen, entsteht möglicherweise in Thomasberg mit der Aufgabe des Verwaltungsstandortes ein Zentralitätsverlust, der im städtebaulichen Kontext in die Abwägung einzustellen ist.

Bei allen anderen sozialen Einrichtungen liegen zum jetzigen Kenntnisstand keine gravierenden Engpässe vor. Aufgrund der polyzentrischen Siedlungsstruktur mit den Schwerpunkten im Talbereich sowie die Hauptorte im Bergbereich (Thomasberg / Heisterbacherrott, Oberpleis und Ittenbach) ist allerdings darauf zu achten, dass auch für die kleineren Ortslagen Angebote gesichert werden bzw. die Einrichtungen der Hauptorte gut erreichbar bleiben. Gerade in diesen Lagen ist das Vereinswesen eine wichtige Ergänzung.

Für die Bevölkerungsgruppe 60+ werden aufgrund der Bevölkerungsprognosen die Bedarfe sowohl bei den Wohn- und Betreuungsangeboten, aber auch bei sonstigen Wohnfolgeeinrichtungen (Freizeit- und Sport, Kultur) zu beachten sein. Veranstaltungen für Senioren und besondere Angebote wie z. B. Seniorentreffs werden bereits heute regelmäßig in allen Planungsräumen durchgeführt. Der Bestand an Seniorenwohneinrichtung und Pflegeheimen in Königswinter zeigt jedoch, dass insbesondere in Dollendorf und Oberhau entsprechende Angebote fehlen. Für einen ausführlichen Überblick über die soziale Infrastruktur kann auf den Fachbeitrag Soziale Infrastruktur zurückgegriffen werden.

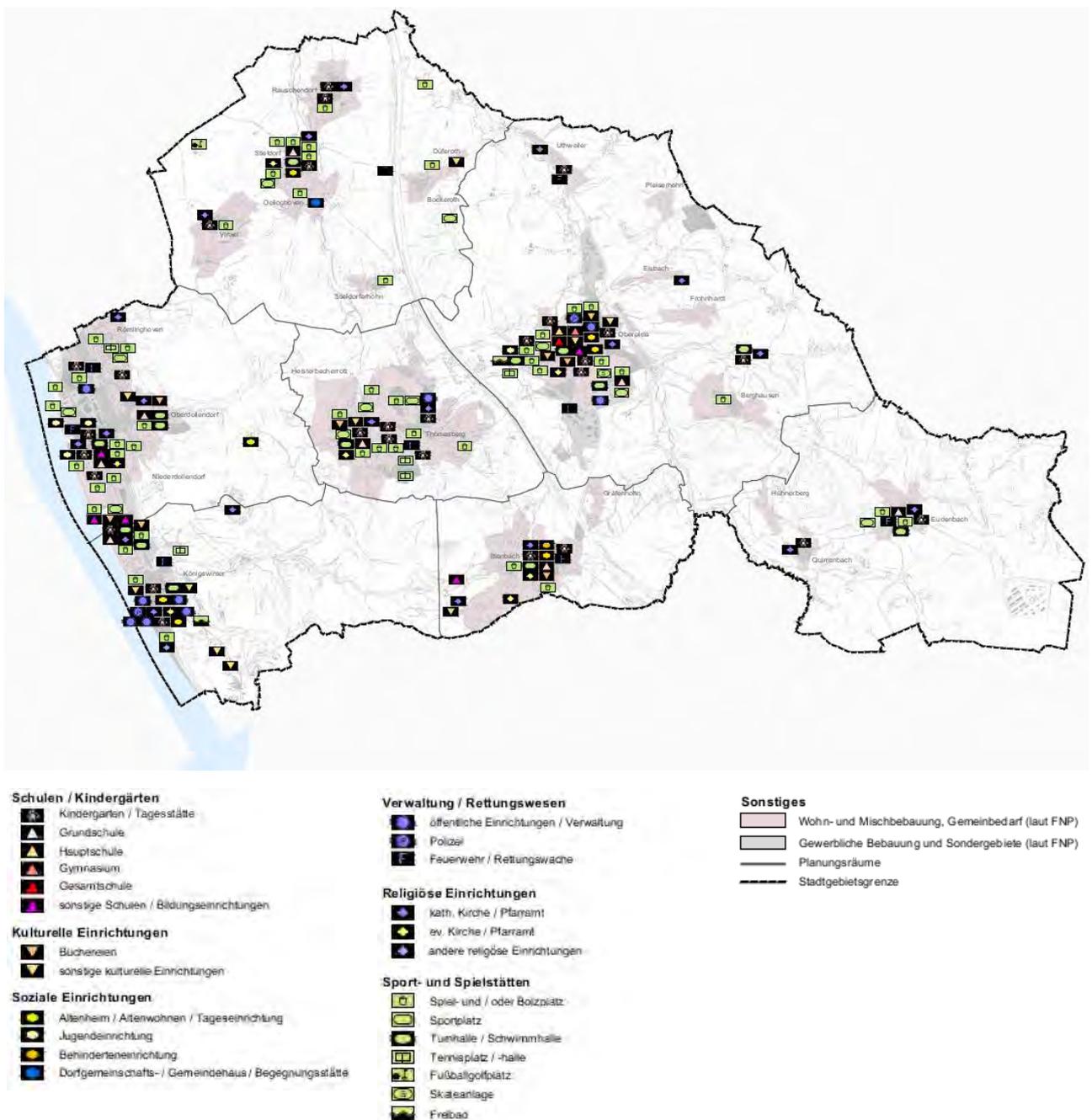


Abb. 33: Soziale Infrastruktur Königswinter

Quelle: Planungsgruppe MWM, 2017

4.1.6 Technische Infrastruktur

Die Technische Infrastrukturausstattung ist eine raumwirksame Vorinvestition der Stadt und anderer Träger. Sie stellt eine wesentliche Vorgabe der Stadtentwicklung dar und definiert mit unter den Rahmen für die künftige Stadtentwicklung. Anlagen der technischen Infrastruktur geben dabei zum einen den vorhandenen oder erforderlichen Erschließungs- und Ausstattungsgrad von Bauflächen vor und sind somit wesentliches Kriterium für bauliche Entwicklungen, zum anderen gehen von ihnen auch Restriktionen aus (z. B. Einschränkungen der baulichen Nutzung oder Freizeitnutzung, Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes etc.).

Der Fachbeitrag technische Infrastruktur dient im Rahmen des ISEK der Identifizierung von Chancen und Risiken, Entwicklungspotentialen und Restriktionen für die weitere Planung.

Er hat damit das Ziel, die Auswirkungen und gegenseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Infrastrukturen der Stadt im Hinblick auf ihre zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Raumwirksame Vorinvestitionen der Stadt und anderer Träger öffentlicher Infrastrukturaufgaben stellen dabei auch wesentliche Vorgaben der Stadtentwicklung dar und definieren Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung von Königswinter.

Neben der zusammenfassenden Darstellung der Bestandssituation im Bereich der technischen Infrastruktur dargestellt (siehe auch Plan 5: Technische Infrastruktur) und ggf. Aufzeigen von Handlungsbedarfen kann der Fachbeitrag damit auch der überblicksartigen Darstellung der zu berücksichtigenden Infrastrukturen in der weiteren Siedlungsflächenentwicklung auf ISEK bzw. FNP-Ebene dienen. Konkretisierte Rahmenbedingungen können manchmal erst in der standortbezogenen Planung untersucht werden, weil ihre spezifischen Bedingungen nicht losgelöst vom Betrachtungsraum für das gesamte Stadtgebiet fass- und formulierbar sind.

Grundlegende Infrastrukturen wie Strom, Wasser, Gas, Abwasser und Abfallentsorgung sind in Königswinter gut ausgebaut, es existiert kein Stadtteil ohne Anschluss an das Versorgungsnetz. Im Bereich Breitbandversorgung besteht weiterhin Ausbaubedarf. Gerade im Zuge der Entwicklung der Breitbandtechnik und der steigenden Relevanz einer schnellen Internetverbindung verfolgt die Stadt das Ziel einer zeitnahen flächendeckenden Versorgung mithilfe von Fördergeldern.

Regenerative Energien und eine umweltschonende Energieversorgung sind ein hochaktuelles Thema und werden auch in Königswinter behandelt. Dabei liegt der Fokus vor allem auf dem Ausbau der Solarenergie, gerade bei der Ausstattung städtischer Gebäude mit Photovoltaikanlagen ist die Stadt engagiert. Windenergie hingegen spielt im Stadtgebiet Königswinter aufgrund der landschaftlichen und naturräumlichen Gegebenheiten keine Rolle. Für einen ausführlichen Überblick über die technische Infrastruktur kann auf den Fachbeitrag Technische Infrastruktur zurückgegriffen werden.

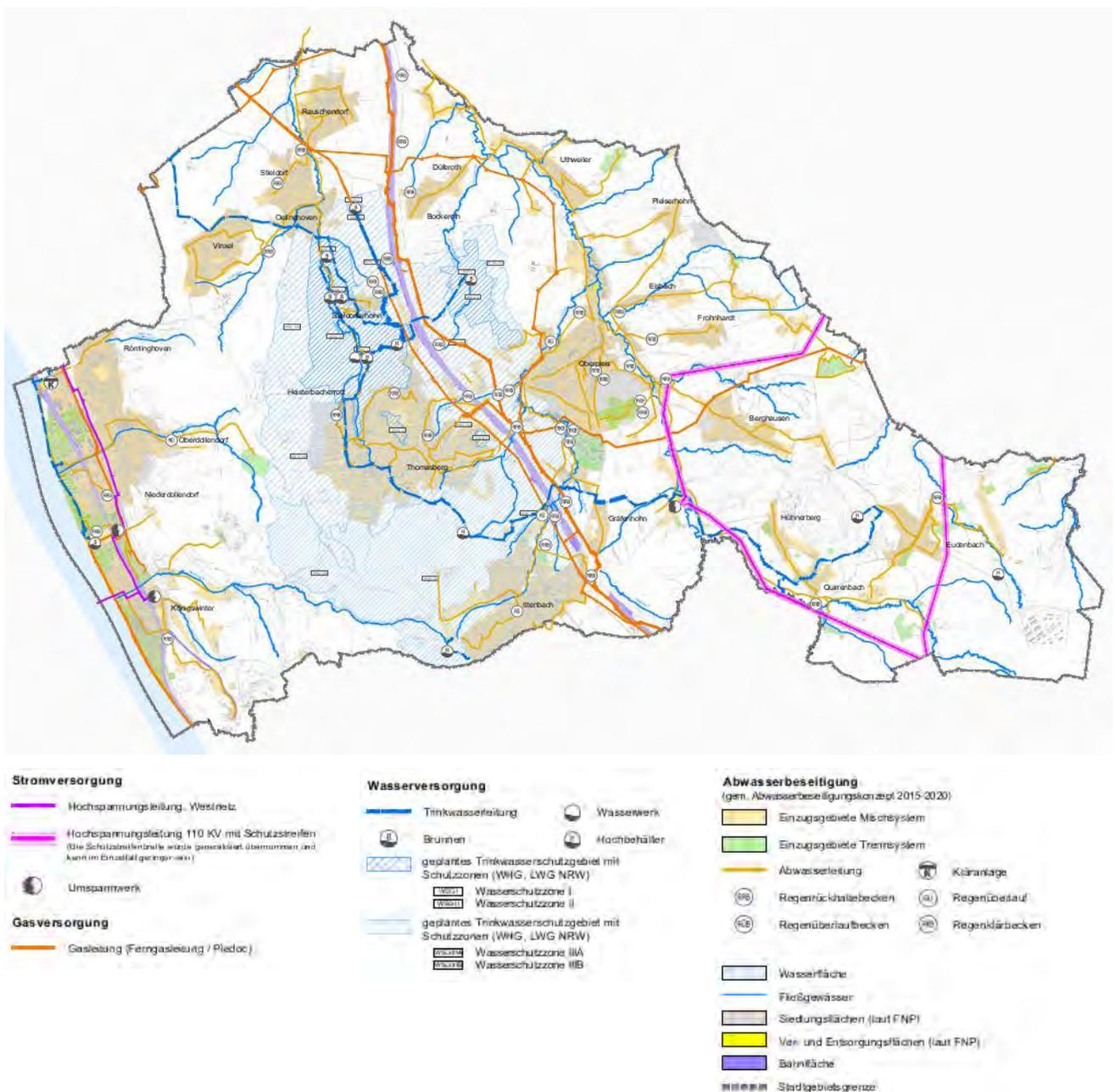


Abb. 34: Technische Infrastruktur Königswinter

Quelle: Planungsgruppe MWM

4.1.7 Immissionsschutz

Immissionen (Geruch, Erschütterungen, Lärm, Staub, Licht u.a.) schränken die Lebensqualität vieler Menschen zum Teil erheblich ein. Die wachsende Mobilität führt zu Straßen-, Schienen- und Luftverkehr mit z. T. hohen Lärmbelastungen für weite Teile der Bevölkerung. Dies kann zu Gesundheitsschäden führen und hohe volkswirtschaftliche Kosten verursachen. Beim Verkehrslärm ist die Belastung durch den Kfz-Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet vorherrschend, während der Schienen- und Luftverkehr räumlich begrenzte Wirkungen entfalten. Weitere Immissionsquellen sind Industrie- und Gewerbebetriebe, sowie landwirtschaftliche Betriebe, die in allerdings in der Regel nur lokale Auswirkungen haben. Auch der Lärm aus Sport- und Freizeitanlagen führt hin und wieder zu Konflikten mit den Anwohnern.

Verkehrslärm

Beim Verkehrslärm ist der Kfz-Verkehr als mehr oder weniger überall im Stadtgebiet relevante Belastung vorherrschend, während Schienen- und Flugverkehr räumlich begrenzte Wirkungen entfalten.

Schienenverkehrslärm

Die beiden Eisenbahnstrecken Köln-Niederlahnstein im Talbereich und die ICE-Strecke im Bergbereich führen zu starken räumlichen Zäsuren und Lärmimmissionen im Stadtgebiet. Die DB-Strecke im Talbereich ist eine der am stärksten befahrenen Strecken in Deutschland und wird insbesondere für den Schienengüterverkehr stark genutzt. Der gesamte Talbereich ist von der DB-Strecke durchzogen, daneben tragen aber auch die B42, die L193 und die Stadtbahnlinie zur Lärmbelastung bei. Auch die im Bergbereich entlang der ICE-Strecke und der BAB A3 liegenden Ortsteile sind von beiden Verkehrsträgern betroffen, auch wenn die Belastung durch die ICE-Strecke aufgrund der umfangreichen Lärmschutzbauwerke und der ausschließlichen Nutzung für den Personenfernverkehr geringer ausfällt als im Talbereich.

Straßenverkehrslärm

Die Lärmkartierung der Straßen im Stadtgebiet von Königswinter hat folgende Betroffenheit ergeben (2012):

$L_{DEN/dB(A)}$	55 <= 60	60 <= 65	65 <=70	70 <=75	>75
durch Straßenverkehr belastete Personen	2.208	775	240	50	1

Im Zuge der Aktualisierung der Lärmkartierung 2017 wurden drei Brennpunkte im Stadtgebiet identifiziert:

- die Hauptstraße (L193) südlich der Steinmetzstraße
- die Königswinterer Straße (L331) Ortsdurchfahrt Ittenbach zwischen Hardtweg und Aegidienberger Straße sowie
- der Bereich an der BAB 3 Anschlussstelle Siebengebirge zwischen Mührener Weg, Meisenweg, Finkenweg und Gräfenhohner Straße.

Siehe hierzu auch weitergehende Ausführungen im Kap. 4.3.9 Lärmaktionsplanung.

Fluglärm

Trotz der Lage der Stadt unter lediglich einer Abflugroute des Köln / Bonner Flughafens, weshalb keine Relevanz der Einbeziehung Königswinter in das Schallschutzprogramm und Lärminderungskonzept des Flughafens besteht, ist Fluglärm in der Königswinterer Bürgerschaft ein Thema und eine Betroffenheit ist vorhanden. Zuletzt wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Köln / Bonn (AZ. 26.01.01.01.PFV FKB) im Jahre 2017 Einwendungen aus der Bürgerschaft bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingereicht. Die Stadt Königswinter hat ebenfalls eine Stellungnahme in diesem Verfahren abgegeben.

Industrie- und Gewerbelärm

Als Industrie- und Gewerbelärm wird sowohl der Lärm von großen Industriebetrieben als auch der von kleineren Handwerks- und Gewerbebetrieben (z.B. Schreinerei, Dachdecker, Schlosserei u. a.) bezeichnet. Der Lärm, der von derartigen Betrieben ausgeht, wirkt sich meist nur auf die direkte Umgebung dieser Betriebe

aus. Das liegt sicherlich auch daran, dass der Bereich der Gewerbegeräusche in Deutschland am strengsten reglementiert ist. Insbesondere zur Nachtzeit gelten strenge Richtwerte.

Im Rahmen der Flächennutzungsplanung kann durch sinnvolle Nutzungszuordnung ein langfristiger Beitrag zur Entschärfung bestehender Konflikte geleistet werden. Insbesondere auf Ebene der Bauleitplanung ist bei Neuplanungen oder wesentlichen Änderungen vorhandener Anlagen durch Nutzungszuordnung, Gebietsgliederung und über immissionsschutzrechtliche Festsetzungen der Schutz der Umgebung vor übermäßigen Beeinträchtigungen sicherzustellen.

Sport- und Freizeitlärm

Die unmittelbare Nachbarschaft von Wohnnutzung zu Sport- und Freizeitanlagen führt auch in Königswinter immer wieder zu Konflikten. Insbesondere, da der Lärm aus Sport- und Freizeitanlagen oft in den Zeiten auftritt, in denen die Anwohner ein besonders hohes Ruhebedürfnis haben (abends und an Sonn- und Feiertagen). Auf Ebene der Bauleitplanung kann bei Neuplanungen oder wesentlichen Änderungen vorhandener Anlagen durch entsprechende immissionsschutzrechtliche Festsetzungen und Beschränkungen ein Schutz der Umgebung vor übermäßigen Beeinträchtigungen sichergestellt werden. Zudem kann der Schutz der Umgebung durch Festlegung von Betriebszeiten in den Baugenehmigungen oder durch generelle Nutzungsbeschränkungen erreicht werden.

Sonstige Immissionen

Geruch

Eine weitere Immissionsbelastung für die Einwohner stellen verschiedene Geruchsquellen dar. Dies betrifft insbesondere einzelne landwirtschaftliche Betriebe der Milchviehhaltung oder Geflügelmastbetriebe in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnnutzung. Einzelne lokale Konfliktsituationen finden sich insbesondere in Oberpleis (Geflügelmastbetrieb), in Vinxel (Milchviehbetrieb) sowie in Eudenbach (Milchviehbetrieb). Langfristig ist der Konflikt in diesen Fällen nur durch eine Nutzungsverlagerung oder -aufgabe an dem Standort zu erreichen. Dies ist dann bauleitplanerisch abzusichern.

Gelegentlich stellen auch die von technischen Anlagen, Gastronomie- oder Industriebetrieben ausgehenden Gerüche eine Belastung für die Anwohner dar. Hier ist im konkreten Einzelfall über Gespräche mit den Betreibern, konkrete Auflagen sowie ggf. eine Nutzungseinschränkung oder eine Verlagerung des Standortes eine Lösung zu erreichen.

Erschütterungen

Eine erhebliche Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse kann auch durch häufige oder starke Erschütterungen verursacht werden. Eine wesentliche Quelle für Erschütterungen im Stadtgebiet ist die Bahnstrecke Köln-Koblenz. Betroffen sind insbesondere die Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft der Trasse. Eine weitere Quelle für Erschütterungen stellen die betriebsbedingten Sprengungen im Basaltsteinbruch Hühnerberg dar.

Licht

In lokalen begrenzten Fällen können Lichtquellen als störende Immission betrachtet werden. Diese Konfliktfälle sind auf Ebene der Bauleitplanung, Vorhabenplanung oder Baugenehmigung durch entsprechende Festsetzungen, bauliche Maßnahmen (Abschirmung, keine Wechsellichter) und Auflagen (Betriebszeiten) zu lösen.

4.2 Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit

Wie in Kapitel 2.2 bereits beschrieben, beruhte die Wirtschaft zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf Gesteinsabbau (Steinbrüche), Erzabbau (Minen) sowie Weinanbau und Forstwirtschaft. Mit dem Aufkommen der Rheinromantik in der Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Königswinter schon früh zum Fremdenverkehrsort. Industriebetriebe siedelten sich erst ab dem 20. Jahrhundert in Königswinter an. Dazu gehörten zum Beispiel die Königswinter prägenden Lemmerz-Werke.

So ist Königswinter heute zwar kein klassischer Industrie- und Gewerbestandort. Die Wirtschaftsstruktur ist überwiegend durch mittelständische Unternehmen geprägt. Dennoch sind die heute bestehenden Betriebe des verarbeitenden Gewerbes im Talbereich - z.B. die Unternehmen Dinova, Didier, Maxxion Wheels (ehem. Lemmerz-Werke) und Gerhardt Analytic Systems - aber auch im Bergbereich – z. B. Zera, Arctec, BHL Plastics, Brune, Interkat, ISC und KMA – von großer Bedeutung für die Stadt (Arbeitsplätze und Steuereinnahmen).

4.2.1 Schwerpunkte aktueller Gewerbe- und Industrieansiedlung

Angesichts der naturräumlichen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten sind ausgeprägte Gewerbe- und Industrieareale in der Vergangenheit überwiegend in der Tallage entstanden. Im ländlich geprägten Bergbereich mit der ursprünglichen Ausrichtung auf die Landwirtschaft ist die Struktur eher von kleinen mittelständischen Unternehmen im Siedlungsbereich gekennzeichnet, größere Gewerbeareale sind erst in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts um Oberpleis entstanden. Als Sonderstandort ist das Bastaltsteinwerk in Hühnerberg zu nennen.

Schwerpunkte der heutigen Gewerbe- und Industrieansiedlung:

- In Königswinter-Altstadt das Industriegebiet um die ehemaligen Lemmerz-Werke: heute ist hier ein Felgenreisierer ansässig. Die Lemmerz-Werke bestehen seit Beginn des 20. Jahrhunderts in Königswinter und haben die Siedlungsstruktur entscheidend geprägt.
- Industriegebiet um die Didier-Werke in Niederdollendorf mit angrenzendem Gewerbe- und Sondergebiet „Im Mühlenbruch“.
- Nördlich von Oberpleis: Gewerbegebiet „Wahlfelder Mühle“
- Südlich von Oberpleis: Gewerbegebiet Siebengebirge und Gewerbegebiet „Am Krahfeld“:

In beiden Arealen von Oberpleis ist der ansässige Gewerbebesatz durchmisch, Unternehmen aus dem Maschinenbau, der Elektrotechnik, dem Landschaftsbau, der Stahltechnik, der Kraftfahrzeugtechnik, der Sanierungstechnik, Gesundheitstechnik oder auch der Verpackungs- und Möbelindustrie haben hier ihren Sitz.

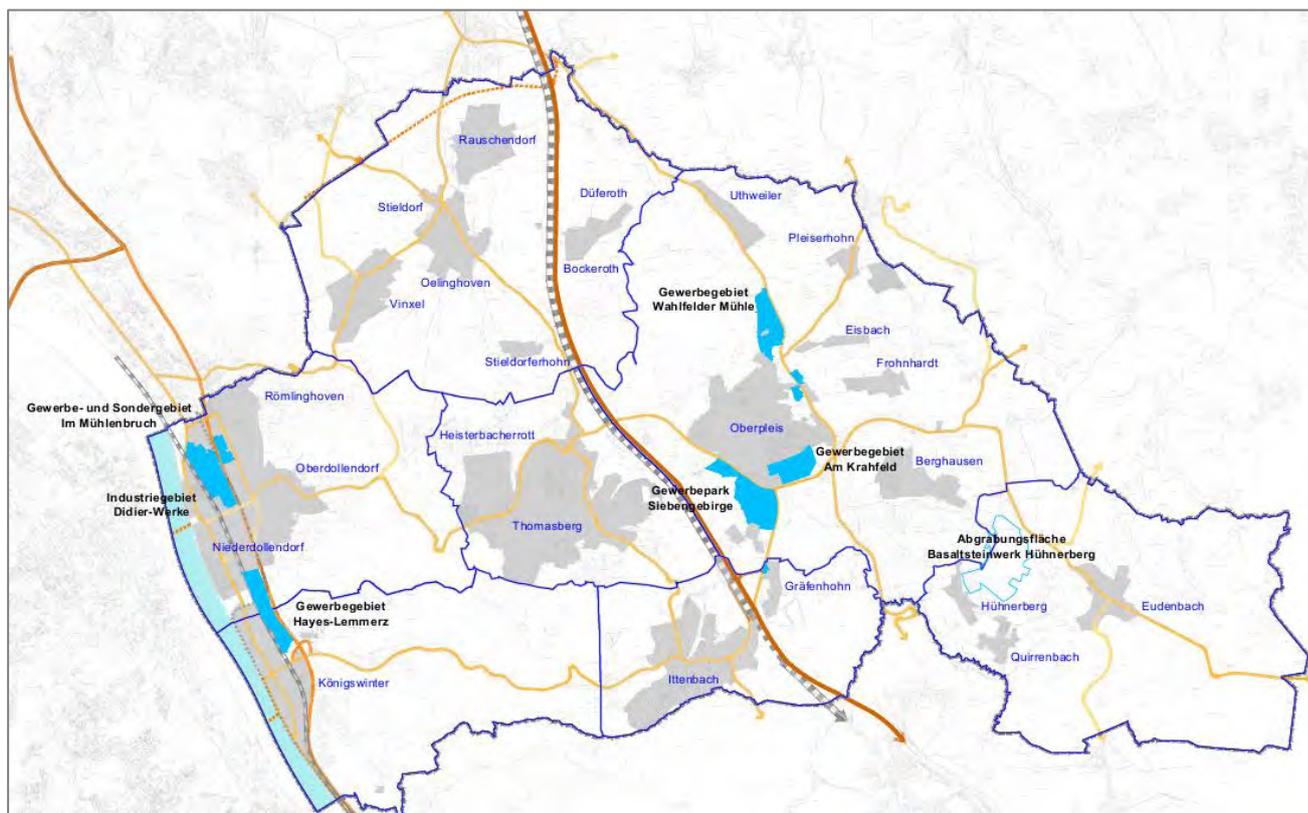


Abb. 35: Lage der Gewerbe- und Industriebereiche

Quelle: Planungsgruppe MWM, 2018

4.2.2 Gewerbeflächenbedarf und -potenziale

In dem im Jahr 2015 vom RSK erstellten Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises (siehe Kap. 3.2.4) wurde für die 19 Städte und Gemeinden bis zum Planungshorizont 2035 die künftigen Bedarfe an Gewerbe- und Industrieflächen ermittelt und entsprechende Reserve- und Potenzialflächen zur Bedarfsdeckung ermittelt.²⁶

Im Kreisgebiet wurde nach der Flächenbedarfsberechnung GIFPRO-ILS ein Bedarf von ca. 221 ha Gewerbeflächen und 210 ha Industrieflächen als endogener Bedarf²⁷ ermittelt. Abzüglich bestehender Reserven verbleibt ein endogener Bedarf an künftigen Industrieflächen von 170 ha in der Region.

Das Gutachten stellt heraus, dass die angewandte Flächenbedarfsprognose nicht ausreichend die lokalen und betrieblichen Besonderheiten berücksichtigt und die ermittelten Flächengrößen nur als Näherungswerte verstanden werden können. Insbesondere die fehlenden eigentumsrechtliche Verfügbarkeit, zu erwartenden Betriebsverlagerungen und regionale Bedarfe erhöhen diese ermittelten endogenen Bedarfe. Um eine Annäherung an die realen Bedarfe zu erhalten, wurden daher die Flächenveräußerungen und Belegungen der Vergangenheit mit einbezogen.

²⁶ vgl. Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises 2035, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Froelich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung, Köln 2015.

²⁷ vgl. endogener Bedarf: Flächenbereitstellung ist im Schwerpunkt für die ansässigen Betriebe ausgerichtet. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass die ansässigen Betriebe bei notwendigen Betriebserweiterungen in der Regel nur auf Flächen innerhalb eines räumlich begrenzten Radius zurückgreifen.

Der Bedarf gründet hauptsächlich auf größeren, zusammenhängenden GI-Flächen, welche jedoch vor allem im mittleren Kreisgebiet nicht (mehr) zur Verfügung stehen. Die noch bestehenden Flächenreserven sind max. bis 1,1 ha groß und kommen nach Ansicht der Gutachter nicht für größere Firmenansiedlungen in Betracht. Fast im gesamten Kreisgebiet ist die Bilanz für GI-Flächen negativ.

Zur Ermittlung geeigneter Flächen wurden im zweiten Schritt in enger Abstimmung mit den beteiligten Kommunen, dem Rhein-Sieg-Kreis und der Bezirksregierung Köln Suchräume festgelegt, die perspektivisch als künftige Industrie- oder Gewerbestandorte in Frage kommen. Nach mehreren Prüfschritten verbleiben auf Kreisgebietsebene 570 ha Suchräume in der regionalplanerischen Diskussion.

In **Stadtgebiet Königswinter** wurden mehrere infrage kommende Räume untersucht. Aufgrund einer Reihe von Aspekte der Stadtstruktur, des Naturschutzes sowie zu beachtender Standortfaktoren wurden letztendlich zwei Flächenpotenziale festgelegt. Die zwei Standorte, die der künftigen Bedarfsdeckung dienen sollen, befinden sich südlich von Oberpleis (Flächenpotenzial 1, Größe: 13,6 ha) und nördlich von Stieldorf (Flächenpotenzial 2, Größe: 9,8 ha). Dabei ist das Flächenpotenzial 1 Oberpleis vorrangig aufgrund der optimalen Verkehrsanbindung mit Nähe zur Autobahn auch für den überörtlichen (regionalen) Gewerbebedarf zu entwickeln. Das Flächenpotenzial 2 bei Stieldorf ist ausschließlich zur gewerblichen Nutzung des lokalen Bedarfs vorgesehen. Beide Flächen sind im Zielkonzept des ISEK (siehe Plan 8 bzw. Abb. 114) entsprechend vermerkt.

4.2.3 Einzelhandelskonzept 2017

Bereits im Jahr 2010 wurde als Grundlage für die künftige Entwicklung der Versorgungs- und Einzelhandelsfunktion in Königswinter ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept²⁸ erstellt (vgl. Kap. 3.3.5). Die rasante Entwicklung im Einzelhandelssektor, u. a. im Bereich E-Commerce, aber auch aktuelle bundesrechtliche und landesplanerische Vorgaben, erforderten eine Aktualisierung bzw. Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes im Jahr 2017, deren Ergebnisse in den ISEK-Prozess einfließen:

Die Versorgungsfunktion des Einzelhandels in Königswinter beschränkt sich hauptsächlich auf das eigene Stadtgebiet, nur wenige Betriebe ziehen Kaufkraft aus den umliegenden Gebieten an. Durch die räumliche Nähe und günstige Verkehrsanbindung steht Königswinter in starker Konkurrenz zu den Nachbarstädten, was sich auch in der Zentralitätsziffer der Stadt widerspiegelt. Die Gesamtzentralität Königswinters liegt bei einem Wert von 68,7%, welcher auf große Kaufkraftabflüsse hinweist. Die Angebotsstruktur wird von großflächigen Einzelhandelsanbietern dominiert. Dreiviertel der Verkaufsfläche der Stadt befinden sich in Oberdollendorf und Oberpleis, weshalb diese eine Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet übernehmen. In der Königswinterer Altstadt nimmt zudem der Profit durch den Tourismus einen hohen Stellenwert ein.

Die Zahl der Betriebe in Königswinter ist seit 2010 von 239 auf 210 gesunken (-12%), der Umsatz verhält sich in preisbereinigter Form stagnierend. Die Entwicklung der Einwohner- und Kaufkraftkennziffer verläuft positiv, während die Versorgungskennziffer leicht unterdurchschnittlich ist. Die Verkaufsflächenausstattung hingegen ist seit 2010 gestiegen und nun leicht überdurchschnittlich.

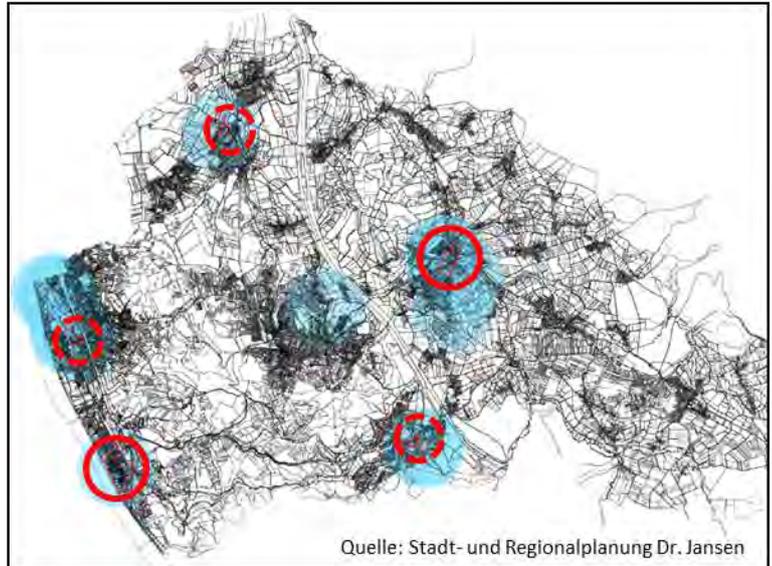
²⁸ vgl. Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Stadt Königswinter, BBE Retail Experts, Köln 2010.

Zur räumlichen Steuerung des Einzelhandels in Königswinter wurde im vorliegenden Gutachten ein Zentrenkonzept erarbeitet, das die örtlichen Standortstrukturen und Entwicklungsperspektiven der Stadt berücksichtigt und die zentralen Versorgungsbereiche, i. d. R. Haupt-, Neben- und Nahversorgungszentren festlegt. Die Hauptzentren sind auf die Versorgung der gesamten Kommune ggf. auch umliegender Gemeinden ausgerichtet, Nebenzentren für die Versorgung zugeordneter Stadtteile und Nahversorgungszentren zur Versorgung der umliegenden Wohnbereiche zuständig.

Im Ergebnis sind unter Betrachtung der vorhandenen Angebote sowie der Bedeutung der Standorte folgende zweistufige Zentrenhierarchie kategorisiert worden: da ein das gesamte Stadtgebiet versorgendes Hauptzentrum fehlt, werden die Altstadt und Oberpleis als Stadtteilzentren ausgewiesen, Nahversorgungszentren werden in Ittenbach, Nieder-/ Oberdollendorf und Stieldorf festgelegt.

Zentrenhierarchie in Königswinter:

- Altstadt und Oberpleis = **Stadtteilzentren** 
- Ittenbach, Nieder-/Oberdollendorf u. Stieldorf = **Nahversorgungszentrum** 



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen

Abb. 36: Zentrenhierarchie in Königswinter

Quelle: Planungsgruppe MWM auf Grundlage Dr. Jansen

Dem Gutachter zufolge sollten die vorrangigen Ziele der nächsten Zeit sein, dass das Einzelhandelsangebot der Stadt unter Berücksichtigung der Funktion als Mittelzentrum stabilisiert und attraktiviert wird. Von einem Ausbau ergänzender Standortbereiche mit großflächigen Einzelhandelsbetrieben (Neuansiedlungen und Erweiterungen) auf Basis nicht-zentrenrelevanter Kernsortimente ist, entgegen der Empfehlungen des Konzeptes aus dem Jahre 2010, zum Schutz der integrierten Versorgungsstandorte abzusehen. Eine Erweiterung der Verkaufsflächen empfiehlt der Gutachter nur in den zentralen Versorgungsbereichen und wenn dadurch eine Verbesserung der wohnungsnahen Versorgung erreicht wird.

Konkret werden im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes folgende Ziele formuliert:

- Stabilisierung der mittelzentralen Versorgungsfunktion
- Stärkung der Königswinterer Nebenzentren (Stadtteilzentren) Altstadt und Oberpleis
- Stabilisierung und Aufwertung der Nahversorgungszentren Ittenbach, Nieder- und Oberdollendorf sowie Stieldorf
- Schutz der wohnortnahen Versorgung
- Vermeidung zentrenschädigender Einzelhandelsentwicklungen an sonstigen Standorten

4.3 Handlungsfeld Mobilität

In der Stadtentwicklungsplanung ist eine integrierte Betrachtung von Städtebau und Verkehrsplanung anzustreben. Besondere Bedeutung kommt dabei der Siedlungsstruktur in der Kommune zu. Sie ist eine wesentliche Ursache für Ausmaß und Struktur des Verkehrs und Ansatzpunkt für Verkehrsminimierung durch bauliche Dichte bzw. Arrondierung.

Geplante siedlungsstrukturelle Veränderungen und städteplanerische Absichten sind auf ihre verkehrlichen Folgen hin zu prüfen und zu beurteilen und an den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung zu messen und umgekehrt. Zusätzlich sollten von vorhandenen Verkehrsachsen ausgehende Immissionen bei Neuplanungen von Siedlungsbereichen berücksichtigt werden und entsprechende Maßnahmen getroffen werden, die zur Minderung oder Vermeidung von Beeinträchtigungen führen.

Ziel in der Planung ist eine verkehrsvermeidende Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur (Städtebauliche Konzeption der kurzen Wege und Siedlungsverdichtung) und verstärkte Berücksichtigung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur bei der Entwicklung neuer Siedlungs- oder Gewerbeflächen (Ausnutzung/ Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes).

Eine Beschäftigung mit dem Thema Mobilität ist daher wesentlich für den vorliegenden Planungsprozess.

4.3.1 Erreichbarkeit und Anschlüsse an das überregionale Straßennetz

Königswinter liegt im Süden des Verdichtungsraumes Köln / Bonn, die nahe gelegenen Oberzentren Bonn, Köln (ca. 40 km) und Düsseldorf (ca. 80 km) sind über mehrere Bundesautobahnen gut zu erreichen. Der Bergbereich ist über die A 3 (Anschlussstelle Siebengebirge in Ittenbach) an das Autobahnnetz angeschlossen, der Talbereich durch die Bundesstraße B 42, die in Bonn – Oberkassel zur Autobahn BAB 59 wird. Im Autobahnkreuz Bonn-Ost besteht die Verbindung zur BAB 562. Der Flughafen Köln/Bonn befindet sich in etwa 28 km Entfernung und ist mit dem Auto in ca. 20 min zu erreichen.

4.3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ausgehend von der B 42 und BAB 3, die in Tal und Bergbereich die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz gewährleisten, ergänzen die Landstraßen das Verkehrsnetz als Verbindung zwischen Tal und Berg sowie mit den umgebenden Nachbargemeinden Bonn (L 83), St. Augustin (L 490, L 143), Hennef (L 143, L 331, L 268), Buchholz (L 330) und Bad Honnef (L 83, L 193) sowie weiteren anliegenden Kommunen der Region. Die Landstraßen L 490, L 268 und L 331 sind darüber hinaus die einzigen und wichtigen Verbindungen zwischen Tal und Berg.

Die Kreisstraßen K 4, K 25, K 36 und K 6 sowie die kommunalen Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen ergänzen diese Verkehrsanbindungen und schließen die Siedlungsbereiche an das regionale Netz an.

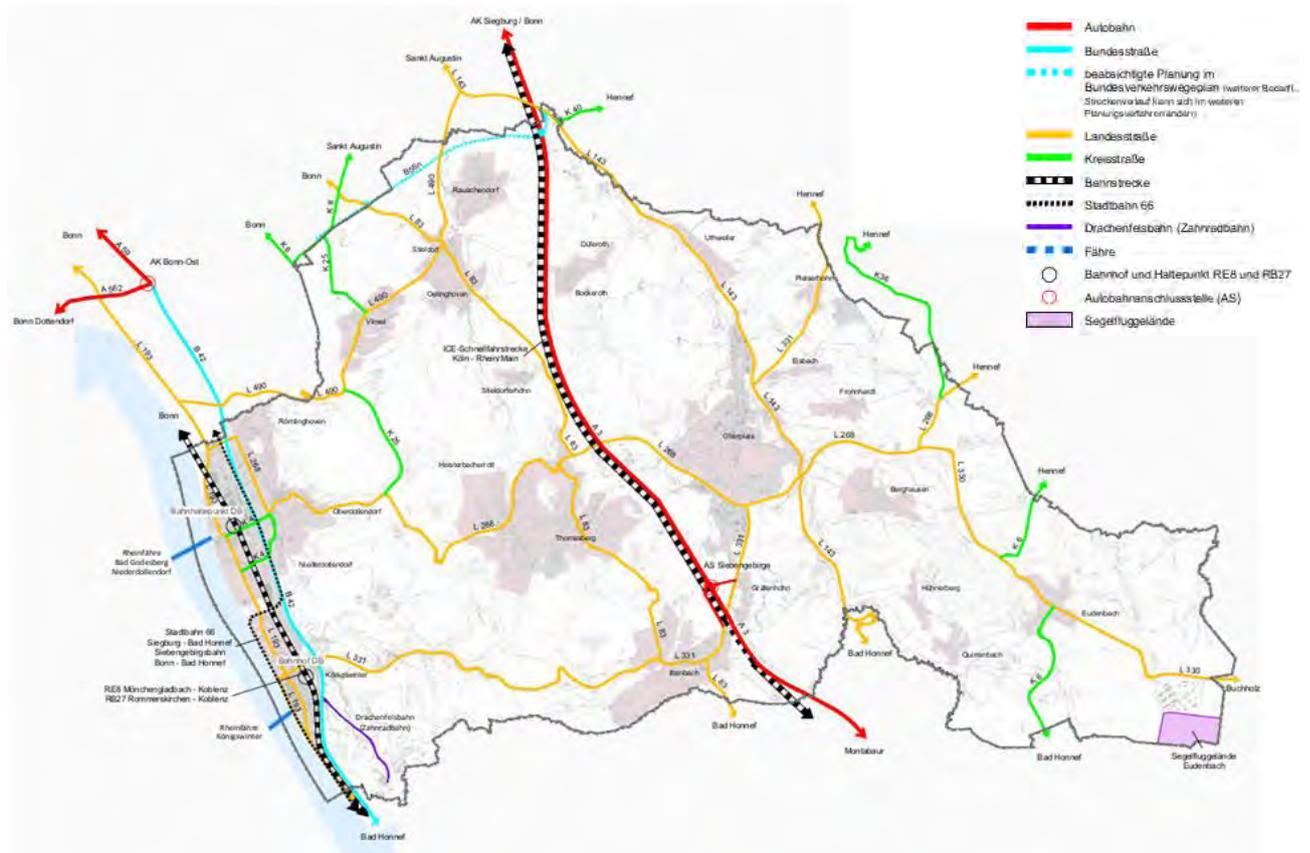


Abb. 37: Verkehrsinfrastruktur Königswinter

Quelle: Planungsgruppe MWM

Seit Jahrzehnten wird in der Region die B 56 n als Verbindung zwischen Bonn-Hardtberg und Birlinghoven / Dambroich diskutiert. Aus Sicht des Landes NRW ist es erforderlich, durch eine zusätzliche Ost-West-Verbindung zwischen BAB 565 und BAB 3 das westliche Stadtgebiet von Bonn und das Siebengebirge vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die B 56 n ist im Bundesverkehrswegeplan als „Weiterer Bedarf“ (WB) eingestuft und verläuft im Stadtgebiet Königswinter entlang der nördlichen Stadtgebietsgrenze (sogenannter „Ennertaufstieg“, Verbindung zwischen Bonn-Ost (BAB 59) und Birlinghoven / Dambroich), nördlich an Rauschendorf vorbei. Es handelt sich hierbei allerdings um eine vorläufige Streckenführung, deren Verlauf sich im weiteren Planverfahren ändern kann. Durch die Einstufung in der Kategorie „Weiterer Bedarf“ ist ein Baubeginn vor dem Jahr 2030 unwahrscheinlich, da nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 Investitionsmittel für diese Maßnahme voraussichtlich erst nach 2030 zur Verfügung gestellt werden.

4.3.3 Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Verteilung des Mobilitätsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Im Nahverkehrsplan wurde mit Daten des infas aus dem Jahre 2010 der Modal Split für die Stadt Königswinter zusammengestellt. Mit 49% machen die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs den weitaus größten prozentualen Anteil aus. Zusammen mit den mitfahrenden MIV-Nutzern kommt der MIV auf 69%. Mit 18% folgen die Fußgänger und mit 9% die Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs. Gerade einmal 3% nutzen das Fahrrad, was an den erschwerten topographischen Bedingungen im Stadtgebiet Königswinter liegen kann.

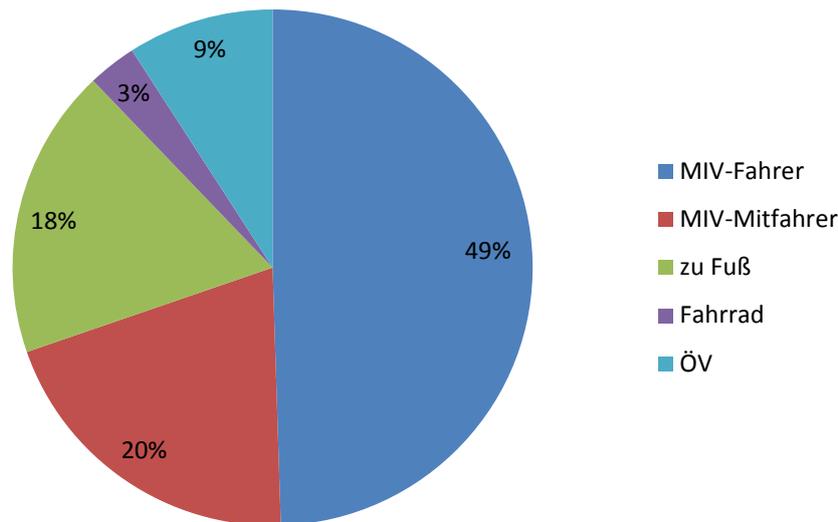


Abb. 38: Modal Split für die Stadt Königswinter

Quelle: Planungsgruppe MWM nach Daten des infas 2010 aus dem Nahverkehrsplans Rhein-Sieg-Kreis 2016

Aktuellere Daten zum Modal Split liegen aktuell für Königswinter nicht vor. Es ist anzunehmen, dass möglicherweise die Verbesserung im Bereich ÖPNV (siehe Kap. 4.3.8), die Möglichkeiten der E-Mobilität für Radfahrer sowie die allgemeinen umweltpolitischen Diskussionen zum Klimaschutz zum Umdenken und die Menschen zur verstärkten Wahl von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bewegen werden. Die Bedeutung von Online-Handel und Homeoffice sowie Veränderungen in der Altersstruktur sind aber gleichsam entscheidende Faktoren, die sich auf die Wegebilanz und Verkehrsmittelwahl auswirken. Gerade in Königswinter besteht aufgrund der Stadtstruktur mit vielfältigen Verflechtungen zwischen Tal- und Berg Handlungsbedarf im Bereich der Verkehrsplanung (insbesondere Ausbau von Radwegen, weitere Verbesserung der ÖPNV-Angebote, Car-Sharing-Angebote etc.), um den Anteil der Pkw-Nutzer in Zukunft reduzieren zu können.

4.3.4 Verkehrsaufkommen und Belastungen

Bedingt durch die engen Verflechtungen zum benachbarten Ballungsraum Köln-Bonn sind bestimmte Streckenabschnitte in Königswinter von hohen Verkehrsbelastungen geprägt. Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wurde - um die verkehrlichen Auswirkungen der in Erwägung gezogenen Siedlungsentwicklung abschätzen zu können - in einem ersten Schritt eine verkehrsgutachterliche Ersteinschätzung durchgeführt²⁹, mit der zunächst die Frage beantwortet werden sollte, ob unter den heutigen Gegebenheiten grundsätzlich eine Bauflächenentwicklung bis 2030 mit dem einhergehenden Wachstum auf bis zu 46.000 Einwohnern aus verkehrstechnischer Sicht möglich erscheint (siehe hierzu Vorlage Nr. 381/2018, 1. Ergänzung).

Der Gutachter hat auf Basis seines eigenen, regionalen Verkehrsmodells die derzeitigen Verkehrsströme (einschließlich der Ströme nach Rheinland-Pfalz) abgebildet und die aus der theoretischen Siedlungsentwicklung

²⁹ VSU Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau, Umweltschutz GmbH, Herzogenrath, Stadt Königswinter – Integriertes Stadtentwicklungskonzept verkehrsgutachterliche Einschätzung, Herzogenrath, 20.12.2018, ergänzte Fassung 14.03.2019, Überarbeitung 08.04.2019

in Königswinter voraussichtlich entstehenden Verkehrsströme berechnet. Im Stadtgebiet von Königswinter wurden dabei auch die 20 wichtigsten Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit betrachtet.

Die gutachterliche Stellungnahme führt als bekannte Engstellen im bestehenden Straßenverkehrsnetz insbesondere die Straßen zwischen Berg- und Talbereich auf: L 331 von Ittenbach nach Königswinter, L 268 von Thomasberg nach Dollendorf, L 490 von Vinxel nach Bonn-Oberkassel, L 83 von Stieldorf nach Bonn-Holzlar und K 25 von Vinxel nach Bonn-Holtdorf. Diese verkehrsgutachterliche Einschätzung, die insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen der im ISEK-Prozess diskutierten Neubauflächen prognostiziert (siehe Kap. 4.5.3), zeigt als Momentaufnahme auch die aktuelle Straßenbelastung im Stadtgebiet auf: demnach sind zwar gelegentlich angespannte Verkehrslagen, allerdings keine kritischen Verkehrslagen vorgefunden worden (siehe Kap. 5.3 der Verkehrsgutachterlichen Einschätzung). Allerdings stellt der Gutachter heraus, dass das Verkehrsnetz der Städte Bonn und Siegburg nahezu kontinuierlich Überlastungen aufweist und somit auch die Erreichbarkeit der Pendlerziele beeinträchtigt ist.

Ausgedrückt in Verkehrsmengen pro Tag (Kfz/d) ergeben sich für die oben genannten Streckenabschnitte folgende Werte³⁰:

L 331 von Ittenbach nach Königswinter: 12.879 Kfz/d

L 268 von Thomasberg nach Dollendorf: 7.639 Kfz/d bzw. 6.384 Kfz/d

L 490 von Vinxel nach Bonn-Oberkassel: 3.006 Kfz/d

L 83 von Stieldorf nach Bonn-Holzlar: 5.471 Kfz/d

K 25 von Vinxel nach Bonn-Holtdorf: 2.647 Kfz/d

B 42 von Grüner Weg nach Anschlussstelle Königswinter: 27.758 Kfz/d

A 3, Kreuz Bonn-Siegburg bis Siebengebirge: 81.607 Kfz/d und

A 3, Siebengebirge bis Bad Honnef- Linz: 78.936 Kfz/d

In der o. g. Einschätzung wurde im regionalen Netzmodell die Prognose 2030 auch ohne Entwicklung in Königswinter dargestellt (Umlegung 2030 ohne Entwicklung Königswinter - Var 0). Dieses Modell zeigt das heutige Verkehrsbild erweitert um die künftige Verkehrsentwicklung der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises (ohne mögliche Entwicklungen in Königswinter). Im Ergebnis stellt der Gutachter raus: „Hauptverkehrsträger sind die A 3 und B 42 mit Verkehrsmengen von voraussichtlich ca. 60.000 bzw. 40.000 Kfz am Tag³¹. Das den

³⁰ Gem. Ergebnis Straßenverkehrszählung 2015, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

³¹ Die Verkehrsmengen auf der A 3 sind u. a. aus folgenden Gründen im Prognosemodell abnehmend: Zum einen stellt vom Gutachter erstellt Verkehrsmodell den Zielhorizont 2030 dar. Dabei sind verschiedene straßenbauliche Maßnahmen der Zukunft unterstellt. Neben vielen kleineren kommunalen Straßenprojekten sind dies auf der Ebene der Autobahnen und Bundesstraßen: A1: AS Blankenheim ↔ AS Daun; 4-streifiger Neubau; A3: AK Leverkusen ↔ AK Köln-Ost; Ausbau von 4 (6) auf 8 Streifen; A59: AD Köln-Porz ↔ AS Wahn; Ausbau von 5 auf 6 Streifen; A59: AS Wahn ↔ AD St. Augustin/W; Ausbau von 4 auf 6 Streifen; A59: AD St. Augustin/W ↔ AD Bonn-Beuel; Ausbau von 6 auf 8 Streifen; A59: AD Bonn-Beuel ↔ AS Bonn-Beuel-Ost; Ausbau von 4 auf 6 Streifen; B51: Ortsumfahrung Köln-Meschenich; 2-streifiger Neubau; B56: Ortsumfahrung Miel mit Vollanschluss an A61; B265: Ausbau Köln-Militärtring ↔ Liblar. Die Maßnahmen können dazu führen, dass die A3 als Nord-Süd-Achse entlastet wird, etwa durch den Durchstich der A1, aber auch durch andere Leistungserhöhungen. Zum anderen ist es so, dass das Verkehrsmodell der VSU kontinuierlich mit Verkehrserhebungen im Bonner Raum geeicht wird, nicht jedoch mit Verkehrsdaten des Bundes. Die Modellgüte nimmt auf Strecken, die in erheblichem Maße von Durchgangsverkehr genutzt werden, der die Region nur durchfährt, etwas ab, dies dürfte hier auch für die A 3 und die B 42 zutreffen. Im Rahmen von Arbeiten an einem Verkehrsmodell für Königs-

Raum erschließende Netz weist dagegen geringe Belastung auf. Ausnahme bildet die Königswinterer Straße, L 331 mit einer Verkehrsmenge von ca. 16.000 Kfz am Tag.

Darüber hinaus weisen die raumerschließenden Straßen Verkehrsmengen in der Größenordnung von 4.000 bis 6.500 Kfz am Tag auf. Einzige Ausnahme ist die Hauptstraße in Königswinter, deren Belastung von Süden nach Norden zunimmt und die in Oberdollendorf die Marke von 9.000 Kfz übersteigt. ³²

4.3.5 Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit

Die Themen „Barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum“ und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sind auch in Königswinter nicht nur aufgrund der Präsenz in den Medien eine wichtige Planungsaufgabe.

Ziel von Barrierefreiheit ist, mobilitätseingeschränkten Personen, welche sowohl dauerhaft als auch temporär eingeschränkte Personen umfassen, die alltägliche und gleichberechtigte Teilnahme am Verkehr und somit auch am gesellschaftlichen Leben unter sicheren und möglichst komfortablen Bedingungen zu ermöglichen und zu gewährleisten. Die Barrierefreiheit kommt dabei zudem auch Personen zugute, die aus Gründen wie zum Beispiel der Mitführung großen Gepäcks oder eines Kinderwagens nur schwerlich Barrieren überwinden können. Rechtliche Grundlage ist das Behindertengleichstellungsgesetz des Landes NRW (BGG), welches unter anderem eine ausführliche Definition der Barrierefreiheit beinhaltet. Barrierefreiheit umfasst dabei neben baulichen Anlagen wie Treppen, unebenen Untergründen oder anderen Höhenunterschieden auch Einrichtungen der Informationsweitergabe im Verkehr, welche an die Bedürfnisse beispielsweise sehbehinderter Menschen angepasst werden müssen. Ganzheitliche und integrative Planungen ermöglichen eine umfassende Umsetzung von Maßnahmen zur Gewährleistung von Barrierefreiheit, welche in Zukunft mit Blick auf den steigenden Anteil älterer Menschen an Relevanz noch zunehmen werden.

Bei Neuplanungen im Stadtgebiet werden heute selbstverständlich die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Landes NRW (BGG) berücksichtigt. Allerdings bestehen an einer Vielzahl öffentlicher Straßen und Plätze noch Handlungsbedarfe. Auch gehört zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot zwingend die barrierefreie Zugänglichkeit. In Königswinter sind insbesondere die Bahnhöfe in der Altstadt und Niederdollendorf, aber auch viele der zahlreichen Bushaltestellen noch nicht barrierefrei ausgebaut. Vielerorts ist dadurch der Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen zum ÖPNV derzeit erschwert. Erste Konzepte bei den verantwortlichen Baulastträgern zur Umgestaltung der Haltepunkte sind bereits erstellt und befinden sich in der Umsetzung. Der kontinuierliche Ausbau der barrierefreien Bus- und Bahnhaltstellen ist eine Pflichtaufgabe der Baulastträger und dringende Notwendigkeit, die es fortzuführen gilt.

Auch die Verkehrssicherheit ist ein zentrales Thema der Planung, da im Straßenraum stets verschiedene Verkehrsteilnehmer (z.B. Alter, Fortbewegungsmittel) mit unterschiedlichem und individuell differentem Verhalten (z.B. Geschwindigkeit, Aufmerksamkeit) aufeinandertreffen. Dadurch entstehen schnell unübersichtliche und gefährliche Situationen, denen so gut wie möglich vorgebeugt werden muss. Zur Herstellung von Verkehrssicherheit dienen Maßnahmen im Entwurf, Bau und der Berechnung und Analyse von Straßenräumen

winter würden hier durch den Gutachter zusätzliche Eichpunkte gesetzt werden, welche die ein- und ausfahrenden Verkehre auf die richtige Größenordnung setzen.

³² VSU Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau, Umweltschutz GmbH, Herzogenrath, Stadt Königswinter – Integriertes Stadtentwicklungskonzept verkehrsgutachterliche Einschätzung, Herzogenrath, 20.12.2018, S. 13

und Infrastrukturen sowie in der Technik von Straßenraumelementen und Fortbewegungsmitteln und der Analyse von Verkehrsströmen. Je nach Ordnung der Straße fungiert ein anderer Baulastträger, die Verantwortlichkeit liegt entweder bei der Stadt oder dem Land bzw. Bund. Wichtig sind auch umfassende Aufklärung- und Informationsmöglichkeiten aller am Verkehr teilnehmender Gruppen.

4.3.6 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr ist im Stadtgebiet insbesondere in den Siedlungszentren des Talbereiches sowie in Oberpleis aktuelles Thema und in den jeweiligen Integrierten Handlungskonzepten Altstadt und Oberpleis entsprechend aufbereitet worden. Die Analyse im ISEK beschränkt sich daher auch im Hinblick auf die Aufgabenstellung dieses Planungsinstrumentes mit der Auswertung der bestehenden Unterlagen in Dollendorf, Altstadt und Oberpleis und stellt den Handlungsbedarf zu Park- + Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) bzw. Mitfahrerparkplätzen heraus.

Bedingt durch die touristischen Ziele im Bereich der Altstadt und der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur mit engen Straßenräumen und dichter Bebauung ist das Thema „Parken“ bezüglich Angebot und Bewirtschaftung in der Altstadt Königswinters immer wieder in der Diskussion. Viele Grundstücke verfügen aufgrund der historisch gewachsenen Situation nicht über Stellplätze.³³

Systematische Auslastungsuntersuchungen für den Parkraum in der Altstadt gibt es bislang nicht. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen der Verwaltung und der Aussagen der mit der Tourismus- und Parkraumthematik befassten Akteure reichen die vorhandenen Parkplätze im Regelfall aus. Zu Überlastungserscheinungen kommt es lediglich an vereinzelt touristischen Spitzenwochenenden in den Ferien und in der Vorweihnachtszeit.

Zuletzt wurde 2016 / 2017 ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Altstadt im Rahmen einer öffentlichen, interfraktionellen Arbeitsgruppe gemeinsam mit den Bürger(innen) und den relevanten Akteuren erarbeitet. Dabei wurde die Parkraumbewirtschaftung umstrukturiert und vereinheitlicht. Das Konzept beinhaltet die Aufteilung der Altstadt in vier Parkzonen: Zone Süd, Zone Nord, Zone Zentrum und Zone Ost. In der Zone Süd fallen keine Parkgebühren an, in den übrigen drei Zonen erfolgt eine Erweiterung, aber nicht Erhöhung der Zahlungspflicht mit einheitlichen Gebühren. In der Parkzone Zentrum wird zudem eine halbstündige kostenfreie Parkzeit eingerichtet. Des Weiteren können Bewohner und Beschäftigte der Zonen Zentrum und Ost eine Ausnahmegenehmigung für 30,00€ im Jahr erwerben, welche gebührenfreies Parken in bestimmten Zeiträumen ermöglicht. Dauerhaft gebührenfreies Parken mit Genehmigung ist nur an drei ausgewiesenen Parkplätzen möglich: Brenneisparkplatz P4 und Bahnhofsallee im Zentrum und Bobby Parkplatz in Zone Ost. Für 360,00€ im Jahr lässt sich eine unbegrenzte und parkplatzungebundene Ausnahmegenehmigung für alle Zonen erteilen. Die im Parkraumbewirtschaftungskonzept vorgesehenen Maßnahmen wurden inzwischen umgesetzt.

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes für die Altstadt wurde u. a. das Ziel definiert, die Parkplatzsituation sowohl für Bewohner als auch für Touristen zu verbessern. Vorgesehen sind in diesem Zusammenhang die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes für die Altstadt, um die Parksituation zu analysieren und Handlungsempfehlungen zu treffen, sowie die verbesserte Anbindung des bestehenden Parkplatzes am Oberweingartenweg. Im Bereich des abgängigen Kindergartens am Küferweg, der im Rahmen der Errichtung

³³ vgl. IHK Altstadt, Integriertes Handlungskonzept Königswinter Altstadt, plan lokal, Dortmund 2016

der geplanten Ersatzstraße abgebrochen werden soll, soll nach Fertigstellung der Ersatzstraße ein neuer öffentlicher Parkplatz geschaffen werden.

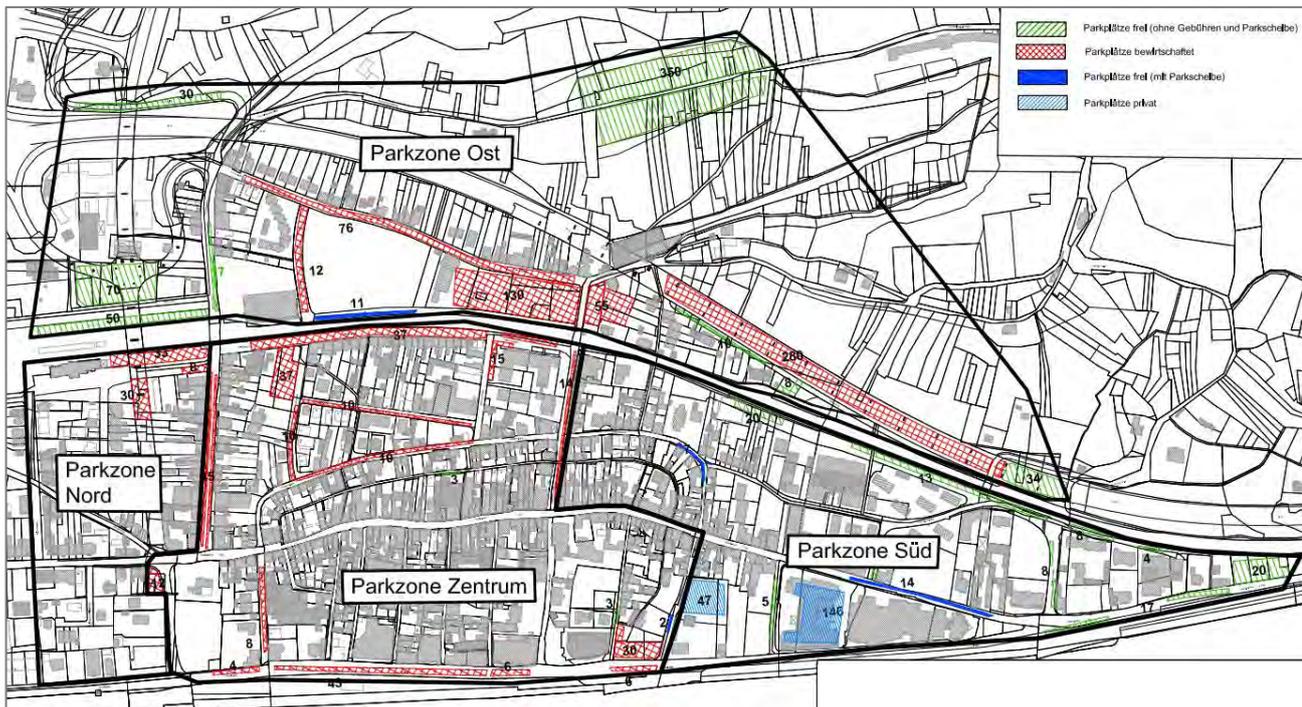


Abb. 39: Auszug aus dem Parkraumkonzept

Quelle: Stadt Königswinter

Für den Bereich Altstadt existiert eine **Stellplatzablösesatzung**. Die hierdurch eingenommenen Mittel sollen insbesondere auch für Maßnahmen zur Verbesserung der Stellplatzsituation verausgabt werden. So sind auf den öffentlichen Parkplätzen Bobby, Rheingold und Palastweiher durch Neumarkierungen zusätzliche Stellplätze zu schaffen.³⁴

Auch für den Bereich Niederdollendorf besteht eine Stellplatzablösesatzung. Maßnahmen zur Verbesserung der Stellplatzsituation wurden bisher noch nicht hieraus finanziert.

In Oberpleis wurde zuletzt im Rahmen des IHK Oberpleis (2016) das Ziel formuliert, die „Parkraumversorgung unter Berücksichtigung stadtgestalterischer, funktionaler und wirtschaftlicher Aspekte“ anzupassen.³⁵

Offizielle **Park & Ride – Parkplätze** befinden sich in Königswinter Altstadt an der Haltestelle Longenburg (Hauptstraße) und in Niederdollendorf am Bahnhof (Königstraße). Im Radwegkonzept des Rhein-Sieg-Kreises ist der Bedarf an weiteren P+R-Parkplätzen herausgestellt und Standortvorschläge unterbreitet worden (Stadtbahnhaltestelle Denkmal Linie 66, Stadtbahnhaltestelle Fähre / Sealife, Stadtbahnhaltestelle C-A-Straße Linie 66, Stadtbahnhaltestelle Oberdollendorf Linie 66).

Ebenso werden in dem im Rahmen des Nahverkehrsplanes Rheinland erstellten Konzept für die Errichtung von **Mobilstationen** (siehe Kap. 3.2.6 sowie nachfolgende Ausführungen unter Kap. 4.3.8) P+ R-Anlagen als Elemente geringer Notwendigkeit aufgeführt für den Bereich Bahnhof Königswinter, Haltestelle Stadtbahn

³⁴ vgl. Beschlussvorlage Nr. 3642/2018 vom 29.05.2018.

³⁵ vgl. IHK Oberpleis, Integriertes Handlungskonzept für die Ortsmitte von Oberpleis, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln 2016

Linie 66 Oberdollendorf, Haltestelle Stadtbahn Linie 66 Oberdollendorf Nord und im Bereich Oberpleis Bus-hof.

Mitfahrerparkplätze bestehen heute lediglich im Bereich B 42 – Grüner Weg, Südseite. Mitfahrerparkplätze mit gutem Anschluss an das regionale und überregionale Straßennetz sind zur Bildung von Fahrgemeinschaften und somit zur Reduzierung des Individualverkehrs wichtig. Um auch an der BAB 3 einen Mitfahrerparkplatz anbieten zu können, wurde aktuell die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich „Rutt-scheid, In der Paffenbitze“ („Fläche für Landwirtschaft“ zu „Fläche für den ruhenden Verkehr“) eingeleitet.³⁶ Aktuell werden Standortalternativen im Bereich der Autobahnanschlussstelle Siebengebirge geprüft.

Aufgrund der Bedeutung des Stadtgebietes für die Naherholung und den Tagestourismus bestehen an eini-gen Stellen im Stadtgebiet größere private und öffentliche **(Wander-)Parkplätze**, z. B. der Parkplatz An der Helte (P3 an der Drachenfelsbahn unter der B42/Drachenfelsbrücke), Parkplatz Am Palastweiher (P5), Park-platz am Oberweingartenweg (P6, privater Parkplatz am Lemmerzbad (voraussichtlich ab Sommer 2019 kos-tenpflichtig³⁷), Parkplatz am Oelbergringweg und Wanderparkplatz Margarethenhöhe, Parkplatz Stenzelberg, Parkplatz Weilberg, Parkplatz Kloster Heisterbach, Parkplatz Gut Buschhof (privat), Wanderparkplatz am Sol-datenfriedhof in Ittenbach.

Eine der wichtigsten Parkplätze im Siebengebirge ist der Wanderparkplatz an der Margarethenhöhe. Die Neuordnung bzw. der Ausbau des Parkplatzes soll mittelfristig weiterverfolgt werden. Allerdings wurden die bestehenden Parkflächen seit 2012 bereits weitestgehend optimiert und dem VVS zur Bewirtschaftung über-lassen (seit Juni 2015 erhebt der VVS auf drei Parkplätzen, davon einem städtischen, Parkgebühren). Eine weitere Verbesserung des Angebotes ist nur durch Ankauf oder Pacht weiterer Flächen möglich, sofern sol-che zur Verfügung stehen und eine Parkplatznutzung mit den Festlegungen des Naturschutzgebietes verein-bart ist oder ob andere Angebote nicht zielführender sind. Der VVS strebt daher in Abstimmung mit der Un-teren Naturschutzbehörde langfristig an, durch Park- and Ride (P+R) bzw. „Shuttle-Parkplätze“ die Parksitua-tion zu entspannen. Der VVS möchte in dem Zusammenhang die Möglichkeiten für die Einrichtung eines Bus-Rundverkehrs prüfen, der die Wanderer zu den jeweiligen Ausgangspunkten zurückbringt. Die Besucher des Siebengebirges könnten nach der Konzeptidee auf die Margarethenhöhe gebracht und auch dort wieder ab-geholt werden. Allerdings sind grundlegende Fragen über die Höhe der Kosten und die Finanzierung bisher nicht geklärt.³⁸

4.3.7 Nicht motorisierter Verkehr – Rad- und Fußwege

Königswinter verfügt aufgrund der Bedeutung für die Naherholung und historischen Tourismusfunktion über ein gut ausgebautes Wanderwegenetz (siehe hierzu auch Plan Nr. 2 - Tourismus im Anhang). Defizite der sonstigen Gehweg- und Fußweganlagen sind auf Ebene der gesamtstädtischen Entwicklungsplanung vernach-lässigbar bzw. werden falls eine entsprechende Bedeutung vorliegt in Kap. 5 „Teilräumliche Analyse in Hand-lungsfeldern“ thematisiert.

Als Säule der Naherholung und Förderung des Radtourismus, aber auch zur Bewältigung im Alltagsverkehr nimmt der Radverkehr eine immer größere Bedeutung ein. Mit dem RheinRadWeg, den zahlreichen Wegen

³⁶ vgl. Stadt Königswinter, Sitzungsvorlage 228/2018

³⁷ vgl. Zeitungsartikel GA vom 10.04.2019, <http://www.general-anzeiger-bonn.de/region/siebengebirge/koenigswinter/Parkplatz-f%C3%BCr-Wanderer-wird-kostenpflichtig-article4084914.html>

³⁸ vgl. Stadt Königswinter, Sitzungsvorlage 238/2017, 132/2012, 486/2009

der RadRegionRheinland und dem Radverkehrsnetz NRW ist bereits ein solider Grundstein für die Naherholung und Freizeitgestaltung gelegt worden.

Allerdings sind bedingt durch die topographischen Gegebenheiten insbesondere die Alltagswege nur schwer zu bewältigen, was bereits im Radverkehrskonzept Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2014 herausgestellt wurde (vgl. Kap. 3.2.7). Insbesondere entlang der Hauptverbindungen vom Tal in den Bergbereich (L 268 und L 331) ist die Infrastruktur der Radwege verbesserungsbedürftig, zumal durch neue Möglichkeiten der E-Mobilität die topographischen Hürden besser zu bewältigen sind.

Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept

Aufgrund der Vielzahl von Einzelanträgen zur Verbesserung des Radwegenetzes hat der Planungs- und Unterausschuss am 13.09.2017 die Einrichtung der interfraktionellen Arbeitsgruppe „Radwege“ beschlossen. In der AG wurde u.a. die Bestandsaufnahme des Zustandes gesamtstädtischen Radwegenetzes sowie die Sanierung und Erneuerung dieses vorhandenen Netzes als erster Schritt und wesentliche Voraussetzung zur Weiterentwicklung des Radwegenetzes gesehen. Der Stadtrat ist dieser Einschätzung gefolgt und hat erhebliche Finanzmittel für die einmalige gutachterliche Bestandsaufnahme (60.000 €) sowie für Sanierung (100.000 € p.a.) und für die Erneuerung und den Ausbau der Radwege (200.000 € p.a.) in den Jahre 2019 bis 2022 in den Haushalt bzw. die mittelfristige Finanzplanung eingestellt. In einem zweiten Schritt könnte das Bestandsnetz dann konzeptionell weiterentwickelt und weiter baulich ergänzt werden.

Erneuerung der Beschilderung des Hauptradwegenetzes (Radverkehrsnetz NRW)

Die Beschilderung des Radverkehrsnetzes wurde erstmalig durch das Land NRW gefördert und hergestellt. Zwischenzeitlich sind die Schilder gealtert, beschädigt oder die Wegeführung hat sich geändert. Vor diesem Hintergrund sollte die Beschilderung des Hauptradwegenetzes durch die Stadt Königswinter überprüft und erneuert werden.

Umgestaltung Rheinallee

Einen Problemschwerpunkt für den Fußgänger- und Radverkehr stellt die stark frequentierte Rheinallee in der Altstadt im Abschnitt zwischen Stadtbahnhaltestelle Clemens-August-Straße und Stadtbahnhaltestelle Denkmal dar. Dort treffen auf sehr begrenztem Raum verschiedene Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, MIV, Stadtbahn) zusammen. Trotz eines, soweit möglich, separat geführten Radweges, kommt es immer wieder zu Zwischenfällen insbesondere zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Der Rhein und die Rheinallee haben eine besondere Bedeutung für den Planungsraum Königswinter-Altstadt und die Gesamtstadt. Die Rheinallee weist jedoch Defizite in der Gestaltung des öffentlichen Raumes, der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrsführung und -sicherheit auf. Daher wurde die Umgestaltung der Rheinallee als Maßnahme (B2) in das integrierte Handlungskonzeptes (IHK) für Königswinter-Altstadt aufgenommen. Ziel der Stadt ist es, für alle Teilnehmer eine möglichst qualitätsvolle Verkehrsführung einzurichten, ohne dass es zu gegenseitigen Einschränkungen kommt. Zentrale Voraussetzung für die Umgestaltung der Rheinallee ist die Fertigstellung der geplanten Ersatzstraße, da erst dadurch die Rheinallee signifikant vom PKW-Verkehr entlastet werden kann. Mit der Fertigstellung der Ersatzstraße ist frühestens in 2023 zu rechnen.

Der Bau- und Verkehrsausschuss hatte die Verwaltung dennoch beauftragt, eine erste Konzeptplanung für die Rheinallee zu erarbeiten, die den Fuß- und Radverkehr nachhaltig entflechtet. Die konzeptionellen Über-

legungen zur Umgestaltung der Rheinallee wurden am 27.09.2017 in einer Bürgerwerkstatt vorgestellt und von den Bürgerinnen und Bürgern weiterentwickelt.

Am 08.11.2017 hat der Planungs- und Umweltausschuss die Umgestaltung der Rheinallee in zwei Stufen beschlossen. Die erste Stufe umfasst kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die zweite Stufe (nach Fertigstellung der Ersatzstraße) enthält eine grundlegende Umgestaltung der Rheinallee auch unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung.

Um die aktuelle Konfliktsituation teilweise zu entschärfen, wurde auf einzelne Anregungen aus der Bürgerwerkstatt hin – trotz der großen touristischen Bedeutung der direkten Strecke entlang des Rheins – zudem eine alternative Führung des Radverkehrs in der Altstadt in der interfraktionellen Arbeitsgruppe „Radwege“ diskutiert. Der Bau- und Verkehrsausschuss ist dieser Empfehlung gefolgt und hat am 11.09.2018 beschlossen, die vorgeschlagenen Alternativrouten anzulegen. Die Maßnahmen wurden bereits umgesetzt.³⁹

Fahrradverleihsystem

Seit Oktober 2018 bauen die Stadtwerke Bonn (SWB) und das Unternehmen Nextbike ein Fahrradleihsystem in Bonn und im Talbereich von Königswinter auf. Die Räder können per App gebucht werden und kosten bei einer Jahresgrundgebühr von 3 €, 1 € je 30 Minuten (max. 8 € pro Tag). Stammkunden des VRS erhalten 30 Freiminuten pro Tag. Der Monatstarif für 10 € umfasst 30 Freiminuten je Ausleihe.

Das System besteht aus bis zu 100 festen Stationen (rot markierter Bereich und Schild) und Zonen (sog. Blaue Zonen), in denen Räder (ohne Strafen) abgestellt werden können. Außerhalb dieser Zonen erhebt das Unternehmen Nextbike eine Strafe von 20 € zzgl. 2 € je Entfernungskilometer. Im Talbereich von Königswinter dürfen die Räder entlang der Hauptstraße (L 193) bis zur Kreuzung Clemens-August-Straße, der Clemens-August-Straße und der Rheinallee von der Clemens-August-Straße bis zur Fähre Königswinter abgestellt werden. Feste Stationen sind an der Fähre Königswinter und der Fähre Niederdollendorf geplant, aber noch nicht eingerichtet.⁴⁰ Die SWB ist für die Einrichtung der festen Stationen zuständig. Die Verwaltung steht mit der Stadt Bonn und den SWB in Kontakt.

Schulwegpläne

Die Verwaltung hat beispielhaft für den Grundschulstandort Heisterbacherrott einen Schulwegplan erarbeitet. Für die übrigen Grundschulstandorte wurden ebenfalls Schulwegpläne vorbereitet. Diese müssen noch mit den Schulen abgestimmt und fertiggestellt werden.

4.3.8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) / Fähren

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) / Fähren

Die Stadt ist gut an das Schienennetz der Deutschen Bahn angebunden. Durch Königswinter – im Rheintal – führt die Deutsche-Bahn-Strecke des Regionalverkehrs Köln - Koblenz, die Linien RE 8 und RB 27 binden die Stadt an die Köln und Koblenz somit an das (Fern-)Bahnnetz an. Über den RE8 ist Königswinter zudem mit

³⁹ vgl. Sitzungsvorlagen 29/2018 und 242/2018, 233/2017, 332/2017

⁴⁰ Die Informationen wurden dem Ratsinformationssystem der Stadt Bonn und der Internetseite von nextbike entnommen.

dem Flughafen Köln/Bonn verbunden. Der Regionalverkehr wird im Auftrag des Nahverkehr Rheinland (NVR) durchgeführt.

Bahnhöfe befinden sich an diesen Strecken in der Altstadt sowie in Niederdollendorf.

In der Talschiene verläuft außerdem die Stadtbahnlinie 66 („Siebengebirgsbahn“), die den Anschluss an Bonn und Siegburg sowie Bad Honnef ermöglicht. Sie wird im Auftrag der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises von der SWB Bus und Bahn, einer Tochtergesellschaft der Bonner Stadtwerke, betrieben.

Mit den Rheinfähren, die am Rheinufer der Altstadt und von Niederdollendorf an- und ablegen, gibt es zudem die Möglichkeit, mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß zu den Bonner Stadtteilen Mehlem und Bad Godesberg überzusetzen. Königswinter-Altstadt und Niederdollendorf sind auch Anlegestellen der Ausflugsschiffe.

Die Drachenfelsbahn stellt als älteste noch betriebene Zahnradbahn in Deutschland eine wichtige touristische Attraktion dar. Sie verbindet die Altstadt mit Schloss Drachenburg und dem Drachenfels.

Durch das Stadtgebiet verläuft überdies parallel zur BAB 3 die ICE-Strecke Köln-Frankfurt. Im Stadtgebiet befinden sich keine Bahnhöfe an dieser Strecke. Der nächste ICE-Haltepunkt befindet sich in Siegburg und kann u.a. mit der Stadtbahnlinie 66 erreicht werden.

Mit dem Ausbau der S13, welche unter anderem eine Verbindung zum Flughafen Köln / Bonn bietet, wird an der künftigen Haltestelle Bonn-Vilich eine optimale Anbindung an die Stadtbahnlinie 66 geschaffen.⁴¹

Linienbusverkehr

Der Linienbusverkehr wird im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises von der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) betrieben.

Die Verbindung des Talraums mit den Berglagen wird durch die Buslinien 520, 521 und 541 hergestellt.

Der überwiegende Anteil der Stadtteile im Bergbereich wird von mindestens einer der über 10 Linien angefahren. Oberpleis bietet durch den bestehenden Busbahnhof, an dem mehrere Linien zusammenkommen, eine sehr gute ÖPNV-Anbindung. Die Taktung der Busse unterscheidet sich sehr nach Ortsteil und ist stellenweise noch verbesserungswürdig. Gerade auch zu Abend- und Nachtstunden besteht Bedarf einer engeren Einrichtung der Taktzeiten.

⁴¹ vgl. Integriertes Stadtentwicklungskonzept verkehrsgutachterliche Einschätzung, Stadt Königswinter, VSU Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau, Umweltschutz GmbH, Herzogenrath August 2018; Deutsche Bahn-Broschüre „Ausbau zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel – S-Bahn-Linie 13“, DB ProjektBau GmbH, November 2014

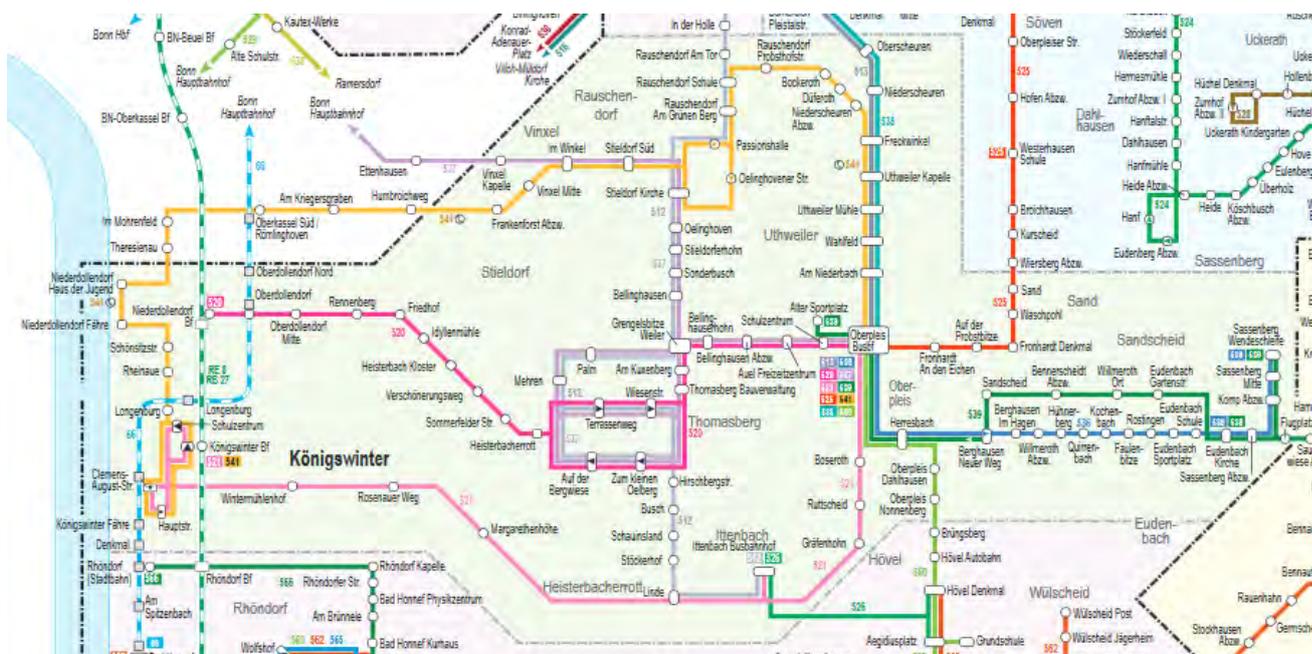


Abb. 40: ÖPNV-Netz in Königswinter

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg 2017

Der Verbesserungsbedarf wurde erkannt. 2018 wurden verschiedene Verbesserungsmaßnahmen vom Rhein-Sieg-Kreis im Planungs- und Umweltausschuss vorgestellt und von diesem befürwortet, sodass bereits zum Fahrplanwechsel Winter 2018 / 2019 verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden konnten.⁴² Dabei sollen die Stadtbahnlinie 66 als auch die Buslinien 520, 541 und 560 eine dichtere Taktung erfahren, wobei die Linie 560 lediglich auf den Mindestbedienstandard heraufgesetzt werden soll. Die verspätungsgefährdete Linie 521 soll in ihrer Taktung stabilisiert werden, sodass möglichst kaum noch Verzögerungen im Betriebsablauf entstehen. Des Weiteren soll nach einer Prüfung der Verbindungsqualität zwischen Stieldorf, Oberpleis und Ittenbach eine Verringerung des Parallelverkehrs, also die Bedienung einer Verbindung durch mehrere Linien, vorgenommen werden. Der Nachtverkehr soll ebenfalls optimiert werden. Weitere Verbesserungen sind geplant. Der bestehende Taktknoten in Oberpleis (Busbahnhof, Taktknoten zur vollen Stunde und eingeschränkt zur halben Stunde) soll weiter optimiert und in Stieldorf soll geprüft werden, ob das Potential zum Ausbau eines weiteren Taktknotens vorliegt.

Barrierefreiheit und Ausstattung von Haltestellen

Der Bau- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 06.11.2018 die Umsetzung eines Konzeptes für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen beschlossen. In diesem Konzept ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen, die in kommunaler Baulast stehen, bis 2026 vorgesehen. Stark frequentierte Haltestellen genießen hierbei grundsätzlich eine höhere Priorität. Die Haltestellen außerorts fallen in der Regel in die Zuständigkeit des Baulastträgers. Dies sind neben der Stadt auch der Landesbetrieb Straßenbau und der Rhein-Sieg-Kreis.⁴³

⁴² vgl. Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV, Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Königswinter am 3..05.2018, Dr.-Ing. Christoph Groneck, Fachbereich Verkehr und Mobilität / 01.4, :rhein-sieg-kreis

⁴³ vgl. Sitzungsvorlage 340/2018

Die Haltestellen der Stadtbahn Linie 66 stehen in der Baulast der Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH. Diese sind bis auf die Haltestelle Clemens-August-Straße bereits barrierefrei. Der Baubeginn für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Clemens-August-Straße ist für Sommer/Herbst 2019 geplant.

Die Bahnhöfe Königswinter und Niederdollendorf sind bisher nicht barrierefrei ausgebaut.

Mobilstationen

Auch der Nahverkehr Rheinland hat sich 2018 in einem verbandsweiten Konzept für die Errichtung von Mobilstationen mit den Situationen der Haltestellen im Verbandsgebiet beschäftigt.⁴⁴ Als ein Werkzeug des Klimaschutzteilkonzeptes „Mobilität für das Rheinland“, 12/2016, gilt es, mit Mobilstationen die Vernetzung der Mobilität zu fördern. Um die Attraktivität aber insbesondere die Effizienz des ÖPNVs zu steigern, können Mobilstationen einen wichtigen Beitrag leisten. Mit Mobilstationen soll über eine Verbesserung der Verknüpfung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie der Einrichtung zusätzlicher Serviceangebote, z.B. angenehme Wartebereiche, kostenloses W-LAN und P+R-Stellplätze der Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern verbessert und die Attraktivität des ÖPNV-Netzes insgesamt erhöht werden. Mobilstationen sollen daher an diesen Punkten eingerichtet werden, an denen mehrere Verkehrsträger zusammen treffen.

Die Auswahl möglicher Standorte für Mobilstationen erfolgte dabei zweistufig: In einer ersten Auswahl wurden unter Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger und Kommunen aus den 9.600 Haltestellen im Verbandsgebiet Haltestellen herausgestellt, die aufgrund des bestehenden Verkehrsangebotes, Taktung und Fahrgastzahl die erforderlichen Voraussetzungen besitzen.

In einer zweiten Stufe erfolgte durch Ortsbesichtigung und Erfassung der vorhandenen Ausstattung sowie Qualität der bestehenden Anlagen, die Analyse der Fahrgastzahlen und Ergebnisse einer Nutzerbefragung die Konkretisierung hinsichtlich des Anforderungskonzeptes. Der abschließend ermittelte Handlungsbedarf wird in der Zusammenschau des Potenzials an Fahrgästen und Auslastung sowie der Bestandssituation in einem Steckbrief zusammengefasst.

Für Königswinter wurden sieben Standorte für die Einrichtung einer Mobilstation vorgeschlagen: Für die Haltestellen Ittenbach Bushof, Königswinter Bahnhof, Longenburg, Niederdollendorf Bahnhof, Oberdollendorf, Oberdollendorf Nord und Oberpleis Bushof wurden entsprechende Steckbriefe erstellt. Dokumentiert ist in diesen Zusammenfassungen die bestehenden Infrastrukturen und Ausstattung der Haltepunkte. Dabei wurde auch die fehlende Mindestausstattung an diesen Orten (Blindenleitsysteme, Notrufsäulen und Wegweiser etc.) bemängelt.⁴⁵ Zuständig für die Umsetzung der Mobilstationen ist in der Regel die Stadt Königswinter als Baulastträger. Die Maßnahmen werden je nach Förderprogramm mit bis zu 90 % vom Land oder Bund bezuschusst.

⁴⁴ Verbandweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen, Endbericht Spiekermann GmbH Consulting Engineers, Düsseldorf in Kooperation mit DKC Kommunalberatung GmbH, Düsseldorf, Februar 2018

⁴⁵ vgl. Steckbriefe Nahverkehr Rheinland, Ingenieurbüro Spiekermann GmbH Consulting Engineers, Düsseldorf, 2018

4.3.9 Lärmaktionsplanung⁴⁶

Mit dem steigenden Verkehrsaufkommen nimmt auch die Lärmbelastung rund um stark frequentierte Verkehrsachsen, sowohl Straße als auch Schiene, immer mehr zu. Mit der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments sowie des Rates (25.06.2002) über die „Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ und dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ aus dem Jahre 2005 wurde es Pflicht für Kommunen, Lärmbelastungen kartographisch zu visualisieren (Lärmkarten) und zielführende Lärmaktionspläne zu erarbeiten. Grundlage für die Lärminderungsplanung ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) §47a-f.

In Königswinter sind als Lärmquellen in erster Linie die Hauptverkehrsstraßen (z.B. A 3, L 268, L 331) und die Haupteisenbahnstrecken relevant. Diese sowie die von ihnen verursachten Lärmbelastungen werden in den Lärmkarten dargestellt. Ausgehend von den Lärmkarten folgt die Erarbeitung der Lärmaktionspläne für jede gemäß Umgebungslärm-RL relevante Lärmquelle mit Zielen und Maßnahmen zur Erreichung einer Lärminderung.

Im Rahmen der Minderung des von den Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Lärms wurden Maßnahmen für innerorts, Lärmoptimierungen am Asphalt, Maßnahmen für Außerorts sowie bauliche Maßnahmen im Sinne von Lärmschutzbauwerken zusammengestellt. Die Maßnahmen zur Minderung des Lärms der Haupteisenbahnstrecken umfassen Maßnahmen am Fahrweg, am Fahrzeug, im Betriebsablauf sowie bauliche Maßnahmen zur Beeinflussung des Schallausbreitungswegs (aktive Schallschutzmaßnahmen). Unterschieden wird zudem in Maßnahmen der Bauleitplanung und Maßnahmen der Eigenvorsorge.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung erfolgt durch die jeweils zuständigen Baulastträger. Mögliche Maßnahmen mit dem Ziel der Lärmreduzierung können verkehrsbeeinflussender (Durch- und Nachtfahrverbote, Optimierung des Straßenquerschnitts, Umleitungen, Optimierung der Lichtsignalanlagen, etc.), geschwindigkeitsreduzierender (Überwachung, Tempo-30-Zonen, etc.) oder auch baulicher Natur (Einsatz von lärmminderndem Asphalt, Lärmschutzbauten, etc.) sein. Auch Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Immissionsort (Schallschutzfenster, etc.) sind möglich.

Als besonders betroffen („Brennpunkte“) wurden in Königswinter drei Bereiche ermittelt. Der erste Bereich umfasst die Hauptstraße (L 193) südlich der Steinmetzstraße in **Königswinter-Altstadt**, da hier durch die Bahnstrecken der DB und der Stadtbahnlinie 66 sowie der B 42 und der L 193 vier Emissionsquellen gleichzeitig ausstrahlen. Als Maßnahmen sind in erster Linie der Einsatz von Schallschutzfenstern in den betroffenen Gebäuden und die Reduzierung des Tempos auf der L 193 auf 30km/h angedacht. Auf längere Sicht ist zudem der Einsatz von lärmminderndem Asphalt sinnvoll. Den zweiten Brennpunkt bildet die Ortsdurchfahrt in **Ittenbach** zwischen Hardtweg und Aegidienberger Straße, da die Bebauung dort in nur sehr geringem Abstand zu der Straße steht, welche mit 13.000 Kfz/d ein sehr hohes Verkehrsaufkommen aufweist. Mögliche Maßnahmen sind hier eine Reduzierung des Tempos auf 30km/h sowie die Aufbringung lärmmindernden Asphalts, wobei die Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund einer noch nicht lange zurückliegenden Sanierung der Fahrbahnoberfläche Vorrang hat. Der dritte Bereich liegt ebenfalls in **Ittenbach** und umfasst den Bereich Mührener Weg, Meisenweg, Finkenweg und Gräfenhohner Straße, da diese nahe der A 3 und somit in deren Emissionsgebiet liegen. Angedachte Maßnahmen sind hier zunächst eine Geschwindigkeitsbeschränkung,

⁴⁶ vgl. Stadt Königswinter: <https://www.koenigswinter.de/de/laermaktionsplanung.html>

wobei für LKW bereits eine Grenze besteht, und der Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge. Die Erweiterung der bestehenden Lärmschutzwände übersteigt die möglichen Kosten.

Des Weiteren wurden im Stadtgebiet Königswinter entlang von Straßen, die durch Naturschutzgebiete führen, Korridore angelegt, die zu einer Minderung des Emissionspegels beitragen.⁴⁷

4.3.10 Flugverkehr

Im Stadtgebiet befinden sich keine Verkehrsflughäfen oder Verkehrslandeplätze. Lediglich ein Segelflugplatz liegt in Eudenbach, Planungsraum Oberhau, auf welchem, außer es liegt eine Genehmigung für sonstige Start- und Ladeerlaubnisse vor, ausschließlich Segelflugzeuge starten dürfen.

In benachbarten Sankt Augustin liegt im Stadtteil Hangelar der Flugplatz Bonn / Hangelar. Auf dem Flugplatz starten sowohl Motorflugzeuge, Motorsegler als auch nicht-motorisierte Segelflugzeuge. Im Jahre 2017 wurden etwa 35.887 Starts durchgeführt, wovon über die Hälfte als Platzrunden, d. h. entlang einer festgesetzten Route im nahen Umkreis des Flugplatzes, geflogen wurden. Der Platz wird zudem unter anderem vom ADAC und der Bundespolizei genutzt.⁴⁸

Die nächstgelegenen und gut zu erreichenden Verkehrsflughäfen in NRW sind der Flughafen Köln / Bonn, welcher ca. 26 km entfernt ist, und der Flughafen Düsseldorf, welcher sich in etwa 90km Entfernung befindet. Das Stadtgebiet von Königswinter befindet sich aufgrund der Entfernung nicht im Bereich des Schallschutzprogramms und Lärminderungskonzeptes des Köln / Bonner Flughafens. Königswinter liegt lediglich unter einer Abflugroute des Flughafens (siehe hierzu auch Ausführungen unter Kap. 4.1.7).

4.4 Handlungsfeld Natur, Freiraumqualität und Tourismus

4.4.1 Natur und Landschaftsraum

Die Stadt Königswinter nimmt aufgrund ihrer Lage am Rhein und im Siebengebirge eine besondere Stellung ein. Das Stadtgebiet gliedert sich naturräumlich in Godesberger Taltrichter, Siebengebirge und Pleiser Hügelland. Der Talbereich, der östliche Abschluss des Godesberger Taltrichters, wird durch die Hänge des Siebengebirges begrenzt.

Das Siebengebirge gehört zur Kategorie der Mittelgebirge und ist vulkanischen Ursprungs. Das Gebirge zählt um die 40 Bergkuppen, die namensgebenden sieben Berge sind jedoch der Drachenfels (321m), die Wolkenburg (324m), der Petersberg (331m), der Nonnenstromberg (335m), der Lohrberg (432m), die Löwenburg (455m) und der Große Oelberg (460m). Das Siebengebirge ist eines der ältesten Naturschutzgebiete Deutschlands und der erste Naturpark Nordrhein-Westfalens.⁴⁹

Das Pleiser Hügelland wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt mit verbreitet kleinräumigen Nutzungsaufteilungen und ist durch tief eingesenkte Kastentäler des Hanf- und Pleisbachs sowie deren Nebenbäche geprägt. Die so in Terrassenriedel und Hügel gegliederte Fläche liegt ca. 150 bis 200 m ü.NN.⁵⁰

⁴⁷ vgl. <https://www.koenigswinter.de/de/laermaktionsplanung.html>

⁴⁸ vgl. Flugplatz Bonn / Hangelar: <http://www.edkb.de/>

⁴⁹ vgl. vvs-siebengebirge.de, siebengebirge.com

⁵⁰ vgl. Gem. Bundesamt für Naturschutz, Landschaftssteckbrief 29203 Pleiser Hügelland und Siebengebirge, <https://www.bfn.de>

Neben dem Pleisbach durchfließt der Lauterbach mit seinen Nebenbächen das Stadtgebiet. Die Wasserscheide befindet sich in Thomasberg. Der Lauterbach mündet südlich von Niederpleis in den Pleisbach, der nach ca. 3 km in die Sieg mündet. Um Rhein, Lauter- und Pleisbach bestehen gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete.

Die Naturräume im Stadtgebiet Königswinters sind von hoher Bedeutung sowohl für Flora und Fauna, als auch für den Menschen selber. In dem Gebiet sind verschiedene Schutzgebietskategorien vorzufinden (siehe nachfolgende Abbildung und Plan 3: Naturschutz).

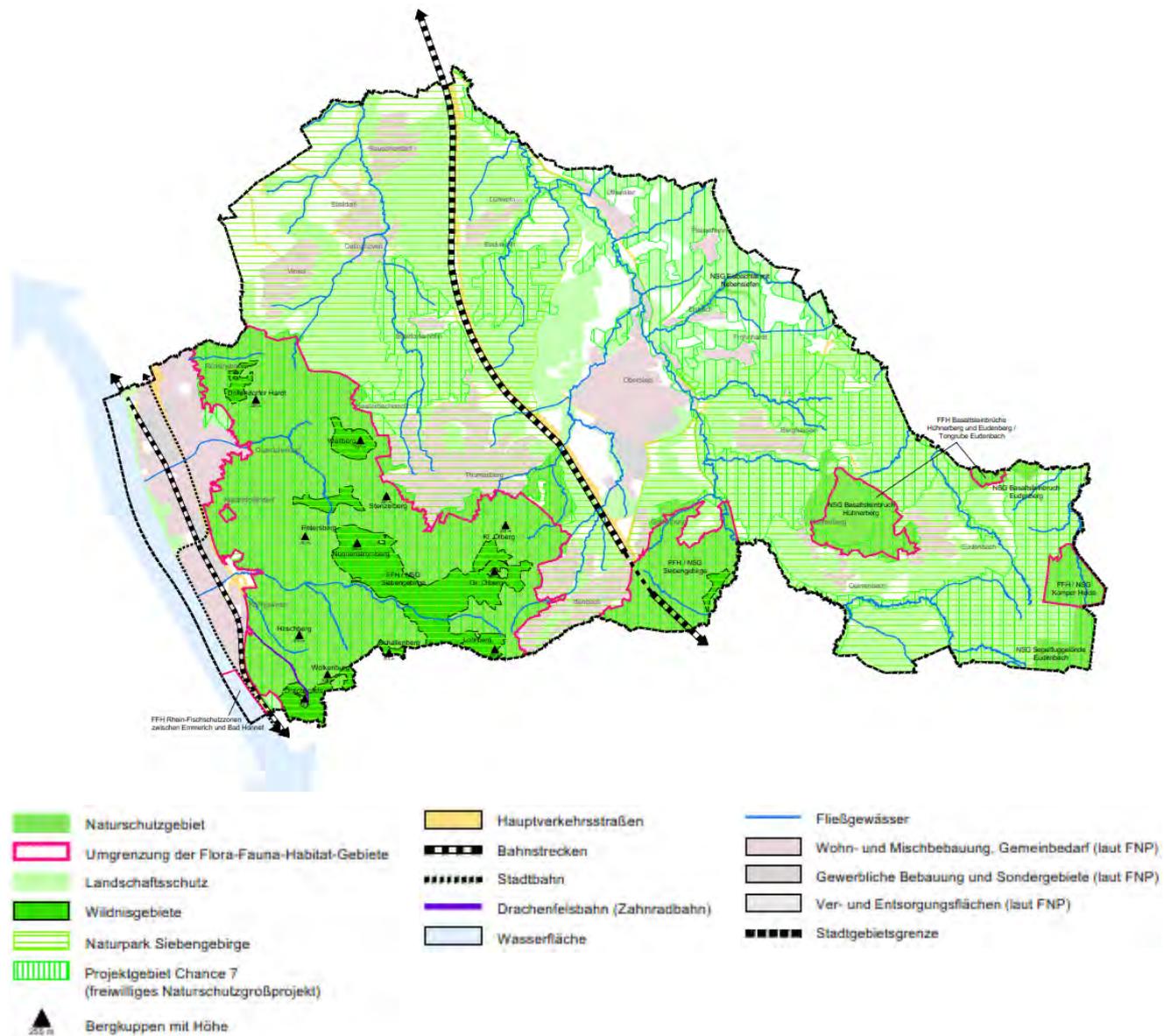


Abb. 41: Natur und Freiraum Königswinter
 Quelle: Planungsgruppe MWM, 2017

Ca. 60 % (4.568 ha) des gesamten Stadtgebietes sind als **Naturschutzgebiete** (NSG) unter Schutz gestellt.⁵¹ Es handelt sich um folgende sieben Naturschutzgebiete: Das größte zusammenhängende NSG (NSG Siebengebirge, 1) verläuft entlang der östlichen Siedlungsgrenzen der Altstadt und Dollendorf und zieht sich bis zum westlichen Ende der Siedlungsgebiete Heisterbacherrott und Ittenbach. Ein Ausläufer verläuft noch zwischen den beiden Siedlungsgebieten bis hin zur BAB 3. Die weiteren sechs NSGs liegen östlich des Stadtteils Ittenbach (NSG Siebengebirge, 2), im Basaltsteinbruch Hühnerberg (NSG Basaltsteinbruch Hühnerberg), südöstlich Eudenbachs am äußersten Rand des Stadtgebietes (NSG Segelfluggelände und NSG Komper Heide), nordöstlich Eudenbachs (NSG Basaltsteinbruch Eudenberg) und nördlich des Stadtteils Eisbach (NSG Eisbachtal mit Nebensiefen). Die Naturschutzgebiete Siebengebirge (1, 2), Hühnerberg, Eudenberg und Komper Heide sind zudem als **FFH-Gebiete** (Schutzgebiete nach der europäischen Fauna-Flora-Habitatrichtlinie) geschützt.

Teile der NSGs Siebengebirge sind darüber hinaus als Wildnisgebiete ausgewiesen. Wildnisgebiete bzw. **Wildnisentwicklungsgebiete** nach § 40 LNatSchG NRW werden zur dauerhaften Erhaltung und Entwicklung naturnaher alt- und totholzreicher Waldflächen ausgewiesen. Sie sollen insbesondere den an die Alters- und Zerfallsphase gebundenen Pflanzen- und Tierarten einen geeigneten Lebensraum bieten, Wälder mit ihren Lebensgemeinschaften entwickeln sich hier entsprechend den natürlich ablaufenden Prozessen. Im Jahre 2010 wurden 523 ha Wald als Wildnisgebiet ausgewiesen.⁵² Die Wildnisgebiete erstrecken sich über knapp 7% des Fläche Königswinters.

Die unter **Landschaftsschutz** stehende Fläche im Stadtgebiet Königswinters mit größeren und kleineren Lücken umfasst die Bereiche, die weder Siedlungs- noch Naturschutzgebiet sind.

Der **Naturpark** Siebengebirge, welcher über die Stadtgrenzen Königswinter hinausreicht, bedeckt im Westen große Teile des Stadtgebietes, lediglich die Siedlungsbereiche Altstadt und Nieder / Oberdollendorf sowie Teile des Planungsraums Oberpleis sind von der Ausweisung ausgenommen. Gem. § 27 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Naturparke einheitlich zu entwickelnde und zu pflegende Gebiete, die 1. großräumig sind, 2. überwiegend Landschaftsschutzgebiete oder Naturschutzgebiete sind, 3. sich wegen ihrer landschaftlichen Voraussetzungen für die Erholung besonders eignen und in denen ein nachhaltiger Tourismus angestrebt wird, 4. nach den Erfordernissen der Raumordnung für Erholung vorgesehen sind, 5. der Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung einer durch vielfältige Nutzung geprägten Landschaft und ihrer Arten- und Biotopvielfalt dienen und in denen zu diesem Zweck eine dauerhaft umweltgerechte Landnutzung angestrebt wird und 6. besonders dazu geeignet sind, eine nachhaltige Regionalentwicklung zu fördern. Gem. Absatz 2 sollen Naturparke auch der Bildung für nachhaltige Entwicklung dienen und entsprechend ihren in Absatz 1 beschriebenen Zwecken unter Beachtung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege geplant, gegliedert, erschlossen und weiterentwickelt werden (Absatz 3).

Von der 11.200 ha großen Gesamtfläche des Naturparks nimmt das Stadtgebiet Königswinters alleine 53% ein, was etwa 5.900 ha entspricht. Mit Sankt Augustin (5%) und Bad Honnef (37%) nehmen die drei Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises den bei weitem größten Teil des Naturparks ein. Der Park ist als Lebens- und Erlebnisraum von besonderer Bedeutung und dient als Raum für eine Vielfalt an Flora und Fauna, der

⁵¹ vgl. <http://nsg.naturschutzinformationen.nrw.de/nsg/de/fachinfo/gebiete/gesamt>

⁵² vgl. Verschönerungsverein Siebengebirge, Stand 2019 <http://www.vv-siebengebirge.de/naturschutz/>

Naherholung sowie des Tourismus. Der Naturpark nimmt insgesamt circa 77% der Stadtgebietsfläche Königswinters ein.

Wie bereits in Kapitel 3.2.8 beschrieben, ist die Stadt Königswinter mit sechs großflächigen Gebieten Teil des Projektes „**chance7**“: die Naturschutzgebiete Siebengebirge, vom nördlichen Ende der Ortsteile Heiterbacherrott und Thomasberg bis zum südlichen Ende Oelinghovens, südlich der Ortslagen Düferoth und Bockeroth, entlang der östlichen Stadtgebietsgrenze beginnend nördlich von Uthweiler und endend auf Höhe des Basaltsteinbruchs Hühnerberg bis zum östlichen Ende des Siedlungsgebietes Oberpleis in das Stadtgebiet hineinragend und am süd-östlichen Ende des Stadtgebietes.

Die gesetzlichen Schutzgebiete sichern den Erhalt der wertvollen Natur-, Kultur- und Landschaftsräume.

Mit der Trägerschaft des Naturparks, dem Schutz aller Komponenten des Siebengebirges, der Aufwertung und dem Ausbau, z.B. des Wegenetzes, sowie der Verbreitung von Informationen über den Park, aber auch die Relevanz des Naturschutzes und rücksichtsvollen Umgangs mit Ressourcen war der 1869 / 1870 gegründete **Verschönerungsverein Siebengebirge (VVS)** betraut. Die Trägerschaft des Naturparks ging im Jahr 2018 an den Rhein-Sieg-Kreis über.⁵³

4.4.2 Gewässerentwicklung und Hochwasserschutz

Gewässerentwicklung

Rhein, Pleis- und Lauterbach sowie die Nebenbäche sind prägende Bestandteile des Naturraumes und sind maßgeblich für die Siedlungsentwicklung in Königswinter. Die Beschaffenheit der Gewässer wurde jedoch jahrzehntelang durch Einleitung von Abwässern, Begradigungen oder Verrohrungen in ihrer natürlichen Beschaffenheit nachteilig verändert.

Im Rahmen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) sollen Fließgewässer wieder in einen „guten Zustand“ versetzt werden. Dafür sollen Gewässerentwicklungskonzepte entwickelt werden, die längerfristige, ganzheitliche und detaillierte Maßnahmen enthalten, um die Situation von Gewässern zu verbessern.

In Königswinter wurde durch den Wasserverband Rhein-Sieg-Kreis für die regional bedeutsamen Gewässer Pleisbach, Lauterbach und Quirrenbach 2011 ein Gewässerentwicklungskonzept entwickelt (vgl. 3.2.9). Im Rahmen dieses Konzepts wurde eine umfassende Analyse des Zustands der Gewässer durchgeführt, wobei Defizite in verschiedenen Bereichen, wie z.B. dem Umwelt-, Hochwasserschutz oder auch der Qualität der Gewässer erkannt wurden. Um diese zu verbessern wurde in Abstimmung mit verschiedenen Akteuren ein Maßnahmenkonzept aufgestellt, die bisher allerdings nur teilweise umgesetzt wurden. Zur Verbesserung der Gewässerqualität und Lebensraumsituation für Tiere und Pflanzen sind daher weitere Maßnahmen zur Aufwertung der Bäche erforderlich. Die Maßnahmen tragen dabei nicht nur zur Verbesserung der Gewässerökologie bei, sondern verbessern auch die Erlebbarkeit der Gewässer und somit der Lebens- und Naherholungsqualität in Königswinter.

⁵³ vgl. Verschönerungsverein Siebengebirge, Stand 2019 <http://www.vv-siebengebirge.de/aufgaben-und-ziele/>; General-Anzeiger, Stand 02.02.2018 „Kreis ist neuer Hausherr im Siebengebirge“

Hochwasserschutz

Die Hochwasserereignisse der 1990er Jahre, aber spätestens die Hochwasserereignisse im Erzgebirge 2002 haben verdeutlicht, dass unerwartet hohe Schadenspotentiale und Gefahren durch Hochwasser vorhanden sind. Hochwasser ist als Naturereignis Teil des natürlichen Abflussgeschehens von Fließgewässern. Niederschlag und das Abflussverhalten im Einzugsgebiet von Flüssen sind die entscheidenden Faktoren für die Dimension des Hochwassers. Um Menschen und Sachgütern den Schutz vor Hochwassergefahren zu gewähren, sind Bestandteile des nachhaltigen Hochwasserschutzes neben dem technischen Hochwasserschutz, den Gewässeraueprogrammen und der Information der Bevölkerung u. a. die Umsetzung der EG-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (EG-HWRM-RL), Erstellung von **Hochwasserrisikokarten** und Hochwasserrisikomanagementplänen sowie die Ermittlung und Ausweisung von **Überschwemmungsgebieten**.⁵⁴

Die Stadt Königswinter weist aufgrund der Lage am Rhein sowie am Pleis- und Lauterbach Überschwemmungs- und Risikogebiete verschiedener Risikostufen (Wahrscheinlichkeiten) auf:

Risikogebiete, Hochwasserrisikomanagement und Hochwasserrisikogebiete

Rhein, Pleisbach und Lauterbach sind im Rahmen der vorläufigen Bewertung des Hochwasserrisikos nach Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (EG-HWRM-RL, 2007) als Risikogewässer eingestuft. In der von der Bezirksregierung Köln bereits im Jahr 2013 erstellten Hochwassergefahrenkarte sind die mögliche Ausdehnung und Tiefe einer Überflutung in den drei Szenarien HQhäufig, HQ100 und HQextrem dargestellt. Für diese drei Szenarien gibt es in Nordrhein-Westfalen eine verbindliche Festlegung der Berechnungskriterien:

HQhäufig: Hier handelt es sich um ein Hochwasser mit einer hohen Wahrscheinlichkeit, das im statistischen Mittel einmal in 10 Jahren (HQ10) oder einmal in 20 Jahren (HQ20) auftritt. Welches Hochwasser in der jeweiligen Karte betrachtet wird, ist in der Regel im Titel der Karte angegeben.

HQ100: Hierbei handelt es sich um ein Hochwasser mit mittlerer Wahrscheinlichkeit, das im statistischen Mittel alle 100 Jahre einmal auftritt. Die Abflüsse und die Überflutungsflächen sind i. d. R. größer als für ein HQhäufig.

HQextrem: Hier handelt es sich um ein Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit, das sehr selten auftritt. Dieses Szenario ist dasjenige mit den größten Abflüssen und den potenziell größten Überflutungsflächen. Diese Hochwasser sind sogenannte „Jahrtausendhochwasser“: Sie sind selten, haben aber verheerende Folgen, wenn man sich nicht adäquat auf sie einstellt.⁵⁵

Die Hochwasserrisikokarten (HWRK) zeigen für die oben genannten Hochwasserszenarien HQhäufig, HQ100 und HQextrem auf, wieviele Einwohner, wo Schutzgebiete und Kulturobjekte gefährdet sind und wo Gefahrenquellen durch Industrieanlagen vorliegen.⁵⁶

Im Hochwasserrisikomanagementplan des Landes NRW für Königswinter sind weitere fortlaufende sowie auf einen Zeitraum begrenzte Maßnahmen aufgelistet, die sich sowohl an das Land NRW bzw. entsprechende Ministerien, Bezirksregierung, Wasserverbände und Kommunen richten.

Für die Stadt Königswinter sind u. a. folgende Maßnahmen beschrieben:

⁵⁴ vgl. <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/wasser/hochwasserschutz/>, 10/2018

⁵⁵ Gem. Ausführungen <https://www.flussgebiete.nrw.de/node/203>

⁵⁶ Gem. Ausführungen <https://www.flussgebiete.nrw.de/node/203>

Berücksichtigung von Hochwasserrisiken bei der Änderung bzw. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes, Berücksichtigung von Hochwasserrisiken bei der Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen, Planung von Einzelmaßnahmen des technischen Hochwasserschutzes.⁵⁷

Durch das neue Hochwasserschutzgesetz II, in Kraft getreten am 6. Juli 2017; bzw. mit der Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), in Kraft getreten am 5. Januar 2018, wurde in § 78b WHG die neue Kategorie des Risikogebietes außerhalb von Überschwemmungsgebieten eingeführt.

Bei den Risikogebieten handelt es sich um Gebiete, für die nach § 74 Abs. 2 WHG von den zuständigen Bezirksregierungen Gefahrenkarten zu erstellen sind. Diese Gefahrenkarten umfassen Gebiete, die bei folgenden Hochwasserereignissen überflutet werden:

1. Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (voraussichtliches Wiederkehrintervall mindestens 200 Jahre) oder bei Extremereignissen,
2. Hochwasser mit mittlerer Wahrscheinlichkeit (voraussichtliches Wiederkehrintervall mindestens 100 Jahre),
3. soweit erforderlich, Hochwasser mit hoher Wahrscheinlichkeit.

Nach §5 Abs. 4a BauGB sind die festgesetzten Überschwemmungsgebiete und Risikogebiete im Flächennutzungsplan nachrichtlich zu übernehmen. Während in festgesetzten Überschwemmungsgebieten neue Bauflächenausweisungen i. d. R. nicht zulässig sind (§ 78 WHG), sind die nach WHG bzw. BauGB zu berücksichtigende Risikogebiete im Rahmen der Bauleitplanung in die Abwägung einzustellen.

Überschwemmungsgebiete

Überschwemmungsgebiete werden in NRW unabhängig von den Vorhaben der EU durch die Richtlinie EG-HWRM-RL bereits seit mehreren Jahren für die hochwassergefährdeten Flüsse rechnerisch ermittelt und durch ordnungsbehördliche Verordnung gesichert.⁵⁸

In NRW werden Überschwemmungsgebiete durch die zuständige Bezirksregierung per Verordnung festgesetzt mit dem Ziel, die ökologische Struktur der Gewässer mit der Funktion als natürliche Retentionsräume zu erhalten oder zurückzugewinnen. Mit der Festsetzung wird darüber informiert, welche Flächen bei einem Hochwasser überschwemmt werden, damit ggf. Vorsorge- und Schutzmaßnahmen gegen Hochwasserschäden getroffen werden können und es werden Handlungen verboten, die sich negativ auf den Hochwasserabfluss auswirken können. Der Festsetzung eines Überschwemmungsgebietes liegt das Gebiet zugrunde, welches bei einem mindestens 100-jährlichen Hochwasserereignis, dem HQ100, statistisch überflutet wird.⁵⁹

Die festgesetzten Überschwemmungsgebiete befinden sich entlang des Rheins, des Pleisbaches und des Lauterbaches. Da die Risikogebiete die Hochwassergefahren durch Überschwemmungen von niedriger Wahrscheinlichkeit umfassen (HQextrem, siehe oben), sind diese in ihrer Ausdehnung ausgedehnter als die festgesetzten Überschwemmungsgebiete, die auf der mittleren Wahrscheinlichkeit (HQ100) basieren.

⁵⁷ vgl. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Hochwasserrisikomanagementplanung NRW, Bezirksregierung Köln, Kommunensteckbrief Königswinter Dezember 2015

⁵⁸ vgl. LANUV NRW: https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/wasser/hochwasserschutz/ueberschwemmungs_gebiete/10/2018

⁵⁹ vgl. Bezirksregierung Köln, https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung05/54/hochwasserschutz/ueberschwemmungsgebiete/index.html, 10/2018

Die nachfolgende Abbildung zeigt die bestehenden Risikogebiete und die festgesetzten Überschwemmungsgebiete in Königswinter:

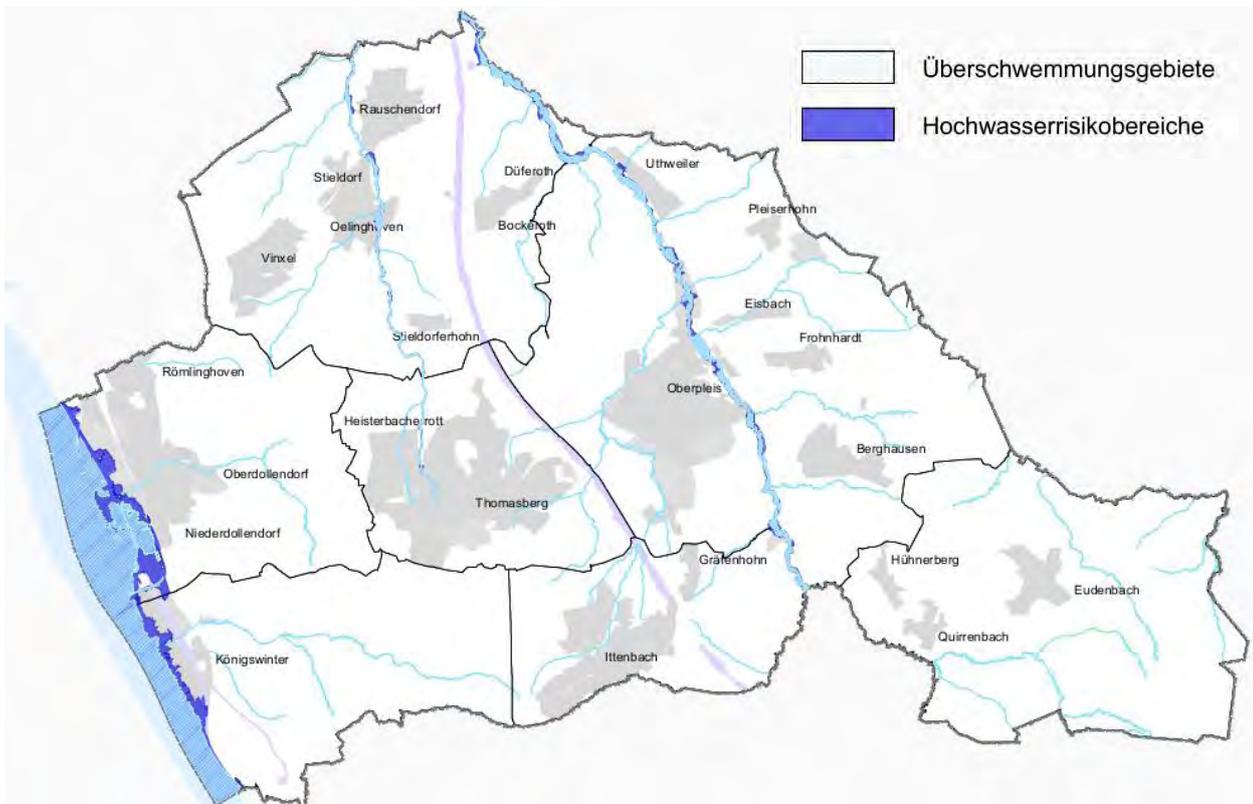


Abb. 42: Risikogebiete und festgesetzte Überschwemmungsgebiete an Rhein, Pleis- u. Lauterbach
Quelle: NRW Umweltdaten vor Ort, 2018; eigene Darstellung MWM

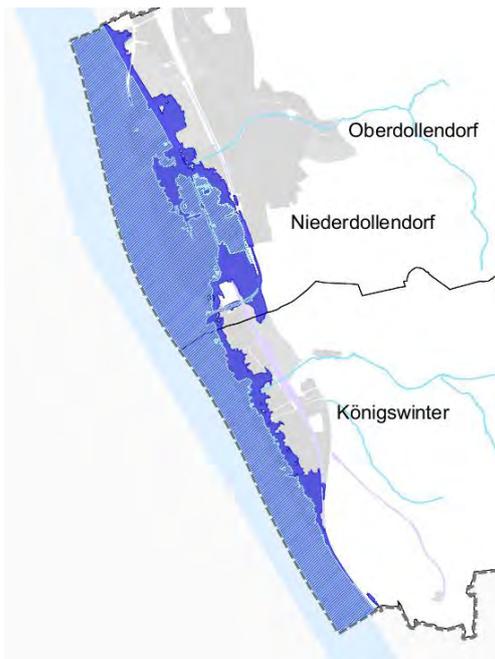


Abb. 43: Risikogebiete und festgesetzte Überschwemmungsgebiete des Rheins

Quelle: NRW Umweltdaten vor Ort, 2018; eigene Darstellung MWM

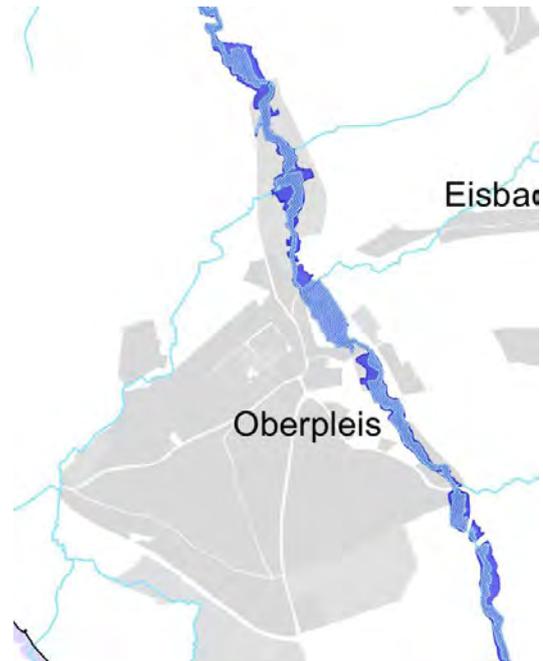


Abb. 44: Risikogebiete und festgesetzte Überschwemmungsgebiete Pleisbach

Quelle: NRW Umweltdaten vor Ort, 2018; eigene Darstellung MWM



Abb. 45: Risikogebiete und festgesetzte Überschwemmungsgebiete Lauterbach

Quelle: NRW Umweltdaten vor Ort, 2018; eigene Darstellung MWM

Starkregenereignisse

Von Starkregen spricht man, wenn bei einem Regenereignis in kurzer Zeit außergewöhnlich große Niederschlagsmengen auftreten. Diese Niederschläge haben eine sehr geringe räumliche Ausdehnung. Solche Starkregenereignisse waren in Mitteleuropa bisher relativ selten. Nach den Erkenntnissen der letzten Jahre treten diese Ereignisse aber inzwischen häufiger auf und sind insbesondere auf lokaler Ebene als besonders

gefährlich und risikoreich. Denn sie lassen sich schwer bis gar nicht vorhersagen und können Gebiete treffen, die im Normalfall nicht von Überschwemmungsereignissen durch Hochwasser von Gewässern oder durch eine hohe Reliefenergie und damit verbundene mögliche Sturzfluten betroffen sind. Gerade in den Sommermonaten verursacht Starkregen in Verbindung mit heftigen Gewittern oft große Schäden, da sie kaum vorherzusagen sind und es daher für die Betroffenen sehr überraschend auftreten kann.

Auch verschiedene Ortschaften in Königswinter waren in den Jahren 2011, 2013, 2014 und 2016 von Starkregenereignissen betroffen. Die Häufung dieser Extremwetterereignisse macht deutlich, dass der Klimawandel auch in NRW angekommen ist. Mit verschiedenen privaten und öffentlichen Vorsorgemaßnahmen können die Schäden durch solche Wetterextreme zwar minimiert, jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Grundvoraussetzung ist eine leistungsfähige kommunale Entwässerung. Die notwendigen Entwässerungsanlagen sind zum einem technisch zuverlässig und belastbar herzustellen (Bemessungsvorschriften) und zum anderen regelmäßig zu überwachen und zu unterhalten. Die Bemessungsgrenzen liegen in der Regel durchschnittliche Niederschlagsmengen von einem 5 bis 20 jährigen Zeitraum zu Grunde. Die Stadt Königswinter hat beispielsweise in 2018 den Rückstaukanal in Oberdollendorf in der Cäsariusstraße erneuert und erweitert. Bei extremen Wetterereignissen (zum Beispiel 100-jähriger Niederschlag oder seltener) spielen die Entwässerungsanlagen dann aber nur noch eine untergeordnete Rolle, da ihre Kapazitäten nicht auf solche Ereignisse ausgerichtet sind und unter ökonomischen Gesichtspunkten auch nicht hergestellt und betrieben werden könnten.

Daher sind weitere Handlungsansätze geboten. Insbesondere kann die Erhöhung der Möglichkeiten zur Regenwasserrückhaltung (Retention) in dicht bebauten Bereichen und entlang vorhandener Gewässer einen wichtigen Beitrag zur Vorsorge und Schadensminimierung leisten. Auch die Schaffung (multifunktionaler) öffentlicher Grünflächen mit Retentionsfunktion ist eine Möglichkeit der Vorsorge.

Im Rahmen der Bauleitplanung sind bei Neubaugebieten die Erfordernisse des Klimaschutzes in der Abwägung zu berücksichtigen. Ein genereller Vorrang des Klimaschutzes ist im BauGB nicht vorgesehen. Die Bauleitplanung liegt grundsätzlich in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden. Einschränkungen ergeben sich nur durch übergeordnete (fach)planerische und gesetzliche Vorgaben (z. B. festgesetzte Überschwemmungsgebiete usw.). In Bebauungsplänen können durch verschiedene Festsetzungen (z. B. zu überbaubaren Grundstücksflächen oder zur Regenwasserversickerung) Maßnahmen zur Hochwasservorsorge getroffen werden. Neben der Sicherung von öffentlichen Flächen können auch private Flächen angekauft oder über städtebauliche Verträge gesichert werden, um Überflutungen präventiv zu begegnen.

Des Weiteren sollte – auch kleinräumig und insbesondere seitens der Privaten Akteure – auf eine Bebauung (auch mit Nebenanlagen) in der Nähe von Bachläufen, Gräben und Rinnen sowie bereits bekannten Gefährdungsbereichen an besonders betroffenen Hanglagen verzichtet werden. Zudem sind nach geltendem Bauordnungsrecht Gebäude so zu errichten, dass Wasser nicht eindringen kann, sei es durch Abdichtung der Keller gegen Grundwasser oder gegen Oberflächenwasser. Auch die Errichtung von Nebenanlagen und Geländeänderungen, die zu anderen Abflusswegen des Niederschlagswassers führen, sind zu vermeiden.

Neben den öffentlichen Stellen müssen also private Immobilienbesitzer und Mieterinnen und Mieter auch im Bestand Eigenvorsorge treffen und sind aufgerufen, die kommunale Entwässerung im Rahmen ihrer Handlungsmöglichkeiten zu unterstützen. Dies betrifft z.B. bauliche Maßnahmen wie Erhöhung von Schachtöffnungen für Kellerfenster und Einbau von Rückstauklappen. Aber auch zur Erhöhung der Retentionsmöglichkeiten können Bürger einen Betrag leisten, indem Freiflächen entsprechend gestaltet werden (natürliches

Gelände und Gefälle erhalten), soweit möglich dezentrale Niederschlagsversickerung oder eine Regenwassernutzung über Zisternen vorsehen.

4.4.3 Besonders schutzwürdige Böden

Gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 des Landesbodenschutzgesetzes sind „Böden, welche die natürlichen Bodenfunktionen und die Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte in besonderem Maße erfüllen, besonders zu schützen“. Sie sind somit für die Stadtentwicklungsplanung neben dem im Baugesetzbuch verankerten Ziel der generellen Minimierung der Bodenversiegelung (Bodenschutzklausel, § 1a BauGB) ein im Rahmen von bodenrelevanten Planungen zu beachtender wichtiger Belang im Sinne des vorsorgenden Bodenschutzes.

Der Geologische Dienst NRW hat auf Basis der vorliegenden Bodenkarte von NRW eine Karte der schutzwürdigen Böden erarbeitet, die in drei Kategorien die Schutzwürdigkeit in besonderem Maß erfüllen: Als Archiv der Archiv der Natur- und Kulturgeschichte, Biotopentwicklungspotenzial (Extremstandorte als Lebensraum für seltene Pflanzen und Tiere) sowie natürliche Bodenfruchtbarkeit / Regelungs- und Pufferfunktion in Wasser- und Stoffhaushalt.⁶⁰

Neben dem vorsorgenden Bodenschutz sind die Böden der Schutzkategorie „Böden mit hoher oder sehr hoher Bodenfruchtbarkeit“ auch als „Vorrangflächen für die Landwirtschaft zu betrachten, wenn auch die klimatischen und topographischen Standortfaktoren diese Nutzung stützen“.⁶¹ In Königswinter ist wie in der unteren Abbildung ersichtlich insbesondere das Pleiser Hügelland durch fruchtbare Böden mit hoher Funktionserfüllung als Regelungs- und Pufferfunktion / mit hoher bis sehr hoher natürliche Bodenfruchtbarkeit gekennzeichnet.

⁶⁰ vgl. Schutzwürdige Böden in Nordrhein-Westfalen, Herausgeber Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Referat Bodenschutz, Altlasten, Deponien, Düsseldorf, Januar 2007

⁶¹ gl. https://www.gd.nrw.de/wms_html/ISBK50/HTML/swb.htm

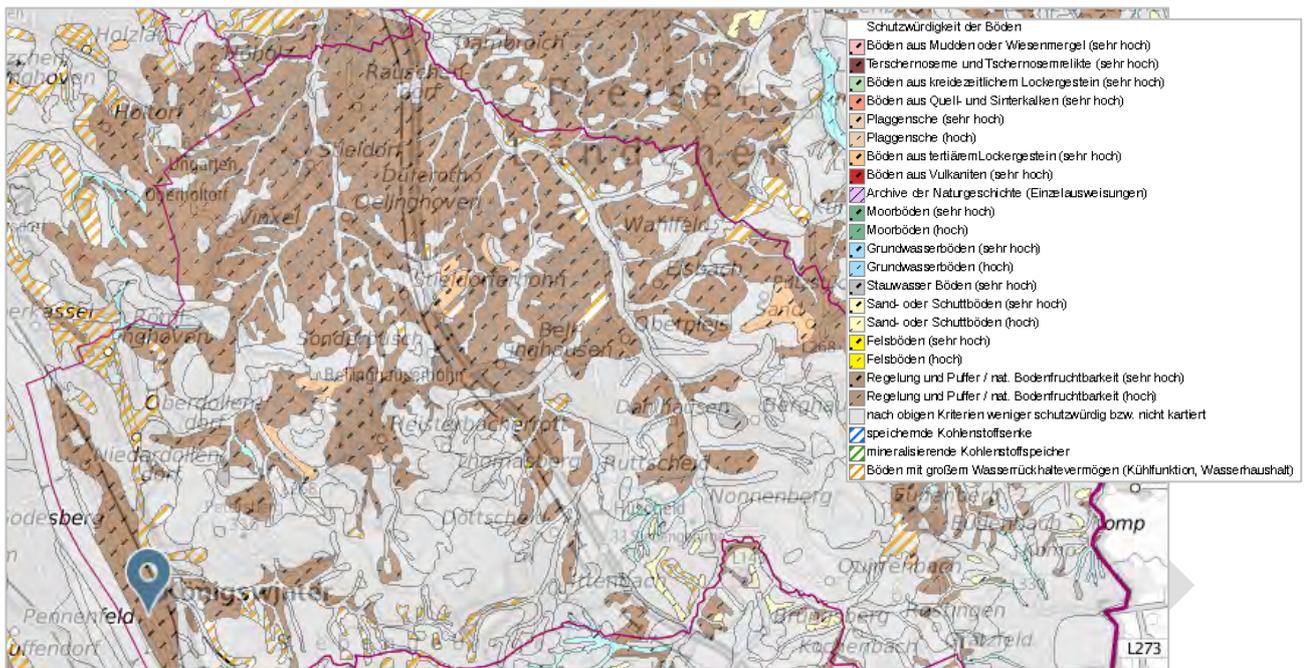


Abb. 46: Schutzwürdige Böden in Königswinter

Quelle: Geoportal.NRW, Karte Schutzwürdigkeit der Böden, M. 1: 300.000

Im Rahmen der nachfolgenden Flächennutzungsplanung sind die schutzwürdigen Böden in Königswinter auszuwerten und im Rahmen der Umweltprüfung die Auswirkungen zu ermitteln. Die Thematik wird zudem im Rahmen des noch zu erarbeitenden landwirtschaftlichen Fachbeitrages behandelt werden.

4.4.4 Tourismus

Der Stadt Königswinter wird, vor allem durch ihre Lage am Rhein und Siebengebirge ein besonderes touristisches Potenzial zuteil. Neben einigen Sehenswürdigkeiten in den Siedlungsgebieten, z. B. in Königswinter Altstadt, liegen die meisten touristischen Anlaufstellen im Naturpark Siebengebirge, was auch in der unten folgenden Abbildung durch die Häufung der Symbole deutlich wird: (siehe auch Anlage Plan 2: Tourismus)

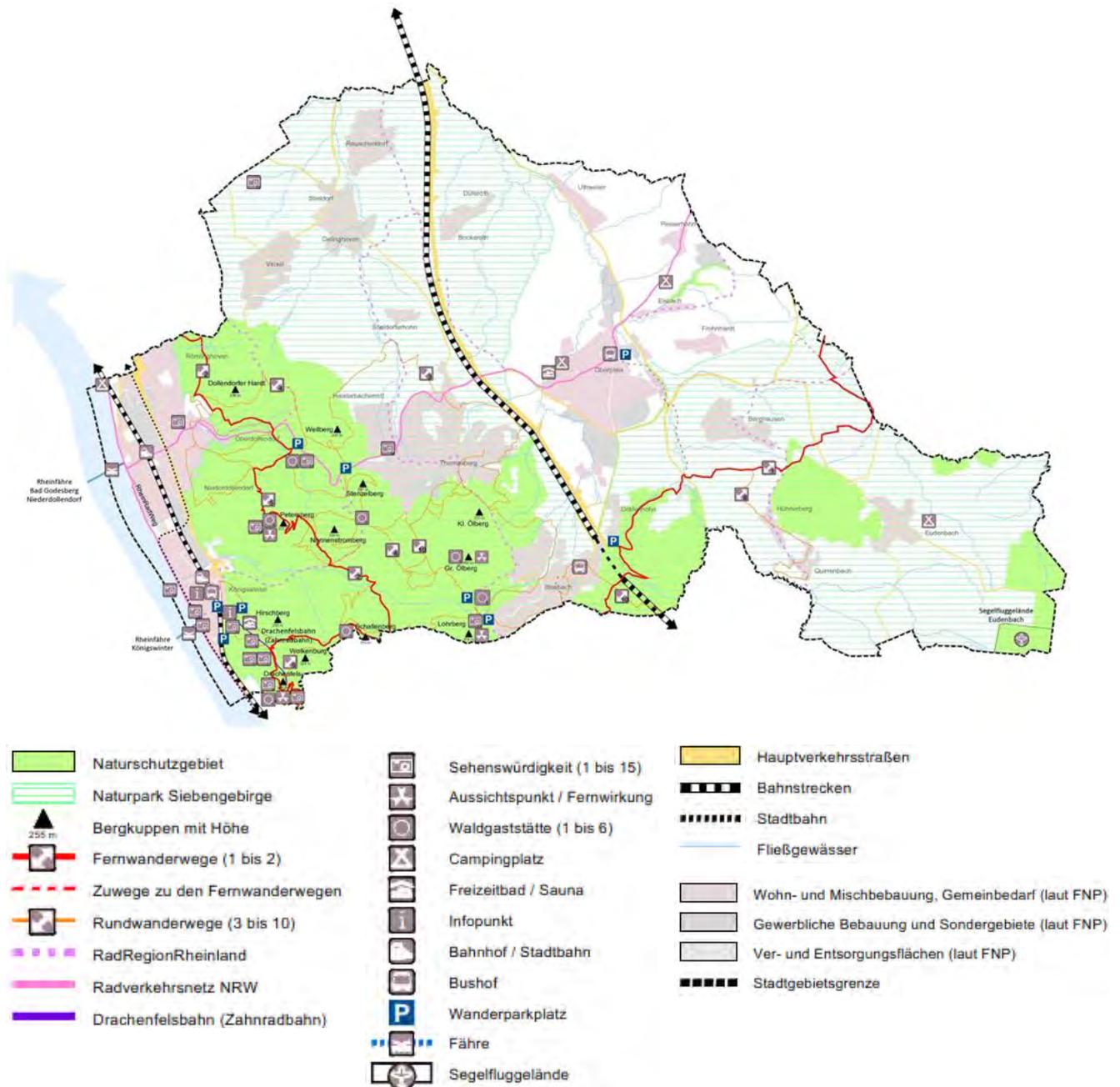


Abb. 47: Tourismusstrukturen Königswinter

Quelle: Planungsgruppe MWM

Königswinter ist vor allem für den Wander-, Rad-, Kultur- und Naturtourismus interessant. Die höchste Dichte an touristischen Angeboten findet sich im Naturschutzgebiet Siebenengebirge direkt anschließend an die Stadtteile Königswinter Altstadt und Ober- und Niederdollendorf. Königswinter hat ein gut ausgebautes Netz an Wanderwegen sowie zwei Fernwanderrouten aufzuweisen. Über neun Wanderparkplätze besteht ein direkter Zugang zum Wanderwegenetz. Königswinter ist zudem an den RheinRadWeg, das Radverkehrsnetz NRW sowie das Netz der RadRegionRheinland angebunden. Über das Wegenetz lassen sich zudem die hervorzuhebende Aussichtspunkte auf dem Drachenfels, dem Lohrberg, dem Großen Oelberg sowie dem Petersberg erreichen. Zwei touristische Infopunkte können in der Altstadt aufgesucht werden. Übernachtungsmöglich-

keiten bieten in erster Linie Hotels und Pensionen, es bestehen jedoch auch drei Campingplätze östlich der BAB°3 bei Oberpleis, Eisbach und Eudenbach.

Die Tourismus Siebengebirge GmbH bündelt alle touristischen Angebote der Städte Königswinter, Bad Honnef und die Verbandsgemeinde Unkel und dient als Informationsquelle für Reisende, sowohl vor Ort als auch mit umfangreicher Internetpräsenz.

Bedeutsame Sehenswürdigkeiten

Die Stadt Königswinter hat eine Reihe natur- und kulturhistorisch relevanter Sehenswürdigkeiten zu bieten, zu nennen sind insbesondere die Nibelungenhalle, die Drachenfelsbahn, Schloss Drachenburg und das Drachenfelsplateau mit Burgruine, der Petersberg mit dem offiziellen Gästehaus der Bundesrepublik Deutschland, welches seit den 90er-Jahren von der Grandhotel-Kette Steigenberger als Hotel betrieben wird, sowie die Klosterruine Heisterbach. Aber auch das Sea Life, die Rheinpromenade, Altstadtgassen und Fachwerkhäuser in Königswinter-Altstadt, Nieder- und Oberdollendorf, die Personenschiffahrt am Rhein, viele Museen (z. B. Siebengebirgsmuseum, Brückenhofmuseum, Deutsches Museum für Naturschutzgeschichte) sowie die Propsteikirche in Oberpleis sind wichtige Publikumsmagnete und Säulen des Tourismus.



Foto 1: Drachenfels mit Burgruine und Drachenfelsplateau

Quelle: Stadt Königswinter



Foto 2: Drachenfelsplateau

Quelle: Stadt Königswinter

Veranstaltungen und Feste

Ein vielfältiges Angebot an Freizeitaktivitäten und kulturellen Veranstaltungen kommt nicht nur dem Tourismussektor zugute. Einige der Veranstaltungen sind sogar über die Stadtgrenzen bekannt und daher erwähnenswert. Neben den vielzähligen kulturellen Angeboten wie klassische Konzerte, Konzertabende der Musikvereine sowie Theateraufführungen sind insbesondere zu nennen „Kunsttage Königswinter“, Winzerfest, Lichterfest, Apfelbörse sowie zahlreiche Volksfeste, Kirmes und Karneval (siehe hierzu auch Ausführungen im Kap. 6.7, Fachbeitrag Soziale Infrastruktur).



Foto 3: historische Altstadt Königswinter
Quelle: Planungsgruppe MWM



Foto 4: Haus Schlesien
Quelle: Planungsgruppe MWM



Foto 5: Chorruine Kloster Heisterbach
Quelle: Planungsgruppe MWM



Foto 6: SEA LIFE
Quelle: Planungsgruppe MWM

4.5 Standorteignungsuntersuchung möglicher Entwicklungsflächen

Im Vorfeld des ISEK hat die Stadtverwaltung Königswinter basierend auf dem landesweiten Siedlungsflächenmonitoring im Jahr 2016 / 2017 eine erste Bauflächenpotenzialerhebung durchgeführt. Diese Untersuchung bezog sich nur auf die Reserven im Flächennutzungsplan und die Entwicklungsmöglichkeiten im derzeitigen Regionalplan (siehe auch Kap. 3.1.2).

Darauf aufbauend wurde unter Berücksichtigung verschiedener Anregungen aus Öffentlichkeit und Politik, insbesondere unter Berücksichtigung der Ergebnisse der ersten Stufe Öffentlichkeitsbeteiligung ISEK (vgl. Kap. 1.3.1) die Erhebung zum Stichtag 31.12.2018 aktualisiert und eine gesamtstädtische Potenzialflächenbewertung durchgeführt (siehe Plan 7 Potenzialflächen).

Als Bauflächenpotenziale werden sowohl die Reserveflächen im Flächennutzungsplan (unbebaute Bauflächen > 0,2 ha), die sonstigen Reserveflächen > 0,2 ha, die Baulücken (< 0,2 ha) und die unbebauten Flächen in im Regionalplan festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) oder gewerblich-industriellen Bereichen (GIB) (Entwicklungsflächen > 1,0 ha) sowie aber auch sonstige Vorschläge für mögliche neue Bauflächen verstanden. Insgesamt wurden bisher 242 Flächen mit insgesamt rund 327 ha in der Erhebung erfasst.

Die Flächen aus der Bauflächenpotenzialerhebung wurden – soweit sie nicht in Tabuflächen (z.B. Naturschutzgebieten) liegen oder aus städtebaulicher Sicht offensichtlich nicht für eine bauliche Entwicklung geeignet sind (z.B. isolierte Lage im Außenbereich) – einer städtebaulichen und umweltfachlichen Bewertung unterzogen. Für jede zu bewertende Fläche wurde ein Flächensteckbrief erstellt.

Die Bewertungen der Einzelkriterien wurden zu einer städtebaulichen Gesamtbewertung für jede Fläche zusammengeführt. Dabei wurde maßgeblich darauf abgestellt, ob die positiven oder negativen Einzelbewertungen überwiegen. Negative Bewertungen von besonders kritischen Einzelaspekten (z.B. Altlasten, Hochwasserschutz) wurden in den tabellarischen Übersichten rot umrandet hervorgehoben und führten in der Regel zu einer Abwertung der Fläche.

Diese Gesamtbewertung bildet die Grundlage für die Auswahl der prioritär zu entwickelnden Wohnbauflächen. Unter Berücksichtigung des lokalen, gesamtstädtischen und regionalen Bedarfs sowie der Umweltbelange wurden die am besten geeigneten Flächen ausgewählt und in das ISEK aufgenommen. Für die als eher ungünstig bewerteten Flächen wurde im Einzelfall geprüft, ob sie aus anderen Gründen (z.B. Deckung des lokalen Eigenbedarfs) dennoch weiterverfolgt werden sollen. Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes ist eine Fortschreibung der Bewertung erforderlich.

Die detaillierte Beschreibung der Vorgehensweise, die Ermittlung der Reserveflächen, Vorgehen bei der Bewertung (städtebauliche und umweltfachliche Bewertung, Gesamtbewertung) ist der Potenzialflächenbewertung (Stand 31.12.2018) der Stadt Königswinter zu entnehmen (vgl. Vorlage 382/2018).

4.5.1 Wohnbauflächenbedarf

Im Handlungskonzept Wohnen (vgl. Kap. 3.3.4 und 4.1.1) wurden von empirica anhand der Fortschreibung der Wanderungsbewegungen und der Bautätigkeit der letzten 15 Jahre folgende Flächenbedarfe für Königswinter bis 2030 ermittelt:

- 13,4 ha (unteres Ende der Bandbreite, rund 41.000 Einwohner)
- 66,3 ha (Trendszenario, rund 45.000 Einwohner)
- 84,1 ha (Oberes Ende der Bandbreite, rund 46.300 Einwohner)

Grundlage der bisherigen Überlegungen ist die im Handlungskonzept Wohnen erstmals verankerte Zielsetzung der Stadt Königswinter, die Stadtentwicklung auf maximal bis zu 46.000 Einwohner in 2030 („4.000 +“) auszurichten. Dies entspricht dem oberen Ende der Bandbreite der im Handlungskonzept Wohnen ermittelten Flächenbedarfe von rund 84 ha.

Die Regionalplanungsbehörde ging bisher auf Basis der Bevölkerungsvorausberechnung aus 2011 von IT.NRW und einem pauschalen Dichtewert von 30 WE je ha Bruttobauland für Königswinter von einem Bedarf an Wohn- und Mischbauflächen von ca. 65 ha bis 2035 aus.

Zwischenzeitlich hat die Regionalplanungsbehörde die Verfahren zur Ermittlung der Bedarfe für Wohnbau- und Wirtschaftsflächen angepasst. Im Ergebnis haben sich die endogenen Bedarfe (Eigenbedarfe) deutlich erhöht. Der Bedarf an Wohnbauflächen beträgt jetzt 121 ha. Die Erhöhungen sind im Wesentlichen durch folgende Anpassungen begründet:

- Ausdehnung des Planungszeitraumes bis 2040 (statt bisher 2035).
- Die Ermittlung des Neubedarfs stützt sich auf eine aktuelle Haushaltsprognose bis 2040 von IT.NRW auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte (Basisjahr 2018, es erfolgt eine Rückrechnung auf die Einzelkommunen).
- Planungsaufschlag von 20 %
- In die Ermittlung der Wirtschaftsflächen wurden die Flächenbedarfe, die dem nicht störenden Gewerbe zuzuordnen sind, erstmalig miteinbezogen.

Der regionalplanerisch ermittelte Bedarf an Bauflächen entspricht vom Umfang her damit nahezu dem im ISEK vorgeschlagenen Flächenpool (121,5 ha Wohn- und Mischbauflächen, vgl. Vorlage 382/2018) und kann damit rechnerisch gedeckt werden. Damit erscheint eine Reduzierung des ISEK-Flächenpools - aus regionalplanerischer Sicht - nicht erforderlich.

Im Rahmen der geplanten Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes sind die geplanten Rücknahmen und Neudarstellungen von Bauflächen zu bewerten und festzulegen. Dabei können gegebenenfalls im Einzelfall andere Flächen als bisher vorgeschlagen neu dargestellt werden, wenn dafür an anderer Stelle auf eine entsprechende Neudarstellung verzichtet wird.

Aus Sicht der Regionalplanungsbehörde kann der eigene (endogene) Bedarf an Wohn- und Mischbauflächen in Königswinter bis 2040 mit den bereits im FNP vorhandenen Flächen nicht vollständig gedeckt werden, sodass die bisher im Regionalplan festgelegten ASB-Flächen in größerem Umfang bestehen bleiben können. Die Regionalplanungsbehörde ist damit den Wünschen der Stadt Königswinter aus dem ISEK in ihrem Arbeitsentwurf für die zukünftige zur Festlegung von Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) in großen Teilen nachgekommen (siehe hierzu auch Vorlage 45/2019).

Im weiteren Prozess, spätestens aber bei den förmlichen Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und der Fortschreibung des Regionalplanes ist der Flächenpool zu prüfen. Die Potenzialflächenermittlung und -bewertung ist fortzuschreiben.

4.5.2 Gewerbeflächenbedarf

Im Rahmen der Aufstellung des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes 2035 für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises wurde für Königswinter ein Gewerbeflächenbedarf von 25 ha bis 2035 ermittelt (vgl. 3.2.4 und 4.2.2). Dem steht nach Ermittlung der Verwaltung unter Berücksichtigung des in Planung befindlichen Gewerbegebietes „Siefen“ und einer möglichen Umnutzung einer Teilfläche des Sportplatzes Niederdollendorf (1,6 ha, eingeschränktes Gewerbegebiet) mittelfristig ein mögliches Angebot von rund 13,8 ha gegenüber. Damit verbleibt bis 2035 derzeit eine Angebotslücke von rund 11,2 ha.

Zur Deckung dieser Lücke kommen als mögliche gewerbliche Entwicklungsflächen die als Suchräume im Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2035 dargestellten Areale bei Oberpleis-Kellersboseroth (Flächenkennung OB-G-11.1 und OB-G-11.2, zusammen rund 13,3 ha) und nördlich Stieldorf (Flächenkennung ST-G-01, rund 9,3 ha) in Betracht. Diese Flächen wurden auch im gemeinsamen Fachgutachten Gewerbe- und Industrieflächen für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis als Suchräume aufgenommen.

Im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplanes geht die Regionalplanungsbehörde aktuell von einem Bedarf an gewerblichen und industriellen Bauflächen von 34 ha bis 2040 für Königswinter aus. Dieser Bedarf kann nicht mit den bestehenden FNP-Reserven (ca. 17 ha) gedeckt werden. Nach den Berechnungen der Regionalplanungsbehörde besteht eine Unterdeckung von rund 17 ha. Davon können rund 7 ha im Bereich des geplanten Gewerbegebietes „Oberpleis Siefen“ im bestehenden GIB abgedeckt werden. Es verbleibt somit eine Lücke rund 10 ha.

Die Regionalplanungsbehörde beabsichtigt daher dem Vorschlag der Stadt Königswinter bzw. den Empfehlungen des regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes insoweit zu folgen, als die Flächen zwischen Hasenboseroth und Kellersboseroth (OB-G-11.1 bzw. OB-G-11.2) im Entwurf des Regionalplanes neu als GIB festgelegt werden sollen.

Die ebenfalls von der Stadt Königswinter als GIB vorgeschlagene Fläche in Stieldorf (ST-G-01) würde allerdings nicht als GIB im Regionalplanentwurf vorgeschlagen werden. Die Regionalplanungsbehörde hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die gewerblich-industriellen Bereiche (GIB) vorrangig zur Aufnahme von Industriebetrieben und erheblich störenden Gewerbebetrieben bestimmt sind. Nicht störende Gewerbebetriebe können auch in Misch- oder eingeschränkten Gewerbebetrieben innerhalb von Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) untergebracht werden. Die Potenzialfläche nördlich von Stieldorf ist - auch nach Empfehlungen des regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes - aufgrund der Struktur des Stadtteiles, der Größe und Lage nur für eine rein gewerbliche Entwicklung geeignet. Daher wurde von der Regionalplanungsbehörde vorgeschlagen, diesen Bereich zukünftig als ASB festzulegen (siehe Vorlage 46/2019).

Aufgrund der deutlich besseren Lage und Bewertung der Fläche bei Oberpleis (Flächenkennung OB-G-11.1 und OB-G-11.2) sollte diese vorrangig weiterverfolgt werden. Die Fläche würde mit rund 13,3 ha zur Deckung der Angebotslücke ausreichen. Dabei ist der Beschluss des Stadtrates vom 09.10.2017, dort keine industrielle Entwicklung sondern eine rein gewerbliche Nutzung zuzulassen, zu beachten (vgl. Beschluss Nr. 405/2017).

Im weiteren Prozess, spätestens aber bei den förmlichen Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und der Fortschreibung des Regionalplanes, ist der Gewerbeflächenpool zu prüfen und dem dann erwarteten Flächenbedarf weiter anzupassen. Die Potenzialflächenermittlung und -bewertung ist fortzuschreiben.

4.5.3 Verkehrsauswirkungen der zusätzlichen Bauflächenentwicklung

Um eine erste Einschätzung zu den Auswirkungen neuer Entwicklungsflächen in verkehrlicher Hinsicht geben zu können, wurde im Rahmen des ISEK eine gesamtstädtische Verkehrsuntersuchung⁶² erarbeitet (vgl. auch 4.3.4). U. a. sollte durch diese verkehrlichen Ersteinschätzung (Stufe 1) zunächst auch die Frage beantwortet werden, ob unter den heutigen verkehrlichen Gegebenheiten grundsätzlich eine Ausweisung von Bauflächen bis 2030 mit dem einhergehenden Einwohnerwachstum auf bis zu 46.000 Einwohnern möglich erscheint. Die Stadt Königswinter geht dabei nicht davon aus, dass alle bisher im ISEK betrachteten Potenzialflächen bis 2030 tatsächlich voll entwickelt werden können und sollen. Vielmehr wurde im ISEK-Prozess bisher diskutiert, die Siedlungsentwicklung in Königswinter bis 2030 so vorzubereiten und zu steuern, dass die Einwohnerzahl auf maximal bis zu 46.000 steigen kann, jedoch nicht muss. Letztlich ist im Rahmen der sich anschließenden förmlichen Verfahren zur Änderung bzw. der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes festzulegen, welche Bauflächen tatsächlich umgesetzt sollen.

Dennoch wurde im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung in der verkehrsgutachterlichen Ersteinschätzung angenommen, dass alle bisher im ISEK diskutierten potenziellen Bauflächen entwickelt werden. Unter dieser Prämisse ergäbe sich theoretisch ein Zuwachs um rund 10.000 Einwohner und rund 540 Arbeitsplätze.

Der Gutachter hat auf Basis eines regionalen Verkehrsmodells die derzeitigen Verkehrsströme abgebildet und die aus der theoretischen Siedlungsentwicklung in Königswinter voraussichtlich entstehenden Verkehrsströme berechnet. Im Stadtgebiet wurden die 20 wichtigsten Knotenpunkte hinsichtlich Ihrer Leistungsfähigkeit betrachtet. Eine kleinteiligere Betrachtung erfolgte nicht, da bis 2030 keine wesentlichen Veränderungen des übergeordneten Straßennetzes erwartet werden. Insbesondere ist anzunehmen, dass der Ennertaufstieg (B56n) nicht vor 2030 realisiert wird. Dennoch Der PUA hatte in diesem Zuge angeregt, auch die potenziellen Wirkungen der B 56n auf die Verkehrsströme in 2030 in einem zweiten Szenario abschätzen zu lassen.

Szenario V1 „Entwicklung bis 2030 ohne B56n“

Die Verkehrsuntersuchung stellt im Ergebnis dar, dass die untersuchten wichtigsten 20 Knotenpunkte im Stadtgebiet Königswinter mit diesem Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs weiter leistungsfähig sind. Verkehrsprobleme sind somit auf Königswinterer Stadtgebiet voraussichtlich nicht zu erwarten. Allerdings entstünden für die Knotenpunkte am Zielort der Pendlerfahrten in der Stadt Bonn grenzwertige Leistungsfähigkeiten. Auf Bonner Stadtgebiet sind schon heute Überlastungserscheinungen festzustellen, die sich durch eine Zunahme der Pendlerzahlen infolge weiterer Baugebietsausweisungen auf Königswinterer Stadtgebiet weiter verstärken würden.

Für die Pendler aus Königswinter wird die Erreichbarkeit der Bonner und Siegburger Ziele in den täglichen Spitzenstunden nicht gewährleistet sein bzw. mit erheblichen Stauerscheinungen verknüpft sein. Auf der Strecke liegen hoch ausgelastete bzw. überlastete Strecken und Knotenpunkte, allerdings weitgehend außerhalb von Königswinter. Diese Einschätzung ändert sich auch nicht durch die Realisierung der B 56n (Szenario V2 siehe unten).

⁶² VSU Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau, Umweltschutz GmbH, Herzogenrath, Stadt Königswinter – Integriertes Stadtentwicklungskonzept verkehrsgutachterliche Einschätzung, Herzogenrath, 20.12.2018, ergänzte Fassung 14.03.2019, Überarbeitung 08.04.2019

- In einigen Ortsdurchfahrten, insbesondere in Vinxel, Stieldorf, Ittenbach und Dollendorf, aber auch Niederholtorf und Holzlar, werden deutliche Verkehrsmengensteigerungen zu höheren Belastungen von Anwohnern und Beschäftigten führen.
- Die höheren Verkehrsmengen in den Ortsdurchfahrten und andernorts werden kurz- und mittelfristig zu allgemein höheren Umweltbelastungen führen (Stickoxid, Kohlendioxid, Lärm) und dauerhaft mindestens zu höheren Unfallrisiken führen.

Für Königswinter wird daher aus verkehrstechnischer Sicht empfohlen, den bis 2030 erwarteten zusätzlichen Wohnraum nach Möglichkeit vorrangig im Talbereich entlang der bestehenden Schienenverkehrsstrecken zu realisieren. Hier könnten die Vorteile des Umweltverbundes (Radverkehr, Bus und Schiene) insbesondere durch höhere Wohnungs- und Baudichten realisiert werden. Die Siedlungsentwicklung im Bergbereich sollte dagegen vorrangig in den vorhandenen Siedlungskernen und nur in Kombination mit

- einer auf den Radverkehr und den ÖPNV fokussierten Mobilitätsstrategie,
- einer Verbesserung der Versorgung sowie
- mit Maßnahmen und Anreizen zur Ansiedlung von Betrieben und Personen, die geringe Pendlerbewegungen auslösen (Homeoffice, freie Berufe, Mobilitätskonzepte) verfolgt werden.

In der Kombination der vorgestellten Maßnahmen sieht der Gutachter eine realisierbare Lösung, den dringend notwendigen Wohnraum zu schaffen.

Szenario V2 „Entwicklung bis 2030 mit B56n“

Im Ergebnis würden im Szenario V2 der südliche Teil des Stadtgebietes, insbesondere die L331 und die B42 deutlich vom (Durchgangs)Verkehr entlastet. In geringem Umfang würden auch die L 268 und die Königswinterer Straße im Bereich des Anschlusses an die A3 entlastet. Im nördlichen Teil von Königswinter würde sich insbesondere in Stieldorf der Verkehr anders verteilen und durch den Zubringer zur B56n am stärksten durch Mehrverkehr betroffen werden.

Außerhalb von Königswinter würden vor allem die Löwenburgstraße und die Oberkasseler Straße sowie in geringerem Umfang die Pützchens Chaussee entlastet. In Bonn und Sankt Augustin könnten einige Ortslagen durch eine Reduzierung der Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten Vorteile erfahren. Dies werden voraussichtlich die entlang der Trasse der geplanten B56n liegenden Ortsteile Hoholz, Birlinghoven und Niederholtorf sein. Deutliche Vorteile würden sich auf der B56 alt im rechtsrheinischen Teil ergeben, weil ein Teil des Ziel- und Durchgangsverkehrs über die B56 n geführt würde, was zu einer Verbesserung der Zuführung zur BAB 59 in Beuel führt.

Die Erreichbarkeit der Ziele in Bonn wird in V2 gegenüber V1 allerdings nicht verbessert, denn die Verlagerungen führen vor allem zu einer Mehrbelastung der Südbrücke. Diese Mehrbelastung führt nach Aussage des Gutachters offensichtlich zu einer weitreichenden Verkehrsverdrängung, welche sich im ganzen linksrheinischen Teil von Bonn bemerkbar macht. Die bekannten Leistungsgengpässe des Hauptstraßensystems werden im Szenario V2 verstärkt, so dass die Stauwahrscheinlichkeit auf Bonner Stadtgebiet erheblich zunimmt. Die Arbeitsplatzschwerpunkte im linksrheinischen Bereich können also deutlich schlechter aus dem rechtsrheinischen Bereich erreicht werden.

4.6 Gesamtstädtische Analyse: Fazit

Die im Kapitel 4 erfolgten Auswertungen und Analysen werden im Folgenden gegliedert nach den vier Handlungsfeldern zusammenfassend wiedergegeben.

Handlungsfeld **Wohnen + Leben**

Siedlungsräumliche Entwicklung / Ortsbild

-  polyzentrische Siedlungsstruktur mit durchgängigem Siedlungsband in Tallage und dörflichen Siedlungsräumen unterschiedlicher Größenordnung im Bergbereich
-  Lagegunst durch Rhein und Siebengebirge, Pleiser Ländchen
-  historische Ortsmitten mit erhaltenswerter Baustruktur noch überwiegend ablesbar, hoher Anteil an Bau- und Bodendenkmälern
-  polyzentrische Siedlungsstruktur bietet auch im Bergbereich in den größeren Ortslagen gute Wohnvoraussetzungen
-  bedingt durch die Lage am Rhein, Pleis- und Lauterbach: Restriktionen durch Überschwemmungsgebiete / Hochwasserrisikogebiete

Wohnqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

-  Überwiegend alter Wohnungsbestand
-  Wohnflächenreserven vorhanden
-   Steigender Wohnraumbedarf durch Nachfragedruck aus dem Kreisgebiet / „Überschwappereffekte“ Köln / Bonn
-  Unterversorgung im Bereich Sozialer Wohnungsbau
-  Lärm durch Bahnstrecken, B42, A 3, Fluglärm
-  Defizite in der Nahversorgung, insbesondere in Teilen des Bergbereichs sowie in der Altstadt

Soziale Infrastruktur

-  gute Infrastrukturausstattung vorhanden (Schulen, kulturelle, kirchliche und soziale Einrichtungen, Ärzte etc.)
-  zahlreiche Angebote für Kinder und Jugendliche, aber
-  Defizit an Kinderbetreuungsplätzen
-  Vielzahl kultureller Angebote
-  gute Ausstattung mit Sportanlagen und Schwimmbäder
-  wertvolle Vereinsarbeit und ehrenamtliches Engagement
-  Defizite an Wohnangeboten für Senioren
-   Diskussion Rathausstandort, Umgang mit Altstandorten

Technische Infrastruktur

- +** guter Ausbau der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, Leitungstrassen verlaufen i.d.R. innerhalb der Verkehrsflächen,
- teilweise schlechte Versorgung mit Breitbandinternet
- Ausbaupotential regenerative Energien / umweltschonende Energieversorgung

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

- derzeitig nur wenige Reserveflächen für Gewerbe vorhanden (v. a. in Königswinter Altstadt und Oberpleis)
- +** Wirtschaftsstruktur überwiegend durch mittelständige Unternehmen geprägt, einige wenige Großbetriebe des verarbeitenden Gewerbes im Tal- und Bergbereich
- Große Kaufkraftabflüsse im Bereich Einzelhandel, zu verzeichnender Rückgang der Einzelhandelsbetriebe, insbesondere Rückzug des Handels in gewachsenen Lagen
- +** hohe Anzahl qualitativ hochwertige bauliche und kulturelle Attraktionen als wichtige Voraussetzung für Tourismus, Gastronomie und Handel
- + -** Landwirtschaft nach wie vor von Bedeutung in einigen Planungsräumen, allerdings zunehmend vom Strukturwandel gekennzeichnet, Vertiefung im Fachbeitrag zum FNP erforderlich

Handlungsfeld

Mobilität

- +** sehr gute MIV-Anbindung
- + -** überwiegend leistungsfähiges Verkehrsnetz, allerdings Überlastung der Verkehrsnetze der Nachbarstädte Bonn und Siegburg
- + -** differenziert zu betrachtende ÖPNV-Anbindung: gut bis sehr gut im Talbereich, gut bis mäßig im Bergbereich, Defizite in der Taktfrequenz und Infrastruktur
- Handlungsbedarf im Bereich Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, insbesondere des ÖPNV
- + -** i. d. R. ausreichender Parkraum, allerdings vereinzelt Überlastungserscheinungen in räumlich und zeitlich begrenzten Bereichen, Optimierungsbedarf hinsichtl. stadtgestalterischer, funktionaler und wirtschaftlicher Aspekte (insbesondere Talbereich und Oberpleis)
- unzureichendes Angebot an P+R-Parkplätzen
- Radwege sowie Radinfrastruktur ausbau-, sanierungs- und ergänzungsbedürftig
- trennende Wirkung und Emissionsbelastung durch Verkehrswege (insbesondere Bahntrassen, B 42 und A 3)

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

- + Alleinstellungsmerkmal Rhein und Naturpark Siebengebirge
- + wertvoller Kulturlandschaftsraum Pleiser Hügelland
- + Naturraum mit hohem Schutzanspruch (FFH, NSCHG, LSCHG, NP)
- + Förderkulisse Chance 7 zur Entwicklung der Naturräume
- Pleis-, Lauter- und Quirrenbach: Wasserqualität und Lebensraumsituation für Flora und Fauna weiter verbesserungswürdig
- Hochwassergefährdete Bereiche durch Risikogewässer Rhein, Pleis- und Lauterbach
- + festgesetzte Überschwemmungsgebiete um Rhein, Pleis- und Lauterbach zur Rückgewinnung von Retentionsraum
- + zahlreiche Rad- und Wanderrouten
- + umfangreiche Tourismusangebote und Sehenswürdigkeiten, überregional bedeutsame Veranstaltungen und Feste

Fazit

Landschaftlich reizvolles und in weiten Teilen ökologisch wertvolles Stadtgebiet durch Kontraste zwischen Rheintal, Siebengebirge und Pleiser Hügelland in unmittelbarer Nähe zur Metropolregion Köln-Bonn.

Darauf aufbauend hohe Wohnqualität und -nachfrage sowie großes touristisches Potenzial aber auch eingeschränkte Flächenverfügbarkeit für Wohn- und Gewerbeentwicklung.

Historisch gewachsene polyzentrische Siedlungsstruktur mit überwiegend gut ausgestatteten Versorgungszentren (Königswinter-Altstadt, Dollendorf, Thomasberg / Heisterbacherrott, Oberpleis, Stieldorf, Ittenbach) aber auch Versorgungs- sowie Mobilitätsdefiziten in peripheren Lagen.

Starker Kulturstandort mit überregional bedeutsamen Einrichtungen bzw. Angeboten.

5 TEILRÄUMLICHE ANALYSE IN HANDLUNGSFELDERN

Aufgrund der heterogenen Struktur ist neben der Analyse der Gesamtstadt auch der Blick in die einzelnen Planungsräume wichtig, um zielgerichtet Entwicklungsperspektiven ausarbeiten zu können. Für diese Planungsräume (siehe auch Kapitel 1.2.2) werden daher in den bekannten Handlungsfeldern anhand von stichwortartigen Profilen Stärken und Schwächen analysiert und in einem Planungsraumprofil zusammengestellt. Die dargestellten Planausschnitte sind ebenfalls als gesamtstädtische Pläne dem Anhang zu entnehmen.

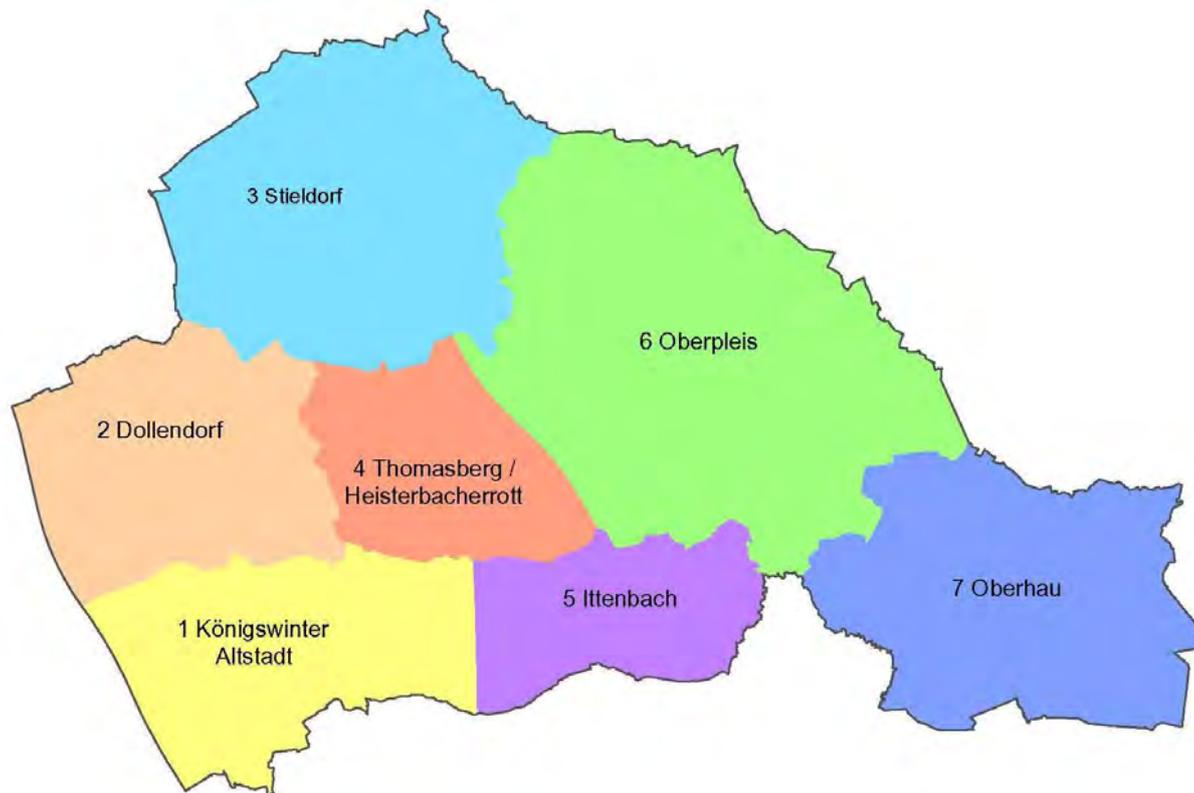


Abb. 48: Einteilung der Planungsräume

Quelle: Planungsgruppe MWM

5.1 Planungsraum 1 „Königswinter Altstadt“

Handlungsfeld Wohnen + Leben



Abb. 49: Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 1)

Quelle: Reproduktion Geobasis NRW



Foto 7: städtebaulicher Bruch durch Bahnlinie

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Siedlungsräumliche Entwicklung / Ortsbild

- + historische Siedlungsstruktur mit der Hauptstraße und zum Rhein orientierten Gassen ist noch heute erkennbar, es bestehen eine Vielzahl gut erhaltener historischer Gebäude, die „Altstadt-Flair“ hervorrufen
- + Lagegunst durch Rheinufer und Wasser mit hoher Aufenthaltsqualität
- + - kompakte Struktur mit teilweise extrem hoher baulicher Dichte im Kernbereich
- städtebaulicher Bruch an einer touristischen Schlüsselposition in der Altstadt / östliche Drachenfelsstraße durch den Bahnübergang
- Siedlungszäsur durch DB-Strecke / B42
- Bedingt durch die Lage am Rhein: Restriktionen durch Überschwemmungsgebiet / Risikogebiet des Rheins

Abb. 47: Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 1) mit Darstellung der Überschwemmungsgebiete
Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

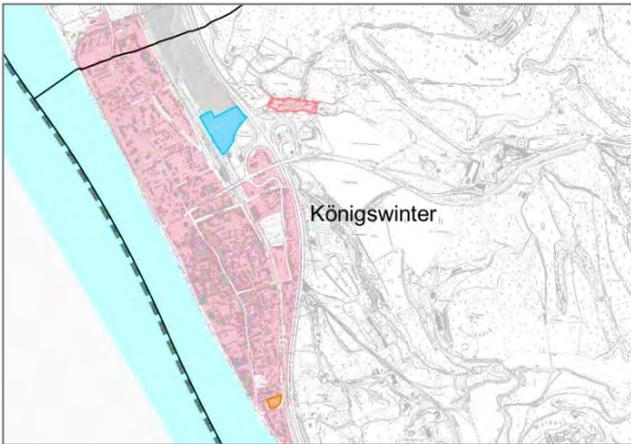


Abb. 50: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 1)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

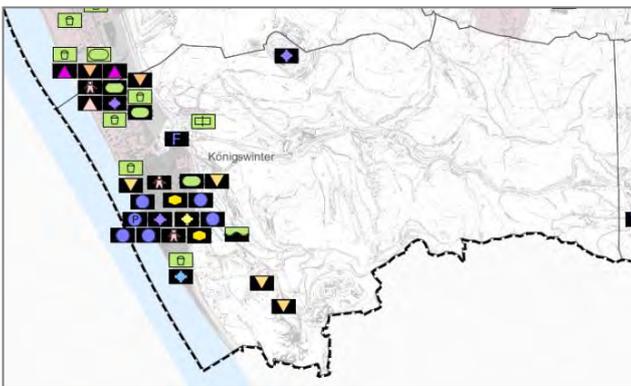


Abb. 51: Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 1)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

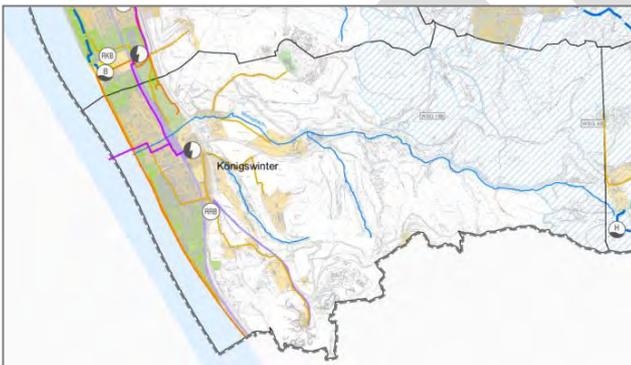


Abb. 52: Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 1)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Wohnqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

- wenig Wohnflächenreserven vorhanden
- Lärm durch Rheintalstrecke und B42
- geringer Anteil öffentlicher und privater Grünflächen im besiedelten Bereich, teilweise sehr hoher Versiegelungsgrad
- + Verlagerung einer Firma nach Oberpleis bietet Potenzialfläche für Umstrukturierung, z.B. Wohnnutzung
- + Innerörtliche Potenzialfläche „Stadtgarten“ (Projekt der städtische Wirtschaftsförderungs- und Wohnungsbaugesellschaft mbH (WWG) zur Entwicklung öffentlich geförderten Wohnraums)

Soziale Infrastruktur

- + gute Infrastrukturausstattung vorhanden (Schulen, kulturelle, kirchliche und soziale Einrichtungen, Ärzte etc.)
- Defizit an Kindergartenplätzen
- + Vielzahl kultureller Angebote nutzbar
- + gute Ausstattung durch Sportanlagen und Schwimmbäder (Hallen- und Freibad); Ausblick: Abriss und Neubau des Hallenbades

Technische Infrastruktur

Leitungstrassen verlaufen i.d.R. innerhalb der Verkehrsflächen, es bestehen hierdurch keine wesentlichen Restriktionen

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit



Abb. 53: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 1)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Funktion als Stadtteilzentrum, allerdings mit unzureichender Nahversorgung und einigen Leerständen



Historisch gewachsener Industriestandort (Entwicklungspotenzial im Bereich zwischen Im Kissel und L 331) bietet Reserven durch ungenutzte Restflächen



Vielzahl an baulichen und kulturellen Attraktionen in der Altstadt als wichtige Voraussetzungen für Tourismus, Gastronomie und Handel



Foto 8: Einzelhandel kämpft mit den Strukturproblemen

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Handlungsfeld

Mobilität

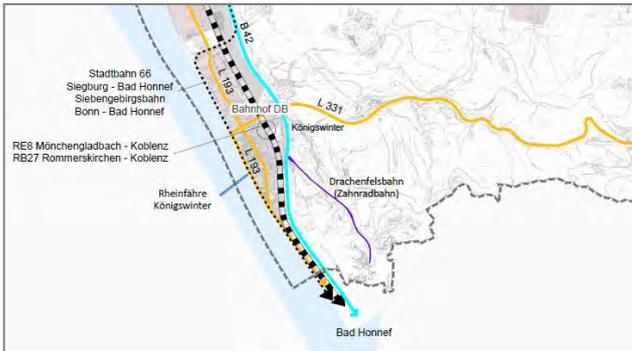


Abb. 54: Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 1)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Foto 9: in der Altstadt bestehen sehr gute Verkehrsanbindungen, dadurch auch Emissionsbelastungen und Beeinträchtigungen des Stadtbildes

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + sehr gute MIV-Anbindung
- + gute ÖPNV-Anbindung (Stadtbahn, DB, Busse)
- + - Rheinfähre nach Bonn-Mehlem
- + besonders gute Anbindung in Richtung Bonn
- trennende Wirkung und Emissionsbelastung durch Verkehrswege (insbesondere Bahntrasse)
- plangleiche Bahnübergänge Bahnhofstraße, Drachenfelsstraße und Küferweg
- unzureichende Radwegeverbindung in den Bergbereich
- + - regional, überregional und touristisch bedeutsamer Radweg am Rheinufer mit erheblichen Verkehrskonflikten im Abschnitt zwischen Haltestelle „Clemens-August-Straße“ und Haltestelle „Denkmal“
- + bestehendes Fahrradleihsystem (nextbike)

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus



Abb. 55: Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 1)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

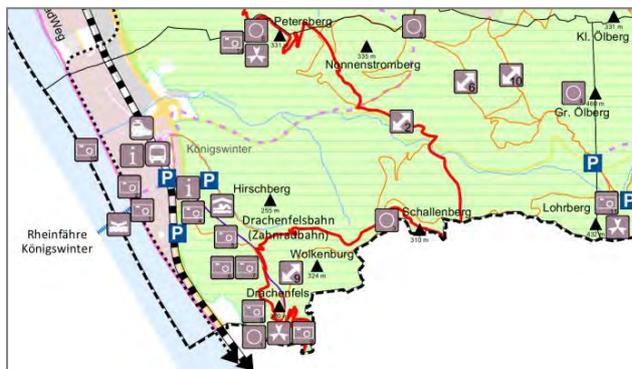


Abb. 56: Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 1)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Foto 10: attraktive Altstadt mit prägenden Straßenzügen und historischer Bebauung

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + Alleinstellungsmerkmal Lage zwischen Rhein und Naturpark
- + wertvoller Naturraum mit hohem Schutzanspruch (FFH, NSCHG, NP)
- + zahlreiche Rad- und Wanderrouten vorhanden
- + umfangreiche Tourismusangebote nutzbar
- Gestaltungs- und Nutzungsdefizite im Bereich Bahnquerung Tourismusachse und Umfeld Talstation Bergbahn



Fazit

Stadtteil mit wertvollen Tourismuspotenzialen (Rhein, Altstadt, Drachenfels etc.), guter Infrastrukturausstattung und Verkehrsanbindung.

Aufgrund der Lage zwischen Rhein und Verkehrstrassen bzw. Siebengebirge keine größeren Flächenpotenziale.

Es bestehen einige siedlungsstrukturelle Probleme (u. a. Siedlungszäsur Bahn, B 42).

Entwurf

5.2 Planungsraum 2 „Dollendorf“

Handlungsfeld Wohnen + Leben



Abb. 57: Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 1),
Quelle: Reproduktion Geobasis NRW



Foto 11: Gassenstruktur mit Fachwerkbauung in Niederdollendorf
Quelle: Planungsgruppe MWM



Siedlungsräumliche Entwicklung / Ortsbild

- + historische Ortsstrukturen sind noch deutlich erkennbar, viele gut erhaltene historische Gebäude und Gassen verleihen dem Planungsraum ein „Altstadt-Flair“
- + Lagegunst durch Rhein mit Aufenthalts- und Wohnqualität
- es bestehen räumlich begrenzt Bereiche mit Gestaltungsdefiziten und Auswirkungen auf das Erscheinungsbild der Orte; u. a. im Bereich Bahnhof
- insbesondere der Industriebereich und angrenzend Gewerbe und Einzelhandel beeinträchtigen die Ortsbildqualität
- Siedlungszäsur durch Bahnstrecke, B42 und Gewerbeareale
- Lage im Überschwemmungsgebiet / Risikogebiet des Rheins

Abb. 58: Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 2) mit Darstellung der Überschwemmungsgebiete

Quelle: Planungsgruppe MWM

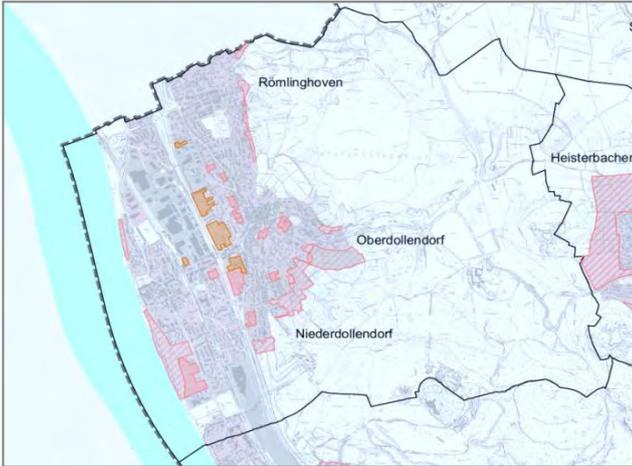


Abb. 59: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 2)

Quelle: Planungsgruppe MWM / Stadt Königswinter

Wohnqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

- + - Wohnreserveflächen sind vorhanden, teilweise aber mit erheblichen Restriktionen belegt (Erschließung, Lärm), Rücknahmen erforderlich im Bereich FFH/NSCHG/ÜSG
- + insbesondere in Oberdollendorf: deutliche / forcierte Nachverdichtung (Abriss und Neubau / Aufstockungen) im Bestand
- Lärmbelastung durch Bahnstrecke und B42

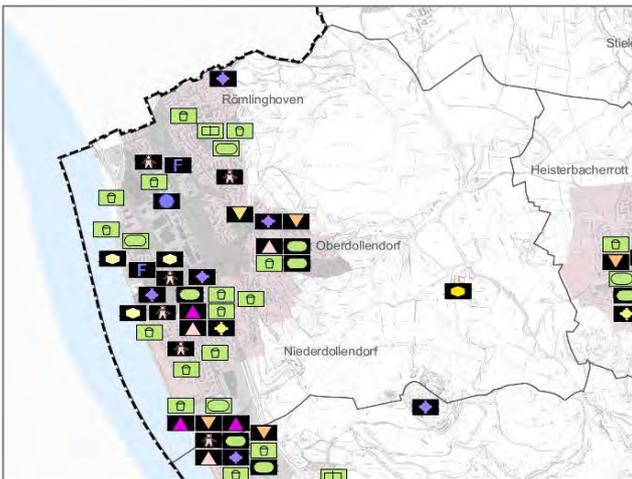


Abb. 60: Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 2)

Quelle: Planungsgruppe MWM

Soziale Infrastruktur

- + gute Infrastrukturausstattung vorhanden (Schulen, kirchliche, kulturelle und soziale Einrichtungen etc.), allerdings
- Defizit an Kindergartenplätzen
- + gute Ausstattung mit Spielplätzen und Sportanlagen
- mittelfristig Nutzungsaufgabe des Sportplatzes in Niederdollendorf

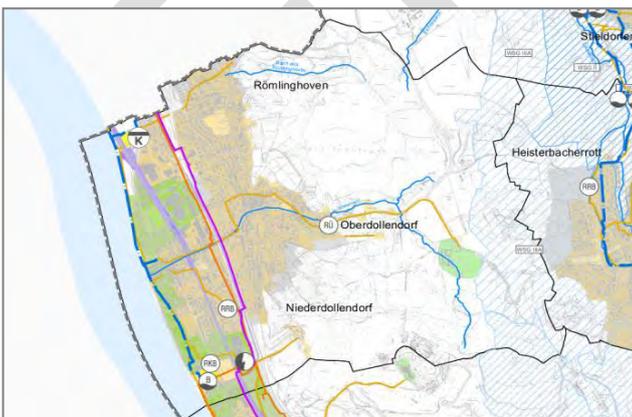


Abb. 61: Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 2)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Technische Infrastruktur

Leitungstrassen verlaufen i.d.R. innerhalb der Verkehrsflächen, keine hierdurch bedingten wesentlichen Restriktionen

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

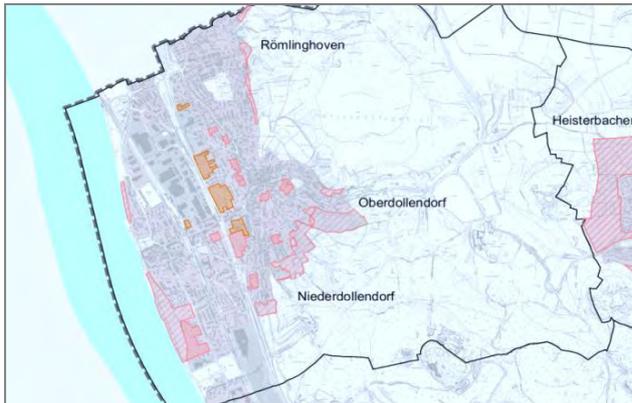


Abb. 62: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 2)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + Industriearale entlang der Bahnstrecke mit drei großen produzierenden Betrieben (Warmwalzwerk (ehem. Lemmerz) liegt sowohl in Planungsraum Altstadt als auch im Planungsraum Dollendorf), weitere Gewerbegebiete westlich und östlich der B42
- + Funktion als Nahversorgungszentrum Nieder- / Oberdollendorf, durchmischter Einzelhandelsbesatz vorhanden
- Konkurrenzsituation zum nicht integrierten Standort Mühlenbruch besteht
- + Weinanbau ist aktiv



Foto 12: Vollsortimenter und Apotheke in Niederdollendorf (Nahversorgungszentrum)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Handlungsfeld

Mobilität

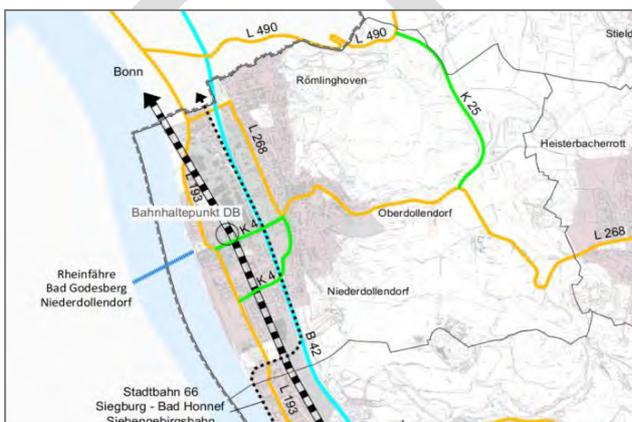


Abb. 63: Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 2)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + gute MIV-Anbindung
- + sehr gute ÖPNV-Anbindung (DB, Bus, Stadtbahn 66)
- + besonders gute Anbindung in Richtung Bonn
- + - Rheinfähre nach Bonn-Bad Godesberg
- trennende Wirkung und Emissionsbelastung durch Verkehrswege (insbesondere Bahntrasse)
- unattraktive Radwegeverbindungen in den Bergbereich
- + langfristig Wegfall Bahnübergang DB-Strecke Heisterbacher Straße
- + bestehendes Fahrradleihsystem (nextbike)

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

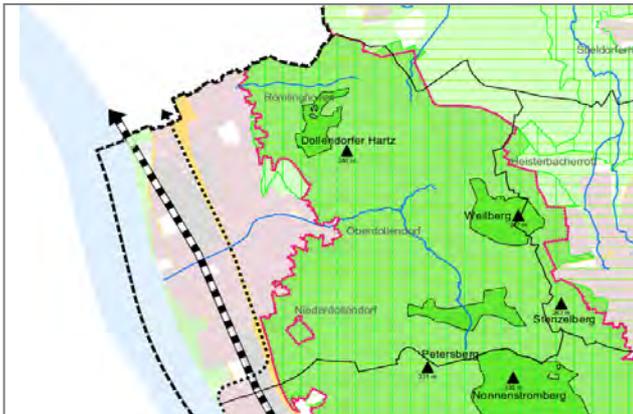


Abb. 64: Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 2)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Abb. 65: Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 2)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

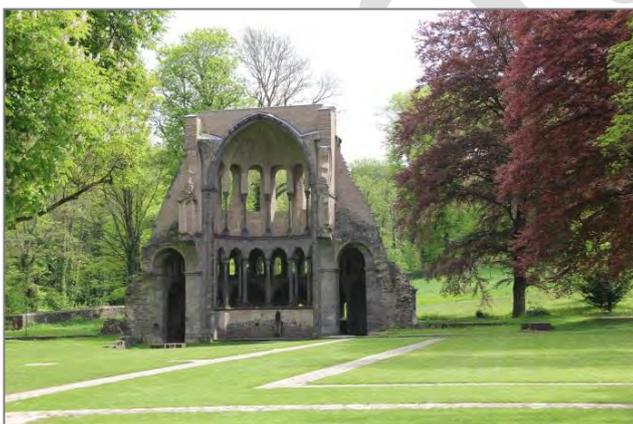


Foto 13: Klosterlandschaft Heisterbach

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + Lage zwischen Rhein und Naturpark als Besonderheit
- + wertvoller Naturraum mit hohem Schutzniveau (NP, FFH, NSCHG, LSCHG)
- + überregional bedeutsame Rad- und Wanderwege vorhanden
- + wertvolle Tourismusangebote, u.a. Kloster Heisterbach, nutzbar
- + Vielzahl gastronomischer Angebote (Am Rheinufer, in Oberdollendorf)
- + Rheinufer
- + Bildungs- und Tagungshaus Arbeitnehmer-Zentrum Königswinter (AZK)



Fazit

Durch die Potenziale historische Siedlungsstruktur, Siebengebirge, Weinanbaugebiet, Rheinufer und Kloster Heisterbach geprägter Planungsraum mit einem hohen Anteil an Industrie, einigen Entwicklungspotenzialen und guter Infrastrukturausstattung.

Teilweise bestehen jedoch siedlungsstrukturelle Probleme (v.a. in Niederdollendorf).

5.3 Planungsraum 3 „Stieldorf“

Handlungsfeld

Wohnen + Leben



Abb. 66: Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 3)

Quelle: Reproduktion Geobasis NRW



Foto 14: teilende Bahntrasse durch den Planungsraum

Quelle: Planungsgruppe MWM

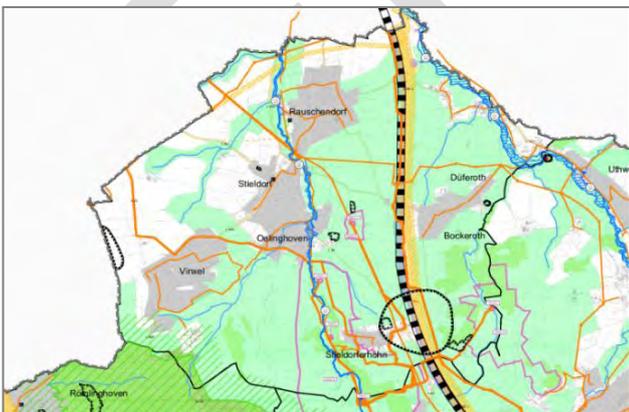


Abb. 67: Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 3) mit Darstellung der Überschwemmungsgebiete
Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Siedlungsräumliche Entwicklung / Ortsbild

- + Ortschaften weisen überwiegend ablesbare (historische) Ortsmitten auf
- + in den Hauptorten Vinxel, Stieldorf und Rauschendorf sind die Siedlungsbereiche größtenteils durch aufgelockerte Wohngebiete aus der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts geprägt
- + insbesondere in den kleineren Ortschaften sind die klassischen Dorfstrukturen noch erkennbar
- historische Ortslagen teilweise verwachsen und nicht mehr ablesbar (insbesondere Vinxel)
- durch Autobahn und Bahntrasse geteilter Planungsraum

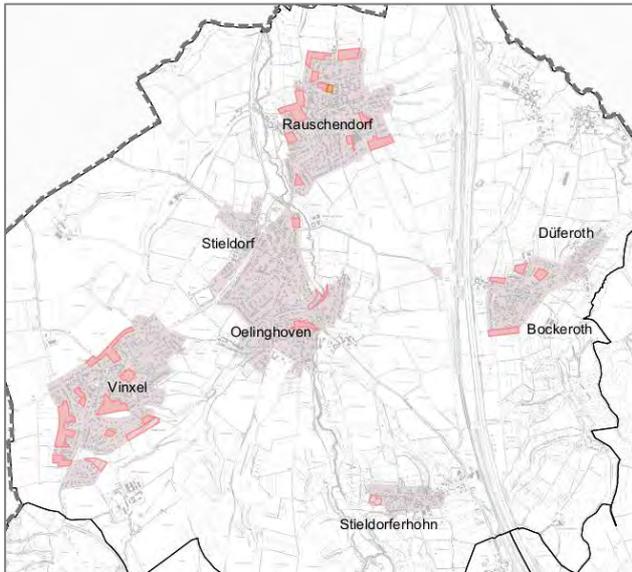


Abb. 68: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 3)

Quelle: Planungsgruppe MWM

Wohnqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

- teilweise Einschränkungen durch Überschwemmungsgebiete und geplante Wasserschutzgebiete
- + hohe Wohnqualität durch Siedlungsstruktur und attraktiven Landschaftsraum, keine konfliktträchtigen Nutzungen (z. B. Gewerbelärm)
- + zahlreiche Reserve- und Entwicklungsflächen (fast 40% der gesamten Reserve- und Entwicklungsflächen / ca. 20% der Reserveflächen und ca. 80% der Entwicklungsflächen)
- in Teilbereichen Belastungen durch Verkehrslärm Autobahn

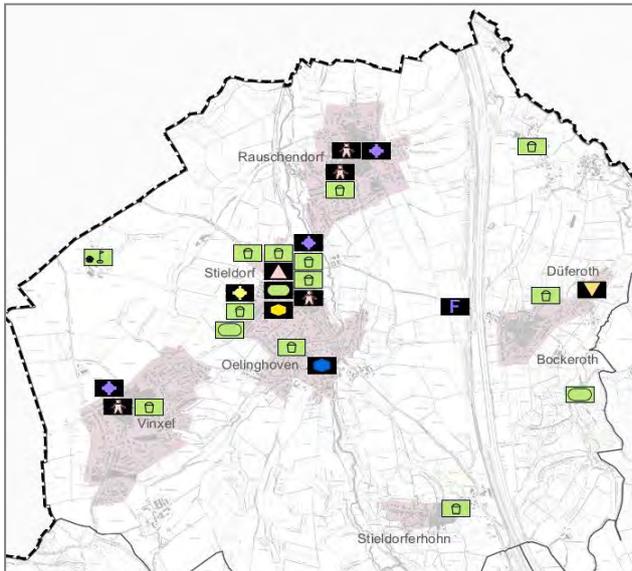


Abb. 69: Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 3)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Soziale Infrastruktur

- + Stieldorf: gute Ausstattung mit Kindergarten und Grundschule, Seniorenheim etc. auszumachen
- + Kindergärten in Rauschendorf und Vinxel bestehend, allerdings im gesamten Planungsraum
- Defizit an Kindergartenplätzen
- in den übrigen Stadtteilen kaum Infrastrukturausstattung vorhanden
- fehlender Versammlungsraum / Bürgerhaus



Foto 15: Grundschule in Stieldorf

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

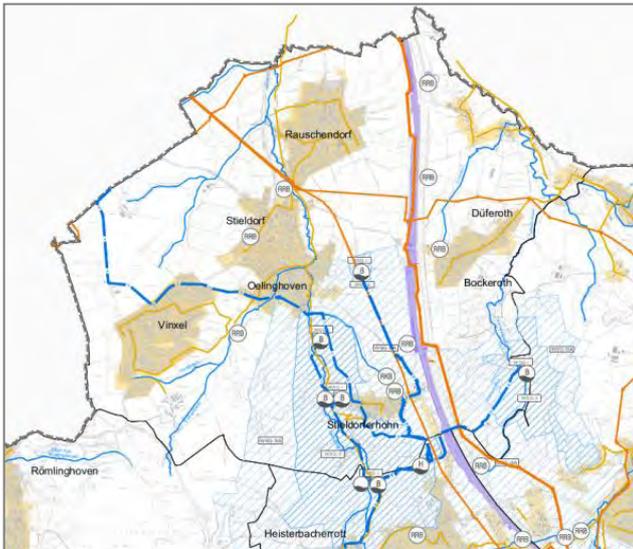


Abb. 70: Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 3)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Technische Infrastruktur

- die hydraulische Leistungsfähigkeit der natürlichen Vorflut Lauterbach / Pleisbach ist gering, daher sind umfangreiche Regenrückhalteeinrichtungen für Neubaugebiete erforderlich
- teilweise Restriktionen durch Leitungstrassen im Siedlungsbereich
- teilweise keine bzw. schlechte Versorgung mit Breitbandinternetanschlüssen

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

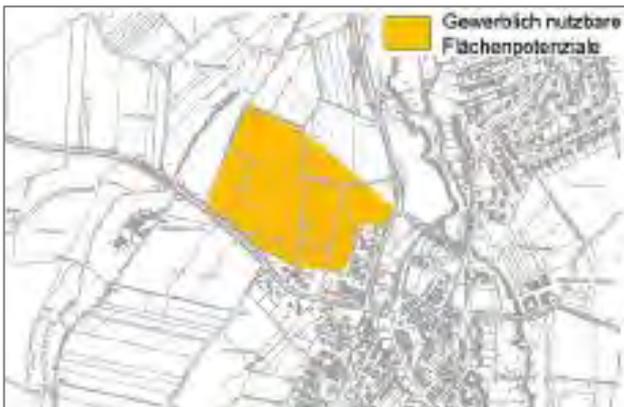


Abb. 71: Flächenpotenziale 2 als Ergebnis des Gewerbeflächenkonzeptes

Quelle: Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises 2035 (Entwurfassung), Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Froehlich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung, 2015

- mangelhafte Nahversorgung
- + neuer Nahversorgungsstandort geplant gemäß der Empfehlung des Einzelhandelsgutachtens (nördlich Dissenbachtalstraße)
- + - kaum Gewerbe, allerdings Entwicklungspotenzial (Flächenpotenzial 2) als Ergebnis des Gewerbeflächenkonzeptes (vgl. Kap. 3.2.4)
- + Landwirtschaft als wichtiger Faktor

Handlungsfeld

Mobilität

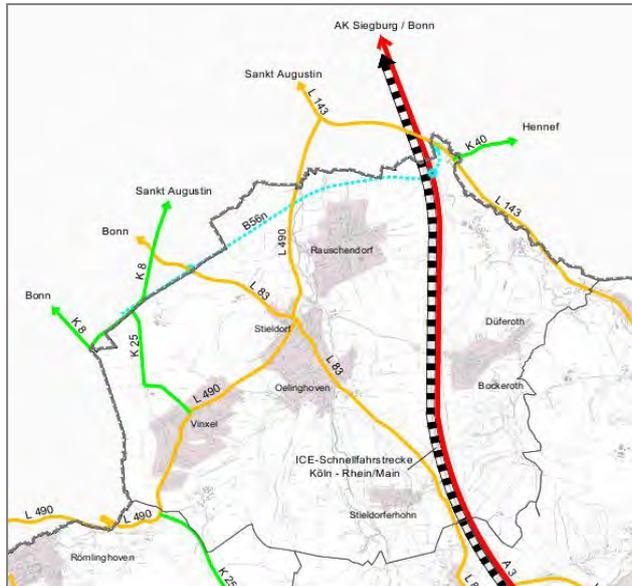


Abb. 72: Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 3)

Quelle: Planungsgruppe MWM

- + überwiegend gute MIV-Anbindung
- + gute bis ausreichende ÖPNV-Anbindung
- + - geplante Verkehrsstrasse B 56n im nördlichen Bereich verlaufend (beabsichtigte Planung im Bundesverkehrswegeplan (weiterer Bedarf), Streckenverlauf kann sich im weiteren Planungsverfahren noch ändern)
- teilweise Defizite im Radverkehrsnetz, (allerdings gem. Radverkehrskonzept des Rhein-Sieg-Kreises prioritär empfohlene Ausbaumaßnahme zwischen Rauschendorf und Bockeroth (vgl. Kap. 3.2.7)), unattraktive Verbindung in den Talbereich

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

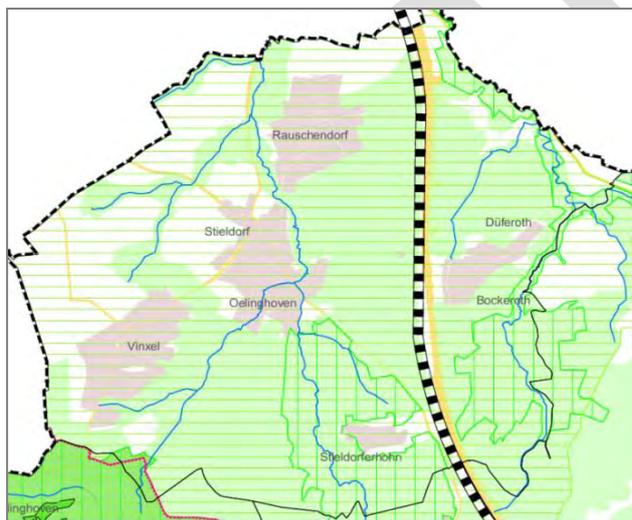


Abb. 73: Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 3)

Quelle: Planungsgruppe MWM

- + struktur- und abwechslungsreicher Kulturlandschaftsraum
- + in weiten Teilen hohe Bodenfruchtbarkeit bzw. wertvolle (schutzwürdige) Böden vorhanden (zwischen Oelinghoven und Stieldorferhohn besonders schutzwürdige Böden)
- Intensivlandwirtschaft wird ausgeübt
- + überregional bedeutsamer Radweg vorhanden
- + Fußballgolf Vinxel als Freizeitattraktion

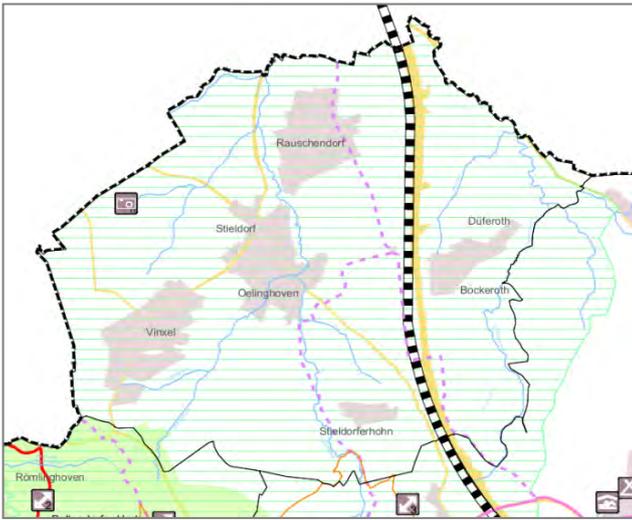


Abb. 74: Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 3)

Quelle: Planungsgruppe MWM



Fazit

Durch Bahntrasse / Autobahn geteilter, stark landwirtschaftlich geprägter Planungsraum mit 3 gewichtigen Siedlungsbereichen (> 1000 EW) und 2 größeren Siedlungsbereichen (<1000 EW); umfangreiche Flächenpotenziale für Wohnen sowie eine gewerbliche Potenzialfläche.

5.4 Planungsraum 4 „Thomasberg/Heisterbacherrott“

Handlungsfeld Wohnen + Leben



Abb. 75: Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 4)

Quelle: Reproduktion Geobasis NRW



Foto 16: Straßenkreuzung am Kirchplatz in Heisterbacherrott

Quelle: Planungsgruppe MWM

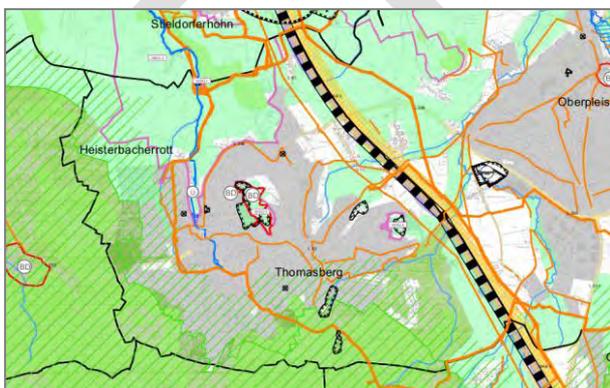


Abb. 76: Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 4)

mit Darstellung der Überschwemmungsgebiete

Quelle: Planungsgruppe MWM

Siedlungsräumliche Entwicklung / Ortsbild

- + - Heisterbacherrott: kompakter Siedlungskörper mit großen Wohnarealen, historische und funktionale Ortsmitte ablesbar, allerdings mit wenig Aufenthaltsqualität
- + - Thomasberg: kein historisches Zentrum auszumachen, lockere Siedlungsstruktur mit hohem Grünanteil erkennbar
- Die Grenze zwischen den Siedlungsbereichen ist nicht mehr erkennbar, es hat sich ein zusammenhängender Siedlungskörper entwickelt mit mehreren teilweise rudimentären Ortsmittelpunkten (polyzentral)

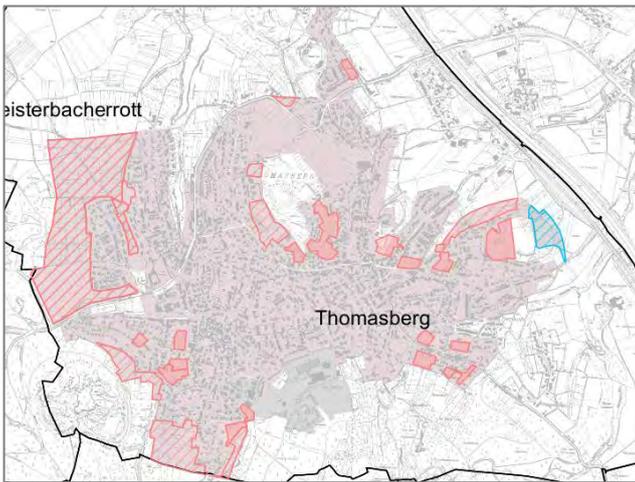


Abb. 77: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 4)

Quelle: Planungsgruppe MWM



Foto 17: Neubaugebiet in Thomasberg

Quelle: Planungsgruppe MWM

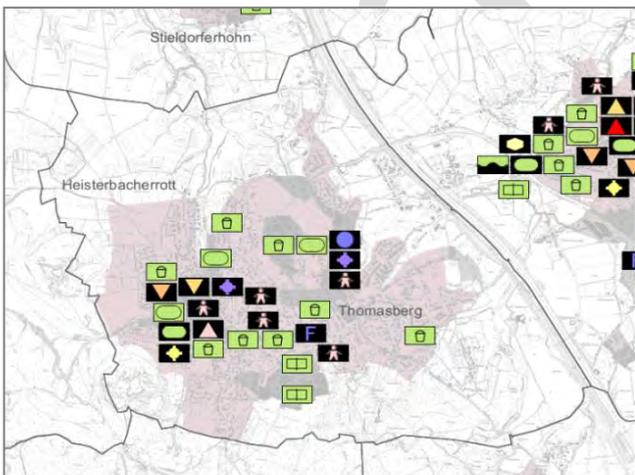


Abb. 78: Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 4)

Quelle: Planungsgruppe MWM

Wohnqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

- teilweise Einschränkungen durch Überschwemmungsgebiete und geplante Wasserschutzgebiete
- + hohe Wohnqualität insbesondere aufgrund des hohen Grünanteils in den Siedlungsbereichen
- + - Einige Reserveflächen vorhanden, jedoch auch großflächige Rücknahmen im Bereich des FFH- und Naturschutzgebietes Siebengebirge
- + - verstärkter Druck zur Innenentwicklung absehbar (Spannungsfeld zwischen modernen Wohnraum- und Gestaltungsansprüchen und bisherigen städtebaulichen Zielen in alten Bebauungsplänen (insb. GRZ und Geschossigkeit)
- + - weite Teile des Siedlungskörpers sind beplant, dennoch ist eine große Anzahl an Baulücken vorhanden
- Verkehrslärm durch Autobahn am östlichen Siedlungsrand

Soziale Infrastruktur

- + gute Ausstattung mit Kindergärten, Grundschule und sonstigen sozialen und kulturellen Einrichtungen
- + gute Ausstattung mit Sportanlagen und Spielplätzen vorhanden

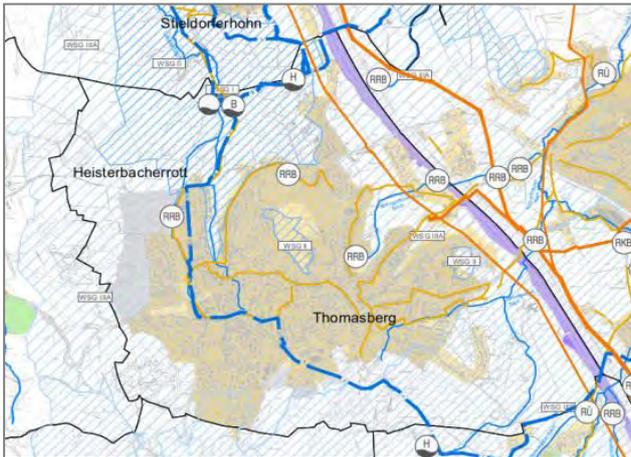


Abb. 79: Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 4)
Quelle: Planungsgruppe MWM

Technische Infrastruktur

- Restriktionen durch Leitungstrassen im Siedlungsgebiet

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

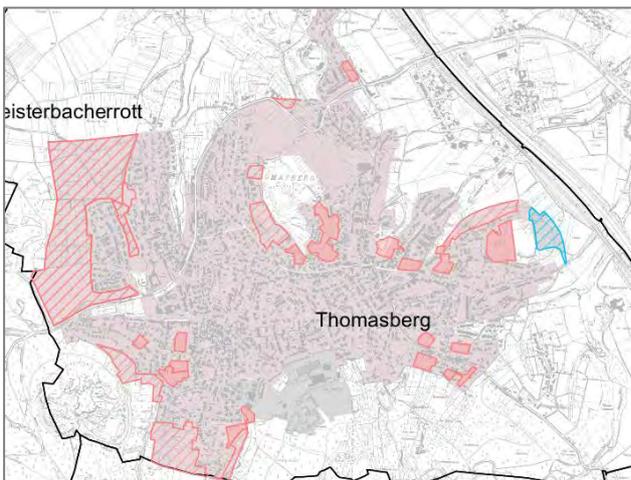


Abb. 80: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 4)
Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + ■ Thomasberg: Nahversorgung durch Lebensmittelvollsortimenter in Randlage gesichert, verteilter Einzelhandelsbesatz erkennbar
- + ■ Heisterbacherrott: In der Ortsmitte Besatz mit kleineren Einzelhandelsbetrieben und Wochenmarkt, aber keine Vollversorgung vorhanden
- keine gewerblichen Reserve- und Entwicklungsf lächen verfügbar



Foto 18: Vollsortimenter mit Bäckerei in Thomasberg
Quelle: Planungsgruppe MWM



Foto 19: Wochenmarkt in Heisterbacherrott
Quelle: Planungsgruppe MWM

Handlungsfeld

Mobilität

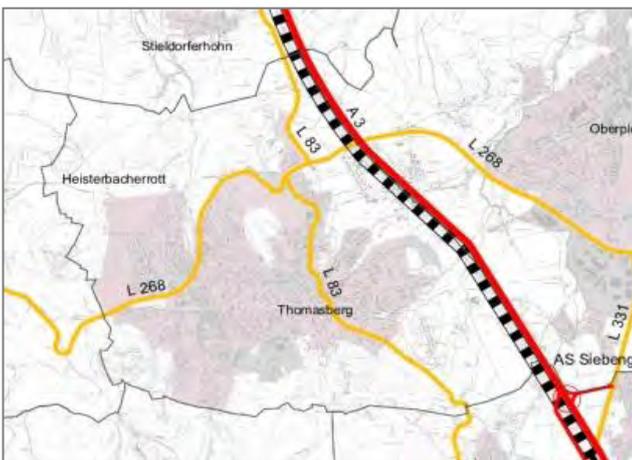


Abb. 81: Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 4)
Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + gute MIV-Anbindung
- + gute ÖPNV-Anbindung
- unzureichende Radinfrastruktur, insbesondere unzureichende Verbindung in das Tal und nach Oberpleis (Verbindung ist zwar vorhanden, wird aber der Bedeutung der Trasse (Hauptachse gem. Radverkehrsnetz Rhein-Sieg-Kreis, Hauptachse Berg – Tal), den Sicherheitserfordernissen, aktuellen Ausbaustandards etc. nicht gerecht)

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

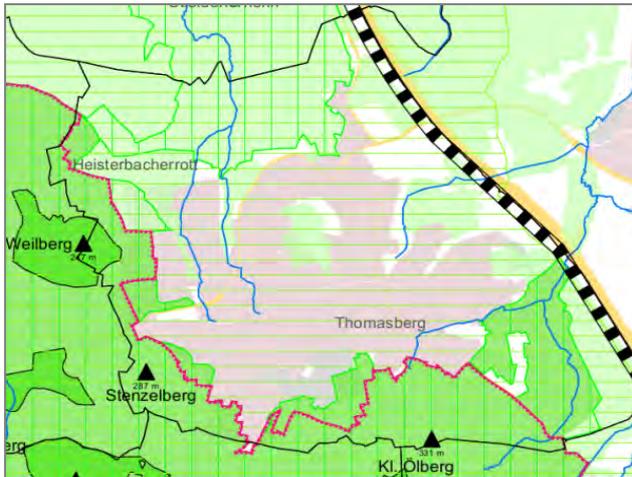


Abb. 82: Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 4)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Abb. 83: Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 4)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



- + wertvoller Naturraum mit hohem Schutzanspruch (FFH, NSCHG, LSCHG, NP)
- + Grünelemente im Siedlungskörper: Potenzielle Lauterbach und Limperichsberg
- + überregional bedeutsame Rad- und Wanderwege vorhanden
- + Veranstaltungs-, Tagungs- und Seminarort Haus Schlesien
- + Sonderstandorte Gut Buschhof (Freizeit), Tagungshotel dbb forum Siebengebirge und Haus Schlesien

Fazit

Flächiges Siedlungskonglomerat um den Limperichsberg mit zwei kleineren Zentren unterschiedlicher Funktion und Ausprägung (Ortszentrum Heisterbacherrott und Bereich Siebengebirgsstraße);

Planungsraum mit guter Infrastrukturausstattung und Verkehrsanbindung sowie unmittelbarer Nähe zu Naturschutz- und Naherholungsgebieten;

Ergänzungsbedarf im Bereich Nahversorgung.

5.5 Planungsraum 5 „Ittenbach“

Handlungsfeld

Wohnen + Leben



Abb. 84: Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 5)

Quelle: Reproduktion Geobasis NRW



Foto 20: trennende Wirkung der Autobahn in Ittenbach

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

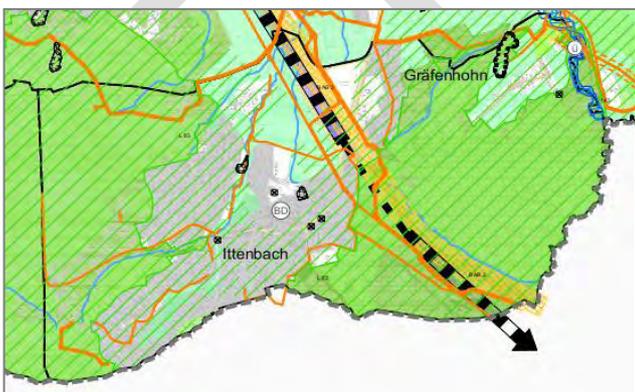


Abb. 85: Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 5) mit Darstellung der Überschwemmungsgebiete

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Siedlungsräumliche Entwicklung / Ortsbild

- + - klar ablesbare Ortsmitte im Bereich Kirchstraße auszumachen, Leerstand Ecke Kantering- Königswinterer Straße vorhanden
- + lockere, durchgrünte Siedlungsstruktur erkennbar
- Trennwirkung durch Landstraße L 331
- durch Autobahn und Bahntrasse geteilter Planungsraum
- innerörtliches Erschließungsnetz aufgrund geringer Straßenbreiten an vielen Stellen an der Kapazitätsgrenze (insb. Lahring, Kantering, Unterer Rusterweg sowie Oelbergringweg)
- Emissionsbelastung im Bereich Ortsdurchfahrt Ittenbach und Bereich Mührener Weg, Meisenweg, Finkenweg und Gräfenhohner Straße

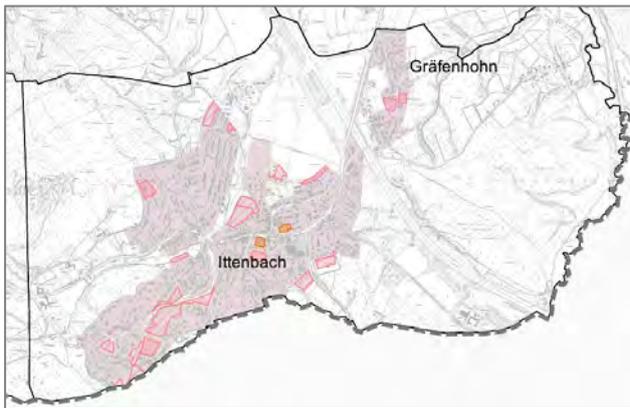


Abb. 86: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 5)

Quelle: Planungsgruppe MWM

Wohnqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

- + hohe Wohnqualität durch hohe Freiflächenanteile in den Siedlungsbereichen und attraktiven Landschaftsraum
- Verkehrslärm durch Autobahn, L 331 und Flugverkehr
- + - einige Reserven vorhanden; hohe Anzahl an Rücknahmen (begründet durch Topographie, Erschließung, LSG, Kaltluftschneise)
- besondere räumliche Situation: auf drei Seiten von Naturschutzgebieten umgeben, Entwicklungsmöglichkeiten nur in Richtung Nordosten zur A3 hin bzw. im Bereich Gräfenhohn
- + - starker Druck und deutliche Anzeichen zur Nachverdichtung im Bestand (Abriss und Neubau) vorhanden (Spannungsfeld zwischen modernen Wohnraum- und Gestaltungsansprüchen, Leistungsfähigkeit der Verkehrswege und bisherigen städtebaulichen Zielen alter Bebauungspläne)

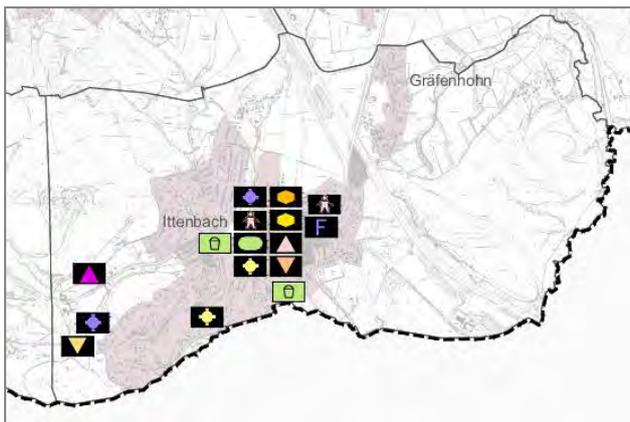


Abb. 87: Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 5)

Quelle: Planungsgruppe MWM

Soziale Infrastruktur

- + gute Ausstattung (z.B. Schule, Kindergarten, kirchliche und sonstige sozialen Einrichtungen) vorhanden,
- + neuer Multifunktionsplatz in Planung

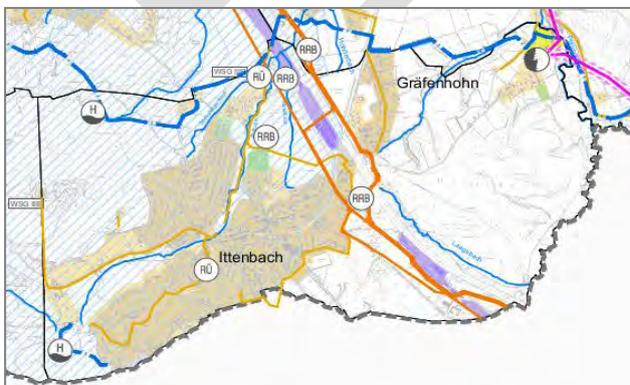


Abb. 88: Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 5)

Technische Infrastruktur

Leitungstrassen verlaufen i.d.R. innerhalb der Verkehrsflächen, keine hierdurch bedingten wesentlichen Restriktionen

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

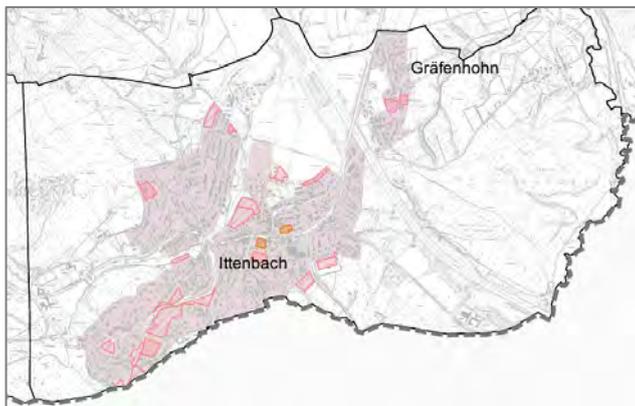


Abb. 89: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 5)

Quelle: Planungsgruppe MWM

- + bestehendes Nahversorgungszentrum mit Vollsortimenter
- kaum Gewerbe angesiedelt
- + Sonderstandort Margarethenhöhe mit Gastronomie, Tagungshotel Margarethenhof sowie innovative, kleinteiligen Gewerbe

Handlungsfeld

Mobilität

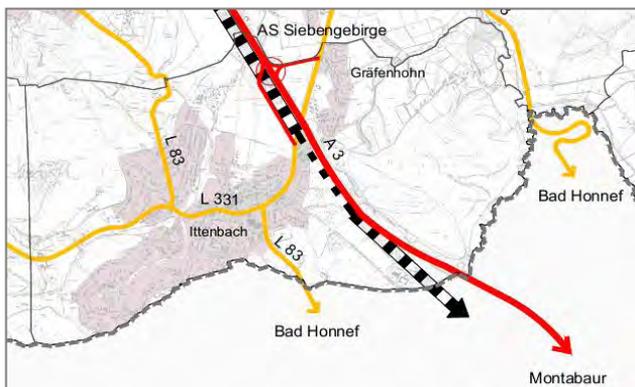


Abb. 90: Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 5)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + gute MIV-Anbindung (Autobahnauffahrt)
- + gute ÖPNV-Anbindung (3 Buslinien)
- unzureichende Radinfrastruktur, insbesondere unzureichende Verbindung in das Tal und nach Oberpleis

Handlungsfeld Natur, Freiraum + Tourismus

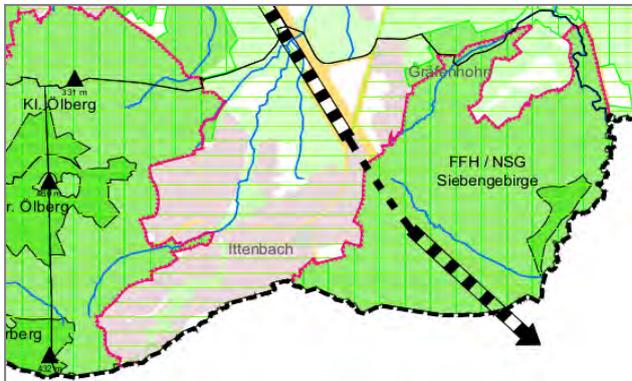


Abb. 91: Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 5)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Abb. 92: Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 5)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



- + wertvoller Naturraum mit hohem Schutzanspruch (FFH, NSCHG, LSCHG, NP)
- + - überregional bedeutsame Rad- und Wanderwege vorhanden, allerdings fehlende Radwegeverbindung nach Königswinter Altstadt, Ausbaubedarf zwischen Ittenbach und Margarethenhöhe sowie in Richtung Oberpleis
- + Naherholungsziel Margarethenhöhe
- + Aufwertungspotenzial an Bachläufen (Rottbach, Elsterbach) mit besonderer Bedeutung für den Biotopverbund

Fazit

Durch Autobahn und Bahntrasse geteilter Planungsraum mit hoher Naherholungsqualität sowie guter Infrastruktur und Nahversorgung.

Nur wenige bauliche Entwicklungsmöglichkeiten und hohe Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt.

5.6 Planungsraum 6 „Oberpleis“

Handlungsfeld

Wohnen + Leben



Abb. 93: Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 6)

Quelle: Reproduktion Geobasis NRW

Siedlungsräumliche Entwicklung / Ortsbild

- + Hauptort Oberpleis: Kleinod um Kirche mit attraktiven Platzräumen und ortsbildprägenden Gebäuden
- + - in Oberpleis aber auch lokal begrenzt hohe urbane Dichte mit teilweise Stadtbilddefiziten
- + die übrigen Siedlungen im Planungsraum sind überwiegend durch dörflich geprägte Siedlungsbereiche gekennzeichnet
- + - überwiegend ansprechendes Ortsbild ohne große Defizite, teilweise fehlen jedoch Ortsmittelpunkte mit Identifikationsmerkmalen in den peripheren Stadtteilen

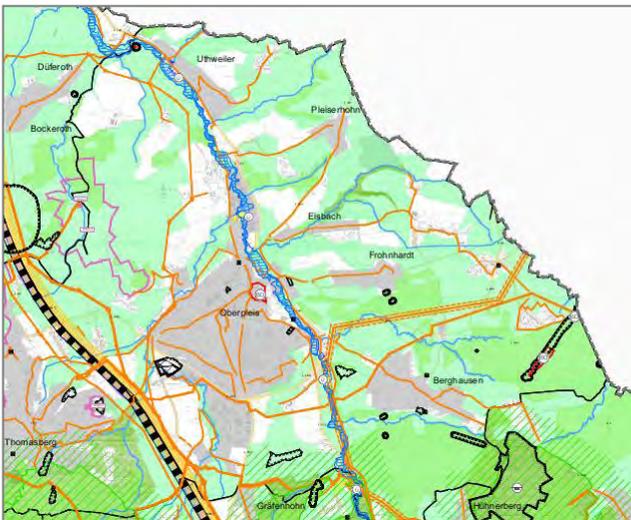


Abb. 94: Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 6)

mit Darstellung der Überschwemmungsgebiete

Quelle: Planungsgruppe MWM

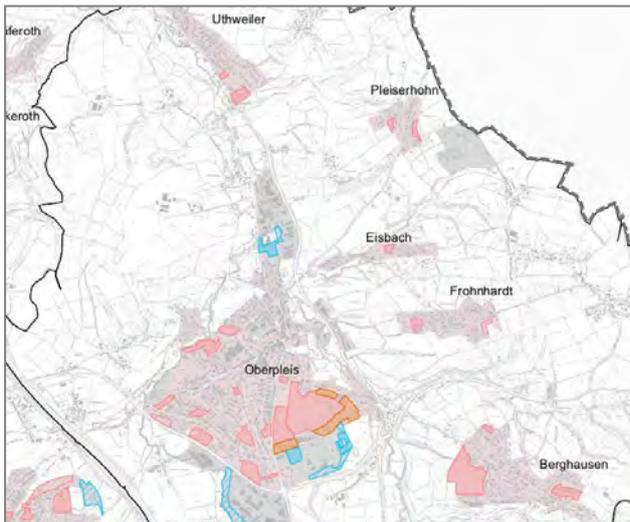


Abb. 95: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 6)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Wohnqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

- + attraktives, ländliches Wohnen mit ausreichend Flächenpotenzialen in den Stadtteilen zur lokalen Eigenentwicklung
- + - Hauptort mit erheblichen Potenzialflächen, jedoch teilweise Einschränkungen durch Verkehrslärm, zentrale Fläche ist aufgrund Nähe zu einem Geflügelmastbetrieb derzeit nicht entwickelbar
- deutliches Überangebot in Berghausen (geplante Rücknahmen) bei schlechter Infrastrukturausstattung

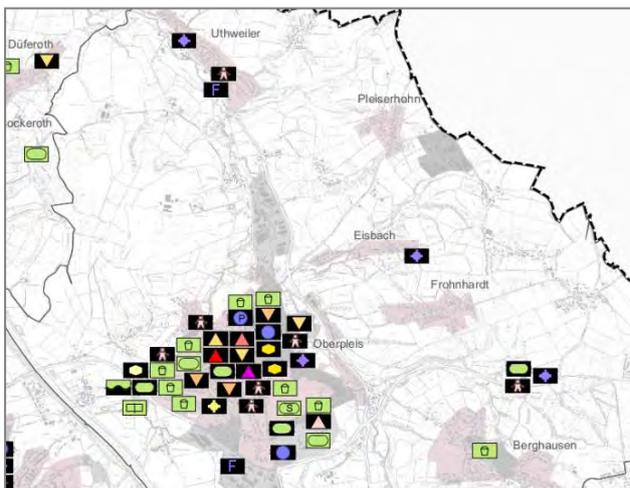


Abb. 96: Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 6)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Soziale Infrastruktur

- + im Hauptort Oberpleis ist eine sehr gute Ausstattung mit Angeboten der sozialen Infrastruktur, insbesondere alle Schulformen, ausreichend Kindergartenplätze und sonstige soziale und kulturelle Einrichtungen
- in den restlichen Stadtteilen des Planungsraumes ist die Ausstattung lückenhaft bzw. kaum vorhanden
- + geplanter Neubau des Feuerwehrgerätehaus Löschzug Uthweiler im Gewerbegebiet Wahlfeld (bereits im Bau, Fertigstellung in 2019 geplant)

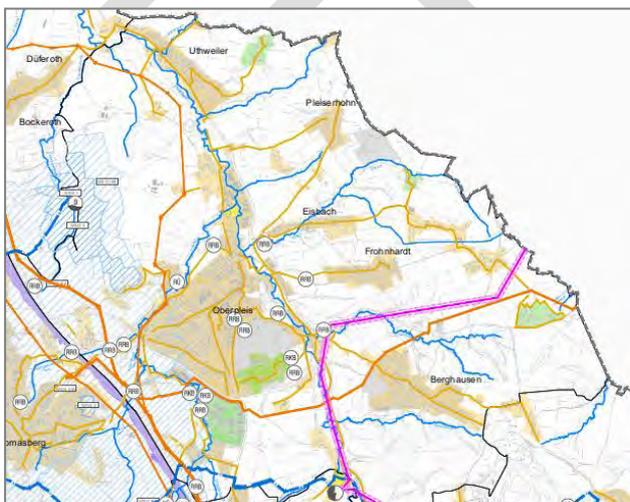


Abb. 97: Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 6)

Technische Infrastruktur

- teilweise Restriktionen durch Leitungstrassen im Siedlungsgebiet (110 kV-Leitung, östlich von Herresbach)
- in den Außenorten teilweise keine bzw. schlechte Versorgung mit Breitbandinternetanschlüssen

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

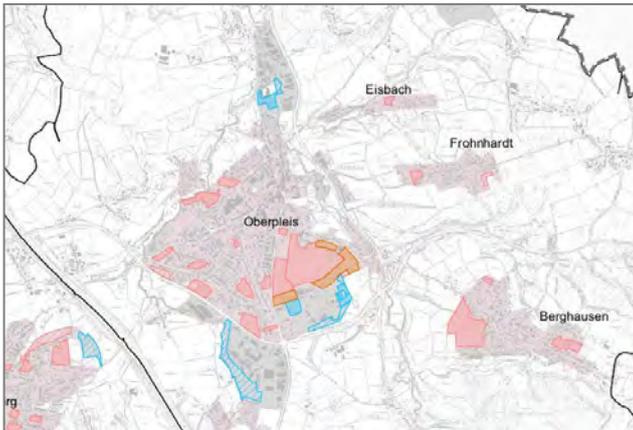


Abb. 98: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 6)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + Schwerpunkt der Einzelhandelsansiedlung / Nahversorgung liegt in Oberpleis
- in den restlichen Siedlungen keine Nahversorgung angesiedelt
- + - Gewerbeflächenreserven und -potenziale vorhanden, aber keine kurzfristig verfügbaren Grundstücke (76. FNP-Änderung in Aufstellung) und langfristig zu sicherndes Entwicklungspotenzial (Flächenpotenzial 1)

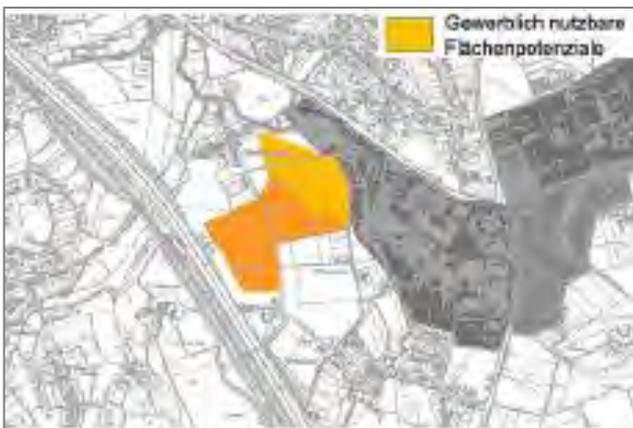


Abb. 99: Flächenpotenzial 1 als Ergebnis des Gewerbeflächenkonzeptes

Quelle: Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises 2035 (Entwurfassung), Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Froehlich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung, 2015

Handlungsfeld

Mobilität

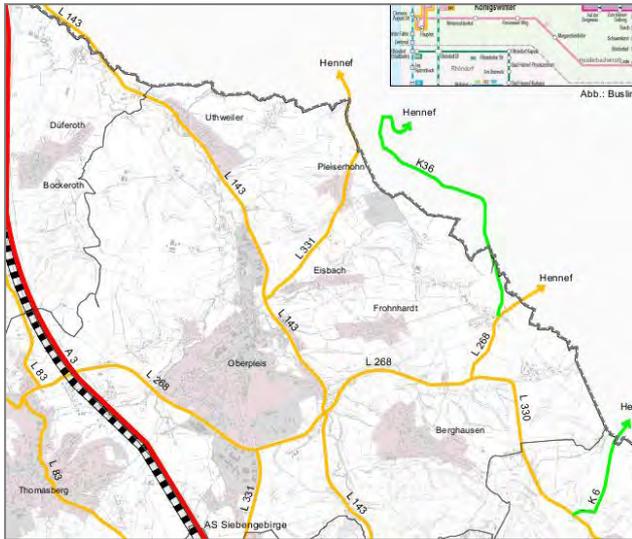


Abb. 100: Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 6)

Quelle: Planungsgruppe MWM2017



Foto 21: zentraler Busbahnhof in Oberpleis

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + gute MIV-Anbindung
- + - unterschiedliches ÖPNV-Angebot vorhanden (im Hauptort gut, in den restlichen Stadtteilen ausreichende bis unzureichende Anbindung)
- Kapazitätsgrenze des ZOB erreicht, Sicherheitsprobleme in Stoßzeiten (insb. Schülerverkehr)
- + teilweise bestehen Ausbaufizite in der Wohnerschließung
- unzureichende Radinfrastruktur, insbesondere unzureichende Verbindung in das Tal (L 268); Radweg zwischen Oberpleis und Thomasberg zwar vorhanden, dieser weist jedoch Ausbaufizite auf; ggf. Ausbau des vorhandenen Radwegs im Pleisbachtal entlang der L 143 zwischen Oberpleis und Birlinghoven; Radweglücke zwischen Oberpleis und Berghausen (prioritäre Ausbaumaßnahme Hauptnetz gem. Radverkehrskonzept des Rhein-Sieg-Kreises, Straßenbaulast Stadt Königswinter); Ausbau Radweg entlang Königswinterer Straße (innerorts)

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

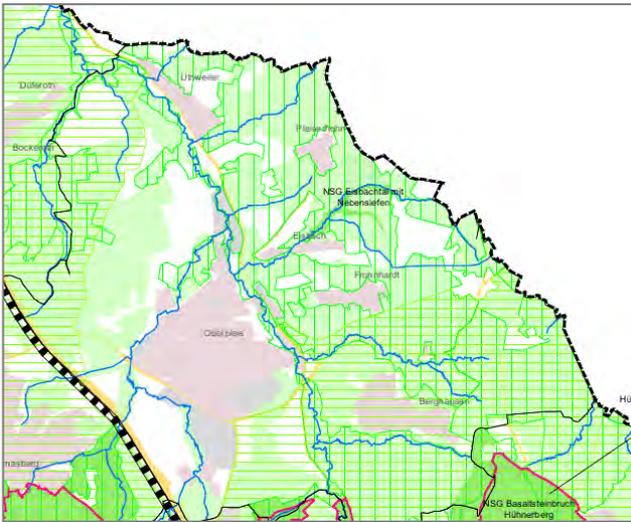


Abb. 101: Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 6)

Quelle: Planungsgruppe MWM

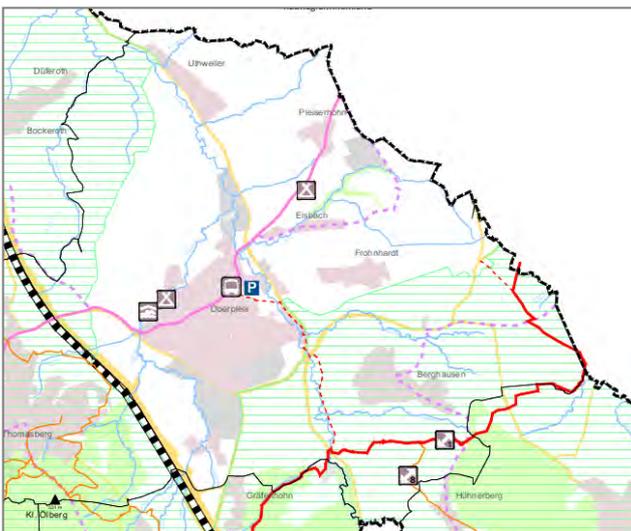


Abb. 102: Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 6)

Quelle: Planungsgruppe MWM

- + attraktiver struktur- und abwechslungsreicher Kulturlandschaftsraum
- + - einziger Stadtteil mit einzelnen größeren, unbebauten Bereichen ohne Schutzgebietsausweisung
- + Potenzial des Pleis- und Lützbachtals mit Aufwertungsmöglichkeiten (Grünraumaufwertung/-verbund)
- + überregional bedeutsame Rad- und Wanderwege vorhanden; Ausbaupotenzial für einen Radweg im Pleisbachtal zwischen Oberpleis und Birlinghoven (Sankt Augustin)
- + Landschaftsraum mit Potenzial zur ökologischen und touristischen Aufwertung und Weiterentwicklung (Wegenetz, Unterkünfte, Urlaub auf dem Bauernhof, Biotopverbund / Chance 7)
- + Herausragende Bedeutung des Pleisbachtalsystems für den landesweiten Biotopverbund



Fazit

Größter Planungsraum mit ausgeprägtem, gut ausgestattetem Hauptort, einer Vielzahl an Wohnreserven sowie großer Gewerbeflächenpotenziale.

Sonstige Siedlungsbereiche mit auffallenden Infrastrukturdefiziten aber dörflicher Wohnqualität.

Entwurf

5.7 Planungsraum 7 „Oberhau“

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

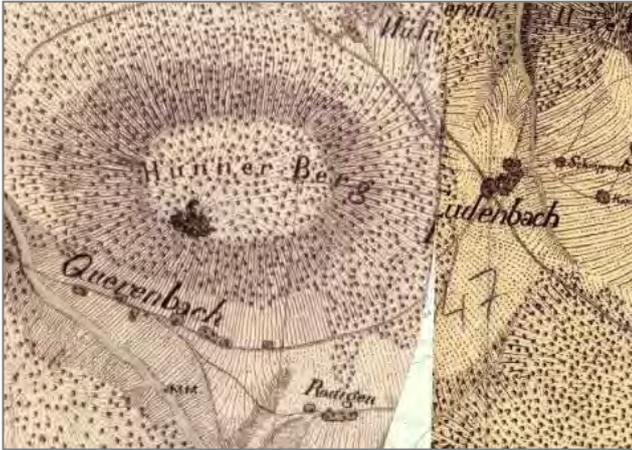


Abb. 103: Auszug aus der Tranchotkarte 1801-1828 (Planungsraum 7)

Quelle: Reproduktion Geobasis NRW



Foto 22: Ortsmitte in Eudenbach

Quelle: Planungsgruppe MWM

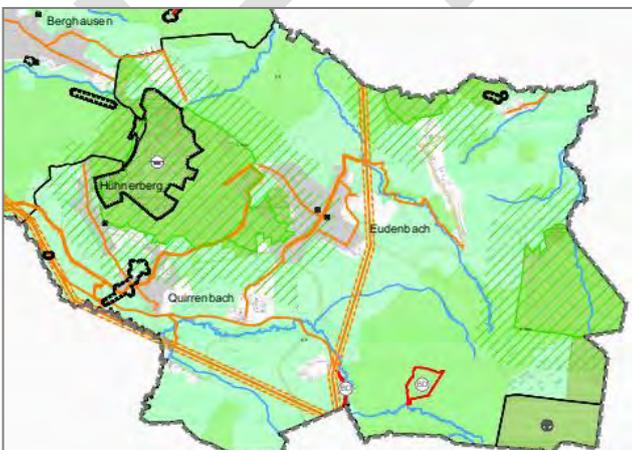


Abb. 104: Auszug aus dem Plan Restriktionen (Planungsraum 7)

mit Darstellung u. a. der Bereich mit oberflächennahem Bergbau, Quelle: Planungsgruppe MWM

Siedlungsräumliche Entwicklung / Ortsbild

- + Planungsraum mit kompaktem „Hauptort“ und mehreren kleinen Ortschaften
- + - Ortsmitte im „Hauptort“ Eudenbach vorhanden
- + - 3 Sonderstandorte vorhanden: Segelflugplatz, militärisches Depot, Basaltsteinbruch Eudenbach: hierdurch bedingt Restriktionen, aber auch Entwicklungspotenziale
- Bereich mit oberflächennahem Bergbau

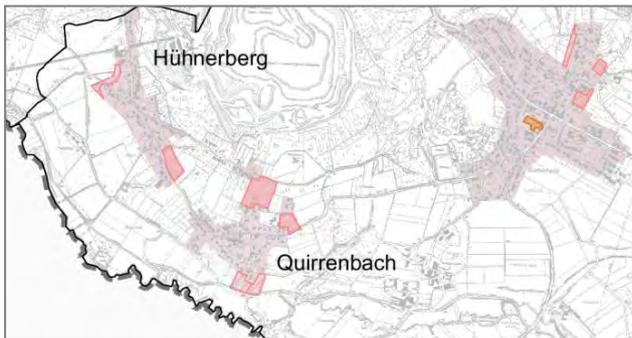


Abb. 105: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 7)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Foto 23: attraktiver Landschaftsraum in Oberhau

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

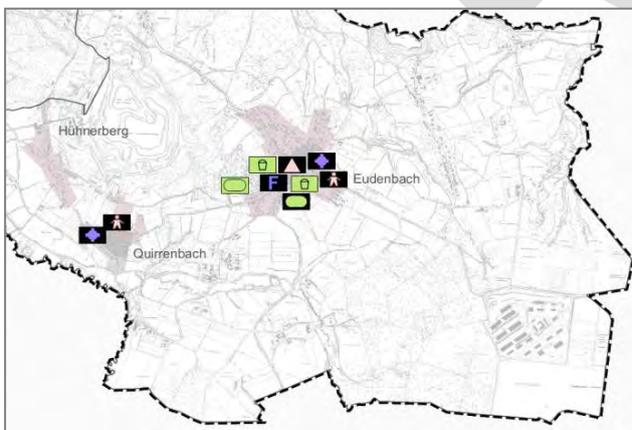


Abb. 106: Auszug aus dem Plan Soziale Infrastruktur (Planungsraum 7)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Wohnqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

- + attraktives, ländliches Wohnen möglich
- Eudenbach als „Hauptort“ des Planungsraumes verfügt für die lokale Eigenentwicklung über zu wenige Flächenpotenziale; die übrigen Ortsteile dagegen verfügen teilweise über Überangebote (Rücknahmen) bei schlechter Infrastrukturausstattung
- Teilflächen in Hühnerberg und Quirrenbach sind aufgrund von Emissionskonflikten nicht entwickelbar (Rücknahmen)

Soziale Infrastruktur

- + gute Ausstattung in Eudenbach (Grundschule, Kindergarten, Spielplätze, Sportanlagen) vorhanden
- + auch in Quirrenbach besteht ein Kindergarten
- in den übrigen Stadtteilen keine Infrastrukturausstattung

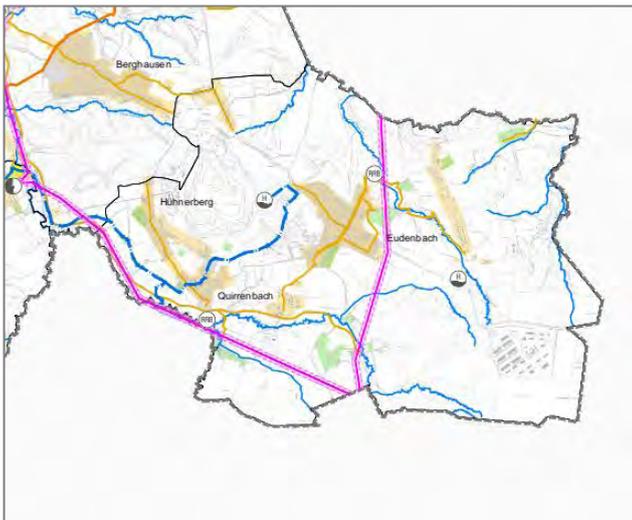


Abb. 107: Auszug aus dem Plan Technische Infrastruktur (Planungsraum 7)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Technische Infrastruktur

Leitungstrassen verlaufen i.d.R. innerhalb der Verkehrsflächen, keine hierdurch bedingten wesentlichen Restriktionen;

- 110-KV-Leitung verläuft sehr nah am Siedlungsrand von Eudenbach
- keine bzw. schlechte Versorgung mit Breitbandinternetanschlüssen

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

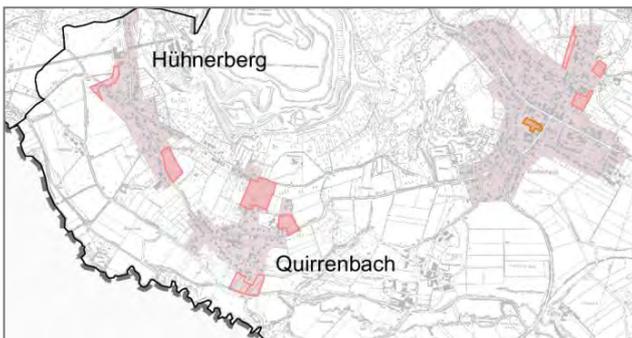


Abb. 108: Auszug aus dem Plan Flächenpotenziale (Planungsraum 7)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- keine Nahversorgung und kaum Einzelhandel ansässig
- wenig Gewerbe mit Ausnahme Basaltsteinbruch Hühnerberg
- Arbeitgeber Bundeswehr im Bereich Depot
- wichtiger Wirtschaftsfaktor Landwirtschaft



Foto 24: Anlagen des Basaltsteinbruchs in Hühnerberg

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

Handlungsfeld

Mobilität

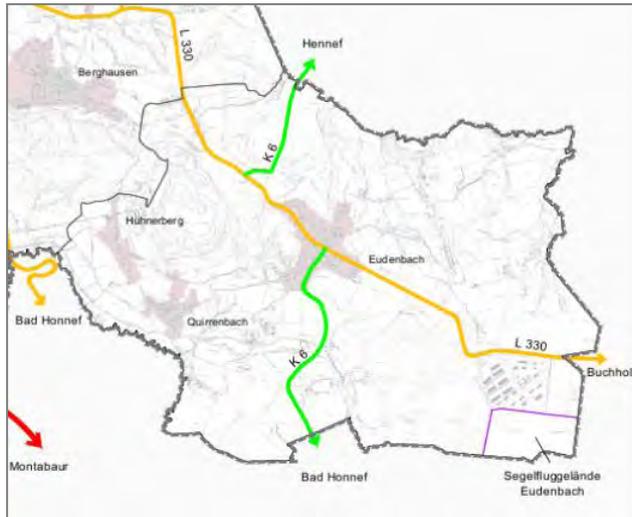


Abb. 109: Auszug aus dem Plan Verkehrsnetz (Planungsraum 7)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + mäßig gute MIV-Anbindung
- + ausreichende ÖPNV-Anbindung
- ausbaufähige Radinfrastruktur, allerdings als eine der Hauptachse gem. Radverkehrskonzept des Rhein-Sieg-Kreises sind entlang der Quirrenbacherstraße / Kochenbacher Straße entsprechenden Ausbaumaßnahmen bereits vorgesehen

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

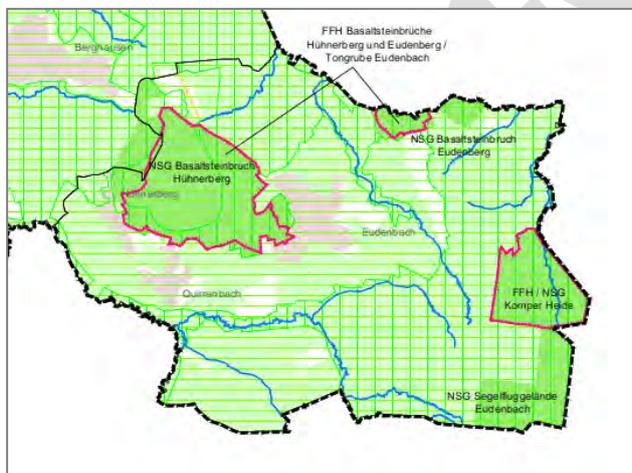


Abb. 110: Auszug aus dem Plan Naturschutz (Planungsraum 7)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

- + struktur- und abwechslungsreicher Kulturlandschaftsraum mit teilweise wertvollen Naturräumen (FFH, NSCHG, LSCHG, NP)
- Belastung durch Basaltabbau mit Auswirkungen auf Ökologie und Naherholungsqualität
- + - offizielle Rad- und Wanderwege am westlichen Randbereich des Planungsraumes vorhanden
- Tourismus derzeit eher untergeordnet
- + große Entwicklungspotenziale Quirrenbach / Kochenbach sowie Komper Heide / Segelflugplatz
- + herausragende Bedeutung des Quirrenbachtalsystems und des Hanfbachtalsystems mit Dollenbach und Eudenbach für den landesweiten Biotopverbund



Foto 25: Landwirtschaft (hier Obstanbau) in Oberhau

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017

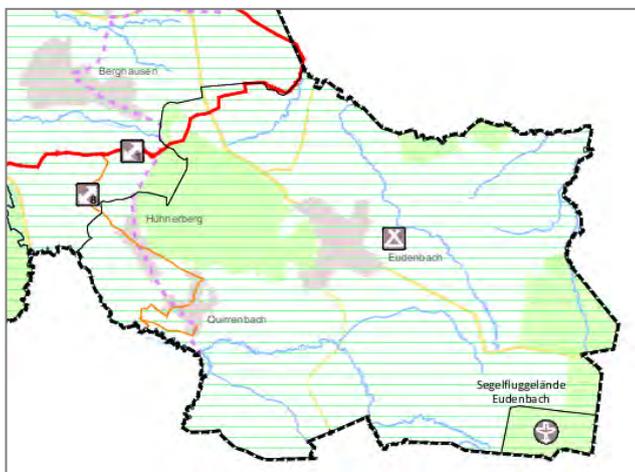


Abb. 111: Auszug aus dem Plan Tourismus (Planungsraum 7)

Quelle: Planungsgruppe MWM 2017



Fazit

Ländlich geprägter Planungsraum mit fehlender Nahversorgung und großer Entfernung zu zentralen Versorgungsbereichen sowie öffentlichen Einrichtungen (z.B. Verwaltung, weiterführende Schulen). Besonderheiten: Basaltsteinwerk, Segelfluggelände, militärisches Depot. Landschaftsraum mit Potenzial zur ökologischen und touristischen Aufwertung und Weiterentwicklung.

Quelle der in diesem Kapitel verwendeten Luftbilder: Reproduktion Geobasis NRW.

6 LEITBILD KÖNIGSWINTER 2035

Im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung für Königswinter ist es Aufgabe, die vorhandenen Stärken insbesondere nach dem Grundsatz der Nachhaltigkeit auszubauen und die derzeit existierenden Schwächen und Defizite abzubauen. Das Leitbild dient den verschiedenen Akteuren in Königswinter und insbesondere der Politik als Kompass und Orientierungshilfe für zukünftige Entscheidungen. Als roter Faden der Stadtentwicklung gibt es die Richtung vor und hilft das Handeln auszurichten und Ressourcen zu bündeln. Das Leitbild ist zum besseren Verständnis vertikal und horizontal gegliedert:

Leitidee	bildet ein Dach unter dem sich alle Inhalte versammeln lassen, ist aber kein Marketingslogan			
Handlungsfelder	geben Struktur	und helfen	den Überblick	zu behalten
Leitsätze	bringen die	Kernaussagen	der Leitziele	auf den Punkt
Leitziele	beschreiben, was in allerdings noch	den jeweiligen relativ abstrakt, da der	Handlungsfeldern Maßnahmenebene	angestrebt wird übergeordnet

Abb. 112: Systematik Leitbild Königswinter 2035

Quelle: Planungsgruppe MWM, Aachen

Als Essenz aus der Bestandsaufnahme /-analyse, den in gesetzlichen sowie überörtlichen Vorgaben definierten Planungsgrundsätzen und den Bausteinen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Leitidee für Königswinter 2035 „*Einzigartige Lebensqualität im Schnittpunkt von Rhein, Siebengebirge und Pleiser Ländchen*“ entwickelt und in vier Handlungsfeldern durch Leitsätze und Leitziele konkretisiert:

Leitidee	Einzigartige Lebensqualität im Schnittpunkt von Rheintal, Siebengebirge und Pleiser Ländchen			
Handlungsfelder	Wohnen + Leben	Wirtschaft + Arbeit	Mobilität	Natur, Freiraum + Tourismus
Leitsätze	Lebendige und vielfältige Heimatstadt	Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)	Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren	Klima u. Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln
Leitziele	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bereitstellung von ausreichenden, bezahlbaren, bedarfsgerechten, differenzierten und qualitätsvollen Wohnraumangeboten 2. Weiterentwicklung der multipolaren Siedlungsstruktur 3. Vorrang der Innenentwicklung 4. Behutsame und abschnittsweise Entwicklung von Potenzialflächen im Außenbereich ... 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erhalt und Entwicklung von zukunftsfähigen Arbeitsplätzen 2. Sicherung der beiden bestehenden Industriestandorte sowie Erhalt und Entwicklung von Gewerbestandorten 3. Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung und digitalen Vernetzung der Stadt ... 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehr vermeiden: Durch eine Siedlungsentwicklung nach dem Leitbild der kurzen Wege gilt es Verkehre (...) zu vermeiden 2. Mobilität nachhaltig und umweltfreundlich optimieren 3. Teilhabe durch barrierefreien öffentlichen Raum und entsprechende Verkehrsmittel ermöglichen ... 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sicherung und Aufwertung der attraktiven Natur- und Landschaftsräume im Naturpark Siebengebirge 2. Erhalt und Weiterentwicklung der charakteristischen, abwechslungsreichen Kulturlandschaft 3. Ökologische Aufwertung der Siedlungsbereiche ...

Abb. 113: Beispielhafte Darstellung der Systematik Leitbild Königswinter 2035

Quelle: Planungsgruppe MWM, Aachen

Neben diesen Leitziele, die in den nachfolgenden Kapiteln sowohl für Gesamtstadt und Planungsräume konkretisiert werden, erfolgt eine Verortung von Zielen im räumlichen Zielkonzept.

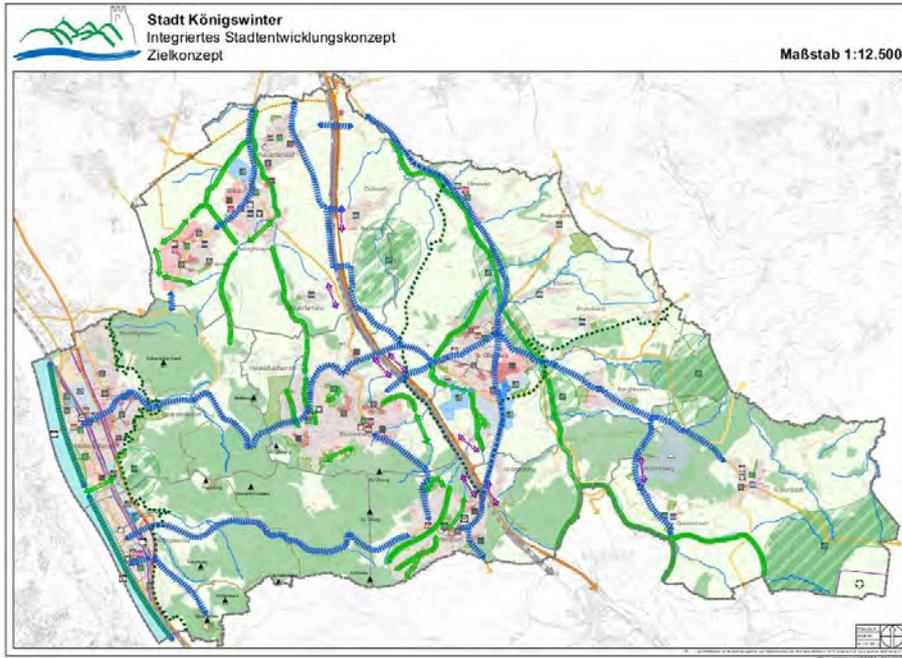
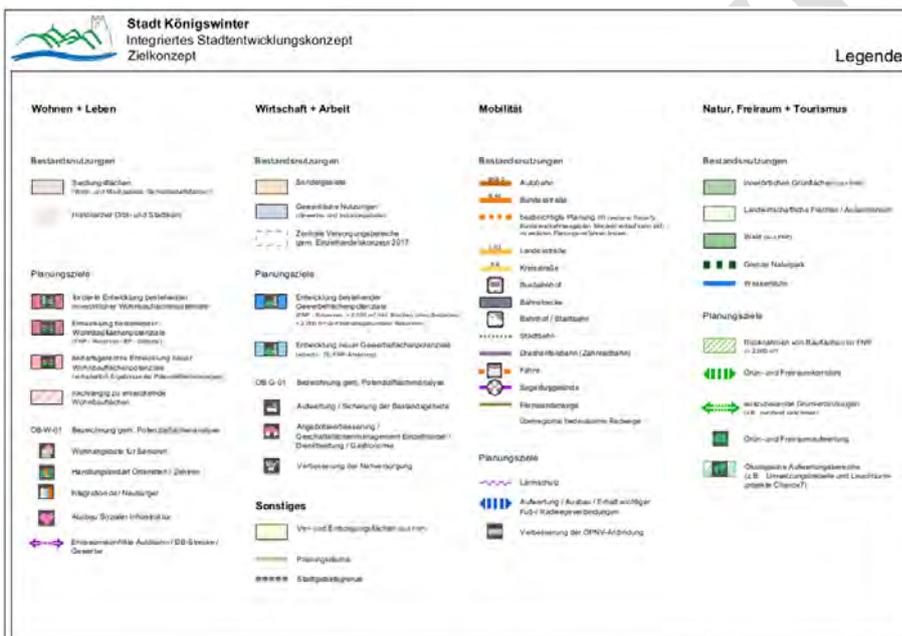


Abb. 114: Zielkonzept
Quelle: Planungsgruppe MWM



6.1 Leitziele Gesamtstadt

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Leitziele

- 1 Bereitstellung von ausreichenden, bedarfsgerechten, bezahlbaren, differenzierten und qualitätvollen Wohnraumangeboten in allen Marktsegmenten bzw. für alle Bevölkerungsgruppen** (z. B. durch Erhöhung des Anteils geförderten Wohnraums, Entwicklung seniorengerechter Wohnangebote)
- 2 Weiterentwicklung der multipolaren Siedlungsstruktur vorrangig in den Kernbereichen, ohne Vernachlässigung einer maßvollen Eigenentwicklung in den dörflich geprägten Ortsteilen;** Konzentration der Baulandbereitstellung i. S. einer nachhaltigen Siedlungsflächenentwicklung der kurzen Wege auf die größeren Siedlungsbereiche mit mehr als 2.000 Einwohnern und ausreichender Infrastrukturausstattung
- 3 Vorrang der Innenentwicklung:** Aktivierung von Baulandpotenzialen im Bestand / im Siedlungsbereich, Umnutzung bestehender Gebäude vor der Erschließung von Außenbereichspotenzialen
- 4 Behutsame und abschnittsweise Entwicklung von Potenzialflächen im Außenbereich,** soweit im Hinblick auf ein moderates Bevölkerungswachstum erforderlich
- 5 Sicherung und bedarfsorientierter Ausbau der vielfältigen Infrastruktur für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen.** Alle kommunalen und sonstigen Infrastrukturen sind auf ihre Zukunftsfähigkeit hin zu überprüfen, zu modernisieren und wo erforderlich unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen um- oder auszubauen. Regionale Kooperationen sind zu prüfen (z.B. Zweckverband für weiterführende Schulen, gemeinsamer Bauhof mit Nachbarkommunen)
- 6 Bewahrung und Stärkung der Identität der Stadtteile**
- 7 Ermöglichung von Teilhabe und Begegnung, Stärkung des sozialen Zusammenhaltes** (z. B. Unterstützung des ehrenamtlichen Engagements in vielfältigen Organisationen, Vereinen etc.)
- 8 Erhalt und Verbesserung der hohen Lebensqualität für alle Generationen und Bevölkerungsgruppen**
- 9 Sicherung und Verbesserung der wohnortnahen Versorgung** in qualitativer und quantitativer Hinsicht
- 10 Aufwertung des öffentlichen Raums:** Der öffentliche Raum hat eine entscheidende Bedeutung für das gesellschaftliche Zusammenleben, die Lebensqualität und die touristische Attraktivität in einer Stadt

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

Leitsatz

Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)

Leitziele

- 1 Erhalt und Entwicklung von zukunftsfähigen Arbeitsplätzen:** räumliche Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten zur Vermeidung unnötiger Wege und Steigerung der Lebensqualität
- 2 Sicherung der beiden bestehenden Industriestandorte sowie Erhalt und Entwicklung von Gewerbestandorten:** lokale Gewerbebetriebe vor Ort halten sowie emissionsarmen, arbeitsplatzintensiven und wertschöpfungsstarken Betrieben Perspektiven durch Bereitstellung ausreichender und attraktiver Gewerbeflächen bieten, insbesondere im Bereich Oberpleis und in kleinerem Maßstab in Stieldorf
- 3 Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung und digitalen Vernetzung der Stadt:** digitale Infrastruktur flächendeckend leistungsfähig bereitstellen, u. a. damit das Arbeiten auch vom Wohnort aus attraktiv machen
- 4 Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Unterstützung der Einzelhandelsbetriebe in den zentralen Versorgungsbereichen** u. a. durch eine maßvolle Steuerung der Einzelhandelsentwicklung
- 5 Weiterentwicklung und Stärkung von Königswinter als die touristische Destination in der Region:** Aufwertung und Ausbau vorhandener Potenziale wie Altstadt, Drachenfels, Petersberg, Siebengebirge, Kloster Heisterbach oder die Propsteikirche in Oberpleis
- 6 Sicherung von kommunalen Einnahmen (Gewerbe- und Umsatzsteuer)**

Handlungsfeld	Mobilität
Leitsatz	Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren
Leitziele	<ol style="list-style-type: none">1 Verkehr vermeiden: durch eine Siedlungsentwicklung nach dem Leitbild der kurzen Wege gilt es Verkehre – wo möglich – durch sinnvolle Nutzungszuweisungen und vorrangige Nachverdichtung zu vermeiden2 Mobilität nachhaltig und umweltfreundlich optimieren: damit auch unter den Bedingungen städtischen Wachstums die Mobilität gesichert ist, sollen die Verkehrssysteme schrittweise verbessert werden. Eine wachsende Stadt und der Klimawandel erfordern eine neue, umweltfreundliche Mobilität. Daher sind der Ausbau eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs, der Elektromobilität, von Sharing-Angeboten, von autonomem Fahren, des Fuß- und Radverkehrs wesentliche Säulen der gesamtstädtischen Mobilität.3 Teilhabe durch barrierefreien öffentlichen Raum und Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen ermöglichen4 Entwicklung einer Verkehrsinfrastruktur sowie einer interkommunal abgestimmten Strategie innovativer Mobilität, im Hinblick auf eine gute regionale bzw. überregionale Vernetzung und insbesondere eine Reduzierung der Durchgangsverkehre durch das Siebengebirge5 Verbesserung der Sicherheit im Straßenraum6 Reduzierung der aus dem Verkehr resultierenden Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe etc.)

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

Leitsatz

Klima und Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln

Leitziele

- 1 Sicherung und Aufwertung der attraktiven Natur- und Landschaftsräume im Naturpark Siebengebirge** insbesondere im Bereich von Gewässern und vorhandener Biotopstrukturen
- 2 Erhalt und Weiterentwicklung der charakteristischen, abwechslungsreichen Kulturlandschaft** (u. a. Streuobstwiesen, Weinbau, Grünland, Ackerland, Wald) **durch nachhaltige Bewirtschaftung**
- 3 Ökologische Aufwertung der Siedlungsbereiche** (z. B. nachhaltige Pflege öffentlicher Grünflächen, Förderung der Bewusstseinsbildung von Privaten)
- 4 Steigerung der touristischen Attraktivität der Gesamtstadt** (u. a. Erschließung und Erlebarmachung der attraktiven Landschaftsräume mit ihren Attraktionen durch nachhaltige Tourismusformen)
- 5 Stärkung des Klimaschutzgedankens:** weitere Optimierung u. a. in den Bereichen erneuerbare Energien, Energieeffizienz, Minderung und Bindung CO₂-Emissionen

Diese Leitziele der Gesamtstadt werden nachfolgend entsprechend den unterschiedlichen Rahmenbedingungen in den entsprechenden Planungsräumen weiter differenziert.

6.2 Leitziele Planungsraum 1: “Königswinter Altstadt“

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Leitziele

- 1 Bereitstellung von bedarfsgerechten, differenzierten und qualitätsvollen Wohnraumangeboten** insbesondere in stadtaffinen Marktsegmenten wie studentisches Wohnen, Generationen- oder Seniorenwohnen
- 2 Aktivierung zusätzlichen Wohnraums ausschließlich durch Nachverdichtung und Nutzung von Brachflächen unter besonderer Berücksichtigung der lokalen Maßstäblichkeit und stadtgestalterischen Qualität**
- 3 Sicherung und nachhaltige Nutzung der umfangreichen historischen Bausubstanz** u. a. als Säule der Identität und Aufenthaltsqualität
- 4 Sicherung und Ausbau generationenübergreifender Kulturangebote**
- 5 Erhalt und Stärkung des Stadtteilzentrums Altstadt** (zentraler Versorgungsbereich) zur **Verbesserung der wohnortnahen Versorgung** auch mit Gütern des täglichen Bedarfs unter besonderer Beachtung der Bedarfe von Senioren, Singles, Studenten etc.
- 6 Aufwertung der Rheinuferpromenade** und Inwertsetzung der besonderen Lebensqualität am Rhein
- 7 Verbesserung der Wegebeziehungen und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum** durch Gestaltung von attraktiven Plätzen und Straßenräumen insbesondere der Hauptfußwegebeziehungen
- 8 Sicherung und Weiterentwicklung der vorhandenen (sozialen) Infrastrukturangebote**

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

Leitsatz

Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)

Leitziele

- 1** **Sicherung des historisch gewachsenen Industriestandortes und Nutzung von Umstrukturierungspotenzialen / Konversionsflächen** im Hinblick auf zukunftsfähiges Gewerbe
- 2** **Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des Stadtteilzentrums** (zentraler Versorgungsbereich) sowie zur Aufwertung des Branchenmixes, auch im Hinblick auf das Einkaufserlebnis
- 3** **Erhöhung der touristischen Attraktivität durch Unterstützung der lokalen Akteure** bei der Verbesserung der baulichen Gestaltung, bei der Weiterentwicklung der touristischen, gastronomischen und kulturellen Angebote und deren (touristischer) Vermarktung (insbesondere Gewerbetreibende, Gastronomie, Handel, Eigentümer, Investoren)

Handlungsfeld

Mobilität

Leitsatz

Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren

Leitziele

- 1** **Ausbau des schienengebundenen Personenverkehrs:** attraktive Angebote bewegen einen immer größeren Bevölkerungsanteil zum Umstieg, insbesondere auf Stadtbahn und den Regionalverkehr der Deutschen Bahn.
- 2** **Reduzierung der Verkehrsbelastung und ihrer Auswirkungen** durch intelligente Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung
- 3** **Minderung der Trennwirkung von Hauptverkehrsstrassen** durch Verbesserung der Querbarkeit, Verkehrsberuhigung etc.
- 4** **Neuordnung des ruhenden Verkehrs** zur Vermeidung von Parksuchverkehren und zur Schaffung von Freiräumen
- 5** **Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur** unter besonderer Berücksichtigung der Chancen des Talraumes bzw. der Flusslandschaft (z. B. Rheinuferpromenade)
- 6** **Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs zwischen Tal und Berg im Alltag**, z. B. durch E-Mobilitätslösungen (dadurch Höhenunterschiede auch für „nicht-sportliche“ Nutzer leicht zu bewältigen, z. B. Radwegverbindung Berg – Tal entlang der L 331)
- 7** **Ausbau und Aufwertung der Fährverbindung Königswinter – Mehlem** als attraktives, barrierefreies Mobilitätsangebot

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

Leitsatz

Klima und Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln

Leitziele

- 1 Aufwertung der Rheinpromenade**
- 2 Sicherung und Pflege der Grün- und Freiräume im Siedlungsraum**, insbesondere in der historischen Altstadt
- 3 Ausbau der vorhandenen Potenziale Rhein, historische Altstadt und Drachenfels** und damit Inwertsetzung des Kulturerbes zur Attraktivitätssteigerung für Bewohner und Touristen
- 4 Stärkung des Naturerlebnisses Siebengebirge durch Förderung eines sanften Tourismus** auf Basis von Rad- und Wanderrouten

Entwurf

6.3 Leitziele Planungsraum 2: "Dollendorf"

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Leitziele

- 1 **Bereitstellung von bedarfsgerechten, differenzierten und qualitätsvollen Wohnraumangeboten** insbesondere in stadtaffinen Marktsegmenten, wie studentisches Wohnen, Generationen- oder Seniorenwohnen
- 2 **Aktivierung zusätzlichen Wohnraums durch Nachverdichtung und Nutzung von Brachflächen unter besonderer Berücksichtigung der lokalen Maßstäblichkeit und stadtgestalterischen Qualität**
- 3 **Stärkung der Identität von Nieder- und Oberdollendorf** durch Hervorhebung der spezifischen Standortqualitäten Rhein, Weinanbau und Siebengebirge
- 4 **Sicherung und Entwicklung der historischen Ortskerne von Nieder- und Oberdollendorf** mit ihrem prägenden Bestand an Gebäuden, kleinen Gässchen und Plätzen
- 5 **Erhalt und Stärkung des Nahversorgungszentrums** (zentraler Versorgungsbereich für Nieder- und Oberdollendorf)
- 6 **Aufwertung der Rheinuferpromenade** und Inwertsetzung der besonderen Lebensqualität am Rhein
- 7 **Sicherung und Weiterentwicklung der vorhandenen (sozialen) Infrastrukturangebote**

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

Leitsatz

Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)

Leitziele

- 1 **Sicherung des historisch gewachsenen Industriestandortes und Nutzung von Umstrukturierungspotenzialen / Konversionsflächen im Hinblick auf zukunftsfähiges Gewerbe**
- 2 **Schrittweise Umwandlung der Einzelhandelsnutzungen im Gebiet „Im Mühlenbruch“ in gewerbliche Nutzungen für den lokalen Bedarf**

Handlungsfeld

Mobilität

Leitsatz

Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren

Leitziele

- 1 Ausbau des schienengebundenen Personenverkehrs:** attraktive Angebote bewegen einen immer größeren Bevölkerungsanteil zum Umstieg, insbesondere auf Stadtbahn und den Regionalverkehr der Deutschen Bahn
- 2 Reduzierung der aus dem Verkehr resultierenden Umweltbelastungen** insbesondere an der B 42, L 268 und der Bahntrasse; Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der L 268
- 3 Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs zwischen Tal und Berg im Alltag,** z. B. durch E-Mobilitätslösungen (dadurch Höhenunterschiede auch für „nicht-sportliche“ Nutzer leicht zu bewältigen, insbesondere auf der L 268)
- 4 Ausbau und Aufwertung der Fährverbindung Niederdollendorf – Bad Godesberg als attraktives, barrierefreies Mobilitätsangebot**
- 5 Minderung der Trennwirkung der Bahntrasse** durch Verbesserung der Querbarkeit

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

Leitsatz

Klima und Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln

Leitziele

- 1 Aufwertung der Rheinpromenade und Sicherung des gewässernahen Freiraumverbundes** durch dauerhafte Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten auf bestehendes Baurecht
- 2 Stärkung der innerörtlichen Grünräume und Sicherstellung einer qualitätsvollen Durchgrünung** im Zuge der Innenentwicklung
- 3 Verknüpfung der unterschiedlichen landschaftlichen Potenziale mit touristischen Trittsteinen,** vom Rheintal über die Weinbaulandschaft in das Siebengebirge mit dem Kloster Heisterbach
- 4 Stärkung des Naturerlebnisses Siebengebirge durch Förderung eines sanften Tourismus** auf Basis von Rad- und Wanderrouten
- 5 Sicherung, Erhalt und Weiterentwicklung des FFH- und Naturschutzgebietes Siebengebirge**

6.4 Leitziele Planungsraum 3: “Stieldorf”

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Leitziele

- 1 **Aktivierung und Modernisierung vorhandener Gebäude sowie maßvolle Nachverdichtung im Bestand** zur nachhaltigen Belegung der Ortskerne und als Säule der Wohnraumbereitstellung
- 2 **Behutsame und abschnittsweise Entwicklung von Potenzialflächen auch im Außenbereich** unter Berücksichtigung der lokalen Maßstäblichkeit und Infrastrukturausstattung ergänzt die erste Säule der Wohnraumbereitstellung
- 3 **Stärkung von Teilhabe und Begegnung und damit des sozialen Zusammenhalts** durch attraktive Treffpunkte, Versammlungsräume und Freizeiteinrichtungen für alle Generationen
- 4 **Stärkung des Nahversorgungszentrums Stieldorf (Nahversorger) und Ausbau kleinteiliger Versorgungsangebote** (z. B. Einkaufen auf dem Bauernhof, Nachbarschaftsläden, mobile Versorgungsstationen) in den übrigen Stadtteilen
- 5 **Sicherung und Entwicklung der historischen Ortskerne** mit ihrem teilweise noch dörflichem Charakter
- 6 **Sicherung und Weiterentwicklung der vorhandenen (sozialen) Infrastrukturangebote**

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

Leitsatz

Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)

Leitziele

- 1 **Sicherung und Entwicklung kleinerer und mittlerer lokaler Gewerbebetriebe** durch Bereitstellung geeigneter Flächen nördlich von Stieldorf
- 2 **Sicherung der Land- und Forstwirtschaft als Segment der örtlichen Beschäftigung** und Basis zum Aufbau regionaler Wertschöpfungsketten
- 3 **Verbesserung der Rahmenbedingungen für internetbasiertes Wirtschaften und Arbeiten** (Homeoffice)

Handlungsfeld	Mobilität
Leitsatz	Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren
Leitziele	<ol style="list-style-type: none">1 Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Aufbau eines neuen ÖPNV-Knotens in Stieldorf und Ausbau des Angebotes speziell für Familien und Jugendliche (z. B. Nachtbus, Mobilstation)2 Ausbau der Radinfrastruktur und Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsnutzung insbesondere durch E-Mobilitätslösungen (dadurch Höhenunterschiede auch für „nicht-sportliche“ Nutzer leicht zu bewältigen, insbesondere entlang der L 490)3 Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs durch intelligente Steuerung und, wenn erforderlich, Netzanpassungen4 Minderung der Trennwirkung von Autobahn und Bahntrasse, insbesondere für den Fahrradverkehr u. a. durch Aufwertung der Unterführungen
Handlungsfeld	Natur, Freiraum + Tourismus
Leitsatz	Klima und Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln
Leitziele	<ol style="list-style-type: none">1 Ausgleich der verschiedenen Nutzungsinteressen im Sinne des Naturparkgedankens und einer nachhaltigen Entwicklung der Kulturlandschaft2 Förderung einer kleinteiligen Kulturlandschaft mit ihrer hohen Freiraum- und Naherholungsqualität3 Stärkung der Naherholungsfunktion (insbesondere durch Ausbau und Attraktivierung des örtlichen und regionalen Wegenetzes)4 Sicherung, Erhalt und Weiterentwicklung des Freiraumverbundes und der ökologisch wertvollen Bereiche (insbesondere entlang von Lauterbach und Pleisbach als Trittsteine für Flora- und Fauna)

6.5 Leitziele Planungsraum 4: “Thomasberg / Heisterbacherrott“

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Leitziele

- 1 **Bereitstellung bedarfsgerechter Wohnraumangebote durch Umnutzung und Nachverdichtung im Siedlungsbestand sowie maßvolle Erschließung von Reserveflächen**
- 2 **Erhalt und Verbesserung der wohnortnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs** (insbesondere durch Ansiedlung eines kleinflächigen Nahversorgers)
- 3 **Stärkung der Aufenthaltsqualität und Weiterentwicklung der Heisterbacherrotter Mitte** als Ort der Versorgung und des sozialen Miteinanders, hierzu sollen insbesondere attraktive Freiräume und ein lebendiges Marktgeschehen beitragen
- 4 **Sicherung und Weiterentwicklung der vorhandenen (sozialen) Infrastrukturangebote**

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

Leitsatz

Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)

Leitziele

- 1 **Sicherung und Ansiedlung** kleinteiliger, wohn- bzw. mischgebietsverträglicher **Arbeitsplätze und Betriebsstätten im bestehenden Siedlungsraum**
- 2 **Stärkung des überörtlichen Verbundes insbesondere mit Oberpleis** im Hinblick auf einen zukunftsfähigen Gesamtstandort „Wohnen und Arbeiten“ (insbesondere verkehrliche Anbindung durch Radwege, Busverbindung etc.)
- 3 **Verbesserung der Rahmenbedingungen für internetbasiertes Wirtschaften und Arbeiten (Homeoffice)**

Handlungsfeld

Mobilität

Leitsatz

Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren

Leitziele

- 1 Verbesserung der Mobilität der Bürger** insbesondere durch ein breites Angebot an öffentlichem Nahverkehr und verbesserter Anbindung zwischen Tal und Berg
- 2 Ausbau der Radinfrastruktur und Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsnutzung insbesondere durch E-Mobilitätslösungen** (dadurch Höhenunterschiede auch für „nicht-sportliche“ Nutzer leicht zu bewältigen, insbesondere entlang der L 268)
- 3 Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs** durch intelligente Steuerung und neue Mobilitätslösungen; Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der L 268
- 4 Minderung der Trennwirkung von Autobahn und Bahntrasse**, insbesondere für den Fahrradverkehr u. a. durch Aufwertung der Unterführungen

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

Leitsatz

Klima und Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln

Leitziele

- 1 Rücknahme von Bauflächen zur Stärkung des Grünraumverbundes** innerhalb des Siedlungsbereiches, aber auch in den Landschaftsraum
- 2 Sicherung, Erhalt (und Weiterentwicklung) der ökologisch wertvollen Bereiche und des Freiraumverbundes** insbesondere entlang von Lauterbach und Nikolausbach als Trittsteine für Flora- und Fauna
- 3 Stärkung des Limperichsbergs als zentraler Grünraum** im Siedlungsbereich
- 4 Stärkung der Naherholungsfunktion** (durch Ausbau und Attraktivierung des Wegenetzes innerhalb und aus dem Siedlungsraum heraus)

6.6 Leitziele Planungsraum 5: "Ittenbach"

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Leitziele

- 1 **Bereitstellung bedarfsgerechter Wohnraumangebote durch Umnutzung und Nachverdichtung im Bestand** unter besonderer Berücksichtigung der Siedlungsstruktur mit ihrer Maßstäblichkeit und ihren prägnanten Grünzügen
- 2 **Abrundung des Siedlungskörpers** durch maßvolle Erschließung neuer Baugebiete im Norden
- 3 **Sicherung der Qualitäten der historischen Ortsmitte im Bereich der Kirchstraße als Treffpunkt** für alle Generationen
- 4 **Erhalt des Nahversorgungszentrums zur wohnortnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs**
- 5 **Sicherung und Weiterentwicklung der vorhandenen (sozialen) Infrastrukturangebote**

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

Leitsatz

Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)

Leitziele

- 1 **Sicherung und Ansiedlung** kleinteiliger, wohn- bzw. mischgebietsverträglicher **Arbeitsplätze und Betriebsstätten im bestehenden Siedlungsraum**
- 2 **Stärkung des überörtlichen Verbundes insbesondere mit Oberpleis** im Hinblick auf einen zukunftsfähigen Gesamtstandort „Wohnen und Arbeiten“ (insbesondere verkehrliche Anbindung durch Radwege, Busverbindung etc.)
- 3 **Touristische Nutzung der Lagegunst Ittenbachs als Tor zum Siebengebirge**

Handlungsfeld	Mobilität
Leitsatz	Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren
Leitziele	<ol style="list-style-type: none">1 Verbesserung der Mobilität der Bürger insbesondere durch ein breites Angebot an öffentlichem Nahverkehr und verbesserter Anbindung zwischen Tal und Berg2 Ausbau der Radinfrastruktur und Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsnutzung insbesondere durch E-Mobilitätslösungen (dadurch Höhenunterschiede auch für „nicht-sportliche“ Nutzer leicht zu bewältigen, z. B. Radwegverbindung Berg – Tal entlang der L 331)3 Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs durch intelligente Steuerung, Verkehrsberuhigung und neue Mobilitätslösungen; Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der L 3314 Minderung der Trennwirkung von Autobahn und Bahntrasse, insbesondere für den Fahrradverkehr5 Ergänzung eines Mobilitätsknotens (P+R, P+M) an der Autobahnanbindung zur Minderung des Individualverkehrsaufkommens6 Verbesserung der Erreichbarkeit der Margarethenhöhe durch den Umweltverbund, aber auch durch eine Neuordnung des Stellplatzangebotes
Handlungsfeld	Natur, Freiraum + Tourismus
Leitsatz	Klima und Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln
Leitziele	<ol style="list-style-type: none">1 Sicherung der hohen naturräumlichen Qualität insbesondere im Bereich des Siebengebirges2 Sicherung und Weiterentwicklung der innerörtlichen Grünverbindungen, der ökologisch wertvollen Bereiche und des Freiraumverbundes (insbesondere entlang von Rott- und Elsterbach) als Trittsteine für Flora- und Fauna, Lokalklima3 Stärkung der Naherholungsfunktion (durch Ausbau und Attraktivierung des Wegenetzes innerhalb und aus dem Siedlungsraum heraus)4 Förderung des sanften, naturnahen Tourismus durch Ergänzung entsprechender Infrastruktur und gezielte Angebote

6.7 Leitziele Planungsraum 6: “Oberpleis“

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Leitziele

- 1 **Bereitstellung bedarfsgerechter, differenzierter Wohnraumangebote durch Umnutzung und Nachverdichtung im Bestand sowie ergänzende Entwicklung von Reserveflächen**, insbesondere östlich Königswinterer Straße
- 2 **Entwicklung von Wohnbauflächen in den unmittelbar angrenzenden Stadtteilen** sowie nachgeordnete Erschließung von Entwicklungspotenzialen in den periphereren Ortslagen
- 3 **Aufwertung des Ortskerns von Oberpleis als räumlicher wie ideeller Orientierungs- und Mittelpunkt des Stadtteils** durch Attraktivierung von Plätzen, Grün- und Freiflächen sowie Gebäudefassaden
- 4 **Erhalt und Stärkung des Stadtteilzentrums Oberpleis (zentraler Versorgungsbereich) sowie Verbesserung der wohnortnahen Versorgung in den übrigen Stadtteilen** (durch den Auf- und Ausbau kleinteiliger Versorgungsangebote z. B. Einkaufen auf dem Bauernhof, Nachbarschaftsläden, mobile Versorgungsstationen)
- 5 **Ausbau des Bildungs- und Kulturstandortes** in Ergänzung zum Talbereich
- 6 **Sicherung und Weiterentwicklung der vorhandenen (sozialen) Infrastrukturangebote**

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

Leitsatz

Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)

Leitziele

- 1 **Ausbau des Gewerbestandortes Oberpleis als Entwicklungsstandort für den lokalen aber auch regionalen Bedarf**, ergänzend zum Talbereich
- 2 **Förderung des lokalen Einzelhandels durch ausreichend Flächenangebote und attraktive Rahmenbedingungen** im Stadtteilzentrum (zentraler Versorgungsbereich)
- 3 **Sicherung der Land- und Forstwirtschaft als Segment der örtlichen Beschäftigung** und Basis zum Aufbau regionaler Wertschöpfungsketten
- 4 **Verbesserung der Rahmenbedingungen für internetbasiertes Wirtschaften und Arbeiten (Homeoffice)**

Handlungsfeld

Mobilität

Leitsatz

Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren

Leitziele

- 1 Funktionale und gestalterische Stärkung des ZOB als Mobilitätsdrehscheibe**, auch hinsichtlich zusätzlicher Verbindungen ins Umland
- 2 Verknüpfung der Stadtteile mit dem Zentralort und mit Zielen im Umland durch innovative Mobilitätslösungen** und damit Unterstützung einer verträglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs
- 3 Ausbau der Radinfrastruktur und Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsnutzung insbesondere durch E-Mobilitätslösungen** (dadurch Höhenunterschiede auch für „nicht-sportliche“ Nutzer leicht zu bewältigen)
- 4 Ausrichtung der innerörtlichen Verkehrsinfrastruktur auf eine Stärkung der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer** u.a. durch Aufwertung fußläufiger Wegebeziehungen und Neuordnung des Parkraums

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

Leitsatz

Klima und Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln

Leitziele

- 1 Erhalt der struktur- und abwechslungsreichen bäuerlichen Kulturlandschaft mit hohem Erlebniswert** im Hinblick auf Naherholung und regionale Wertschöpfung
- 2 Sicherung, Erhalt (und Weiterentwicklung) der ökologisch wertvollen Bereiche und des Freiraumverbundes** insbesondere um den Pleisbach als Trittsteine für Flora- und Fauna / Vernetzung mit Chance 7
- 3 Vernetzung von überregional bedeutsamen Rad- und Wanderrouten** als Rückgrat des sanften Tourismus **mit lokalen Zielen**

6.8 Leitziele Planungsraum 7: “Oberhau“

Handlungsfeld

Wohnen + Leben

Leitsatz

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Leitziele

- 1 **Nutzung der vorhandenen Flächenpotenziale zur Deckung des lokalen Wohnraumbedarfs** mit Fokus auf Eudenbach
- 2 **Sicherung der grundlegenden Versorgung mit sozialen Einrichtungen** (wie Kindergärten und Grundschule) im Planungsraum
- 3 **Verbesserung der wohnortnahen Versorgung** mit Gütern des täglichen Bedarfs durch Ausbau kleinteiliger Versorgungsangebote (z. B. Einkaufen auf dem Bauernhof, Nachbarschaftsläden, mobile Versorgungsstationen)
- 4 **Sicherung und Entwicklung der historischen Ortskerne** mit ihrem noch dörflichem Charakter bzw. Leben

Handlungsfeld

Wirtschaft + Arbeit

Leitsatz

Zukunftsfähige Arbeitsplätze (vor Ort)

Leitziele

- 1 **Sicherung der Land- und Forstwirtschaft und Ausbau von Nebenerwerbsmöglichkeiten als Segment der örtlichen Beschäftigung** und Basis zum Aufbau regionaler Wertschöpfungsketten

Handlungsfeld

Mobilität

Leitsatz

Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren

Leitziele

- 1 Verknüpfung der einzelnen Stadtteile untereinander und mit dem Zentralort über innovative Mobilitätslösungen** (Umweltverbund, E-Mobilität)
- 2 Ausbau der Radinfrastruktur und Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsnutzung insbesondere durch E-Mobilitätslösungen** (dadurch Höhenunterschiede auch für „nicht-sportliche“ Nutzer leicht zu bewältigen)

Handlungsfeld

Natur, Freiraum + Tourismus

Leitsatz

Klima und Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln

Leitziele

- 1 Stärkung einer naturverträglichen Landwirtschaft** auch im Hinblick auf das Landschaftserlebnis sowie einen aktiven Landschafts- und Naturschutz
- 2 Weiterentwicklung des Segelflugplatzes sowie des Campingangebotes** zur Verbesserung des Freizeitinfrastruktur und der touristischen Wertschöpfung
- 3 Ausbau des Rad- und Wanderwegenetzes** und Aufbau bzw. Einbeziehung lokaler „Attraktionen“
- 4 Aufwertung und Weiterentwicklung der ökologisch wertvollen Bereiche und des Freiraumverbundes** als ökologischer Beitrag zur Stärkung des FFH-Gebietes bzw. zu Chance 7 (insbesondere Quirrenbach, Komper Heide und Basaltsteinbruch)

7 MASSNAHMENKONZEPT

Aufbauend auf den im vorangegangenen Kapitel definierten Leitzielen wurden im folgenden Abschnitt diese Zielvorstellungen durch eine Fülle an Maßnahmenvorschlägen konkretisiert. Hierbei wird zwischen Maßnahmen mit gesamtstädtischem Bezug und planungsraumbezogene Maßnahmen unterschieden. Um die anvisierten Ziele erfüllen zu können, wurden insgesamt über 172 Maßnahmenvorschläge entwickelt, wovon sich 51 auf die Gesamtstadt beziehen und 121 auf die sieben Planungsräume. Innerhalb dieser räumlichen Aufteilung sind die Maßnahmen zudem nach den vier Handlungsfeldern im Rahmen dieses Konzepts sortiert: Wohnen + Leben, Wirtschaft + Arbeit, Mobilität sowie Natur, Freiraum + Tourismus.

Zu den einzelnen Maßnahmen wurden zudem die Dringlichkeit, der Umsetzungszeitraum, die zuständigen Akteure sowie der zu leistende Aufwand definiert. So gibt es einerseits eine Einstufung der jeweiligen Maßnahme nach einer Prioritätenskala. Die Einteilung der Maßnahmen in Priorität A (hoch), B (mittel) und C (niedrig) stellt eine Klassifizierung dar, die aus der aktuellen Situation des ISEK abgeleitet wurde, um ein effektives Abarbeiten und politisches Handeln bei der Umsetzung entsprechender Ziele und Maßnahmen gewährleisten zu können. Andererseits wurde zu jeder Maßnahme der anvisierte Zeitrahmen (kontinuierlich, kurz-, mittel- oder langfristig), die Zuständigkeit (Stadt, Private, sonstige Institution) und der voraussichtliche Aufwand (Personalkosten der Stadtverwaltung / Sachkosten oder externe Personalkosten, gering, mittel oder hoch) grob abgeschätzt. Die einzelnen Maßnahmen können häufig zur Umsetzung mehrerer Ziele beitragen. Dieser Zielbezug wird zu den in Kapitel 6 formulierten Leitzielen abgekürzt. Die Zuordnung all dieser Attribute zu den Maßnahmen folgt dabei folgender Systematik:

PR 1 -7:	Bezeichnung des Planungsraumes (PR 1 = „Königswinter Altstadt“ etc.)
I-IV:	Zuordnung zu Handlungsfeldern – Wohnen + Leben: I , Wirtschaft + Arbeit: II , Mobilität: III und Natur, Freiraum + Tourismus: IV
1., 2., 3...	Zuordnung zu Leitzielen
A / B / C	Zuordnung der Priorität – A (hoch), B (mittel) und C (niedrig)
Kurzfristig...	Zuordnung des Umsetzungszeitrahmens - kurzfristig: Start bis Abschluss der Maßnahme: bis 2 Jahre, mittelfristig: bis 5 Jahre oder langfristig > 7 Jahre; kontinuierlich = durchgehend

Beispiel

PR1, II . 3	Planungsraum 1 „Königswinter Altstadt“, Handlungsfeld Wirtschaft + Arbeit, 3. Leitziel
A – Kurzfristig	hohe Priorität, innerhalb von 2 Jahren umzusetzen

Die gesamte Auflistung aller Maßnahmen und ihrer vollständigen Einzelheiten befindet sich im Anhang. In den folgenden Kapiteln wird eine zusammengefasste Form aller Maßnahmen wiedergegeben. Die gesamtstädtischen Maßnahmen sind hingegen aufgrund ihrer größeren thematischen Tiefe im Kapitel 7.1.2 nochmals genauer erläutert.

7.1 Maßnahmen mit gesamtstädtischen Bezug

In den folgenden Kapiteln werden die Maßnahmen mit einem gesamtstädtischen Bezug vorgestellt. Sie beziehen sich somit auf den gesamten Untersuchungsraum, weshalb der Zielbezug zu bestimmten Teilräumen entfällt.

7.1.1 Überblick aller Maßnahmen mit gesamtstädtischem Bezug

Nr.	Maßnahme	Priorität
1	Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes	A
2	Aufbau eines (kleinräumigen) Bevölkerungsmodells und -prognose	B
Wohnen + Leben		
3	Bauflächenmonitoring/ Bauflächenkataster	A
4	Ermittlung von Flächenpotenzialen im städtischen Eigentum	B
5	Aufstellung und Fortschreibung eines Baulückenkatasters	B
6	Weiterentwicklung des kooperativen Baulandmodells (Grundsatzbeschluss)	A
7	Baulandmanagement / -programm	A
8	Bauflächenaktivierung durch Eigentümeransprache und -beratung	A
9	Entwicklung vorhandener Wohnbaulandpotenziale unter Berücksichtigung des Baulandmodells durch Schaffung oder Änderung von verbindlichem Planungsrecht, Bodenordnung und Erschließung	A
10	Vermarktung und Entwicklung geeigneter städtischer Grundstücke auch für den öffentlich geförderten Mietwohnungsbau	A
11	(Geschäftsbereichsübergreifende) Unterstützung und Beratung von Wohnprojekten insbesondere Mehrgenerationen- und Seniorenwohnen sowie Wohn- und Baugruppen	A
12	konsequente Fortsetzung der regionalen Zusammenarbeit im Regionalen Arbeitskreis Bonn/ Rhein-Sieg/ Ahrweiler (r:ak)	B
13	Neuaufstellung der Stellplatzsatzung	B
14	Umsetzung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes	B
15	Fortschreibung der Denkmalliste/-topographie und Aufstellung eines Denkmalpflegeplanes	B
16	„Neubau Zentrales Verwaltungsgebäude“ oder „Sanierung Altstandorte“	A
17	Weiterentwicklung der Sportplatzkonzeption in ein Sportstättenentwicklungskonzept und Fortschreibung	B

18	Ausbau der Kinderbetreuungsangebote	A
19	Aufstellung und Fortschreibung einer mittelfristigen Kindertagesstättenbedarfsplanung	A
20	Fortschreibung Schulentwicklungsplan	A
21	Aufstellung und Fortschreibung eines Spielplatzentwicklungskonzeptes	B
22	Fortsetzung und Weiterentwicklung der Kinder- und Jugendarbeit	B
23	Fortsetzung und Weiterentwicklung der bestehenden Integrationsangebote	A
24	Barrierefreier Ausbau der städtischen Gebäude	B
25	Fortsetzung der energetischen Sanierung der städtischen Gebäude	B
26	Bereitstellung freies W-Lan auf öffentlichen Plätzen und in öffentlichen Gebäuden	B
27	Ausbau der Breitbandversorgung	A
28	Erarbeitung eines gesamtstädtischen Konzept für Versammlungsräume (Bedarfsermittlung, Analyse und Schaffung von geeigneten Räumen)	A
Wirtschaft + Arbeit		
29	Planerische Sicherung der bestehenden Industrie- und Gewerbestandorte	A
30	Entwicklung vorhandener Gewerbeflächen durch Schaffung von verbindlichem Planungsrecht, Bodenordnung und Erschließung	A
31	Planerische Sicherung von gewerblich nutzbaren Potenzialflächen	A
32	Unterstützung von Eigentümern und Investoren bei der Ansiedlung kleinteiliger, wohn- bzw. mischgebietsverträglicher Gewerbebetriebe im Bestand	A
Mobilität		
33	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (insbesondere durch Taktverdichtung der bestehenden Linien und Verbesserung der Umsteigebeziehungen/ Ausbau bestehender Knoten) im Zuge der kontinuierlichen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (Rhein-Sieg-Kreis)	A
34	Barrierefreier Ausbau der Bus- und Bahnhaltestellen	A
35	Planung und Umsetzung von Mobilstationen	A
36	Umsetzung der im Radwegkonzept des Rhein-Sieg-Kreises vorgeschlagenen Maßnahmen	A
37	Bestandsaufnahme des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	A
38	Sanierung, Erneuerung und Ausbau des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	A
39	Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes	B
40	Erarbeitung eines integriertes gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes (Verkehrsentwicklungsplan)	B

41	Park- und Verkehrsleitsystem	C
42	Fertigstellung der Schulwegepläne für alle Grundschulstandorte	B
Natur, Freiraum + Tourismus		
43	Umsetzung Tourismusleitbild/-konzept	A
44	Umsetzung des Gewässerentwicklungskonzeptes für das Pleisbachsystem	A
45	Unterstützung bei der Umsetzung des Naturschutzgroßprojektes "Chance 7" (Natur- und Kulturlandschaft zwischen Siebengebirge und Sieg)	B
46	Einführung eines Ökokontos	A
47	naturnahe Pflege und Entwicklung öffentlicher Frei- und Grünflächen	A
48	Erarbeitung eines Ausgleichsflächenkatasters	B
49	Fortschreibung des gesamtstädtischen Klimaschutzkonzeptes	B
50	Weiterentwicklung des regionalen Projektes „ Grüne Infrastruktur “ im Bereich Lauterbach- und Pleisbachtal (in Abhängigkeit von Fördermöglichkeiten)	C
51	Ökologische Aufwertung der landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen (z. B. Blüh- und Ackerrandstreifen, Stiftung Rheinische Kultur- und Landschaftspflege)	A

7.1.2 Vertiefung der Maßnahmen mit gesamtstädtischem Bezug

Nr.	Titel und Maßnahmenbeschreibung	Zielbezug
1	<p>Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes</p> <p>Der Flächennutzungsplan (FNP) dient als vorbereitende Bauleitplanung zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung einer Stadt. In ihm sollen die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dargestellt werden (gem. § 5 Abs. 1 BauGB). Der Planungszeitraum beträgt in der Regel 15 bis 20 Jahre.</p> <p>Der FNP der Stadt Königswinter wurde am 23.04.1974 wirksam. Seit dieser Zeit haben sich grundlegende soziale, wirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen geändert. Wichtige Fachplanungen wurden seitdem erstmals erstellt (z.B. FFH-Gebiete) bzw. andere sind inzwischen überholt (z.B. Landesstraßenbau). Gleichzeitig sind im wirksamen FNP noch in erheblichen Umfang freie Bauflächen dargestellt. Ein wesentlicher Teil dieser Flächen befindet sich allerdings in Bereichen, die der Bauleitplanung nicht mehr zugänglich sind (Überschwemmungs-, FFH- und Naturschutzgebiete). Ein weiterer, großer Teil der bisher ungenutzten Bauflächen liegt in Bereichen, die erheblichen Restriktionen (u.a. Landschaftsschutz) unterliegen und</p>	<p> .1, 2, 4, 5</p> <p> .1, 2</p> <p> .1</p> <p> IV .1</p>

<p>daher in der Regel nicht baulich entwickelt werden können oder sollen.</p> <p>Seine vorbereitende Steuerungsfunktion kann der FNP daher nicht mehr erfüllen. Diese Situation spiegelt sich auch in den insgesamt über 100 seit 1974 abgeschlossenen sowie begonnenen Änderungsverfahren und Berichtigungen wider, die den bisher wirksamen FNP bereits teilweise stark modifiziert haben. Eine Neuaufstellung des FNP ist daher sachlich und fachlich geboten.</p> <p>Im integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wurden ein räumliches Leitbild mit Zielen für die künftige städtebauliche Entwicklung der Stadt entwickelt und erste Fachbeiträge erarbeitet, die wichtige Vorarbeiten für einen neuen FNP darstellen. Mit der Potenzialflächenbewertung wurde zudem die rechtlich erforderliche Alternativenprüfung für neue Bauflächen bzw. die Rücknahmen von Bauflächen vorbereitet.</p> <p>Eine zeitnahe Neuaufstellung des FNP ist auch sinnvoll, um die aktuellen städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen der Stadt auf rechtlich verbindlicherer Basis (mindestens FNP-Vorentwurf) in den Prozess zur Überarbeitung des Regionalplanes einbringen zu können (Gegenstromprinzip).</p> <p>Ein förmlicher Aufstellungsbeschluss für die Neuaufstellung des FNP ist bisher noch nicht erfolgt. Dieser könnte nach Abschluss des ISEK-Verfahrens beraten werden.</p>				
<p>Priorität:</p> <p>A</p>	<p>Zeitraumen:</p> <p>mittelfristig</p>	<p>Zuständigkeit:</p> <p>Stadt</p>	<p>Personal-aufwand:</p> <p>hoch</p>	<p>Sachauf-wand:</p> <p>hoch</p>

2	<p>Aufbau eines (kleinräumigen) Bevölkerungsmodells</p> <p>Als Grundlage für die Bearbeitung vieler kommunaler Planungsaufgaben (insbesondere der Stadtentwicklungs-, Feuerwehrbedarfs-, Kindertagesstätten-, Schulentwicklungs- und Jugendhilfeplanung) sind Bevölkerungsprognosen unentbehrlich.</p> <p>Bisher werden Prognosen für die verschiedenen Planungsaufgaben einzelfallbezogen und nur auf gesamtstädtischer Ebene in der Regel durch Externe erstellt. Bei gesamtstädtischen Prognosen oder Prognosen auf Kreisebene verläuft die kleinräumige Entwicklung allerdings sehr unterschiedlich und teilweise sogar gegenläufig. Diese Trends werden in gesamtstädtischen Prognosen zunächst nicht sichtbar, sondern treten später überraschend auf. Um langfristig auf kleinräumigerer Ebene in den 9 Sozial- bzw. 7 Planungsräumen eine größere Planungssicherheit zu erhalten, soll daher ein Bevölkerungsmodell eingeführt werden, das geschäftsbereichsübergreifend für die unterschiedlichen Planungsaufgaben genutzt werden kann. Je nach Planungsfall können daraus Bevölkerungsprognosen auf kleinräumiger Ebene generiert werden. Die frühzeitige Kenntnis über kleinräumige Veränderungen der Bevölkerungsstruktur erweitert den zeitlichen Rahmen für die kommunalpolitischen Entscheidungsprozesse und die Realisierung der notwendigen Maßnahmen.</p>	 ,1, 4, 5
----------	--	--

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal- aufwand:	Sachauf- wand:
B	kurzfristig	Stadt	gering	mittel

Entwurf

Wohnen + Leben

3	<p>Bauflächenmonitoring/ Bauflächenkataster</p> <p>Die Beobachtung der Baulandentwicklung (Bauflächenmonitoring) ist eine zentrale Grundlage eines kommunalen Flächenmanagements. In einem Bauflächenkataster werden dazu sämtliche im Stadtgebiet vorhandenen (aber auch potenziellen) Bauflächen in einem Geoinformationssystem (GIS) erfasst und bewertet.</p> <p>Aufgrund der kontinuierlichen Inanspruchnahme von Flächen ist die Erhebung regelmäßig jährlich zu aktualisieren. In regelmäßigen Abständen werden der Flächenverbrauch und die Flächenreserven dokumentiert und dem Bedarf gegenüber gestellt, um gezielte Maßnahmen zur Steuerung der Baulandentwicklung einleiten zu können.</p> <p>Im Rahmen des ISEK wurde eine erste flächendeckende Erhebung, Beschreibung und Bewertung der vorhandenen und potenziellen Bauflächen (Flächen >0,2 ha) durch die Stadtverwaltung erstellt. Nach einem einheitlichen Verfahren wurden die Flächen in städtebaulicher, erschließungstechnischer und umweltfachlicher Sicht einer ersten Bewertung unterzogen. Im Hinblick auf die Neuaufstellung des FNP ist die umweltfachliche Bewertung zu vertiefen. Das Bauflächenkataster ist zudem um ein Baulückenkataster (Flächen <0,2 ha) zu ergänzen (vgl. Maßnahme 5).</p> <p>Das kommunale Bauflächenkataster bzw. das Baulandmonitoring liefern wichtige Grundlagen für die Erarbeitung eines Baulandprogramms (vgl. Maßnahme 7) sowie für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (vgl. Maßnahme 1). Sie bilden damit die Grundlage einer zeitlich gestaffelten Bauland- und Infrastrukturentwicklung. In diesem Rahmen ist auch eine gezieltere Kosten-Nutzen-Analyse der Bauflächenentwicklung als Ganzes (Strategien auf der Ebene Gesamtstadt/FNP) bzw. zur Bewertung und Priorisierung von Einzelflächen möglich.</p> <p>Außerdem dient das Bauflächenkataster als Grundlage einer gezielten Ansprache von Eigentümern (vgl. Maßnahme 8) und damit der Aktivierung von Bauflächenpotenzialen insbesondere im Innenbereich. Die Daten des Bauflächenkatasters (ohne Baulücken und Potenzialflächen) können zudem in das landesweite Siedlungsflächenmonitoring übernommen werden.</p>	.1
----------	--	----

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
A	kontinuierlich	Stadt	mittel	/

4	<p>Ermittlung von Flächenpotenzialen im städtischen Eigentum</p> <p>Viele Kommunen verfügen, teilweise auch in zentralen Lagen, über eigene Grundstücke, die grundsätzlich für eine wohnbauliche Nutzung in Frage kommen könnten. Viele der Flächen im städtischen Eigentum dienen allerdings zur pflichtgemäßen Aufgabenerfüllung (u.a. Feuerwehr, Schulen, Straßen, Friedhöfe, Spielplätze usw.).</p> <p>Durch die veränderten gesellschaftlichen und demografischen Rahmenbedingungen sind die bisher für die pflichtgemäße Aufgabenerfüllung vorgesehenen Flächen allerdings ggf. nicht mehr in vollem Umfang erforderlich. Beispielsweise hat sich die Bestattungskultur in den letzten Jahren deutlich verändert: Zunehmende Feuer- und Urnenbestattungen führen dazu, dass die bisherigen Friedhofserweiterungsflächen voraussichtlich nicht mehr in vollem Umfang benötigt werden. Auch ist die Stadt Eigentümerin verschiedener Flächen, die als Spielplätze bauleitplanerisch gesichert, aber bisher nicht umgesetzt sind. Ob diese Flächen noch als Spielflächen benötigt werden, ist z.B. im Rahmen einer Spielplatzkonzeption zu prüfen (vgl. Maßnahme 21).</p> <p>Vor dem Hintergrund des hohen Wohnraumbedarfs ist die Prüfung von Grundstücken im städtischen Eigentum hinsichtlich ihrer Nutzung bzw. ihrem Entwicklungspotenzial geboten. Bei dieser Bedarfsprüfung sollte im Zweifel der langfristigen Sicherung von Flächen für die pflichtgemäße Aufgabenerfüllung der Vorrang gegeben werden, da erforderliche Flächen – wenn überhaupt verfügbar – später wieder am freien Markt zu voraussichtlich hohen Preisen erworben werden müssten.</p> <p>Ungenutzte oder nicht effektiv genutzte Flächen, sowie noch nicht entwickelte Potenzialflächen im städtischen Besitz, können aber an private Investoren vermarktet werden. Dadurch wird neuer Raum für die Umsetzung privater Projekte freigegeben. Diese können durch Verträge so gesteuert werden, dass sie den Leitzielen dieses Konzepts, z.B. Förderung des öffentlich geförderten Mietwohnungsbaus, entsprechen.</p>	<p>.1, 3</p>		
Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal- aufwand:	Sachauf- wand:
B	kurzfristig	Stadt	gering	/

5	<p>Aufstellung und Fortschreibung eines Baulückenkatasters</p> <p>Grund und Boden sind nicht vermehrbare bzw. erneuerbare Ressourcen. Mit ihnen ist daher sparsam und schonend umzugehen. Der zukünftige Bauflächenbedarf soll daher im Rahmen der Innenentwicklung vorrangig durch die Nutzung innerörtlicher, bereits erschlossener Flächen gedeckt werden. Mit der Innenentwicklung kann so die erstmalige Ausdehnung der Siedlungen in den unbebauten Außenbereich vermieden oder zumindest verringert werden. Dies dient auch dazu, vorhandene Infrastrukturen besser auszunutzen und weitere kostenintensive Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen zu vermeiden. Mit der Innenentwicklung werden bisher unbebaute Flächen nicht nur vor einer Überbauung und Versiegelung geschützt, sondern es werden, aufgrund kürzerer Wege für die zukünftigen Bewohner, auch das Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Immissionen reduziert.</p> <p>Das Ziel der vorrangigen Innenentwicklung ist u.a. auch im Handlungskonzept Wohnen der Stadt Königswinter als Leitziel verankert. Mit dem Baulückenkataster wird die zentrale Informationsgrundlage über die im Innenbereich noch vorhandenen Bauflächenpotenziale geschaffen. Im Baulückenkataster werden die Grundstücke im Stadtgebiet erfasst, auf denen bereits Baurechte bestehen und die nicht oder nur geringfügig bebaut sind. Das Baulückenkataster dient damit als Grundlage einer gezielten Ansprache von Eigentümern (vgl. Maßnahme 8) und als Instrument der Aktivierung von Bauflächenpotenzialen im Innenbereich. Um die Innenentwicklung voranzutreiben, ist die Erarbeitung und Fortschreibung eines Baulückenkatasters somit erforderlich.</p>	<p>.1, 3</p>
----------	--	--------------

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sach-aufwand:
B	kurzfristig / kontinuierlich	Stadt	mittel	/

6	<p>Weiterentwicklung des Kooperativen Baulandmodells (Grundsatzbeschluss)</p> <p>Um Bauland zu schaffen, gibt es grundsätzlich verschiedene Strategien. Zu unterscheiden ist zwischen hoheitlichen Strategien, Kooperationsstrategien und Zwischenerwerbsstrategien.</p> <p>Die Stadt Königswinter hat bisher keine langfristig angelegte, aktive Bodenvorratspolitik (bzw. ein Zwischenerwerbsmodell) zur Baulandentwicklung betrieben. Sie verfügt daher nur über sehr wenige für eine Wohnbebauung geeignete Grundstücke. Die vorhandenen Wohnbaulandpotenziale befinden sich fast völlig im Eigentum Privater.</p> <p>Die Baulandbereitstellung in Königswinter erfolgte im 20. Jahrhundert zunächst vorrangig über klassische Angebotsbebauungspläne mit anschließender Umlegung und Erschließung (hoheitliche Strategie). Einige dieser Flächen sind allerdings aufgrund der fehlenden Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer bis heute nicht entwickelt.</p> <p>Seit den 90er Jahren setzt die Stadt Königswinter bei der Baulandentwicklung daher zunehmend und inzwischen fast ausschließlich auf das Engagement Privater, sofern diese die Kosten der Bauleitplanung und die Erschließungskosten übernehmen (Kooperationsmodell). So kann ein Großteil der Erschließungskosten auf die Planbegünstigten übertragen werden, allerdings verbleibt auch weiterhin ein Teil der sozialen Infrastrukturkosten im städtischen Haushalt. Auf die Entwicklung des Bodenpreises und die Vergabe der Grundstücke an bestimmte Bevölkerungsgruppen hat die Stadt mit diesem Verfahren weiterhin keinen Einfluss.</p> <p>Am 12.09.2018 wurde die Verwaltung vom Planungs- und Umweltausschuss beauftragt, einen Vorschlag für die Einführung eines Baulandmodells zu erarbeiten. Mit dem Grundsatzbeschluss für ein Baulandmodell soll für alle am Bodenmarkt Teilnehmenden (Eigentümer, Bauträger, Investoren, Rat und Verwaltung) bzw. alle Planungsbegünstigten <u>Investitionssicherheit</u> aber auch <u>Gleichbehandlung</u> und <u>Transparenz</u> gewährleistet werden, in dem die langjährige Verwaltungspraxis der Kostenübernahme durch die Begünstigten formalisiert wird.</p> <p>Zudem soll mit dem Grundsatzbeschluss eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Wohnbauland unterstützt und möglichst in allen Stadtteilen unter Berücksichtigung der vorhandenen städtebaulichen Gegebenheiten mehr bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden.</p> <p>Die Stadt strebt darüber hinaus an, die Kosten, die mit der Baulandentwicklung verbunden sind zwischen den Planungsbegünstigten (Eigentümer, Bauträger, Investoren) und der Stadtgemeinschaft bzw. der Allgemeinheit gerechter zu verteilen.</p>	.1	
----------	---	----	--

Priorität: A (Beschluss geplant)	Zeitraumen: kurzfristig / kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt	Personal-aufwand: gering	Sach-aufwand: /
--	--	--------------------------------	------------------------------------	---------------------------

7	Baulandprogramm	<p>Mit dem Baulandprogramm werden diejenigen Flächen für eine Entwicklung zur Baureife ausgewählt, mit denen die wohnungs- und stadtentwicklungspolitischen Ziele am besten erreicht werden können und deren tatsächliche Umsetzung realistisch erscheint. Dafür sind eine Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer und die Beachtung des Baulandmodells (vgl. Maßnahme 6) zwingend erforderlich.</p> <p>Das Baulandprogramm dient zur Koordination der verschiedenen Aktivitäten in der Verwaltung, die notwendig sind, um Bauland zu aktivieren. Dazu gehören neben den Verhandlungen zur Sicherstellung der Mitwirkung der Eigentümer bzw. Investoren, die Bebauungsplanung, die Entwässerungs- und Straßenplanung und die dazugehörigen Erschließungsarbeiten (Kanalbau, Straßenbau). Darüber hinaus soll das Baulandprogramm auch sicherstellen, dass die notwendigen Folgeeinrichtungen wie Kindertagesstätten zum passenden Zeitpunkt über die notwendigen Kapazitäten verfügen.</p> <p>Das Baulandprogramm ist dynamisch ausgerichtet und bedarf deshalb regelmäßiger (jährlicher) Aktualisierung, um gegebenenfalls auf sich abzeichnende mögliche Engpass- oder auch Überschusssituationen angemessen reagieren zu können. Wesentliche Änderungsbedarfe ergeben sich zum Beispiel daraus, dass es in den laufenden Verfahren zu Verzögerungen gekommen ist, oder auch wichtige Schritte frühzeitiger als angenommen erfolgen konnten. Beides führt dazu, dass der für die jeweiligen Gebiete festgelegte Zeitpunkt der Baureife angepasst werden muss.</p> <p>Zudem können sich im laufenden Verfahren schwerwiegende Hemmnisse ergeben, die in seltenen Fällen zu einem Abbruch der Aktivitäten der Baulandentwicklung führen. Diese Gebiete stehen dann faktisch nicht mehr für eine Baulandentwicklung zur Verfügung und sind dementsprechend auch kein Bestandteil des Baulandprogramms mehr. Ebenso werden im Rahmen der Fortschreibung regelmäßig neue Baugebiete aufgenommen, die dann in den nächsten Jahren sukzessive entwickelt werden.</p>	.1	
Priorität: A	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: mittel	Sach- aufwand: /

8	<p>Bauflächenaktivierung durch Eigentümeransprache und -beratung</p> <p>Gerade städtebaulich und erschließungstechnisch gut geeignete innerstädtische Bauflächenpotenziale und Baulücken sind aufgrund der Eigentumssituation oder gegenläufiger Eigentümerinteressen (wie u.a. Familienvorhaltung, Eigenbedarf für gärtnerische Nutzungen) für eine bauliche Entwicklung häufig gesperrt. Auch in Königswinter sind noch eine Vielzahl von nicht entwickelten potenziellen Bauflächen und nicht genutzten Baulücken vorhanden (vgl. Potenzialflächenerhebung zum ISEK).</p> <p>Um diese ungenutzten Flächenpotenziale insbesondere im Innenbereich zur baulichen Nutzung frei zu geben, ist eine Bauflächenaktivierung in Form einer aktiven Eigentümeransprache und -beratung geboten. Einen umfassenden Überblick über die Potenziale bieten das Bauflächen- und das Baulückenkataster (Maßnahmen 3 + 5). Die Bauflächenaktivierung kann dabei kontinuierlich, je nach Bedarf erfolgen.</p>	 .1, 2, 3
----------	---	--

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
A	kontinuierlich	Stadt	mittel	/

9	<p>Entwicklung vorhandener Wohnbaulandpotenziale</p> <p>Im Baulandkataster (Maßnahme 3) sind die Wohnbaulandpotenziale erfasst, die für eine bauliche Entwicklung grundsätzlich in Betracht kommen können. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Flächen, die bereits über Baurechte verfügen, die nur noch nicht umgesetzt sind, weil wesentliche Voraussetzungen wie die Bodenordnung oder Erschließung fehlen und Flächen, die bisher keine(ausreichenden) Baurechte haben.</p> <p>Mit dem Baulandprogramm (Maßnahme 7) werden die Flächen für eine Entwicklung zur Baureife ausgewählt, mit denen die stadtentwicklungspolitischen Ziele am besten erreicht werden können und deren tatsächliche Umsetzung realistisch erscheint. Zur Deckung des Wohnraumbedarfs sind die priorisierten Wohnbaulandpotenziale unter Beachtung des Baulandmodells (Maßnahme 6) zu entwickeln. Für jede Einzel-fläche die zur Entwicklung und Baureifmachung erforderlichen Maßnahmen zu prü-fen und umzusetzen. In erster Linie sind dies</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Baurecht über Aufstellung oder Änderung eines Bebauungs-planes/ einer Innenbereichssatzung sowie ggf. Änderung des FNP • Bodenordnung (Umlegung) und • Erschließung <p>Das Baulandprogramm dient dabei zur Koordination der verschiedenen Aktivitäten in der Verwaltung, die notwendig sind, um Bauland zu aktivieren.</p>	 .1, 2, 3, 4
----------	---	--

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
A	kontinuierlich	Stadt	mittel	mittel

10	<p>Vermarktung und Entwicklung geeigneter städtischer Grundstücke auch für den öffentlich geförderten Wohnungsbau</p> <p>Bei einem Drittel der öffentlich geförderten Wohnungen in Königswinter steht das Bindungsende bis Ende 2020 bevor. Gleichzeitig besteht eine weiterhin hohe bzw. steigende Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum, daher ist es von großer Bedeutung zeitnah neuen öffentlich geförderten Wohnraum zu schaffen.</p> <p>Zwar hat die städtische Wirtschaftsförderungs- und Wohnungsbaugesellschaft mbH (WWG) kürzlich ein Bauvorhaben in diesem Marktsegment realisiert und plant mit dem Projekt „Stadtgarten“ mittelfristig ein größeres Projekt. Die WWG verfügt aber derzeit nicht über die Kapazitäten weitere Projekte zu bearbeiten. Daher hat die Stadt zusätzlich eigene Grundstücke identifiziert, die kurz- bzw. mittelfristig für den öffentlich geförderten Wohnungsbau zur Verfügung gestellt werden könnten.</p> <p>Der Stadtrat hat am 18.12.2017 beschlossen (Ratsbeschluss 341/2017), vier von insgesamt rund 20 überprüften städtischen Grundstücken für den öffentlich geförderten Wohnungsbau bereitzustellen. Für zwei Grundstücke besteht bereits Baurecht. Diese werden derzeit vermarktet. Eines ist derzeit noch bis Ende 2019 durch eine andere Nutzung belegt und für eine weitere Fläche muss ggf. das Baurecht noch angepasst werden.</p>	 <p>.1</p>
-----------	--	---

Priorität: A	Zeitraumen: kurzfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: gering	Sachauf- wand: /
------------------------	-----------------------------------	--------------------------------	---	--------------------------------

11	<p>Unterstützung und Beratung von Wohnprojekten insbesondere Mehrgenerationen- und Seniorenwohnen sowie Wohn- und Baugruppen</p> <p>Insbesondere der private Sektor ist der größte Akteur, der in vielen Kommunen Wohnraum schafft. Durch eine frühzeitige Kommunikation, Kooperation und kostenlose Beratungsangebote kann die Stadt die privaten Akteure unterstützen und gleichzeitig beratend Einfluss auf Projekte nehmen und so für ein diversifiziertes Wohnraumangebot sorgen. Da in Königswinter besonders aufgrund der demografischen Entwicklung ein diversifiziertes Wohnraumangebot immer wichtiger werden wird, ist eine Förderung und Beratung von privaten Entwicklern sinnvoll.</p> <p>Durch eine fachgerechte und frühzeitige Beratung kann die Entwicklung des zukünftigen Wohnungsmarktes positiv und entsprechend der Anforderungen sowie Leitziele beeinflusst werden. Dieses Beratungsangebot sollte im Rahmen der Investoren- und Bauberatung geschäftsbereichsübergreifend erfolgen.</p>	 <p>.1</p>
-----------	--	---

Priorität: A	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt / WWG	Personal- aufwand: mittel	Sachauf- wand: /
------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---	--------------------------------

12	<p>Fortsetzung der Arbeit im regionalen Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak)</p> <p>Der :rak ist ein informelles Arbeitsgremium der Bundesstadt Bonn, des Rhein-Sieg-Kreises und des Kreises Ahrweiler sowie der kreisangehörigen Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler. Durch die freiwillige Kooperation dieser Gebietskörperschaften soll die nachhaltige Raumentwicklung in der Region gefördert werden. Der :rak stellt auch ein Bindeglied zwischen den Kommunen und der Landesplanung dar, indem er durch Informationsaustausch und Kommunikation dazu beiträgt, gemeinsam abgestimmte Projekte auf kommunaler Ebene zu befördern.</p> <p>Die Arbeit im :rak soll konsequent fortgesetzt werden. Insbesondere das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen der Förderrichtlinie „Stadt, Land Plus“ unterstützte Projekt des :rak „Nachhaltige Entwicklung durch Interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (NEILA)“ soll in den nächsten 4 Jahren dazu beitragen, für die bestehenden Herausforderungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und Verkehr in der Region interkommunale Strategien zu erarbeiten.</p>	.1
-----------	--	----

Priorität: B	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt / WWG	Personal- aufwand: gering	Sachauf- wand: gering
------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---	-------------------------------------

13	<p>(Neu)Aufstellung der Stellplatzsatzung</p> <p>Mit der Novellierung der Bauordnung Nordrheinwestfalen (BauO NRW) haben die Kommunen erstmals die Möglichkeit Stellplatzsatzungen für ihr Gebiet zu erlassen, mit denen eigene Regelungen festgesetzt werden können, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben (Neu- und Umbau) Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden. Mit der Stellplatzsatzung wird das Mindestangebot an Stellplätzen im privaten Raum festgelegt. Die Stellplatzsatzung ist erforderlich, um den ruhenden Verkehr nicht weiter in den öffentlichen Raum zu verlagern und dort weitere Stellplatzbedarfe auszulösen.</p>	.10
-----------	--	-----

Priorität: B	Zeitraumen: kurzfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: gering	Sachauf- wand: gering
------------------------	-----------------------------------	--------------------------------	---	-------------------------------------

14	<p>Umsetzung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes</p> <p>Der Rat der Stadt hat am 02.07.2018 das fortgeschriebene Einzelhandels- und Zentrenkonzept als Grundlage für die Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in Königswinter beschlossen. Ziel ist insbesondere eine Stärkung und Weiterentwicklung der Stadtteilzentren Oberpleis und Königswinter-Altstadt sowie eine Verbesserung der Nahversorgungssituation insbesondere in den Stadtteilen Altstadt, Stieldorf und Heisterbacherrott/Thomasberg. Zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche und Nahversorgung werden u.a. die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ansiedlung eines zusätzlichen Lebensmittelmarktes/Discounter in Stieldorf, ▪ Ansiedlung eines zusätzlichen Lebensmittelmarktes in Königswinter-Altstadt, ▪ Ansiedlung eines kleinflächigen Nahversorgers in Heisterbacherrott sowie ▪ Anpassung der Einzelhandelsfestsetzungen in Bebauungsplänen für Gewerbegebiete an die aktuelle Sortimentsliste und Rechtsprechung zum Schutz der zentralen Versorgungsbereiche. <p>Diese und weitere Maßnahmen sind – auch vor dem Hintergrund der geplanten Siedlungsflächen- und Einwohnerentwicklung – zur Verbesserung der Versorgungssituation und Einzelhandelsstruktur mittelfristig umzusetzen.</p>	 <p>.9 .4</p>		
Priorität: B	Zeitraumen: mittelfristig	Zuständigkeit: Stadt/ WWG/ Private	Personal- aufwand: mittel	Sachauf- wand: /

15	<p>Fortschreibung der Denkmaltopographie und Aufstellung eines Denkmalpflegeplans</p> <p>Ein Denkmalpflegeplan dient dem Erhalt und der Bewahrung historischer Bausubstanz. Er soll aber auch die historischen Zusammenhänge und Beziehungen in der Siedlungsstruktur darstellen. Daher hat ein Denkmalpflegeplan zwei Schwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortschreibung der Denkmaltopographie (Inventarisierung): Die überwiegende Zahl der Eintragungen in die Denkmaltopographie/-liste erfolgte Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre. Potenzielle Denkmäler der 50er, 60er und 70er Jahre sowie Industriedenkmäler wurden seinerzeit nicht berücksichtigt. Zwar hat immer wieder eine Ergänzung der Liste in Einzelfällen stattgefunden, jedoch ist nach mehr als 40 Jahren eine Überprüfung erforderlich. ▪ Städtebauliche, denkmalgeschützte Strukturen beeinflussen nicht nur das Erscheinungsbild des Ortes, sondern sind auch Grundlage und Maßstab für Planungsentscheidungen. Mit dem Denkmalpflegeplan können die Belange der Denkmalpflege frühzeitiger und umfassender in die Bauleitplanung einfließen als dies bei einer isolierten Betrachtung in Bezug auf Einzelobjekte möglich wäre. 	 <p>.6</p>
-----------	---	---

Priorität: B	Zeitraumen: mittelfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: mittel	Sachauf- wand: hoch
-------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------	---	-----------------------------------

16	<p>„Neubau zentrales Verwaltungsgebäude“ oder „Sanierung Altstandorte“</p> <p>Die heutige Stadt Königswinter ist am 01.08.1969 aus der Zusammenlegung der Gemeinden Ittenbach, Heisterbacherrott, Niederdollendorf, Oberdollendorf, Oberpleis und Stieldorf mit der Stadt Königswinter entstanden. Historisch bedingt ist die Stadtverwaltung daher auf verschiedene Standorte im Stadtgebiet verteilt. Verwaltungsstandorte finden sich in der Königswinterer Altstadt in der Drachenfelsstraße und der Schützenstraße (Jugendamt), in Thomasberg (Bauverwaltung) und in Oberpleis. Der Baubetriebshof ist ebenfalls in Oberpleis angesiedelt. Seit 2015 werden zudem auch Teile der ehemaligen Paul-Moor-Schule in Oberpleis genutzt (Fraktionsräume).</p> <p>Bereits mit der kommunalen Neugliederung wurde die Frage des Neubaus eines zentralen Verwaltungsgebäudes wiederholt diskutiert. Aufgrund des steigenden Sanierungsbedarfs der Bestandsgebäude und der Nachteile im Arbeitsprozess wurde Mitte der 2000er Jahre erneut die grundsätzliche Frage des Neubaus eines zentralen Verwaltungsgebäudes bzw. die Sanierung der Altstandorte aufgeworfen. In diesem Rahmen wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen beider Optionen untersucht und auch verschiedene Standorte für einen Neubau diskutiert.</p> <p>Am 15.12.2008 fasste der Stadtrat dann nach knapp dreijähriger Diskussion den Beschluss, den Standort des Bauhofes in Oberpleis für den Neubau eines zentralen</p>	 <p>.5</p>
-----------	--	---

	<p>Verwaltungsgebäudes weiterzuverfolgen. Die Verwaltung wurde beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für den Neubau sowie ein Vermarktungskonzept für die Altstandorte zu entwickeln. Am 07.02.2011 hatte der Stadtrat dann u.a. aufgrund der damals schwierigen Vermarktung der Altstandorte entschieden, das Projekt nicht weiterzuverfolgen.</p> <p>Durch die dringende Sanierungsbedürftigkeit der Bestandsgebäude sowie auf Anregung der Gemeindeprüfungsanstalt (GPA) ist ein Neubau erneut im Gespräch. Anfang 2018 wurde im Stadtrat eine Wirtschaftlichkeitsberechnung (Stand 11.10.2017) mit neuen Vergleichszahlen für den Bau eines zentralen Verwaltungsgebäudes vorgestellt.</p> <p>Als erste Grundlage für die grundsätzliche Entscheidung zwischen den Optionen „Neubau eines zentralen Verwaltungsgebäudes“ oder „Beibehaltung der dezentralen Struktur“ werden derzeit die technischen und organisatorischen Anforderungen an eine zukunftsorientierte Verwaltungsarbeit durch einen externen Dienstleister untersucht. Auf dieser Basis wird ein Anforderungsprofil für das Raum- und Arbeitsumgebungskonzept der Verwaltung erstellt und notwendige Aufwendungen vergleichend für die beiden Optionen dargelegt.</p> <p>Darüber hinaus bedarf es für die Entscheidung zwischen den beiden Optionen auch einer (erneuten) Prüfung von Standortalternativen einschließlich einer Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen. Des Weiteren sollten die städtebaulichen Auswirkungen auf die alten und möglichen neuen Verwaltungsstandorte (Änderung der Nutzungsstruktur, Synergieeffekte für ansässige Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe) sowie die Nachnutzungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.</p> <p>Um die bereits diskutierte Variante „Neubau am Standort Bauhof in Oberpleis“ planungsrechtlich abzusichern, hat der Planungs- und Umweltausschuss am 11.04.2018 das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 60/50 für den Bereich „Humboldtstraße/ Königswinterer Straße“ eingeleitet. Im Bebauungsplan ist die Festsetzung als eingeschränktes Gewerbegebiet geplant, sodass die Entwicklung eines zentralen Verwaltungsgebäudes grundsätzlich planungsrechtlich möglich ist oder alternativ eine gewerbliche Entwicklung. Grundlage der geplanten Festsetzungen für die möglichen Baukörper sind die Zahlen der Wirtschaftlichkeitsberechnung aus 2017.</p> <p>Der Stadtrat hat bisher noch keine Grundsatzentscheidung zum Neubau oder zur Sanierung der Altstandorte und noch keine Standortentscheidung für einen Neubau getroffen. Das Ergebnis dieser Entscheidungen hat Auswirkungen auf die Maßnahmen 1.8, 4.12, 6.10, 6.11a, 6.11b und 6.12.</p>			
--	--	--	--	--

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-	Sachauf-
A	kurzfristig	Stadt	aufwand:	wand:
			mittel	hoch

17	<p>Weiterentwicklung der Sportplatzkonzeption in ein Sportstättenentwicklungskonzept und Fortschreibung</p> <p>Die Bereitstellung, der Betrieb und die Finanzierung der Sportstätten ist ein wichtiger Teil der kommunalen Daseinsvorsorge. Vor dem Hintergrund des beabsichtigten Bevölkerungswachstum auf bis zu 46.000 Einwohner, den Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur und dem veränderten Freizeitverhalten sowie den in der Umgebung von bestehenden Sportstätten vermehrt auftretenden Konflikten (Lärmemissionen) sollten die Sportstätten im Sinne einer bedarfs- und zukunftsorientierten Sportpolitik so an veränderte Rahmenbedingungen angepasst und weiterentwickelt werden, das weiterhin ein möglichst breites und hochwertiges Sportangebot möglich ist. Dazu sind der Bedarf und der Zustand aller Sportstätten sowie ggf. erforderliche Neubauten unter Einbeziehung aller betroffenen Interessengruppen (Schulen, Vereine, Stadtsportbund usw.) in einem Sportstättenentwicklungskonzept zu ermitteln. Ein Sportstättenentwicklungskonzept bildet damit die Grundlage für die bauliche und organisatorische Weiterentwicklung der Sportanlagen.</p> <p>Mit der am 28.04.2015 vom Sportausschuss beschlossenen und am 23.02.2016 hinsichtlich der Priorität modifizierten Sportplatzkonzeption, liegt ein erster Baustein vor, die – auch vor dem Hintergrund der Diskussionen um die Erweiterung der Gesamtschule – in ein Sportstättenentwicklungskonzept weiterentwickelt werden sollte.</p>	 <p>.5</p>
-----------	---	---

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
B	mittelfristig und dann kontinuierlich	Stadt	mittel	mittel



18	<p>Ausbau der Kinderbetreuungsangebote</p> <p>Der Kindergartenbedarfsplan für das Kindergartenjahr 2019 / 2020 verzeichnet bis auf Oberpleis und Oberhau in allen Sozialräumen Defizite (weniger Betreuungsangebote als Anfragen). Deutliche Defizite bestehen insbesondere im Raum Ittenbach sowie im Talbereich. Neben Erweiterungen und Überbelegungen bestehender Einrichtungen werden daher aktuell zwei Standorte für neue Kindertageseinrichtungen in Königswinter-Altstadt (Maßnahme 1.7) und Thomasberg (Maßnahme 4.11) entwickelt.</p> <p>Aufgrund aktueller Rahmenbedingungen und Herausforderungen an die Betreuungseinrichtungen sowie angesichts der Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt und der beabsichtigten Wohnbauflächenentwicklung ist auch weiterhin mit einem steigenden Bedarf an Betreuungsangeboten zu rechnen. Daher werden derzeit zwei weitere Standorte in Vinxel (vgl. Maßnahme 3.2) und Oberpleis (Maßnahme 6.12) geprüft bzw. planerisch vorbereitet.</p> <p>Zur Gewährleistung einer auch zukünftig guten Versorgung mit Betreuungsangeboten ist der Ausbau auch in den nächsten Jahren voranzutreiben. Dabei bildet eine mittelfristig angelegte Kindertagesstättenbedarfsplanung (Maßnahme 19) auf Basis kleinräumiger Bevölkerungsprognosen (Maßnahme 2) die entscheidende Grundlage zur frühzeitigen Einleitung der notwendigen kommunalpolitischen Entscheidungen und Maßnahmen (u.a. Grundstückserwerb, Schaffung Baurecht).</p>	.5
-----------	---	----

Priorität: A	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt	Personalaufwand: mittel	Sachaufwand: hoch
------------------------	--------------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------

19	<p>Aufstellung und Fortschreibung einer mittelfristigen Kindertagesstättenbedarfsplanung</p> <p>Die Kindergartenbedarfsplanung gewinnt für viele Kommunen zunehmend an Bedeutung, denn nach § 80 Abs. 1 Achten Sozialgesetzbuch sind die Gemeinden im Rahmen der Jugendhilfeplanung verpflichtet, „den Bedarf [...] für einen <u>mittelfristigen Zeitraum zu ermitteln und die zur Befriedigung des Bedarfs notwendigen Vorhaben rechtzeitig und ausreichend zu planen</u>“.</p> <p>Eine mittelfristig z.B. auf fünf Jahre angelegte Kindertagesstättenbedarfsplanung auf Basis kleinräumiger Bevölkerungsprognosen (Maßnahme 2) stellt die entscheidende Grundlage zur frühzeitigen Einleitung der notwendigen kommunalpolitischen Entscheidungsprozesse und Maßnahmen (u.a. Grundstückserwerb, Schaffung Baurecht; Bauplanung, Vergabe usw.) dar.</p>	.5
-----------	--	----

Priorität: A	Zeitraumen: mittelfristig und dann kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt	Personalaufwand: mittel	Sachaufwand: mittel
------------------------	---	--------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------

20	<p>Fortschreibung Schulentwicklungsplan</p> <p>Die Gemeinden sind gesetzlich verpflichtet, zur Sicherung eines gleichmäßigen und umfassenden, bedarfsgerechten Bildungsangebotes Schulentwicklungsplanung zu betreiben. Der Schulentwicklungsplan bildet die Grundlage für organisatorische und bauliche Maßnahmen. Mit der letzten Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes für den Zeitraum 2016 bis 2021 wurde insbesondere die Veränderungen der Schülerzahlen, die angemessene Zügigkeit der 2013 eingerichteten Gesamtschule Oberpleis sowie die Veränderungen aus dem Ausbau der Ganztagesbetreuung betrachtet.</p> <p>Ein mit der demografischen Entwicklung vielerorts verbundener Schülerrückgang, die gegenläufige Entwicklung durch verstärkte Zuwanderung und die beabsichtigte Siedlungsflächenerweiterungen mit einem möglichen Bevölkerungswachstum auf bis zu 46.000 Einwohner und Veränderungen im Schulwahlverhalten der Eltern stellen die Träger öffentlicher Schulen erneut vor beträchtliche Herausforderungen. Zudem ist der Ausbau der Ganztagesbetreuung fortzusetzen. In Königswinter ist außerdem der Raumbedarf für die Gesamtschule, aber auch für die übrigen Schulen zu prüfen. Die Schulstandorte sind baulich ggf. weiterzuentwickeln und auszubauen.</p> <p>Eine Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes ist gesetzlich vorgeschrieben und für 2021 geplant. In Rahmen der Fortschreibung sollten auch die Möglichkeiten zur interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich Schulen geprüft werden.</p>	.5		
Priorität: A	Zeitraumen: mittelfristig und dann kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt	Personal-aufwand: mittel	Sachauf-wand: mittel



21	<p>Aufstellung und Fortschreibung eines Spielplatzentwicklungskonzeptes</p> <p>Spiel- und Bolzplätze haben für die Stadtgesellschaft, aber insbesondere für Kinder und Jugendliche eine hohe Bedeutung. Sie sind Treffpunkt, Kommunikations- und Bewegungsort für alle Generationen. In hochverdichteten Stadtbereichen wie beispielsweise der Altstadt von Königswinter stellen sie die einzigen freien Bewegungsbereiche und aufgrund ihrer hohen Grünflächenanteile zudem auch wichtige mikro-klimatische Ausgleichsflächen dar. Fehlende Frei- und Spielräume verringern dagegen die körperlichen, kognitiven und emotionalen Entwicklungsmöglichkeiten der Kinder und Jugendlichen. Der Erhalt, die Pflege und Weiterentwicklung der Spiel- und Bolzplätze sind folglich ein wichtiger Baustein einer familienfreundlichen Stadt.</p> <p>Ein Spielplatzkonzept soll den Rahmen für künftige Einzelmaßnahmen bilden und dient damit dem zielgerichteten Einsatz der Finanzmittel. Die Stadt verfügt bereits über ein Spielflächenkataster in dem die Ausstattung und die Qualität der vorhandenen öffentlichen Spielflächen erfasst sind. Auf dieser Basis können nach einer gesamtstädtischen Versorgungsanalyse in einem Spielplatzentwicklungskonzept konkrete Vorschläge für Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung getroffen werden. In diesem Rahmen sollte auch das Thema Jugendplätze berücksichtigt werden.</p>	.5
-----------	--	----

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
B	mittelfristig und dann kontinuierlich	Stadt	mittel	mittel

22	<p>Bedarfsorientierte Weiterentwicklung der (offenen) Kinder- und Jugendarbeit</p> <p>Die bedarfsorientierte, qualitative Weiterentwicklung der offenen Kinder- und Jugendarbeit, aber auch der Jugendsozialarbeit und des erzieherischen Kinder- und Jugendschutzes sind wesentliche Bestandteile der Jugendhilfe(planung). Die Maßnahmen sollen dabei auf Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit ausgerichtet sein. Die zahlreichen Angebote insbesondere des Stadtjugendrings und der Stadt sind bedarfsorientiert fortzusetzen und weiter zu entwickeln. Dazu gehören beispielsweise das Kinder- und Jugendforum der Stadt, oder der Mobile Jugendtreff Blackbox.</p> <p>Die Gemeinden sind im Rahmen der Jugendhilfeplanung verpflichtet, „den Bedarf [...] für einen mittelfristigen Zeitraum zu ermitteln und die zur Befriedigung des Bedarfs notwendigen Vorhaben rechtzeitig und ausreichend zu planen“. Der vorhandene Jugendförderplan 2015 bis 2020 ist entsprechend fortzuschreiben.</p>	.5, 7
-----------	---	-------

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
B	kurzfristig / kontinuierlich	Stadt	gering	/

23	<p>Fortsetzung und Weiterentwicklung der bestehenden Integrationsangebote</p> <p>Die Integration und Unterstützung von Flüchtlingen wird in Königswinter seit Jahren intensiv betrieben. Es bestehen zahlreiche Angebote durch Vereine, Organisationen und Gruppen, die vor allem Flüchtlingen aus außereuropäischen Krisengebieten helfen den Alltag in einer fremden Kultur zu bewerkstelligen (z. B. Arbeitsgruppe Koordination Flüchtlingshilfe, Netzwerk Integration Königswinter e. V., Geben&Nehmen, Kirchen, Arbeiterwohlfahrt Ortsverein Königswinter e. V. etc.) Die Begegnungsstätte Grenzenlos, NIK-Haus oder das Nähcafé Zickzack sind etablierte Treffpunkte, in denen Flüchtlinge Ansprechpartner, Beratung und Austauschmöglichkeiten finden.</p> <p>Insbesondere das Forum Ehrenamt unterstützt Ehrenamtliche, bietet Vereinen und anderen Organisationen Hilfestellungen und plant eigene Projekte zur Integration von Flüchtlingen. Diese wichtigen Angebote sind auch in Zukunft fortzuführen und je nach Bedarfslage auszubauen.</p>	 .5, 7
-----------	--	---

Priorität: A	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt, Private, Sonstige Institutionen	Personal-aufwand: mittel	Sachauf-wand: mittel
------------------------	--------------------------------------	---	------------------------------------	--------------------------------

24	<p>Barrierefreier Ausbau der städtischen Gebäude</p> <p>Unter der Leitlinie: „Öffentliche Gebäude sind barrierefrei und uneingeschränkt nutzbar.“ sollen die erforderlichen Maßnahmen an und in städtischen Gebäuden zur Herstellung der Barrierefreiheit erfasst werden. Die Verwaltung erstellt dazu mittelfristig einen Katalog der städtischen Gebäude einschließlich der Maßnahmen, durch welche die Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Im Rahmen der Sanierung der Gebäude sollen diese Maßnahmen dann sukzessive umgesetzt werden. Sollte der barrierefreie Umbau langfristig nicht möglich sein, sollten Alternativen gesucht und die Gebäude ggf. aufgegeben werden.</p> <p>Bei der Neuplanung sowie dem Umbau bestehender Gebäude ist die Umsetzung der Barrierefreiheit Voraussetzung für die Entscheidungen bei der Vergabe von Planungs- und Bauleistungen (z.B. Sanierung Haus der Jugend in Oberpleis).</p>	 .5, 8, 10  .3
-----------	--	---

Priorität: B	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt	Personal-aufwand: mittel	Sachauf-wand: hoch
------------------------	--------------------------------------	--------------------------------	------------------------------------	------------------------------

25	<p>Fortsetzung der energetischen Sanierung der städtischen Gebäude</p> <p>Öffentliche und private Gebäude in Deutschland benötigen für Heizung, Warmwasser und Beleuchtung einen Anteil von 40 % des Gesamtenergieverbrauchs. Sie stehen für fast 20 % des gesamten CO₂-Ausstoßes.</p> <p>Durch die energetische Sanierung von Gebäuden wird eine enorme Energieeffizienz erzielt und damit ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Die Stadt Königswinter treibt die energetische Sanierung ihrer eigenen städtischen Gebäude kontinuierlich voran, auch um die Betriebskosten weiter zu senken. Der Einsatz erneuerbarer Energien wird in diesem Zuge ebenfalls geprüft.</p>	IV .5
-----------	--	--------------

Priorität: B	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt	Personal-aufwand: mittel	Sachauf-wand: hoch
-------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------	------------------------------------	------------------------------

26	<p>Bereitstellung freies WLAN auf öffentlichen Plätzen und in öffentlichen Gebäuden</p> <p>Kostenfreies WLAN ist in Deutschland noch vergleichsweise wenig verbreitet. Trotz einer breiten Verfügbarkeit von Smartphones mit Verträgen, die eine Internetverfügbarkeit beinhalten, werden kostenfreie WLAN -Angebote gern in Anspruch genommen. Der kostenfreie Zugang ist eine besondere Dienstleistung für die Bürgerinnen und Bürger sowie Touristen. Durch die Bestätigung der Nutzungsbedingungen können bei der Einwahl in das WLAN z. B. standortbezogene Informationen (Stadtplan, öffentlichen Einrichtung, Läden oder Veranstaltungen) abgerufen werden. Es ergeben sich auch neue Möglichkeiten des City-Marketings und der Präsentation von lokalen Einzelhändlern und Gastronomen. Den Nutzern bietet ein kostenfrei nutzbares WLAN ebenfalls einen großen Mehrwert; der öffentliche Raum und die öffentlichen Gebäude bekommen quasi eine zusätzliche Qualität.</p> <p>In den Verwaltungsgebäuden wurde in den Wartebereichen bereits ein kostenfreies WLAN bereitgestellt. Ein weiterer Ausbau auch im öffentlichen Raum insbesondere in der Altstadt ist mittelfristig geplant.</p>	II .3
-----------	--	--------------

Priorität: B	Zeitraumen: mittelfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personal-aufwand: gering	Sachauf-wand: mittel
-------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------	------------------------------------	--------------------------------

27	<p>Ausbau der Breitbandversorgung</p> <p>Der Ausbau der Breitbandversorgung wird in Königswinter seit einigen Jahren intensiv gefördert. Die Stadt nimmt als Kommune aktiv an Förderprogrammen zur Verbesserung der Versorgung teil. In großen Teilen des Stadtgebietes - insbesondere im Vorwahlbereich 02223 - wird schnelles Internet bereits über Glasfaser, Funktechnik und Hybridtechnik (Funk- und Kabeltechnik) gesichert. In einigen Teilen der Stadt ist dies jedoch noch deutlich ausbaufähig.</p> <p>Bis Ende 2020 ist es das Ziel der Stadt und des Rhein-Sieg-Kreises, flächendeckend mindestens eine Versorgung mit 50 Mbit/s zu gewährleisten. Der Rhein-Sieg-Kreis hat hierzu entsprechende Förderanträge im Rahmen des aktuellen „Dobrindt-Programmes“ nach der Richtlinie „Förderung zur Unterstützung des Breitbandausbaus in der Bundesrepublik Deutschland“ eingereicht.</p> <p>Mit der Deutschen Glasfaser soll zeitnah ein Vertrag abgeschlossen werden, um die Gewerbegebiete „Gewerbepark Siebengebirge“, „Krahfeld“ und „Wahlfeld“ im Jahr 2019 mit Glasfasernetzen zu versorgen.</p> <p>Die Versorgung des Stadtgebietes mit schnellem Internet nimmt einen hohen Stellenwert ein und wird intensiv vorangetrieben. Leistungsfähiges Internet flächendeckend bereitzustellen, wird daher auch weiterhin Aufgabe in Königswinter sein.</p>	
-----------	--	---

Priorität: A	Zeitraumen: mittelfristig	Zuständigkeit: Rhein-Sieg-Kreis, WWG, Stadt, Versorgungsträger	Personalaufwand: gering	Sachaufwand: hoch
------------------------	-------------------------------------	--	-----------------------------------	-----------------------------

28	<p>Erarbeitung eines gesamtstädtischen Konzeptes für Versammlungsräume</p> <p>Vor dem Hintergrund der Schließung verschiedener Gaststätten mit Gesellschaftsräumen (bis max. 200 Personen) insbesondere in den kleineren Ortsteilen, der starken Auslastung der bestehenden städtischen Räumlichkeiten sowie der zunehmenden Zahl städtischer Veranstaltungen (u.a. Bürgerinformationen und -anhörungen) hat der Haupt-, Finanz- und Personalausschuss am 08.04.2019 die Verwaltung beauftragt, ein gesamtstädtisches Konzept für die Schaffung von Versammlungsräumen zu erstellen. Dabei ist zunächst der Bestand in den Sozial-/Planungsräumen zu ermitteln und der Bedarf für Vereinsnutzungen, Bürgeranhörungen und Beteiligungen und weitere Veranstaltungen der Stadt abzuschätzen. Vorrangig soll geprüft werden, ob bestehende Räumlichkeiten ertüchtigt oder umgenutzt werden können. Die Verwaltung wurde zudem beauftragt, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten durch Bund und Land für die Realisierung der Maßnahmen zu prüfen.</p>	
-----------	--	---

Priorität: A	Zeitraumen: mittelfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personalaufwand: mittel	Sachaufwand: hoch
------------------------	-------------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------

Wirtschaft + Arbeit

29	<p>Planerische Sicherung der bestehenden Industrie- und Gewerbestandorte</p> <p>In Königswinter bestehen in der Tallage historisch gewachsene Industriestandorte. Auch im Bergbereich sind um Oberpleis zusammenhängende Gewerbegebiete entstanden. Für die Planungs- und Investitionssicherheit sowie die zukünftige Entwicklung der bestehenden Betriebe ist eine planerische Sicherung der Flächen zwingend. Gleichzeitig können damit für Entwicklungen auf benachbarten Flächen Sicherheiten geschaffen werden, die positive Effekte für den Wirtschaftsstandort mit sich bringen.</p> <p>Im ISEK wurden die bestehenden Standorte bestätigt. Da es sich beim ISEK um ein informelles Planwerk ohne Rechtswirkung handelt, ist eine langfristige Sicherung der bestehenden Industrie- und Gewerbestandorte auch in den formellen Plänen erforderlich. Die Stadt Königswinter beabsichtigt daher im Rahmen der Neuaufstellung des FNP die bestehenden Industriestandorte und die Gewerbeareale planerisch durch Darstellung von industriellen und gewerblichen Bauflächen (GI/G) zu sichern.</p> <p>Derzeit wird auch der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln überarbeitet. Die Stadt Königswinter wird sich für den Erhalt der bestehenden Industriestandorte und Gewerbeareale einsetzen. Die Standorte sollen, soweit erforderlich, durch Festlegungen von Gewerblich-Industriellen Bereichen (GIB) im Regionalplan gesichert werden.</p>	 .2		
Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal- aufwand:	Sachauf- wand:
A	mittel- bis langfristig	Stadt	gering	gering

30	<p>(Weiter)Entwicklung vorhandener Gewerbeflächen</p> <p>Derzeit sind im Stadtgebiet nur noch einzelne freie Gewerbeflächen vorhanden. In der Bauflächenerhebung (vgl. Maßnahme 3) wurden die nicht in Anspruch genommenen Gewerbeflächenpotenziale und -brachflächen erfasst und bewertet.</p> <p>Zwar stehen Neuausweisungen von Gewerbeflächen in Königswinter aufgrund des hohen Bodenpreinsniveaus in Konkurrenz zu günstigeren Angeboten insbesondere in Rheinlandpfalz. Dennoch sollten zusätzliche Gewerbeflächen bereitgestellt werden. Einerseits um Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben zu ermöglichen, aber insbesondere auch um für den lokalen Bedarf im Rahmen von Betriebsverlagerungen aufgrund von Umstrukturierungen oder Erweiterungen ausreichende Flächen bereitstellen zu können. Damit sollen Abwanderungen von Betrieben verhindert werden, um Einnahmen aus der Gewerbesteuer und Arbeitsplätze in Königswinter zu sichern.</p> <p>Die eingeleiteten Planverfahren zur Entwicklung des Gewerbegebietes „Siefen“ sind daher weiterzuführen. Nachfolgend sind die zur Bebauung des Gebietes erforderlichen Maßnahmen (Bodenordnung, Erschließung, Vermarktung) durch politische Beschlüsse vorzubereiten und umzusetzen. (vgl. Maßnahme 6.18)</p> <p>Darüber hinaus sind verstärkt vorhandene Gewerbeflächen wie die Flächen zwischen dem Industriestandort Masion und der L331 (vgl. Maßnahmen 1.11 und 1.12) sowie die Gewerbeflächen im Gewerbegebiet Wahlfeld (ehem. RWZ-Markt, ehem. Kläranlage) durch geeignete Maßnahmen (Beratung von Eigentümern und Investoren, Schaffung oder Änderung von Baurecht, Erschließung) zu entwickeln und zu revitalisieren.</p>	 .2		
Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
A	mittelfristig	Stadt	mittel	hoch

31	<p>Planerische Sicherung von gewerblich nutzbaren Potenzialflächen</p> <p>Königswinter verfügt aufgrund der besonderen Situation mit einer dicht besiedelten Tallage, einem hohen Anteil an Schutzgebieten, der polyzentralen Siedlungsstruktur und der teilweise schwierigen Topografie nur über wenige potenziell gewerblich nutzbare Flächen. Im Rahmen des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises (GEK) bzw. des regionalen Gewerbeflächenkonzeptes für die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis wurden mehrere Suchräume identifiziert und letztlich zwei Flächenpotenziale in Oberpleis (1) und Stieldorf (2) für eine zukünftige gewerbliche Entwicklung vorgeschlagen.</p> <p>Im ISEK wurden diese Flächen bestätigt. Da es sich beim ISEK um ein informelles Planwerk ohne Rechtswirkung handelt, ist eine Sicherung der Flächenpotenziale in den formellen Planwerken erforderlich. Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln wird derzeit überarbeitet. Im Rahmen des Planverfahrens wird sich die Stadt Königswinter für die Darstellung dieser Flächenpotenziale im Regionalplan einsetzen. Sie beabsichtigt zudem im Rahmen der Neuaufstellung des FNP die geplanten Gewerbeareale planerisch durch Darstellung von gewerblichen Bauflächen (G) zu sichern. Darüber hinaus ist nachfolgend die Entwicklung als Gewerbegebiete über entsprechende Bebauungspläne erforderlich.</p>	 .2		
Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
A	langfristig	Stadt	gering	/

32	<p>Unterstützung von Eigentümern und Investoren bei der Ansiedlung kleinteiliger, wohn- bzw. mischgebietsverträglicher Gewerbebetriebe im Bestand</p> <p>Königswinter verfügt nur noch über wenige potenziell gewerblich nutzbare Flächen. Daher müssen – auch um die Inanspruchnahme bzw. den Verbrauch neuer Flächen zu vermeiden – bestehende und nicht vollständig ausgenutzte Potenziale im Bestand entwickelt werden. Die gewerbliche (Nach-)Nutzung von Bestandsimmobilien und / oder Brachflächen wird daher zunehmend bedeutsamer werden.</p> <p>Durch eine frühzeitige Beratung der Eigentümer und Gewerbetreibenden durch die Stadtverwaltung (Planungsamt, Bauordnung, WWG) kann auch Einfluss auf die Entwicklung dieser Potenziale genommen werden. So kann die Ansiedlung kleinteiliger Gewerbebetriebe im Bestand einerseits möglichst konfliktfrei und wohn- und mischgebietsverträglich ausgestaltet werden, andererseits durch frühzeitige Erörterung der Rahmenbedingungen (bestehendes Planungsrecht, Restriktionen z. B. hinsichtlich Umgebungsnutzung, Erschließungssituation) das Verfahren (Genehmigungs- bzw. evtl. Bauleitplanverfahren) zielführend und evtl. beschleunigend gestaltet werden.</p>	<p>.1, 2</p> <p>PR4, .1</p> <p>PR5, .1</p>
-----------	--	--

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal- aufwand:	Sachauf- wand:
A	kontinuierlich	Stadt / WWG	mittel	mittel



Mobilität

<p>33</p>	<p>Verbesserung des ÖPNV-Angebotes</p> <p>Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist zentrale Voraussetzung für eine Vermeidung und Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und seiner negativen Folgen für Mensch, Natur und Umwelt (Stau, Lärm, Luft- und Umweltverschmutzung). Eine Verringerung des MIV kann auch zu einer Verbesserung der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Entwicklung führen. Daher sind ein kontinuierlicher Ausbau und eine Verbesserung des ÖPNVs ein wichtiges Entwicklungsziel.</p> <p>Der Talbereich von Königswinter ist gut an das regionale Schienen- und Straßennetz angebunden. Der Bergbereich ist über ein Busliniennetz relativ gut erschlossen und an die Tallage und die Nachbarkommunen angebunden. Allerdings ist die Verfügbarkeit des ÖPNV Angebots insbesondere in den östlichen Stadtbereichen gering und es besteht in Teilbereichen Verbesserungspotenzial. Das Angebot kann insbesondere durch Erhöhung der Taktung, Optimierung der Linienwege, Ausbau der Haltestelle und ergänzender Angebote sowie Ausdehnung der Linien weiter verbessert werden.</p> <p>Insbesondere durch eine erhöhte Frequenz der Stadtbahn- und der Buslinien, eine Verbesserung der Verknüpfungspunkte und der Infrastruktur kann das Angebot weiter verbessert werden, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Der Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises ist daher kontinuierlich fortzuschreiben.</p> <p>So wurde mit Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses vom 30.05.2018 bzw. des Kreistages vom 28.03.2019 mit Förderung aus Programm LeadCity zum Fahrplanwechsel Winter 2018/2019 bzw. Sommer 2019 eine Taktverdichtung auf der Stadtbahnlinie 66 sowie den Buslinien 520, 541 und 560 erreicht. Die langfristige Finanzierung dieser Maßnahmen ist bisher nicht gesichert. Diese und weitere Verbesserungsmaßnahmen müssen in enger Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis und der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) umgesetzt und finanziell gesichert werden.</p>	 <p>.2</p> <p>PR4,  .2</p> <p>PR5,  .2</p>		
<p>Priorität:</p> <p>A</p>	<p>Zeitraumen:</p> <p>kontinuierlich</p>	<p>Zuständigkeit:</p> <p>Stadt / Kreis</p>	<p>Personal- aufwand:</p> <p>gering</p>	<p>Sachauf- wand:</p> <p>hoch</p>

<p>34</p>	<p>Barrierefreier Ausbau der Bus- und Bahnhaltstellen</p> <p>Zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot (vgl. Maßnahme 32) gehört zwingend die barrierefreie Zugänglichkeit. Denn insbesondere durch den demographischen Wandel steigt der Anteil Älterer und damit teilweise auch in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist daher gesetzlich vorgeschrieben.</p> <p>In Königswinter sind insbesondere die Bahnhöfe in der Altstadt und Niederdollendorf, aber auch viele der zahlreichen Bushaltstellen noch nicht barrierefrei ausgebaut. Vielerorts ist dadurch der Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen zum ÖPNV derzeit erschwert. Erste Konzepte bei den verantwortlichen Baulastträgern zur Umgestaltung der Haltepunkte sind bereits erstellt und befinden sich in der Umsetzung. Der kontinuierliche Ausbau der barrierefreien Bus- und Bahnhaltstellen ist eine Pflichtaufgabe der Baulastträger und dringende Notwendigkeit, die es fortzuführen gilt.</p>	 <p>.3</p>		
<p>Priorität:</p> <p>A</p>	<p>Zeitraumen:</p> <p>kontinuierlich</p>	<p>Zuständigkeit:</p> <p>Stadt, Straßenbaulastträger, DB</p>	<p>Personal-aufwand:</p> <p>gering</p>	<p>Sachauf-wand:</p> <p>hoch</p>

Entwurf

<p>35</p>	<p>Planung und Umsetzung von Mobilstationen</p> <p>Um die Attraktivität aber insbesondere die Effizienz des ÖPNV zu steigern (vgl. Maßnahme 32), können Mobilstationen einen wichtigen Beitrag leisten. Mit Mobilstationen soll über eine Verbesserung der Verknüpfung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie der Einrichtung zusätzlicher Serviceangebote, z.B. attraktive Wartebereiche, kostenloses WLAN und P+R-Stellplätze der Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern verbessert und damit die Attraktivität des ÖPNV-Netzes insgesamt erhöht werden. Mobilstationen sollen daher an Punkten eingerichtet werden, an denen mehrere Verkehrsträger zusammentreffen.</p> <p>Der Nahverkehr Rheinland (NVR) hat 2018 ein verbandsweites Konzept von Mobilstationen erstellt. Für Königswinter wurden darin sieben Standorte für die Einrichtung einer Mobilstation vorgeschlagen. Dabei wurde auch die fehlende Mindestausstattung an diesen Orten (Blindenleitsysteme, Notrufsäulen und Wegweiser etc.) bemängelt. Zuständig für die Umsetzung von Mobilstationen ist in der Regel die Stadt Königswinter als Baulastträger. Die Maßnahmen werden je nach Förderprogramm mit bis zu 90 % vom Land oder Bund bezuschusst.</p> <p>Auf Basis des Konzeptes des NVR werden von der Verwaltung die vorgeschlagenen sowie ggf. weitere Standorte für Mobilstationen geprüft und vorbehaltlich politischer Beschlüsse geplant und errichtet. Bei der Planung des Ausbaus von Haltepunkten zu Mobilstationen ist auch die Barrierefreiheit (Maßnahme 33) zu berücksichtigen.</p>	 <p>.2</p>		
<p>Priorität:</p> <p>A</p>	<p>Zeitraumen:</p> <p>mittelfristig</p>	<p>Zuständigkeit:</p> <p>Stadt, Busbetreiber, DB, Versorgungsträger</p>	<p>Personal-aufwand:</p> <p>gering</p>	<p>Sachauf-wand:</p> <p>hoch</p>

36	<p>Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radwegekonzept des Rhein-Sieg-Kreises</p> <p>Im Jahr 2014 hat der Rhein-Sieg-Kreis ein Radverkehrskonzept erarbeiten lassen, das als Grundlage der Förderung umweltfreundlicher Mobilität dienen soll. Bestandteil ist eine Analyse der Radinfrastruktur des Kreises, der Serviceeinrichtungen (Abstellanlagen, ÖPNV-Mitnahme, Verleih, Bett+Bike) sowie des Leitsystems und der Kommunikation (Portale, Broschüren, etc.). Für Königswinter wird darin die Entwicklung zweier Hauptradwegeachsen vorgeschlagen. Diese orientieren sich an den Hauptverkehrsachsen, den bedeutenden Naturräumen sowie den Verbindungen der zentralen Orte des Kreises. Als prioritäre lineare Maßnahmen bzw. Netzlückenanschlüsse werden folgende Teilmaßnahmen für Königswinter definiert die überwiegend in der Baulast der Stadt Königswinter liegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rheinuferweg Dollendorf bis Rheinallee Altstadt (Maßnahme KÖ2, KÖ6-09, KÖ11) ▪ Rauschendorf – Bockeroth (Maßnahme KÖ 45) ▪ Dollendorf - Thomasberg, Heisterbacher/ Dollendorfer Straße, von Bergstraße bis Siebengebirgsstraße (KÖ 15-18, KÖ20-23), ▪ Oberpleis – Quirrenbach (Stadtgrenze), Dollendorfer Str. – Herresbacher Str. – Berghausener Straße - Quirrenbacher Straße – Kochenbacher Str. (KÖ28, KÖ30-32, KÖ34, KÖ36, KÖ 38-39), <p>Für Königswinter wird zudem ein Handlungsbedarf im Bereich der Verknüpfung der Verkehrsträger (Mobilstationen, vgl. Maßnahme 34) an den Bahnhöfen in Königswinter und Niederdollendorf sowie den Stadtbahnhaltestellen der Linie 66 und an den Bushaltestellen Kloster Heisterbach und Busbahnhof Oberpleis gesehen.</p> <p>Des Weiteren sieht das Konzept den Ausbau der kreisweiten radverkehrsbezogenen Information und Kommunikation sowie mögliche Synergieeffekte mit der Entwicklung der Elektromobilität und das Potenzial in Radschnellverbindungen vor.</p>	 <p>.2</p>
-----------	--	---

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-	Sachauf-
A	langfristig	Straßenbaulastträger: Straßen.NRW, Stadt	aufwand:	wand:
			gering	hoch



37	<p>Bestandaufnahme des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes</p> <p>Aufgrund der Bedeutung des Radverkehrs und der Vielzahl von Einzelanträgen zur Verbesserung des Radwegenetzes hat der Planungs- und Umweltausschuss am 13.09.2017 die Einrichtung der interfraktionellen Arbeitsgruppe „Radwege“ beschlossen. In der AG wurde u.a. die Bestandaufnahme des gesamtstädtischen Radwegenetzes sowie die Sanierung und Erneuerung dieses vorhandenen Netzes als wesentliche Voraussetzung und vordringliche Maßnahme zur Weiterentwicklung des Radwegenetzes gesehen.</p> <p>Der Stadtrat hat entsprechende Finanzmittel für die einmalige gutachterliche Aufnahme des Bestandsnetzes in den Haushalt 2019/2020 eingestellt. Ebenfalls in den Haushalt bzw. die mittelfristige Finanzplanung eingestellt sind erhebliche Mittel für die Sanierung und die Erneuerung der Radwege in den Jahren 2019 bis 2022 (siehe Maßnahme 37).</p>	 .2
-----------	--	--

Priorität: A	Zeitraumen: kurzfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: gering	Sachauf- wand: mittel
------------------------	-----------------------------------	--------------------------------	---	-------------------------------------

38	<p>Sanierung, Erneuerung und Ausbau des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes</p> <p>Nach erfolgter Bestandaufnahme des städtischen Radverkehrsnetzes (siehe Maßnahme 36) sollen die vorhandenen städtischen Radwege sukzessive saniert, erneuert bzw. in Teilbereichen ausgebaut werden. Eine einheitliche und gut lesbare Beschilderung ist ebenfalls Bestandteil der Maßnahme. Entsprechende Finanzmittel für die Jahre 2019 bis 2022 sind in den Haushalt bzw. die mittelfristige Finanzplanung eingestellt. In einem weiteren Schritt könnte das Bestandsnetz dann konzeptionell weiterentwickelt und weiter baulich ergänzt werden (siehe Maßnahme 38).</p>	 .2
-----------	--	--

Priorität: A	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: mittel	Sachauf- wand: hoch
------------------------	--------------------------------------	--------------------------------	---	-----------------------------------

39	<p>Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes</p> <p>Nach erfolgter Bestandaufnahme des städtischen Radverkehrsnetzes (siehe Maßnahme 37) sollen die vorhandenen Radwege sukzessive saniert, erneuert bzw. in Teilbereichen ausgebaut werden. In einem weiteren Schritt könnte das Bestandsnetz dann konzeptionell weiterentwickelt und weiter baulich ergänzt werden.</p>	 .2
-----------	---	--

Priorität: B	Zeitraumen: mittelfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: mittel	Sachauf- wand: mittel
------------------------	-------------------------------------	--------------------------------	---	-------------------------------------

40	<p>Erarbeitung eines integrierten gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes/ Verkehrsentwicklungsplan)</p> <p>Dass die Verkehrsinfrastruktur in der gesamten Region Bonn/ Rhein-Sieg und auch in Königswinter an ihre Kapazitätsgrenzen stößt zeigt sich nicht zuletzt in Stau, Lärm, Luftschadstoffen. Um Zeit und Kosten sparen, Emissionen zu reduzieren und die Umwelt- und Lebensqualität zu verbessern, ist eine intelligenterere und flexiblere Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote sowie ein Ausbau des Umweltverbundes geboten.</p> <p>Um die Mobilität in der Stadt unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung nachhaltig zu optimieren, sollte daher ein Verkehrsträger übergreifendes (intermodales) integriertes Mobilitätskonzept erstellt werden. Wesentliche Themen- und Maßnahmenbereiche sind: Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Schwer- und Lieferverkehr sowie Verknüpfungspunkte und Mobilitätsmanagement. Dabei kann auf die geplanten Teilkonzepte Radverkehr (Maßnahme 38) und Mobilstationen (Maßnahme 34) zurückgegriffen werden.</p>	 .1, 2, 4
-----------	--	--

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
B	mittelfristig	Stadt	mittel	hoch

41	<p>Park- und Verkehrsleitsystem</p> <p>Die Altstadt Königswinter sowie die Margarethenhöhe sind wesentliche touristische Schwerpunkte, die insbesondere zu Stoßzeiten von erheblichen Parksuchverkehren belastet werden. Zur besseren Auslastung der vorhandenen Parkplätze und zur Vermeidung von Parksuchverkehren, zur Entlastung der Anwohner in der Altstadt und in Ittenbach sollte die Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems geprüft werden.</p> <p>Aktuell wird in einer ersten Stufe in Königswinter in Zusammenarbeit mit T-Systems International und Smart Parking digital unterstütztes Parken angeboten (Beschluss des Stadtrates vom 01.10.2018). In einer zweiten Ausbaustufe könnten über Sensoren im Stellplatzbereich Belegungsdaten für ein dynamisches Parkleitsystem bereitgestellt werden.</p>	 .2
-----------	---	--

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
C	mittelfristig	Stadt	mittel	hoch

<p>42</p>	<p>Fertigstellung der Schulwegpläne für alle Grundschulstandorte</p> <p>Der Weg zur Schule soll für alle Kinder möglichst sicher sein. An vielen Orten gibt es auf dem Schulweg allerdings Gefahrenstellen, zum Beispiel unübersichtliche Kreuzungen, Ampeln mit langer Wartezeit oder sehr schmale Gehwege. In solchen Fällen kann ein Schulwegplan die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler deutlich verbessern.</p> <p>Eine rechtliche Verpflichtung zur Aufstellung von Schulwegplänen besteht zwar nicht. Den Eltern geben sie aber wichtige Empfehlungen zum richtigen Schulweg und zu sicheren Fahrbahnübergängen. Allerdings verfügt nur rund die Hälfte aller deutschen Grundschulen über einen solchen Plan. Deshalb empfiehlt u.a. der ADAC allen Grundschulen, Schulwegpläne zu erstellen. Vorhandene Pläne sollten überprüft und gegebenenfalls aktualisiert werden.</p> <p>Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind die häufigsten Defizite auf empfohlenen Schulwegen zu hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs, mangelnde Sichtbeziehungen und Umwege. Die Schulwegpläne basieren auf Unfallanalysen, Ortsbegehungen und Elternbefragungen.</p> <p>Der Ausschuss für Schule, Kultur und Städtepartnerschaft (ASKS) hat die Verwaltung am 14.09.2016 beauftragt, nach Abschluss des Modellprojektes für die Stenzelberggrundschule in Heisterbacherrott, in dem gemeinsam mit der Schulkonferenz (Elternpflegschaft und Schulleitung) ein Schulwegplan entwickelt wurde, sukzessive für alle weiteren Grundschulstandorte Schulwegpläne zu erstellen.</p>	 <p>.5</p>		
<p>Priorität:</p> <p>B</p>	<p>Zeitraumen:</p> <p>kurzfristig</p>	<p>Zuständigkeit:</p> <p>Stadt</p>	<p>Personal- aufwand:</p> <p>gering</p>	<p>Sachauf- wand:</p> <p>gering</p>

Natur, Freiraum + Tourismus

43	<p>Umsetzung Tourismusleitbild/-konzept</p> <p>Das Konzept AugenBlicke:tourismusperspektive Königswinter Drachenfels Siebengebirge aus dem Jahre 2010 beinhaltet eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen, die zur Steigerung der touristischen Attraktivität Königswinters beitragen sollen. Wichtige Schlüsselprojekte z.B. Neugestaltung Drachenfelsplateau oder Kloster Heisterbach konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden. Daneben werden im Konzept weitere Projekte insbesondere z.B. Ergänzung der Angebote in Museen und touristische Veranstaltungen, Marketing, Vermarktungs- und Vertriebsstrukturen von regionalen Produkten (z. B. Wein), Förderung- und Weiterentwicklung der Übernachtungs- und Ausflugsangebote, Bewusstseinsmachung von Historie und Zeitgeschichte, Waldkultur etc. vorgeschlagen. Nachfolgend werden einige raumwirksame Maßnahmen exemplarisch aufgelistet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiterentwicklung eines Naturparkplans Siebengebirge ▪ Entwicklung eines touristischen Masterplans Naturpark Siebengebirge ▪ Entwicklung eines neuen Wegekonzeptes für einen inhaltlich erweiterten Naturpark Siebengebirge ▪ Entwicklung von Landschaftserlebnis-Angeboten für die Natur-Kulturlandschaft Siebengebirge ▪ Etablierung eines „Haus des Siebengebirgs-Wein“ als Weinerlebnis-Zentrum ▪ Erlebnisroute Wein.Kultur.Landschaft ▪ Maßnahmen zur umfassenden Pflege der Obstkulturlandschaft (Streuobstwiesen) einleiten, sichern und dauerhaft weiterentwickeln ▪ Inszenierung Fischteiche als klösterliche Kulturlandschaft ▪ Aufbau eines „Mythen-Steigs“ ▪ Entwicklung eines Kunst- und Kulturpfades entlang der Kulturlandschaft in Wald und Offenlandschaft sowie am Flussufer <p>Auch die bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen können einen wichtigen Beitrag zur weiteren Steigerung der touristischen Attraktivität der Stadt Königswinter leisten und sollten daher sukzessive umgesetzt werden.</p>	<p>II.5</p> <p>IV.4</p> <p>PR1, II.3</p> <p>PR5, II.3</p> <p>PR7, IV.2</p>
-----------	--	--

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-aufwand:	Sachauf-wand:
A	kontinuierlich	Stadt, Tourismus Sieben- gebirge GmbH, Sonstige Institutionen	mittel	hoch

<p>44</p>	<p>Umsetzung des Gewässerentwicklungskonzeptes für den Einzugsbereich des Pleisbaches</p> <p>Im Rahmen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) sollen Fließgewässer wieder in einen „guten Zustand“ versetzt werden. Dafür sollen Gewässerentwicklungskonzepte entwickelt werden, die längerfristige, ganzheitliche und detaillierte Maßnahmen enthalten, um die Situation von Gewässern zu verbessern.</p> <p>In Königswinter wurde durch den Wasserverband Rhein-Sieg-Kreis für die regional bedeutsamen Gewässer Pleisbach, Lauterbach und Quirrenbach 2011 ein Gewässerentwicklungskonzept entwickelt. Im Rahmen dieses Konzepts wurde eine umfassende Analyse des Zustands der Gewässer durchgeführt, wobei Defizite in verschiedenen Bereichen, wie z.B. dem Umwelt-, Hochwasserschutz oder auch der Qualität der Gewässer erkannt wurden. Um diese zu verbessern wurde in Abstimmung mit verschiedenen Akteuren ein Maßnahmenkonzept aufgestellt.</p> <p>Insbesondere aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit und der teilweise hohen Kosten der gewässerbaulichen Maßnahmen sind bisher allerdings nur wenige Teile der Konzepte – insbesondere in Zusammenarbeit mit Chance7 – an Pleis- und Quirrenbach (vgl. Maßnahme 44) oder im Rahmen der laufenden Gewässerunterhaltung (z.B. am Eichenbach) umgesetzt worden.</p> <p>Gewässerbauliche Maßnahmen sind bis zu 80 % über Landesmittel förderfähig. Auch im Hinblick auf den Hochwasserschutz, ist eine zügige Umsetzung des Gewässerentwicklungskonzeptes und des wasserwirtschaftlichen Konzeptes für das Gewässersystem des Pleisbachs geboten.</p> <p>Eine Nutzung der durch gewässerbauliche Maßnahmen erzeugten Biotopwertpunkte zum Ausgleich von Eingriffen an anderer Stelle ist auch über ein Ökokonto möglich und sinnvoll (vgl. Maßnahme 45). Aufgrund modifizierter, neuerer Bewertungsverfahren (Stichwort „Kompensation blau“) sind diese Maßnahmen deutlich attraktiver geworden, zudem lassen sich durch diese Maßnahmen die Aufwertung der Kulturlandschaft, der ökologische Ausgleich, der Hochwasserschutz und der Artenschutz über die gezielte Entwicklung der Bachläufe sehr gut verbinden. Es entsteht somit ein Vielfaches an Nutzen gegenüber klassischen Ausgleichsmaßnahmen wie beispielsweise der Umwandlung von nadel- in Laubwald.</p>	<p>IV.1</p> <p>PR3, IV.4</p> <p>PR4, IV.2</p> <p>PR6, IV.2</p> <p>PR7, IV.4</p>		
<p>Priorität:</p> <p>A</p>	<p>Zeitraumen:</p> <p>kontinuierlich</p>	<p>Zuständigkeit:</p> <p>Stadt, Wasserverband</p>	<p>Personal- aufwand:</p> <p>mittel</p>	<p>Sachauf- wand:</p> <p>hoch</p>

<p>45</p>	<p>Unterstützung bei der Umsetzung des Naturschutzgroßprojektes Chance7</p> <p>Seit dem 1. Dezember 2010 hat der Rhein-Sieg-Kreis die Trägerschaft für das langfristige und freiwillig angelegte Naturschutzgroßprojekt Chance7 übernommen. Unter dem Titel "chance7 - wir fördern Heimat" sollen Natur- und Landschaftsräume in Teilen des Rhein-Sieg-Kreises und der Bundesstadt Bonn so verbessert werden, dass die Qualität der Landschaft und seltene Arten mit z.T. bundesweiter Bedeutung erhalten werden. Zusammen mit Naturschutzorganisationen, Vereinen, Kommunen und der Bürgerschaft, welche alle aktiv eingebunden werden, wird das Projekt in der Region erfolgreich umgesetzt.</p> <p>In der Umsetzungsphase von 2015 bis 2025 sollen verschiedenste Maßnahmen zur Verbesserung von Natur und Landschaft in der Region realisiert werden. Alle Maßnahmen beruhen auf dem Prinzip der Freiwilligkeit, das heißt, kein Grundstücksbesitzer, Landwirt, Forstwirt oder andere werden "gezwungen" ihre Grundstücke für Maßnahmen zur Verfügung zu stellen.</p> <p>In der Umsetzungsphase unterstützt die Stadt Königswinter das Projekt sowohl in personeller Hinsicht: beispielsweise bei der Vermittlung interessierter Grundstückseigentümer und beim Flächenerwerb aber auch der Umsetzung von Maßnahmen auf eigenen Flächen (z.B. im Bereich der ehem. Kläranlage Wahlfeld). Zudem beteiligt sich die Stadt anteilig finanziell an den Kosten der Umsetzung.</p>	<p>IV.1, 2</p>		
<p>Priorität:</p> <p>B</p>	<p>Zeitraumen:</p> <p>mittelfristig</p>	<p>Zuständigkeit:</p> <p>Stadt, Rhein-Sieg-Kreis</p>	<p>Personal-aufwand:</p> <p>gering</p>	<p>Sachauf-wand:</p> <p>gering</p>



46	Einführung eines Ökokontos	<p>Eingriffe in die Natur müssen durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Viele Kommunen greifen dabei auf die Führung eines Ökokontos zurück. In einem Ökokonto werden Biotopwertpunkte für vorgezogene, freiwillige naturschutzfachliche Aufwertungsmaßnahmen gutgeschrieben und bei Bedarf, z.B. der Umsetzung eines Bebauungsplans mit Eingriffen in die Natur abgebucht und angerechnet. So sind keine Ausgleichsmaßnahmen für jedes Bauprojekt mehr notwendig, da diese bereits im Vorfeld durchgeführt wurden. Dies hat den Vorteil, dass Naturschutzmaßnahmen effektiver, gebündelt, kostengünstiger, großmaßstäbiger und auf bestimmten Flächen vorgenommen werden können. Andererseits wird der Planungsprozess effizienter gestaltet und beschleunigt.</p> <p>Im Gegensatz zu einem Ökokonto nach dem Baugesetzbuch, in dem lediglich Maßnahmen der Bauleitplanung verbucht werden können, besteht bei einem Ökokonto auf Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatschG) die Möglichkeit, auch Maßnahmen anderer Fachplanungen aufzunehmen (z.B. aus dem Straßen- oder Gewässerbau, vgl. Maßnahme 43). Aufgrund der größeren Flexibilität ist ein Ökokonto nach dem BNatschG sinnvoll für die Stadt Königswinter.</p> <p>Zu dem kommunalen Ökokonto wird eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen Stadt und Rhein-Sieg-Kreis abgeschlossen. Über das Ökokonto ist es auch möglich Biotopwertpunkte für Maßnahmen, die keinen Bebauungsplan erfordern (z.B. Straßen- und Gewässerbau) zu nutzen und ggf. Biotopwertpunkte an Investoren (oder andere Gemeinden) zu verkaufen. Neben dem Ökokonto können weiterhin projektbezogene Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt werden, die nicht im Ökokonto verbucht werden müssen.</p>	IV .1, 3
-----------	-----------------------------------	--	-----------------

Priorität:	Zeitraumen:	Zuständigkeit:	Personal-	Sachauf-
A	kurzfristig	Stadt, Rhein-Sieg-Kreis	aufwand:	aufwand:
			gering	/

<p>47</p>	<p>Naturnahe Pflege und Gestaltung öffentlicher Frei- und Grünflächen</p> <p>Die Hauptfunktion öffentlicher Frei- und Grünflächen ist die Erholungsfunktion. Durch eine strukturreiche und vielfältige Gestaltung dieser Flächen lassen sich aber auch Lebensräume für stadttypische und zum Teil gefährdete Arten z.B. Insekten erweitern. Für die Bevölkerung werden dadurch zugleich mehr Möglichkeiten geschaffen, Natur auch in der Stadt zu erleben. Auch vor dem Hintergrund des Klimawandels und des wirtschaftlichen Mitteleinsatzes gewinnen zudem auf Resilienz ausgelegte, nachhaltige Pflanz- und Pflegekonzepte zunehmend an Bedeutung.</p> <p>Bei der naturnahen Pflege und Gestaltung öffentlicher Frei- und Grünflächen sind insbesondere Aspekte des Boden- und Grundwasserschutzes (Minimierung der Bodenversiegelung für Wege, Minimale Bewässerung, Verzicht auf den Einsatz von Düngemittel, Verbot von Herbiziden) aber auch des Stadtklimas und des Naturschutzes (Schutz und Förderung von Gehölzbeständen und Biotopvielfalt, Förderung eigendynamischer Prozesse, Differenzierung in Zonen unterschiedlicher Nutzungsin-tensität) zu berücksichtigen.</p> <p>Mit Beschlüssen vom 30.05. und 07.11.2018 hat der Planungs- und Umweltausschuss die Verwaltung beauftragt, die ausgewählten Flächen zukünftig insektenfreundlich neu anzulegen bzw. entsprechend pflegen zu lassen. Darüber hinaus sollte mittelfris-tig im Rahmen der laufenden Unterhaltung der Grün- und Freiflächen eine weitere Optimierung und naturnahe Pflege angestrebt werden.</p>	<p>IV.3</p>		
<p>Priorität: A</p>	<p>Zeitraumen: mittelfristig</p>	<p>Zuständigkeit: Stadt</p>	<p>Personal-aufwand: gering</p>	<p>Sachauf-wand: gering</p>



48	<p>Einrichtung und Fortschreibung eines Ausgleichsflächenkatasters</p> <p>Eingriffe in die Natur müssen durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Da oft nicht alle Eingriffe direkt am Eingriffsort durch die Schaffung höherwertiger Biotopflächen ausgeglichen werden können, besteht die Möglichkeit, den Ausgleich auf geeigneten Ersatzflächen im übrigen Stadtgebiet zu schaffen.</p> <p>Nach den Vorgaben des Landschaftsgesetzes hat die Stadt Königswinter die Pflicht, ein Ausgleichsflächenkataster zu entwickeln und zu führen, das Auskunft über die bereits den jeweiligen Eingriffen zugeordneten und überplanten Ausgleichsflächen gibt und dies dem Rhein-Sieg-Kreis als Unterer Landschaftsbehörde mitzuteilen. Die Ausgleichsflächen sind mit Detailinformationen wie Lage und Art der Maßnahme, Größe, Kosten und Standortbeschreibung zu erfassen.</p> <p>Dieses Ausgleichsflächenkataster enthält die Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Stadtgebietes, die nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes festgesetzt sind. Dadurch wird gewährleistet, dass es nicht zu einer mehrfachen Inanspruchnahme einer Fläche kommt. Hierin sind auch Ökokonto-Flächen enthalten, das heißt Ausgleichsmaßnahmen, die bereits im Vorfeld von Eingriffen durchgeführt (Maßnahme 45) wurden. Gleichzeitig sind dort nachrichtlich Ausgleichsflächen Dritter verzeichnet, die im Rahmen von Planfeststellungsverfahren, anderen Fachplanungen oder größeren Eingriffsprojekten zugeordnet worden sind, z.B. Kompensationsflächen der Deutschen Bahn für den Neubau der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main.</p> <p>Das Ausgleichsflächenkataster kann um einen Ausgleichsflächenpool, in dem geeignete Ausgleichsflächen dargestellt sind, ergänzt werden. Das Kataster wird in regelmäßigen Abständen fortgeführt und aktualisiert.</p>	IV .1, 3
-----------	--	-----------------

Priorität: B	Zeitraumen: kurzfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: mittel	Sachauf- wand: gering
------------------------	-----------------------------------	--------------------------------	---	-------------------------------------

49	<p>Fortschreibung des gesamtstädtischen Klimakonzeptes</p> <p>Die Stadt Königswinter hat 2012 ein integriertes gesamtstädtisches Klimaschutzkonzept durch einen externen Dienstleister erarbeiten lassen. Das Projekt wurde vom BMU gefördert. Vor dem Hintergrund, dass der Schwerpunkt des Konzeptes auf der energetischen Optimierung der der städtischen Gebäude lag, ist mittelfristig eine Fortschreibung, Ergänzung und Vertiefung des Konzeptes insbesondere hinsichtlich der Aspekte Verkehr und Siedlungsentwicklung geboten.</p>	IV .5
-----------	--	--------------

Priorität: B	Zeitraumen: mittelfristig	Zuständigkeit: Stadt	Personal- aufwand: mittel	Sachauf- wand: mittel
------------------------	-------------------------------------	--------------------------------	---	-------------------------------------

<p>50</p>	<p>Weiterentwicklung des regionalen Projektes „Grüne Infrastruktur“</p> <p>Im Rahmen der Regionale 2010 haben der Städte Alfter, Bonn, Bornheim, Niederkassel, Sankt Augustin und Troisdorf unter dem Titel „Grünes C“ ein interkommunales Freiraumprojekt umgesetzt, mit dem unter anderem die Vernetzung und Optimierung von Freiräumen, sowie die Verbesserung der Lebensqualität erreicht werden sollte.</p> <p>Aufbauend auf dem „Grünen C“ wurde das integrierte Handlungskonzept (InHK) "Grüne Infrastruktur" erstellt und im Rahmen des Projektauftrags „Grüne Infrastruktur NRW“ eine Förderung im Rahmen des EFRE Programms beantragt. Mit dem Projekt sollte eine Weiterentwicklung und Förderung von Freiräumen in der Region erreicht werden. An diesem Konzept beteiligte sich auch die Stadt Königswinter mit Maßnahmenvorschlägen insbesondere im Bereich Pleis- und Lauterbach im Planungsraum Stieldorf sowie im Siebengebirge. In der aktuellen Förderperiode wurde allerdings keine Förderung zugesagt.</p> <p>Das bestehende Konzept bietet einen guten regionalen Ansatz zur Weiterentwicklung der Grünen Infrastruktur. Die beteiligten Kommunen wollen die regionale Zusammenarbeit auf Arbeitsebene daher fortsetzen. Das Konzept kann in Hinblick auf kommende EU-Förderperioden eine Hilfestellung bieten und sollte weiterentwickelt werden.</p>	<p>IV.1</p> <p>PR 3, IV.4</p> <p>PR 4, IV.2</p> <p>PR 6, IV.2</p>		
<p>Priorität:</p> <p>C</p>	<p>Zeitraumen:</p> <p>langfristig</p>	<p>Zuständigkeit:</p> <p>Stadt, Nachbarkommunen</p>	<p>Personal-aufwand:</p> <p>mittel</p>	<p>Sachauf-wand:</p> <p>mittel</p>



51	Ökologische Aufwertung der landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen	<p>Da sich die zahlreichen gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben der Naturschutzverwaltung auf naturschutzfachlich hochwertige Bereiche fokussieren, steht die naturverträgliche Entwicklung der intensiv genutzten Agrarlandschaft nicht im Fokus. Die Bedeutung des ökologischen Landbaus für die Aufwertung der Kulturlandschaft wird daher auf kommunaler Ebene häufig unterschätzt.</p> <p>Im Rahmen der Prüfung von Kompensationsmaßnahmen ist vor einer Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz unter anderem durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann, die den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild dauerhaft aufwerten. Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Boden und Wasserhaushalt, die Habitatqualität von Äckern lassen sich durch Umstellung auf ökologische Bewirtschaftung nachweislich aufwerten. Im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen sollte daher auch die Umstellung der Bewirtschaftung und die langfristige vertragliche und dingliche Sicherung dieser Maßnahmen geprüft werden (vgl. auch Maßnahmen 46 und 48).</p> <p>Seit 2015 besteht zudem im Rahmen der Agrarförderung für Landwirte durch bestimmte dem Klima- und Umweltschutz förderliche Landbewirtschaftungsmethoden und Maßnahmen (insbesondere Bereitstellung von 5 % ökologischer Vorrangflächen z.B. auf Feldrandstreifen, Anbaudiversifizierung oder Erhalt von Dauergrünland) die Möglichkeit Fördermittel zu erhalten. Die Landwirte leisten dadurch freiwillig einen Beitrag zur Erhalt der ökologischen Vielfalt und zur Aufwertung der Kulturlandschaft.</p>	IV .2	
Priorität: A	Zeitraumen: kontinuierlich	Zuständigkeit: Private (Landwirte), Landwirtschaftskammer, Stadt, Rhein-Sieg-Kreis	Personal- aufwand: mittel	Sachauf- wand: mittel

7.2 Planungsraumbezogene Maßnahmen

In den folgenden Kapiteln werden die Maßnahmen bezogen auf die jeweiligen Planungsräume vorgestellt. Insgesamt gliedern sie sich auf sieben Planungsräume auf, innerhalb derer die Maßnahmen den vier Leitthemen untergeordnet werden.

7.2.1 Maßnahmen zum Planungsraum 1: „Königswinter-Altstadt“

1.0	Umsetzung der Maßnahmen des InHK Altstadt (relevante Maßnahmen s.u.)	A/B
Wohnen + Leben		
1.1	Entwicklung des Wohnprojektes "Stadtgarten"	A
1.2	Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers auf dem ehem. " Zera-Areal "	A
1.3	Ansiedlung eines Nahversorgers (Standortsuche, Investorengespräche, Planungsrecht, vgl. Maßnahme A4 aus dem InHK Altstadt)	A
1.4	Unterstützung des Gewerbevereins Königswinter-Altstadt e.V. insbesondere bei der Einrichtung von Angeboten zur Verbesserung der Nahversorgung (z.B. Wochenmarkt) und Veranstaltungen	B
1.5	Entwicklung des Grundstücks der (temporären) Asylbewerberunterkunft Haus Katharina (ehem. Pflegeheim) für Wohnzwecke	C
1.6	Neubau Hallenbad Königswinter am bisherigen Standort	A
1.7	Schaffung neuer und Erweiterung vorhandener Kindertageseinrichtungen (Um- und Ausbau Kita St. Remigius und Neubau Kita am Hallenbad)	A
1.8	Nachnutzungskonzept Verwaltungsstandorte Altstadt (wenn Zentrales Rathaus)	B
Wirtschaft + Arbeit		
1.9	Sicherung des bestehenden Industriestandortes Maxxion Wheels (ehem. Lemmerzwerke) im Regionalplan (Beibehaltung der Festlegung als GIB) und im Flächennutzungsplan (Beibehaltung der Darstellung als GI)	A
1.10	Städtebauliche Entwicklung östliche Drachenfelsstraße (Entwicklung der Brachflächen "Bobby (Am Palastweiher)" und "Rheingold" nach Fertigstellung der Unterführung und Ersatzstraße, siehe Maßnahmen A5 bzw. B1 aus dem InHK Altstadt)	A
1.11	Entwicklung von gewerblichen Nutzungen auf dem ehemaligen "Lemmerzareal" (vgl. Maßnahme A5 aus dem InHK Altstadt, Änderung der FNP-Darstellung GI in GE)	B
1.12	Entwicklung von gewerblichen Nutzungen im Bereich zwischen der Straße Am Kiesel und der L331/ Siebengebirgsbrücke (vgl. Maßnahme A5 aus dem InHK Altstadt, Änderung der FNP-Darstellung Verkehrsfläche in GE)	C

Mobilität		
1.13	Umgestaltung Rheinallee/ Rheinufer (siehe Maßnahme B2 aus InHK Altstadt) (erst nach Fertigstellung M 1.14 Bahnüberführung und Ersatzstraße)	A
1.14	Planung und Bau der Bahnüberführung Drachenfelsstraße und Ersatzstraße (siehe Maßnahmen E1 und E2 aus InHK Altstadt)	A
1.15	Umbau der Stadtbahnhaltestelle Clemens-August-Straße (Hochbahnsteige, Mobilitätsstation)	A
1.16	Umgestaltung Kleiner Graben (siehe Maßnahme B5 aus InHK Altstadt) (zwei Bauabschnitte, 1. Abschnitt kurzfristig)	A/B
1.17	Planung einer Mobilitätsstation im Bereich Bahnhof Königswinter (inkl. Radstation)	B
1.18	Prüfung zur Einrichtung eines Fahrradshuttles auf der Linie 521 zwischen Königswinter- Bahnhof und Margarethenhöhe/ Ittenbach (Aufrüstung der Linienbusse)	B
1.19	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Königswinter	B
1.20	Machbarkeitsstudie/ Planung für einen Radweg entlang der L 331 zwischen Abzw. Peters- berg und Margaretenhöhe	B
1.21	Ausbau und Aufwertung der Fährverbindung Königswinter – Mehlem	C
Natur, Freiraum + Tourismus		
1.22	Umgestaltung Unterer Eselsweg (siehe Maßnahme E3 aus InHK Altstadt)	A
1.23	Kostenfreies WLAN in der Altstadt (siehe Maßnahme C2 aus InHK Altstadt)	B
1.24	Verbesserung der Anbindung des Parkplatzes Oberweingartenweg (Neugestaltung Fußweg, siehe Maßnahme E6 aus InHK Altstadt)	B

7.2.2 Maßnahmen zum Planungsraum 2: „Dollendorf“

Wohnen + Leben		
2.1	Suche nach einem Standort für seniorenrechtliches Wohnen im Planungsraum	B
2.2	Städtebauliche Vorplanung zur Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers im Bereich "Reihbäumerweg" (Schallgutachten, städtebaulicher Entwurf, B-Plan 30/17)	B
2.3	Gestaltungskonzept für den Kreuzungsbereich Cäsariusstraße/ Bergstraße/ Heisterbacherstraße (Oberdollendorf)	B
2.4	Ausbau bestehender Kindertageseinrichtungen (ggf. Neubau)	A

Wirtschaft + Arbeit		
2.5	Sicherung der bestehenden Industriestandorte Didier und Dinova im Regional- und Flächennutzungsplan	A
2.6	Städtebauliche Rahmenplanung für den Sportplatz Niederdollendorf	A
2.7	Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 30/14 "Im Mühlenbruch" (Steuerung der Einzelhandelsentwicklung zum Schutz der zentralen Versorgungsbereiche)	B
Mobilität		
2.8	Planung der Mobilitätsstation Bahnhof Niederdollendorf (inkl. P+R-Anlage)	A
2.9	Planung einer Straßenquerung der DB-Strecke als Ersatz für den (langfristig) wegfallenden Bahnübergang Niederdollendorf	B
2.10	Prüfung zur Einrichtung eines Fahrradshuttles auf der Linie 521 zwischen Niederdollendorf-Bahnhof und Thomasberg (Aufrüstung der Linienbusse)	B
2.11	Barrierefreier Zugang zu Gleis 2 Bahnhof Niederdollendorf	B
2.12	Ausbau und Aufwertung der Fährverbindung Niederdollendorf – Bad Godesberg	C
Natur, Freiraum + Tourismus		
2.13	Sanierung Rheinuferpromenade Niederdollendorf	A
2.14	Tourismuskonzept für den Planungsraum Dollendorf (Verknüpfung der unterschiedlichen landschaftlichen Potenziale mit touristischen Trittsteinen, vom Rheintal über die Weinbaulandschaft in das Siebengebirge mit dem Kloster Heisterbach)	B
2.15	Rücknahme von Bauflächendarstellungen im Bereich des FFH- und Naturschutzgebietes Siebengebirge im Zuge der Neuaufstellung des FNP	B

7.2.3 Maßnahmen zum Planungsraum 3: „Stieldorf“

Wohnen + Leben		
3.1	Fortführung der Rahmenplanung Vinxel-Stieldorf-Rauschendorf (aus 2007)	A
3.2	Entwicklung des Areals "Kapellenweg West/ Hobshof" in Vinxel (B-Plan Nr. 50/18, Schaffung von verbindlichem Planungsrecht, Erschließung)	A
3.3	Entwicklung des Areals "Alter Heeresweg/ Dreesenbitze" in Vinxel (10. Änderung B-Plan Nr. 50/1, Bodenordnung und Erschließung)	B

3.4	Vorbereitung der Entwicklung des Areals "Auf der Groneswiese" in Stieldorf (Fläche ST-W-13, Änderung des FNP in Wohnbaufläche, städtebauliche Rahmenplanung inkl. Vorplanung der Erschließung, Kosten-Nutzen-Untersuchung)	B
3.5	Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes/Discounters in Stieldorf (Investoren- und Eigentümergespräche, Schaffung von verbindlichem Planrecht)	A
3.6	Unterstützung der Ortsteile/ Dorfgemeinschaften bei der Einrichtung von lokalen Angeboten zur Verbesserung der Nahversorgung (z.B. Vinxel) (z.B. Wochenmarkt, Nachbarschaftsladen, Dorfladen oder mobile Verkaufsstellen)	B
3.7	Erarbeitung eines städtebaulichen Entwurfes für den Sportplatz Stieldorf : Prüfung und Entscheidung über den Bau eines Versammlungsraumes	A
3.8	Schaffung neuer und Erweiterung bestehender Kindertageseinrichtungen	A
Wirtschaft + Arbeit		
3.9	Sicherung der Gewerbepotenzialfläche nördlich von Stieldorf im Regionalplan (Festlegung der Fläche ST-G-01 als GIB)	C
Mobilität		
3.10	Ausbau eines ÖPNV-Knoten in Stieldorf	A
3.11	Neubau Radweg entlang Bockerother Straße südlich Rauschendorf zwischen Einmündung an der Klus und Am Frohnacker (Lücke 8 im kreisweiten Hauptradwegnetz; prioritäre Maßnahme aus Kreiskonzept)	B
3.12	Neubau Radweg entlang L 490 zwischen Vinxel und Bonn-Oberkassel	B
3.13	Aufwertungen der Unterführungen an der A3 und ICE-Trasse	C
Natur, Freiraum + Tourismus		
3.14	Weiterentwicklung der Wege und Freiräume in Lauter- und Pleisbachtal (in Richtung Dollendorf, Sankt Augustin, Oberpleis und Thomasberg)	C
3.15	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Gewässerentwicklungskonzept und wasserwirtschaftlichen Konzept für das Pleisbachsystem (für Lauter-, Dissen- und Eichenbach)	C

7.2.4 Maßnahmen zum Planungsraum 4: „Thomasberg / Heisterbacherrott“

Wohnen + Leben		
4.1	Entwicklung des Areals "Siebengebirgsstraße/ Tannenbergweg" für sozialen Wohnungsbau (Vermarktung, Bebauung)	A

4.2	Entwicklung des Areals "Am Limperichsberg - Teil B" (Bodenordnung, Erschließung)	A
4.3	Vorbereitung der Entwicklung des Areals "Nikolausbach/ Kottsiefen" (Fläche TH-W-02 und TH-W-03, städtebauliche Rahmenplanung inkl. Erschließung)	A
4.4	Entwicklung des Areals "Auf der Münchsbitze" (Erschließung)	B
4.5	Entwicklung des Areals "Zedernweg" (Anpassung Planrecht, Erschließung)	B
4.6	Entwicklung des Areals "Jägerstraße" (Bodenordnung, Erschließung)	C
4.7	Ansiedlung eines (kleinflächigen) Lebensmittelmarktes/Discounters in Heisterbacherrott (Standortsuche, Investorengespräche, Planungsrecht)	B
4.8	Unterstützung der Ortsteile/ Dorfgemeinschaften bei der Einrichtung und dem Betrieb von lokalen Angeboten zur Verbesserung der Nahversorgung (z.B. Wochenmarkt)	B
4.9	Städtebauliches Konzept zur Gestaltung der Ortsmitte Heisterbacherrott	B
4.10	Städtebauliches Konzept zur Weiterentwicklung von Gut Buschhof (Prüfung der Möglichkeiten zur Nachverdichtung/ Umnutzung für Wohnzwecke)	B
4.11	Bau einer neuer Kindertageseinrichtung im Neubaugebiet "Am Limperichsberg"	A
4.12	Nachnutzungskonzept Verwaltungsgebäude Thomasberg (wenn Zentrales Rathaus)	B

Wirtschaft + Arbeit

Mobilität

4.13	Ausbau Radweg entlang der L 268 (zwischen Dollendorf und Heisterbacherrott sowie weiter innerorts und bis zur A3, u.a. Lücke 6 im kreisweiten Hauptradwegnetz; prioritäre Maßnahme aus Kreiskonzept)	A
4.14	Aufwertungen der Unterführungen an der A3 und ICE-Trasse	C

Natur, Freiraum + Tourismus

4.15	Rücknahme von Bauflächendarstellungen im Bereich des FFH- und Naturschutzgebietes Siebengebirge im Zuge der Neuaufstellung des FNP	B
4.16	Weiterentwicklung des Naturraumes und der Wege im Lauterbachtal (in Richtung Stieldorf)	C

7.2.5 Maßnahmen zum Planungsraum 5: „Ittenbach“

Wohnen + Leben		
5.1	Entwicklung des Areals "Kanterring/ Königswinterer Straße"	A
5.2	Entwicklung des Areals "Kirchstraße" für öffentlich geförderten Wohnungsbau (Vermarktung, Bebauung)	A
5.3	Entwicklung des Areals "Ehem. Hotel im Hagen" (Schaffung Planrecht, Erschließung)	A
5.4	Entwicklung des Areals "Ehem. Sportplatz" (Schaffung Planrecht, wenn Multifunktionsplatz (M 5.7) planungsrechtlich gesichert, Erschließung)	A
5.5	Sicherung von Wohnbaupotenzialflächen nördlich von Ittenbach im Regionalplan (IT-W-02.3, IT-W-16 und ggf. IT-W-19)	A
5.6	Städtebauliches Konzept Gestaltung Ortsmitte Ittenbach (Kirchstraße / Königswinterer Str. mit Anbindung Spielplatz (Gestaltung der öffentlichen Straßenraums u. Hausvorflächen)	C
5.7	Neubau Multifunktionsplatz (Schaffung Planungsrecht, Bau, Voraussetzung für M 5.4)	A
Wirtschaft + Arbeit		
Mobilität		
5.8	Prüfung zur Einrichtung eines Fahrradshuttles auf der Linie 521 zwischen Königswinter-Bahnhof und Ittenbach (Aufrüstung der Linienbusse)	B
5.9	Aus- bzw. Neubau Radweg entlang der L 331 zwischen Ortsausgang Ittenbach und Margarethenhöhe (in Fahrtrichtung Königswinter, einseitig Richtung Ittenbach vorhanden)	B
5.10	Ausbau Radweg entlang der L 331 zwischen Ittenbach und Oberpleis	B
5.11	Aufwertungen der Unterführungen an der A3 und ICE-Trasse	C

Natur, Freiraum + Tourismus		
5.12	Margarethenhöhe: Erneuerung Wegebeschilderung, Ausbau Parkplatz	B
5.13	Rücknahme von Bauflächendarstellungen im Bereich des FFH- und Naturschutzgebietes Siebengebirge und der innerörtlichen Grünzüge im Zuge der Neuaufstellung des FNP	B
5.14	Grünflächen- und Gewässerentwicklungskonzept für Rott- und Elsterbach (ökologische Aufwertung, behutsame Wegeführung, Verweilmöglichkeiten etc.)	C

7.2.6 Maßnahmen zum Planungsraum 6: „Oberpleis“

6.0	<i>Umsetzung der Maßnahmen aus dem InHK Oberpleis</i>	A
-----	---	---

Wohnen + Leben

6.1	Mit vorrangiger Priorität: Vorbereitung der Entwicklung der Areale östlich der Königswinterer Straße (städtebauliche Rahmenplanung inkl. Vorplanung der Erschließung, Eigentümergespräche)	A
6.2	Entwicklung des Areals "Dollendorfer Straße" (Planrecht besteht, Erschließung)	B
6.3	Entwicklung des Areals "Südlich Kelvinstraße" (Teilfläche aus B-Plan Nr. 60/14, Bodenordnung, Erschließung)	B
6.4	Entwicklung des Areals "Altes Feuerwehrgerätehaus Uthweiler" für öffentlich geförderten Wohnungsbau (Ratsbeschluss 341/2017 vom 18.12.2017, Bebauung nach § 34 BauGB möglich)	B
6.5	Entwicklung des Areals "Seniorendorf" (Umnutzung der Gewerbebrache in besondere Wohnform, Schaffung Planrecht, B-Plan Nr. 60/60 im Verfahren)	A
6.6	Unterstützung der Ortsteile/ Dorfgemeinschaften bei der Einrichtung von lokalen Angeboten zur Verbesserung der Nahversorgung (z.B. Wochenmarkt, Nachbarschaftsladen, Dorfladen oder mobile Verkaufsstellen)	B
6.7	Neugestaltung des öffentlichen Raums am Kirchvorplatz (Maßnahme A1 aus InHK Oberpleis)	A
6.8	Aufwertung der Parkanlage Mathildenheim (Maßnahme D1 aus InHK Oberpleis)	B
6.9	Funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes , z.B. auch der Ortseingänge von Oberpleis (Maßnahme D2 aus InHK Oberpleis)	C
6.10	Schaffung Planrecht für die Option "Neubau Zentrales Rathaus" (alternativ gewerbliche Entwicklung des Standortes Bauhof, BP 60/50 in Aufstellung, siehe auch M 16)	A
6.11 a	Nachnutzungskonzept Rathaus Oberpleis und Suche nach neuem Standort für den Bauhof (wenn Zentrales Rathaus, siehe M 6.10)	A

6.11 b	Umbau und Sanierung Rathaus Oberpleis (Maßnahme C1 aus InHK Oberpleis) (wenn kein Zentrales Rathaus)	A
6.12	Machbarkeitsstudie und Nachnutzung der ehem. Paul-Moor-Schule (7. Änderung B-Plan Nr. 60/5 im Verfahren, Mögliches Nutzungsspektrum: Fraktionsbüros, VHS und Musikschule, Kindertagesstätte, Turnhalle)	A
6.13	Neubau einer Rettungswache am Standort Oberpleis im Bereich ehem. Bauhof (B-Plan Nr. 60/50, ggf. langfristig Berufsfeuerwehr, Lärmschutzproblem)	A
6.14	Weiterentwicklung Schulzentrum Oberpleis	A
6.15	Schaffung neuer und Ausbau vorhandener Kindertageseinrichtungen	A
6.16	Sanierung Haus der Jugend	B
6.17	Neubau Feuerwehrgerätehaus Löschzug Uthweiler im Gewerbegebiet Wahlfeld (bereits im Bau, Fertigstellung in 2019 geplant)	A
Wirtschaft + Arbeit		
6.18	Entwicklung des Gewerbegebietes „Siefen“ (Schaffung Planrecht, B-Plan Nr. 60/59, Erschließung, Bodenordnung, ggf. Ankauf und Vermarktung)	A
6.19	Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in den Gewerbegebieten zum Schutz der zentralen Versorgungsbereiche und örtlichen Gewerbebetriebe (Änderung der Bebauungspläne Nr. 60/19, 60/22 und 60/39)	B
6.20	Sicherung der Gewerbepotenzialfläche östlich von Hasenboseroth im Regionalplan (Flächen OB-G-11.1 und OB-G-11.2, Festlegung als GIB, Festlegung im FNP als gewerbliche Baufläche)	B
6.21	Unterstützung des Werbekreises Oberpleis bei seinen Tätigkeiten (u.a. bei Veranstaltungen und virtuelle Museen) durch die Stadt, die WWG und die Tourismus Siebengebirge GmbH	A
6.22	Ausbau des Breitbandangebotes in den Oberpleiser Gewerbegebieten	A
Mobilität		
6.23	Umgestaltung und Erweiterung des Busbahnhofs Oberpleis unter funktionalen und gestalterischen Gesichtspunkten (Maßnahme B1 aus InHK Oberpleis) (einschließlich Ersatzstandort für die Bauzeit, B-Pläne Nr. 60/61 und 60/63 im Verfahren)	A
6.24	Entwicklung eines Mitfahrerparkplatzes an der A3 - Anschlussstelle Siebengebirge (79. Änderung FNP, Alternativenprüfung)	A
6.25	Ausbau Königswinterer Straße (inkl. Neubau Geh- und Radweg in Teilabschnitt)	A
6.26	Ausbau Geh- und Radweg an der Berghausener Straße (zwischen L268 und Berghausen) (Lücke 7 im kreisweiten Hauptradwegnetz; prioritäre Maßnahme aus Kreiskonzept)	B

Natur, Freiraum + Tourismus		
6.27	Grünflächen- und Gewässerkonzept Pleis- und Lützbach zur ökologischen Aufwertung, behutsame Wegeführung, Verweilmöglichkeiten etc.	B
6.28	Weiterentwicklung, Vernetzung und Qualifizierung des Naturraumes und der Wegeinfrastruktur	C

7.2.7 Maßnahmen zum Planungsraum 7: „Oberhau“

Wohnen + Leben		
7.1	Entwicklung des Areals "Schulstraße/ Eudenbacher Straße" (1. Änderung B-Plan Nr. 60/24)	B
7.2	Prüfung und Vorbereitung der Entwicklung des Areals "Verlängerung Elbingstraße" (Geruchsgutachten, Schaffung Planungsrecht, Erschließung)	B
7.3	Unterstützung der Ortsteile/ Dorfgemeinschaften bei der Einrichtung von lokalen Angeboten zur Verbesserung der Nahversorgung (z.B. Wochenmarkt, Nachbarschaftsladen, Dorfladen oder mobile Verkaufsstellen)	C
Wirtschaft + Arbeit		
Mobilität		
7.4	Planung und Bau eines Radweges in Richtung Oberpleis entlang der L331 bis Berghausen (Anschluss an das Hauptradewegenetz)	C
Natur, Freiraum + Tourismus		
7.5	Weiterentwicklung, Vernetzung und Qualifizierung des Naturraumes und der Wegeinfrastruktur in Richtung Siebengebirge	C
7.6	Erarbeitung Rekultivierungsplan Basaltsteinbruch Hühnerberg in Zusammenarbeit mit Chance7	C

8 SCHLUSSBEMERKUNG UND ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Königswinter steht vor vielfältigen Herausforderungen, neben den eher globalen Themen demographische Entwicklung und Digitalisierung resultieren diese insbesondere aus dem Spannungsfeld zwischen reizvollem Naturraum und hohem Siedlungsdruck, auch bedingt durch die unmittelbare Nähe zum Ballungsraum Köln-Bonn.

Im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung setzt sich das Konzept mit der spezifischen Situation in Königswinter auseinander, identifiziert die Stärken und Schwächen, formuliert auf dieser Basis ein Leitbild 2035 und unterlegt die strategischen Ziele mit konkreten Projekten.

Um zum einen der polyzentrischen Struktur Königswinters gerecht zu werden und zum anderen eine gute Erfassbarkeit zu gewährleisten wurden die verschiedenen Arbeitsschritte sowohl räumlich als auch thematisch gegliedert.

Insgesamt ist das Konzept als roter Faden der Stadtentwicklung für die kommenden Jahre zu verstehen. Die Leitidee

„Einzigartige Lebensqualität im Schnittpunkt von Rheintal, Siebengebirge und Pleiser Hügelland“

ist Zukunftsanspruch und Handlungsanweisung zugleich. Die daraus abgeleiteten strategischen Leitsätze in den Handlungsfeldern

Wohnen + Leben

Lebendige und vielfältige Heimatstadt

Wirtschaft + Arbeit

Zukunftsfähige Arbeitsplätze vor Ort

Mobilität

Verkehr vermeiden, Mobilität optimieren

Natur, Freiraum + Tourismus

Klima u. Lebensräume schützen, Tourismus weiterentwickeln

dienen als gesamtstädtischer strategischer Orientierungsrahmen und werden über Leitziele für die Gesamtstadt als auch für die einzelnen Planungsräume weiter konkretisiert.

Ein Maßnahmenkonzept in zwei Schichten – Maßnahmen mit gesamtstädtischem Bezug sowie planungsraumbezogene Maßnahmen – operationalisiert das Leitbild und bildet die Umsetzungsebene des Stadtentwicklungskonzeptes.

Bereits im Maßnahmenkonzept spiegelt sich der prozesshafte Charakter einer Stadtentwicklung wider. Entsprechend der sich stetig verändernden Rahmenbedingungen sind hier Projekte zur Erfassung und zum Monitoring wichtiger Parameter der Stadtentwicklung als auch zur Erarbeitung sektoraler oder raumbezogener, vertiefender Konzepte oder Planungen verankert.

Wie im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes und anderen städtebaulichen Konzepten bereits erprobt gilt es den Dialog mit der Stadtgesellschaft fortzusetzen und entsprechend der Prinzipien Transparenz, Dialog und Beteiligung auch in Zukunft weiter zu pflegen.

Königswinter und Aachen, Mai 2019