

Ortsteilentwicklungskonzept Graurheindorf

-Beteiligung der Öffentlichkeit-

Planungshintergrund

Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 31.10.2000 die Verwaltung beauftragt, für den Ortsteil Graurheindorf ein Ortsteilentwicklungs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten und dabei eine Reihe von Konzeptmodulen beschloss, die bei der Erarbeitung des Konzeptes berücksichtigt werden sollten.

Als ein wesentlicher Planungsschwerpunkt für die Ortsteilentwicklungsplanung war die Verkehrssituation in Graurheindorf anzusehen. Erst im Jahr 2004 standen die Haushaltsmittel zur Verfügung, um als Grundlage für die Erarbeitung des Ortsteilentwicklungskonzeptes ein Verkehrsplanungsbüro mit entsprechenden Verkehrsuntersuchungen zu beauftragen. Am 15.11.2005 wurden die erarbeiteten Verkehrskonzepte vorab in der Bezirksvertretung Bonn vorgestellt. Dort wurde beschossen, die Konzepte erst bei Vorlage des kompletten Ortsteilentwicklungskonzeptes zu beraten.

Weitere Grundlagen für die Planung des Ortsteilentwicklungskonzeptes bilden das Hochwasserschutzkonzept Graurheindorf vom Oktober 2002 mit den Varianten 1 und 3 und das Hafentwicklungskonzept von 1996 (TransCareGutachten), bzw. von 2004 nach Gründung der Bonner Hafenbetriebe GmbH (BHB).

In dieser Phase der Überlegungen zur Ortsteilentwicklung wurden Gestaltungsaspekte noch nicht erfasst, da zunächst die wesentlichen Fragen der Entwicklung geklärt werden sollen, zum Beispiel welches Verkehrskonzept die größte Akzeptanz erzielt. In der Endfassung des Ortsteilentwicklungskonzeptes sollen dann auch Vorschläge für die Gestaltung der Estermannstraße, der Werftstraße und einzelner Platzbereiche dargestellt werden.

Das Ortsteilentwicklungskonzept ist in zwei Abschnitte unterteilt:

Teil I: Entwicklungspotentiale und vorliegende Fachplanungen

Teil II: Vorschläge für die Ortsteilentwicklung

Entwurf eines Ortsteilentwicklungskonzeptes für Graurheindorf

Teil I: Entwicklungspotentiale und vorliegende Fachplanungen

1. Ausgangssituation
2. Städtebauliche Entwicklungspotentiale
3. Verkehrskonzeption
4. Grün und Freiraumkonzeption
5. Hochwasserkonzeption
6. Hafententwicklungskonzeption

Teil II Vorschläge für die Ortsteilentwicklung

Teil I Entwicklungspotentiale und vorliegende Fachplanungen

1. Ausgangssituation

Die Rahmenplanung aus dem Jahr 1980 ist in vieler Hinsicht nicht mehr zeitgemäß. Sie ist von einer massiven baulichen Erweiterung Graurheindorfs in den Bereich Lausacker ausgegangen. Nachdem der Lausacker unter Landschaftsschutz gestellt wurde, ist die Zielsetzung der Rahmenplanung in dieser Form nicht mehr umsetzbar. Dem Ortsteil wurde damit allerdings auch die für eine funktionierende Nahversorgung erforderliche Einwohnerentwicklung beschnitten, so dass neue Wege gesucht werden müssen, um eine Grundversorgung der Bevölkerung sicherzustellen und das Potential möglicher Wohnbaureserven noch auszuschöpfen. Durch die Herauslösung der Auermühle aus dem Hafengelände entstand zudem ein neuer Dienstleistungsschwerpunkt, der, trotz Erfüllung der Stellplatzpflicht auf den jeweiligen Grundstücken, für die umliegenden Ortsbereiche zusätzlichen Parkdruck brachte. Auch die Entwicklung des Hafenbetriebes zu einem größeren Containerumschlagplatz beeinflussen die Ortsentwicklung nachhaltig.

Als wesentliche Problemstellungen in Graurheindorf haben sich folgende Punkte erwiesen:

1. kritische Verkehrssituationen in der Estermannstraße, ungeordnetes Parken rund um den Hafen, ungünstige Erschließung des Hafens
2. Schaffung von zusätzlichen Wohnbaumöglichkeiten
3. Fehlende Nahversorgungseinrichtungen
4. Fehlender Ortsmittelpunkt (Dorfplatz/ „Fenster zum Rhein“)
5. Fehlender Hochwasserschutz

Im Hauptausschussbeschluss vom 31.10.2000 waren als Konzeptmodule aufgeführt:

- Rückseitige Erschließung und Bebauung der Grundstücke auf der Westseite der Estermannstraße als gleichzeitige Umgehungsstraße von der Herseler Straße über den Rheindorfer Bach.
- B-Plan „Brungsgasse“ für die nicht im Überschwemmungsbereich liegenden Flächen
- B-Plan „Hinter dem Friedhof“, Änderung von Grün- in Wohnbaufläche
- Prüfauftrag für eine alternative Erschließung des Hafensbereichs unter der Autobahnbrücke zur Herseler Straße.

Seit dem Jahr 2000 haben sich mehrere Veränderungen in Graurheindorf ergeben, die in die Ausarbeitung des Ortsteilentwicklungskonzeptes eingeflossen sind. So ist auf dem ehemaligen Tanklager nördlich des Kranenweges eine moderne Wohnanlage mit 55 Eigentumswohnungen

und 25 Einfamilienhäusern entstanden. Die Fa. Solarworld hatte eine Baugenehmigung für ein 5-geschossiges Gebäude an der Karl-Legien-Straße erhalten, das noch nicht realisiert ist. Zwischenzeitlich ist eine Überarbeitung mit dem Ziel einer Höhenreduzierung erfolgt, eine entsprechende Bauvoranfrage mit einer dreigeschossigen Bürobebauung als durchgehender Baukörper bis zum Rheinufer wurde positiv beschieden. Der Hafenbetrieb wurde neu organisiert, wobei eine knapp 9 m hohe Lärmschutzwand das Hafengelände begrenzt. An der Josefshöhe ist die Grundschule („Jahnschule“) neu gebaut worden. Für die Ortsmitte wurde der Bebauungsplan Dorfplatz ins Verfahren gebracht. Hinzu kommt das im Rahmen der Regionale 2010 angestrebte so genannte „Grüne C“, ein Konzept, das den nördlichen Bonner Landschaftsraum miteinander vernetzt und den Freiraum zwischen Auerberg und Graurheindorf mit einbezieht.

2. Städtebauliche Entwicklungspotentiale

2.0 Wohnbaupotentiale

Die Möglichkeiten neue Wohnquartiere in Graurheindorf auszuweisen sind beschränkt, daher müssen auch solche Ortslagen in die Betrachtung einbezogen werden, für die es bisher andere Nutzungsüberlegungen gegeben hat. So entstand in den letzten Jahren auf dem ehemaligen Tanklager am Kranenweg die Wohnanlage „Am Rheindorfer Ufer“ mit insgesamt 80 Wohneinheiten. Hier werden in der nächsten Zeit nochmals Gebäude mit 15 neuen Wohneinheiten dazukommen. Auf eine Entwicklung des Areals südlich der Brungsgasse wird verzichtet, da dieser Bereich im Überschwemmungsgebiet liegt und die neue Hochwasserschutzgesetzgebung seit 2005 bei neuen Bauleitplanverfahren Baumöglichkeiten im Überschwemmungsbereich ausschließt.

Die im Ortsteilentwicklungskonzept ausgewiesenen neuen Wohnquartiere runden den Ortsrand ab und nehmen mit ihrer Maßstäblichkeit und Gestaltung Rücksicht auf die vorhandene kleinteilige Ortsstruktur. Der großen Nachfrage nach stadtnahen Einfamilienhäusern und Wohnungen wird damit Rechnung getragen.

Neben den dargestellten Neubaugebieten sind Baulückenschließung und Nachverdichtung auf den bestehenden Grundstücken unter Berücksichtigung der Umgebungsbebauung geringfügig möglich.

Bei Realisierung aller dargestellten Wohnbaupotentiale ergeben sich zusätzlich ca. 200 Wohneinheiten, so dass eine Steigerung der Einwohnerzahl von heute ca. 3400 auf ca. 4000 Einwohner möglich wäre.

Die nachfolgenden drei neuen Wohnbaustandorte sind unabhängig voneinander entwickelbar bzw. können je nach Bedarfssituation nacheinander in die Realisierung gehen (Plangrundlagen s. Teil II „Vorschläge für die Ortsteilentwicklung“).

2.1. Wohngebiet „Werftstraße“

Hier wird die Umwandlung der bestehenden Kleingartenanlage in ein Wohngebiet vorgeschlagen. Die Fläche liegt außerhalb des Landschaftsschutzgebietes und ist in Verlängerung der Bebauung „Am Bonner Berg“ noch dem besiedelten Bereich zuzuordnen. Voraussetzung ist allerdings, die heutige Dauerkleingartensiedlung (Bebauungsplan Nr. 7625-12) in den Bereich des Lausackers zu verlegen. Entlang der Werftstraße wird 3-geschossiger

Wohnungsbau (Straßenrandbebauung wie gegenüber) mit ca. 55 Wohneinheiten vorgesehen. Die bauliche Ausführung erfolgt – soweit möglich als Lärmschutzbebauung. In den rückwärtigen ruhigen Bereichen sind ca. 25 1- bis 2-geschossige Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser möglich. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen müssen durch ein Bebauungsplanverfahren und eine entsprechende Flächennutzungsplanänderung geschaffen werden. Die Verlagerung der Dauerkleingärten richtet sich nach dem Bundeskleingartengesetz. Mit dem Eigentümer (Land NRW) sind Verhandlungen über die Umsetzung der Kleingärten und die weiteren Arbeitsschritte abzustimmen. Der Bereich liegt außerhalb des klimatisch sensiblen Gebietes des Lausackers. Die Verkehrsanbindung erfolgt über die Herseler Straße.

2.2 Wohngebiet „An der Lehmkaule“ (am Friedhof)

Die als Dauerkleingartensiedlung ausgewiesene Fläche im Bebauungsplan Nr. 7525-10 wird zurzeit als Grabeland genutzt bzw. stellt eine Brachfläche dar. Das räumliche Gestaltungskonzept sieht hier eine aufgelockerte Einfamilienhausiedlung mit ca. 55 Einzel- bzw. Doppelhäusern vor. Für das Grabeland werden Ersatzflächen „Auf dem Lausacker“ vorgesehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen müssen durch ein Bebauungsplanverfahren und eine entsprechende Flächennutzungsplanänderung geschaffen werden.

2.3 Wohngebiet „Auf der Batterie“ (Am Lausacker)

Hier werden zwei alternative Baukonzepte vorgeschlagen.

Voraussetzung für beide Alternativen ist eine Erschließungsstraße parallel zur Estermannstraße (siehe hierzu auch die Varianten 5 a-f der Verkehrskonzepte) für die geplante Wohnbebauung. Neben der Mobilisierung neuer Wohnbaupotentiale kann durch die neue Erschließungsstraße eine Verkehrsentslastung inklusive sicheren Gehweg erreicht werden, was wiederum der Wohnqualität auf der Estermannstraße zugute kommt.

Alternative A sieht eine einseitige ein- bis zweigeschossige Einfamilienhausbebauung auf der Rückseite der Estermannstraße vor. Die vorhandene Parzellenstruktur wird dabei weitestgehend berücksichtigt. Auf der gegenüberliegenden Seite werden Dauerkleingärten (Verlagerungsstandorte) und Grabeland vorgesehen. Der Eingriff in das bestehende Landschaftsschutzgebiet ist relativ gering, da nur der Randbereich für die Straße und Dauerkleingärten in Anspruch genommen wird. Insgesamt könnten ca. 30 Wohneinheiten entstehen.

Alternative B sieht eine beidseitige Bebauung vor, um die Erschließungskosten für die einzelnen Anlieger zu senken. Auf der dem Lausacker zugewandten Seite ist eine offene eingeschossige Einzel- und Doppelhausbebauung vorgesehen. Die Landschaftsschutzgrenze muss entsprechend um ca. 25-30 m verschoben werden. Insgesamt könnten ca. 60 Wohneinheiten entstehen.

Die Breite der Erschließungsstraße richtet sich nach der Verkehrsvariante, die für diesen Bereich gewählt wird. Bei beiden Alternativen müssen die Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechend abgewogen werden. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen müssen daher durch ein Bebauungsplanverfahren und eine entsprechende Flächennutzungsplanänderung geschaffen werden. Die Landschaftsschutzgrenzen wären entsprechend anzupassen. Die Verlagerungsstandorte für die Dauerkleingärten werden bei dieser Variante im Bereich zwischen Jahnschule und Herpenstraße/ Zweimühlenweg vorgesehen.

2.4 Nahversorgungseinrichtungen

Für die Nahversorgung des Ortes bietet sich der Bereich um die Hafeneinfahrt im Schnittpunkt der Werft-/Estermann-/Römer-/Karl-Legien-Straße an. Hier gibt es bereits Ansätze und es stehen derzeit ungenutzte Grundstücke zur Verfügung. So könnte auf dem Grundstück des städt. Gärtnereistützpunktes durchaus ein entsprechendes Angebot mit ca. 700 m² Verkaufsfläche untergebracht werden. In den Obergeschossen könnten ca. 20 Wohneinheiten realisiert werden.

3. Verkehrskonzeption

Mit den Verkehrsuntersuchungen zum Ortsteilentwicklungskonzept Graurheindorf wurde das Büro AB-Stadtverkehr beauftragt. Ziel war nicht ein bis ins Detail ausgearbeitetes Gesamtverkehrskonzept, sondern die Erarbeitung verschiedener Varianten und deren Bewertung nach Vor- und Nachteilen, die nach Möglichkeit modular aufgebaut sein sollten, um je nach Entscheidung auch zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere Stufe ausbauen zu können oder auf eine andere Variante umsteuern zu können. Ein Schwerpunktthema war dabei die Estermannstraße, die wegen ihres teilweise sehr schmalen Straßenquerschnitts Probleme mit Begegnungsverkehr hat und wegen fehlender Fußgängerwege nicht unerhebliche Gefährdungspotentiale aufweist. Als weitere Sachverhalte wurde die Verkehrssituation rund um den Hafen untersucht, sowie die Parkplatzproblematik im Ort.

Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung wurde bereits vorab in der Sitzung der Bezirksvertretung Bonn am 29.11.2005 vorgestellt. Da das Verkehrskonzept nur in Verbindung mit den Überlegungen zum Ortsteilgestaltungskonzept Sinn macht, wurde beschlossen, die verschiedenen Varianten und sonstigen Hinweise des Gutachterbüros im Zusammenhang mit dem gesamten Ortsentwicklungskonzept zu diskutieren. Im Einzelnen gibt das Gutachten Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Graurheindorf und schlägt abgestimmte Maßnahmen der Netz- und Straßenraumgestaltung vor. Ein durchgehender Gehweg in den historisch bedingten engeren Straßenabschnitten der Estermannstraße ist dabei nur bei gleichzeitiger Führung des Kfz-Verkehrs in Einrichtungsverkehr möglich. Es wird zwischen kurzfristigen, mittel- und langfristigen Lösungen unterschieden.

Hinsichtlich des öffentlichen Nahverkehrs hat der Gutachter festgestellt, dass Graurheindorf, auch was die Lage der Haltestellen betrifft, gut angebunden ist.

Nachfolgend sind die Hauptvarianten zur Verkehrsführung in der alten Ortslage in Kurzform dargestellt:

Variante 1: Der Milchgasserweg wird zur Mondorfer Fährde hin für den Kfz-Verkehr abgebunden, wodurch die Route Kölnstraße – Engländerweg – Milchgasserweg – An der Pfaffenmütze (Estermannstraße) unterbrochen ist. Damit wird ein Teil der Durchgangsverkehre unterbunden.

Variante 2: Die Estermannstraße wird abschnittsweise als Einbahnstraße ausgeführt. Durch diese interne Regelung werden die gegenläufigen Verkehre auf die Straßenzüge An der Margarethenkirche und An der Rheindorfer Burg verlagert. Die durchgängige Befahrbarkeit der Estermannstraße wird in beiden Richtungen aufgehoben.

Variante 3a: Die Estermannstraße wird hier ebenfalls in Abschnitten als Einbahnstraße ausgeführt. Ihre durchgängige Befahrbarkeit ist in Richtung Nordwesten aufgehoben. Die gegenläufigen Verkehre werden auf die Karl-Legien-Straße und den Kranenweg verlagert. Als Voraussetzung für diese Variante muss der Kranenweg zumindest im Einmündungsbereich Estermannstraße verbreitert werden (Eingriff in Privatgrundstück erforderlich).

Variante 3b: Ergänzend zu den Maßnahmen aus Variante 3a wird der südöstliche Abschnitt der Estermannstraße als Einbahnstraße (Richtung Nordwesten) ausgewiesen. Somit ist auch die durchgängige Befahrbarkeit in südöstlicher Richtung aufgehoben. Dies setzt eine Netzerweiterung voraus, um den Anschluss an die Werft- bzw. an die Römerstraße zu gewährleisten. Die Herpenstraße ist hierfür auf Grund ihres Querschnitts und ihrer Randnutzungen nicht geeignet. Zudem wäre (bei Wegnahme der vor kurzem installierten Pfosten!) am Knoten Herpenstraße / Herseler Straße lediglich ein Rechtsabbiegen in Richtung „An der Josefshöhe“ möglich. Variante 3b sieht daher die Erweiterung des Straßennetzes um einen Stich über ein privates Grundstück zwischen Estermannstraße und Karl-Legien-Straße in Verlängerung der Herpenstraße vor, über den der Kfz-Verkehr aus Richtung der nordwestlichen Estermannstraße abfließen kann. Die Herpenstraße wird als Einbahnstraße in nordöstlicher Richtung ausgewiesen, um zusätzliche Belastungen in der Relation Estermannstraße – An der Josefshöhe zu verhindern.

Variante 4: Der Kfz-Verkehr wird in Abschnitten der Estermannstraße als Ein-Richtungsverkehr in südöstlicher Richtung geführt. In erster Linie wird durch diese Maßnahme die durchgängige Befahrbarkeit der Estermannstraße in nordwestlicher Richtung aufgehoben. Hierzu würde allerdings eine Einbahnregelung in einem Abschnitt ausreichen. Die Einbahnregelung für einen weiteren Abschnitt ist nur erforderlich, um Gestaltungsspielraum zu gewinnen. Die Funktion in Gegenrichtung zur Estermannstraße übernimmt die Straße „An der Rheindorfer Burg“, welche für den Graurheindorfer Anliegerverkehr zugelassen wird.

Basisvarianten 5a-b: Das Graurheindorfer Straßennetz wird durch eine Erschließungsstraße rückseitig zur Bebauung an der Estermannstraße im Bereich „Auf den Batterien“ ergänzt. Die Planstraße soll nur kleinräumige verkehrliche Bedeutung haben und wird als Einbahnstraße ausgeführt (in nordwestlicher Richtung). Ihr Netzanschluss erfolgt im Nordwesten an die Straße An der Rheindorfer Burg. Im Südosten ist ein Anschluss an den Zweimühlenweg vorgesehen (Variante 5a). Alternativ käme ein Stich in Verlängerung des Kranenwegs an die Estermannstraße mit Ausbau des vorhandenen Weges (Variante 5b) in Betracht (erfordert Eingriff in Privatgrundstück). Mit der Planstraße wird innerhalb der Ortslage Graurheindorf eine Netzalternative zur Estermannstraße geschaffen, die eine funktionale Entlastung der Estermannstraße ermöglicht. Die Estermannstraße wird in Abschnitten (in Variante 5a) als Einbahnstraße ausgeführt (in südöstlicher Richtung). Um eine Verlagerung von Verkehren auf die Herpenstraße und den Birkheuserweg zu verhindern, bleibt die Herpenstraße zur Herseler Straße hin vollständig abgebunden, sofern die Planstraße Einbahnstraße in nordwestlicher Richtung wird. Generell kann die Einbahnführung auf der Estermannstraße bzw. auf der Planstraße in beiden Richtungen erfolgen. Es ist also auch eine entgegengesetzte Führung des Verkehrs vorstellbar, wenn dies die Akzeptanz der Lösung bei den Bewohnern und Gewerbetreibenden in Graurheindorf erhöht.

Ergänzungsvarianten 5c-d: Die Varianten 5c und 5d sind sowohl bei Umsetzung der Basisvariante 5a als auch in Verbindung mit Variante 5b realisierbar. Es handelt sich um zusätzliche Netzverdichtungen. In Variante 5c wird die neue Erschließungsstraße über die Straße „An der Rheindorfer Burg“ hinweg über ein unbebautes privates Grundstück bis zur

Brungsgasse verlängert. In Variante 5d wird die Durchlässigkeit des Straßennetzes durch einen zusätzlichen Stich zwischen der neuen Erschließungsstraße und der Estermannstraße auf Höhe der Mertensgasse erhöht (erfordert Eingriff in Privatgrundstück).

Neue Variante 5 e

In Abwandlung der Alternative 5 c des Verkehrsgutachtens wird seitens der Verwaltung eine weitere Variante in die Planungsüberlegungen eingebracht. Die Erschließungsstraße „Auf den Batterien“ wird dabei nicht über eine Baulücke an die Brungsgasse angebunden, sondern entlang des Rheindorfer Baches bis zur Straße „Auf dem Kirchacker“ im Bereich des Sportplatzes als Vollkreuzung geführt, da hier die Einfädelung übersichtlicher ist.

Die Anregung des Ortsausschusses, die Erschließungsstraße „Auf den Batterien“ statt über den Zweimühlenweg in Verlängerung der Herseler Straße im Bereich der Jahnschule zu erschließen, wurde ebenfalls in die Planvariante 5 e eingearbeitet, da die Erschließung über den Zweimühlenweg auf Grund des engen Straßenprofils und der unübersichtlichen Ecksituation an der Estermannstraße besonders für Lieferfahrzeuge und Lastkraftwagen problematisch ist. Dies führt zu einem weiteren Eingriff ins Landschaftsschutzgebiet, allerdings könnten hier noch einige zusätzliche Baumöglichkeiten am Ortsrand gewonnen werden.

Ergänzungsvariante der Verwaltung 5 f

Die Variante 5 f basiert auf dem städtebaulichen Konzept 4.2 Alternative A (s. Teil II), es erfolgt eine Durchbindung der Planstraße „Auf der Batterie“ bis zur Straße „An der Rheindorfer Burg“, jedoch ist keine Anbindung der Planstraße an den Zweimühlenweg vorgesehen. In dieser Verkehrsvariante wird die Karl-Legien-Straße mit dem Kranenweg einbezogen. Um den Durchgangsverkehr zu reduzieren, ist die Estermannstraße ab dem Rheindorfer Bach in Richtung Fähre und die Straße „An der Rheindorfer Burg“ vom Sportplatz in Richtung Estermannstraße als Einbahnstraße konzipiert. Diese Variante ermöglicht es die Estermannstraße in den Bereichen mit engem Straßenprofil als Einbahnstraße zu führen und so Raum für Fußgängerwege und Parkmöglichkeiten zu gewinnen.

Die Estermannstraße ist bis zum Zweimühlenweg in beide Richtungen befahrbar.

Verkehrliche Umsetzungs- und Maßnahmenvorschläge für den engeren Ortsbereich

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Graurheindorf hat der Gutachter folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die stufenweise und in Abhängigkeit von der jeweiligen baulichen Entwicklung umgesetzt werden könnten:

Kurzfristige Maßnahmen:

Kurzfristig sind vor allem Maßnahmen der Netzgestaltung und zur Geschwindigkeitsdämpfung denkbar. Es wird empfohlen, kurzfristig Variante 2 umzusetzen und so das Fahren durch Graurheindorf spürbar zu erschweren. Reicht die damit zu erzielende Reduzierung im Durchgangsverkehr nicht aus, kann mit Variante 1 noch einmal ein harter Einschnitt in das Straßennetz erfolgen, der allerdings auch stärkere Auswirkungen auf die Anwohner von Graurheindorf hat (Zu- und Abfahrtsverkehre) und für den eine geringere Akzeptanz bei den Bewohnern zu erwarten ist. Es ist auch denkbar, die Netzvarianten 1 und 2 gleichberechtigt in der Öffentlichkeit zu diskutieren und sich danach für eine der beiden Lösungen zu entscheiden. Beide sind prinzipiell geeignet, Durchgangsverkehr in Graurheindorf und speziell in der Estermannstraße zumindest teilweise zu reduzieren.

Um die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr auf der Estermannstraße zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, schlagen die Gutachter vor, auf der gesamten Straße zwischen An der Pfaffenmütze und Werftstraße eine Rechts-vor-links-Regelung einzurichten. Dies entspricht zudem der Ausweisung als Tempo 30 – Zone.

Mittel- bis langfristige Maßnahmen:

Aufgrund der bestehenden Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten auf der Estermannstraße und des geringen Flächenangebotes fehlen gesicherte Bereiche für den Fußgängerverkehr, der Parkraumbedarf ist in einigen Abschnitten größer als das Angebot, gleichzeitig wird der Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr durch parkende Fahrzeuge und die enge, zum Teil auch leicht kurvige straßenräumliche Situation an vielen Stellen behindert. Als mittel- bis langfristige Zielperspektive für die innerörtliche Situation schlägt der Gutachter folgendes vor:

- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs im mittleren Abschnitt der Estermannstraße mit entsprechender Straßenraumgestaltung;
- Platzgestaltung am Knoten Estermannstraße/ An der Rheindorfer Burg;
- Netzerweiterung "Auf den Batterien" und Einrichtung eines gegenläufigen Einbahnstraßenrings im mittleren Abschnitt der Estermannstraße;
- Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr in der Herpenstraße;
- Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr in der Straße An der Rheindorfer Burg in Höhe der Querung des Rheindorfer Bachs;
- Herstellung eines Gehwegs im nordwestlichen Bereich der Estermannstraße;
- Aufhebung von Einbahnregelungen gegenüber dem kurzfristigen Konzept (in Abhängigkeit von der Einbahnrichtung auf der Estermannstraße im Zuge des verkehrsberuhigten Bereiches)

4. Grün – und Freiraumkonzeption

Ziel eines Grün- und Freiraumkonzeptes für Graurheindorf ist die Erhaltung, Vernetzung und Entwicklung der vorhandenen Freiraumpotentiale, bestehend aus dem Rhein mit dem Rheinufer, der Rheinaue Nord, dem Rheindorfer Bach und dem Lausacker (LSG).

Grundsätzlich besteht die Vorstellung, die Ortsrandbebauung durch Grüngestaltungsmaßnahmen von der freien Landschaft abzuschirmen, so dass ein eingewachsener Ortsrand entsteht. Eine Möglichkeit dies zu erreichen besteht in der Verlagerung der Kleingartengebiete an den westlichen Ortsrand zum Lausacker. Hier sollen auch Flächen für die „wilden“ Kleingärten aus dem Innenbereich des Lausackers zur Verfügung gestellt werden, um die heutigen – das Landschaftsbild belastenden – Verhältnisse dauerhaft zu bereinigen.

Durch die geplante Bachverlegung in Variante III des Hochwasserschutzkonzeptes (siehe Punkt 5.) ab der Rheindorfer Burg bis zur Rheinaue könnte ein zusammenhängender Grün- und Erholungsraum am westlichen Ortsrand entstehen, mit einer großzügigen Querspange im Bereich der Bachtrasse zwischen Rheindorfer Burg und der heutigen Bachmündung. Die betroffenen Grabelandflächen könnten beibehalten, müssten aber gegebenenfalls neu geordnet werden.

Das im Rahmen der Regionale 2010 von der Stadt Bonn betriebene Konzept des „Grünen C“ verbindet unterschiedliche Landschaftsräume aus dem Linksrheinischen mit dem Rechtsrheinischen. Der Projektraum des „Grünen C“ reicht von Alfter bis nach Sankt Augustin und überschreitet nördlich von Graurheindorf den Rhein. Hier soll um den Standort der Fähre herum die Situation der Rheinaue so umgestaltet werden, dass ein „landschaftlicher Brückenschlag“ erkennbar wird. Die Anbindung des Freiraumes zwischen Auerberg und Graurheindorf an die nördliche Rheinaue mit landschaftlichen Stilelementen und neuen Rad- und Fußwegen ist eine der Zielvorstellungen des Ortsteilentwicklungskonzeptes.

Im Hinblick auf die Lage Graurheindorfs am Rhein sollen auch hier alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, dieses Empfinden erlebbar zu machen. Ein erster Schritt hierzu wäre die Anlage eines Dorfplatzes, der bis an das Ufer reicht und den Ort an einer Stelle zum Rhein hin öffnet (laufendes Bebauungsplanverfahren Nr. 7625-20 „Dorfplatz“)

5. Hochwasserschutzkonzeption

Für Graurheindorf wurde ein Hochwasserschutzkonzept mit drei Varianten erarbeitet. Variante II ist wegen der Bachverrohrung nicht genehmigungsfähig, die beiden anderen Varianten wurden den Bürgern vorgestellt, es gab aber keine eindeutige Präferenz für eine der Lösungen. Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 21.04.2005 (DS-Nr. 0510113NV5) beschlossen, die Varianten I und III des Hochwasserschutzkonzeptes im Rahmen eines Gesamtkonzeptes nochmals zu diskutieren und einen Prüfauftrag für eine Variante IV erteilt.

Nachfolgend werden die Inhalte, sowie die Vor- und Nachteile der Varianten I und III kurz beschrieben:

Variante I

Variante I besteht aus Schutzmassnahmen entlang des Rheins bis 9,50 m Bonner Pegel in Form von Erhöhung vorhandener Mauern, mobilen Verschlüssen, Übernahme von bestehenden Mauern und einem Hochwasserdamm im Bereich der Rheinaue.

Weitere Elemente bilden ein Hubtor im Bereich der Bachmündung und ein Hochwasserpumpwerk für den Abfluss des Rheindorfer Baches bei Hochwasser

Vorteile bieten die gegenüber Variante 3 geringeren Investitionskosten. Alle in die Bachläufe entlastenden Kanalsysteme bleiben bis 9,50 km Bonner Pegel funktionsfähig und die bachaufwärts gelegenen Überschwemmungsgebiete werden geschützt.

Nachteilig wirken sich die hohen Betriebskosten sowie negative Auswirkungen durch den Betrieb des Hochwasserpumpwerks auf Fische und Wasserorganismen aus. Außerdem wird kein zusätzliches Retentionsvolumen geschaffen. Ermittelt wurde ein Schutzfaktor für 31 Gebäude mit 100 Bewohnern, eine Größenordnung, die keine Landesförderung erwarten lässt.

Variante III

Variante III besteht aus Schutzmassnahmen entlang des Rheins bis 9,50 m Bonner Pegel in Form von Erhöhung vorhandener Mauern, mobilen Verschlüssen, Übernahme von bestehenden Mauern und einem Hochwasserdamm im Bereich der Rheinaue Nord.

Weitere Elemente bilden ein unterirdisches Hochwasserpumpwerk für die Mischwasserkanalisation, sowie eine Bachverlegung (ca. 1140 lfm) ab der Rheindorfer Burg in Richtung Fähre bei Strom-km 659,6.

Die Variante III erfordert höhere Investitionen, bietet jedoch über den Hochwasserschutz hinaus für die Wasserwirtschaft, Natur und für das Kleinklima die meisten Vorteile: Durch die Bachverlegung auf die Überschwemmungsflächen der Rheinaue würden ca. 110.000 Kubikmeter Retentionsvolumen geschaffen. Gleichzeitig wirkt die Maßnahme abflussverzögernd und somit der Hochwasserbildung entgegen. Die heutige Bachtrasse ab der Rheindorfer Burg bis zur Mündung könnte zu einem großzügig gestalteten Grünzug in der Ortsmitte umgestaltet werden. Durch naturnahen Ausbau wird die Gewässerökologie verbessert. Durch die neue Bachaue wird ein neuer Naherholungsraum zwischen Ortsmitte und Rhein bzw. ein zusammenhängender Grünzug von der Nordstadt bis zur Rheinaue entlang des Rheindorfer Baches geschaffen.

Den höheren Investitionskosten steht ein hoch einzuschätzender Landschaftsgewinn gegenüber, zudem lassen sie sich teilweise über landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen refinanzieren.

Variante IV

Diese Variante basiert auf einem Bürgerantrag und geht von einer Realisierung des Hochwasserschutzes nach Variante I aus und ergänzt diese durch einen Grünzug entsprechend Variante III zur nördlichen Rheinaue, allerdings ohne den dazugehörigen Bachlauf.

Bachentwicklungskonzeption

Das Bachentwicklungskonzept Rheindorfer Bach aus dem Jahr 1991 sieht eine Renaturierung des Bachlaufs von der Autobahn bis zur Bachmündung vor. Bis zur Jahnschule ist dieses Planungsziel schon realisiert. Ein weiteres Teilstück entsteht zwischen Jahnschule und Königin-Juliana-Schule als Kompensation für die Einschränkung der Retentionsflächen im Hafengelände durch die dortigen Umbaumaßnahmen. Das Ortsteilentwicklungskonzept sieht die Weiterverfolgung des Bachentwicklungskonzeptes vor, geht von einer Renaturierung bis zur Rheindorfer Burg aus und sieht dann den Ausbau eines Grünzuges auf dem Bachbett bis zur heutigen Mündung vor. Bei Zugrundelegung der Variante III erfolgt eine anschließende Bachverlegung von der Rheindorfer Burg durch die Rheinaue mit der Mündung im Bereich der Fähre. Die beiden Preisträger der Planung für das „Grüne C“ favorisieren ebenfalls die Variante III des Hochwasserschutzkonzeptes Graurheindorf und greifen das Element der Bachverlegung in ihren Entwürfen auf.

6. Hafenentwicklungskonzeption

Die heutige Nutzungs- und Erschließungssituation des Hafensbereiches ist geprägt von Dienstleistungsbetrieben mit hohem Arbeitsplatzaufkommen im Norden (ehem. Auermühle) und einem zunehmenden Containerbetrieb auf dem eigentlichen Hafengelände. Die Personenverkehre der Dienstleister erzeugen Parkplatzprobleme im Umfeld des Hafens, während der Hafenumschlag Lärm erzeugt und mit Schwerlastverkehr die angrenzenden Siedlungsbereiche stört. Der Lärmproblematik auf dem Hafengelände beabsichtigt die Betreibergesellschaft BHB mit einer knapp 9 m hohen Lärmschutzwand zu begegnen, die Verkehrsprobleme wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens für Graurheindorf mit untersucht. Eine alternative Erschließungslösung für den Hafen (und auch für die Kläranlage) über die Karl-Legien-Straße unter der Autobahn zur Herseler Straße wurde vom Gutachter verworfen, weil die Anbindung im Auf- und Abfahrtsbereich zur Autobahn verkehrstechnisch nicht zu bewältigen ist. Die Zu- und Abfahrt über die Werftstraße wird als einzige Möglichkeit gesehen. Diese gilt es zu optimieren (Kreuzungsbereich mit der Estermann/ Römerstraße) und

die Lärmprobleme für die Anlieger durch passive Schutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) zu reduzieren.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sind die Möglichkeiten im öffentlichen Raum ausgeschöpft. Um die Ortslage vor Fremdparkern zu schützen schlägt der Gutachter die Einführung von Bewohnerparkrechten in Teilbereichen des Ortes vor.

Eine wirksame Möglichkeit den inneren Ortsbereich vor Emissionen aus dem Hafenbetrieb weitgehend zu schützen besteht im Bau des am nördlichen Rand des Hafens geplanten Bürogebäudes, dass entgegen der Baugenehmigung nicht als 5-geschossiges Punkthaus, sondern als 3-geschossige Riegelbebauung bis vor an das Rheinufer gezogen werden soll.

Teil II Vorschläge für die Ortsteilentwicklung

Für die zukünftige Ortsteilentwicklung sind Alternativen entwickelt worden , die auch als Entwicklungsstufen einander folgen könnten.

Ortsteilentwicklung Alternative A

Städtebau

- Entwicklung neuer Wohnquartiere an der Werftstraße und am Friedhof
- Ausbau eines Nahversorgungsbereiches im Schnittpunkt der Werft-/Estermann-/Römer-/Karl-Legien-Straße auf dem Grundstück des städt. Gärtnereistützpunktes)
- Umgestaltung der Verkehrs- und Brachflächen am nördlichen Ende der Karl-Legien-Straße zu einem „Dorfplatz“ mit Öffnung zum Rhein
- Neuanlage einer Stichstraße mit einseitiger Einfamilienhausbebauung auf der Rückseite der Estermannstraße entlang einer neuen Erschließungsstraße
- Verlagerung der organisierten und nichtorganisierten Kleingärten als zusammenhängende Anlage auf die Westseite der Stichstraße.

Verkehr

- Verkehrskonzeption nach Variante 2 und abgewandelter Basisvariante 5a (ohne Durchbau bis zur Straße an der Rheindorfer Burg) der Verkehrsuntersuchung. Bei Bedarf und Möglichkeit kann die Variante 5a um die Ausbaustufen b, c und d erweitert werden.
- Weitere kurzfristige Maßnahmen aus der Verkehrsuntersuchung
- Partielle innerörtliche Einbahnstraßenregelungen u.a. um Raum für Fußgängerwege und Parkmöglichkeiten zu gewinnen (Radfahrer können weiterhin in beiden Richtungen fahren).
- Verbesserung der Radwegesituation vom Rheinufer über den „Dorfplatz“ durch die Karl-Legien-Straße bis zur Kläranlage.

Grün- und Freiraum

- Deutliche Aufwertung des Landschaftsraumes durch Verwendung der Variante III des Hochwasserschutzkonzeptes für die großräumige Grün- und Freiraumgestaltung.
- Schaffung eines auch optisch erkennbaren grünen Ortsrandes durch die Zusammenfassung der Kleingärten am Rand des Lausackers
- Einrichtung eines Radwegesystems mit direkter Verbindung zum neuen Auerberger Zentrum sowie Vernetzung mit dem Bereich des „Grünen C“ in der nördlichen Rheinaue.

Planungsrechtliche Verfahren

- Änderung des Flächennutzungsplans und der B-Pläne Nr. 7525-10 und 7625-12 von Kleingärten in Wohnbaufläche
- Änderung des Flächennutzungsplans und der Landschaftsschutzverordnung am Randbereich des Lausackers („Auf der Batterie“) und Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes für die geplante Wohnbebauung und Kleingartenanlage

Ortsteilentwicklung Alternative A: Variante zur Erschließung

Auf der Basis der Alternative A hat die Verwaltung eine Erschließungsvariante erarbeitet, die eine Durchbindung der Planstraße „Auf der Batterie“ als Einbahnstraße bis zur Straße „An der Rheindorfer Burg“ jedoch keine Anbindung der Planstraße an den Zweimühlenweg vorsieht. In dieser Verkehrsvariante wird die Karl-Legien-Straße mit dem Kranenweg einbezogen. Um den Durchgangsverkehr zu reduzieren, ist die Estermannstraße ab dem Rheindorfer Bach in Richtung Fähre und die Straße „An der Rheindorfer Burg“ vom Sportplatz in Richtung Estermannstraße als Einbahnstraße konzipiert. Diese Variante ermöglicht es die Estermannstraße in den Bereichen mit engem Straßenprofil als Einbahnstraße zu führen und so Raum für Fußgängerwege und Parkmöglichkeiten zu gewinnen.

Die Estermannstraße ist bis zum Zweimühlenweg in beide Richtungen befahrbar. Die übrigen Planungsinhalte sind identisch mit dem Ortsteilentwicklungskonzept der Alternative A.

Ortsteilentwicklung Alternative B

Städtebau

- Entwicklung neuer Wohnquartiere an der Werftstraße und am Friedhof (wie Alt A)
- Ausbau eines Nahversorgungsbereiches (wie Alternative A) im Schnittpunkt der Werft-/Estermann-/Römer-/Karl-Legien-Straße auf dem Grundstück des städt. Gärtnereistützpunktes
- Umgestaltung der Verkehrs- und Brachflächen am nördlichen Ende der Karl-Legien-Straße zu einem „Dorfplatz“ mit Öffnung zum Rhein (wie Alternative A)
- Bau einer Parallelstraße zur Estermannstraße mit beidseitiger Einfamilienhausbebauung
- Schaffung eines zentralen Kleingartenbereichs zwischen dem Neubau der Grundschule und dem südwestlichen Ortsrand

Verkehr

- Verkehrskonzeption entsprechend der neuen Variante 5e (größtmögliche Entlastung der Estermannstraße)
- Durchgehende innerörtliche Einbahnstraßenregelungen mit Umgestaltung der Estermannstraße auf der ganzen Länge, u.a. um Raum für Fußgängerwege und Parkmöglichkeiten zu gewinnen (Radfahrer können weiterhin in beiden Richtungen fahren).
- Weitere mittel-langfristige Maßnahmen aus der Verkehrs
- Verbesserung der Radwegesituation vom Rheinufer über den „Dorfplatz“ durch die Karl-Legien-Straße bis zur Kläranlage (wie Alternative A)
- Schaffung zusätzlicher Parkplatzkapazitäten im Hafengelände (Garagenanlage parallel zur Karl-Legien-Straße anstelle der Lärmschutzwand – wie Alternative A)

Grün- und Freiraum (wie Alternative A)

- Deutliche Aufwertung des Landschaftsraumes durch Verwendung der Variante 3 des Hochwasserschutzkonzeptes für die großräumige Grün- und Freiraumgestaltung.
- Schaffung eines auch optisch erkennbaren grünen Ortsrandes durch die Zusammenfassung der Kleingärten am Rand des Lausackers

- Einrichtung eines Radwegesystems mit direkter Verbindung zum neuen Auerberger Zentrum sowie Vernetzung mit dem Bereich des „Grünen C“ in der nördlichen Rheinaue.

Planungsrechtliche Verfahren

- Änderung des Flächennutzungsplans und der B-Pläne Nr. 7525-10 und 7625-12 von Dauerkleingärten in Wohnbaufläche (wie Alternative A)
- Änderung des Flächennutzungsplans und der Landschaftsschutzverordnung entlang des westlichen Ortsrandes von der Straße An der Rheindorfer Burg bis zur Herseler Straße und Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes für die geplante Wohnbebauung und Kleingartenanlage

Ortsteilentwicklung Alternative C

Die Alternative C wurde als zusätzliche Variante zum Ortsteilentwicklungskonzept in der Sitzung des Hauptausschusses vom 24.01.2007 beschlossen.

Hierin sollen die in Alternative A und B geplanten Wohngebiete „An der Lehmkaule“ und „Auf der Batterie“ entfallen, als neue Wohnbauflächen verbleiben die Bebauung der derzeitigen Kleingartenanlage an der Werftstraße sowie der Bereich „Am Dorfplatz“, für den bereits ein Bebauungsplanverfahren angelaufen ist. Auf die Errichtung einer neuen Erschließungsstraße „Auf der Batterie“ wird verzichtet.

Das Hochwasserschutzkonzept Variante 3 ist ebenfalls Grundlage dieses Plankonzeptes.