

Bundesstadt Bonn



Aufhebung des Fluchtlinienplans B 222

Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Bonn-Zentrum

Begründung

Inhalt

1	Allgemeine Vorgaben.....	1
1.1	Plangebiet	1
1.2	Vorhandenes Planungsrecht	1
1.3	Anlass der Aufhebung	2
1.4	Planungsablauf / Planverfahren.....	2
2	Auswirkungen der Planung	2
2.1	Städtebauliche Auswirkungen	2
2.2	Verkehrliche Auswirkungen	3
2.3	Umweltauswirkungen	3
2.4	Kosten und Finanzierung.....	5

1 Allgemeine Vorgaben

1.1 Plangebiet

Der Fluchtlinienplan B 222 von 1906 setzt in einem Bereich zwischen der Straße Am Hauptbahnhof, dem Kaiserplatz und der Maximilianstraße Baufluchten, Vorgärten und Straßenfluchten fest. Der betreffende Bereich liegt am Rande der Bonner Innenstadt im Übergang zum Bonner Zentralen Omnibusbahnhofs und Hauptbahnhof und ist hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung einem Kerngebiet (MK) zuzuordnen. Dieser Randbereich des Bonner Zentrums tritt vorwiegend durch Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe in bis zu sechsgeschossiger, geschlossener Blockrandbebauung in Erscheinung. Im Süden und Westen schließen sich zum einen die Südunterführung sowie die Verkehrsanlagen des Nah- und Fernverkehrs an. Baulich dominiert hier der Solitär des Bahnhofsgebäudes aus den 1880er Jahren das Erscheinungsbild. Im Osten wird der Bereich durch die Fußgängerunterführung sowie die ebenerdige, parkähnliche Anlage eingefasst, die an den nördlich angrenzenden Kaiserplatz anschließt.

Ein Luftbild von 1930 lässt noch die bauliche Entwicklung gemäß dem Fluchtlinienplan mit der historischen Kaiserhalle erahnen, doch nach dem Zweiten Weltkrieg und den Wiederaufbau der Kaiserhalle im typischen Stil der 1950er Jahre, wurde bereits zu diesem Zeitpunkt den Festsetzungen des Fluchtlinienplans nicht mehr entsprochen.

In den 1970er Jahren wurde im Zuge des Stadtbahnbaus die unterirdische Haltestelle Bonn Hauptbahnhof fertiggestellt, die übrige teils historische Bebauung vor dem Hauptbahnhof wurde niedergelegt und ab Mitte der 1970er Jahre neugestaltet. So wurde auch der heutige ZOB errichtet, der sich in den vergangenen 50 Jahren nur unwesentlich verändert hat. Der aktuelle bauliche Status des ZOBs orientiert sich ansatzweise an den Baufluchten, nimmt diese jedoch nicht in diesem Sinne auf.

1.2 Vorhandenes Planungsrecht

Der Regionalplan des Regierungsbezirks Köln, Teilabschnitt Region Bonn / Rhein-Sieg stellt das Gebiet des Fluchtlinienplans Nr. B 222 als Allgemeinen Siedlungsbereich dar.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bonn stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplans als gemischte Baufläche dar, zudem verläuft quer durch das Gebiet eine Hauptverkehrsstraße.

Der Fluchtlinienplan der Stadt Bonn Nr. 222 setzt Baufluchten, Vorgartenfluchten sowie Straßenfluchten fest. Weitergehende Festsetzungen hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung und der Bauweise trifft der Fluchtlinienplan nicht. Die bauliche Entwicklung im Plangebiet ist daher bereits jetzt hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung und der Bauweise anhand der Einfügekriterien des § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) zu beurteilen.

Aufgrund der näheren Umgebung und der ansässigen Nutzungen ist das Gebiet faktisch als Kerngebiet einzuordnen. Hier sind Einzelhandelsbetriebe, zahlreiche Dienstleistungen sowie gastronomische Betriebe ansässig. Gemäß dem Bonner Einzelhandels- und Zentrenkonzept (BEZK) ist das Gebiet Teil des A-Zentrums Bonn-Innenstadt.

1.3 Anlass der Aufhebung

Der Zentrale Omnibusbahnhof der Stadt Bonn soll baulich umgestaltet und entwickelt werden. Bereits in den 2010er Jahren wurde die Umgestaltung des ZOBs durch den „Masterplan Innere Stadt“ als notwendig erachtet. Nach diversen Vorüberlegungen und Planentwürfen wurde ein Entwurf vom Stadtrat am 14.03.2024 beschlossen. Dieser sieht im Zentrum des ZOBs eine überdachte Mittelinsel als Wartebereich für die Nutzergruppen des ÖPNVs vor. An der östlichen Kopfseite in Richtung Kaiserplatz ist eine zweigeschossige Bebauung vorgesehen, die ein öffentliches WC, ein Café, sowie Aufenthalts-, Lager-, Technik- und Sanitärräume für die SWB einplant.

Die Festsetzungen des Fluchtlinienplans widersprechen diesen Planungen. Wenngleich die bauliche Umsetzung und die städtebaulichen Entwicklungen eines Fluchtlinienplans von 1906 wohl kaum mehr erfolgt und dieser als obsolet einzustufen ist, wurde in der jüngeren Vergangenheit in einem ähnlichen Fall durch die Bezirksregierung darauf hingewiesen, dass von den Festsetzungen eines Fluchtlinienplans nicht befreit werden könne, sondern dieser zu beachten respektive aufzuheben sei.

Um der Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs nicht im Wege zu stehen und eine sichere Rechtsgrundlage zu schaffen, schlägt die Verwaltung nun vor, den Fluchtlinienplan Nr. B 222 aufzuheben.

1.4 Planungsablauf / Planverfahren

Der Fluchtlinienplan wird gemäß § 13a BauGB für Maßnahmen der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgehoben. Die Voraussetzungen für die Durchführung des beschleunigten Verfahrens sind gegeben, da auch nach Aufhebung des Fluchtlinienplans Nr. B 222 zukünftig im Plangebiet die gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 maximal zulässige Grundfläche von weniger als 20.000 qm nicht erreicht wird. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung liegt somit nicht vor. Zudem liegt das Plangebiet nicht im relevanten Abstand eines Störfallbetriebes und es liegen keine Anhaltspunkte für Beeinträchtigungen vorhandener FFH- bzw. Vogelschutzgebiete vor.

Ein Umweltbericht gem. § 2a Nr. 2 Baugesetzbuch (BauGB) ist im beschleunigten Verfahren nicht erforderlich. Eingriffe in Natur und Landschaft, die aufgrund der Aufhebung des Fluchtlinienplans zu erwarten sind, gelten als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Dennoch sind die wesentlichen Umwelt- und Naturschutzbelange im Rahmen der vorliegenden Planung zu berücksichtigen.

Weitere bauliche Entwicklungen im Plangebiet können nach der Aufhebung des Bebauungsplans gemäß den Bestimmungen des § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) ausreichend beurteilt werden.

2 Auswirkungen der Planung

2.1 Städtebauliche Auswirkungen

Durch eine Aufhebung des Fluchtlinienplans sind Vorhaben im Geltungsbereich des Fluchtlinienplans künftig nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zu beurteilen. Diese Norm steuert die Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile. Ein Vorhaben ist zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt

und die Erschließung gesichert ist. Das Ortsbild darf durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden, weiterhin müssen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben.

Der Fluchtlinienplan B 222 setzt lediglich Bau-, Straßenfluchtlinien sowie Vorgärten fest. Weiterführende Festsetzungen werden nicht getroffen, sodass die bauliche Entwicklung im Plangebiet bereits aktuell hinsichtlich der Art und Maßes der baulichen Nutzung und der Bauweise anhand der Einfügekriterien des § 34 Baugesetzbuch zu beurteilen ist.

Auch nach einer ersatzlosen Aufhebung sind künftige Bauvorhaben in diesem Bereich nach § 34 BauGB zu beurteilen. Lediglich hinsichtlich der überbaubaren Fläche ergeben sich durch die Aufhebung Änderungen: Bisher sind die überbaubaren Flächen durch die Baufluchten des Fluchtlinienplans festgesetzt. Künftig sind sie anhand der Umgebungsbebauung zu beurteilen, im Vergleich treten die Baufluchten des Fluchtlinienplans zurück und eine Anlehnung an die Baufluchten der Umgebungsbebauung lassen eine größere überbaubare Fläche zu. Maßgeblich sind insbesondere das Gebäude der BB-Bank und das Maximiliancenter. Das mit der Umstrukturierung des ZOBs geplante Gebäude, das in die Verkehrsinsel integriert werden soll, wird somit erst ermöglicht. Darüber hinaus begrenzen die nach § 6 Bauordnung NRW einzuhaltenden Abstandsflächen die überbaubaren Flächen des Plangebiets. Vorliegend soll die gesamte Fläche als Zentraler Omnibusbahnhof gestaltet werden. Der Bereich ist bereits heute für den motorisierten Individualverkehr weitestgehend eingeschränkt, dass der Raum in weiten Teilen durch den ÖPNV, Fahrradfahrende und Fußgänger*innen genutzt wird.

2.2 Verkehrliche Auswirkungen

Der Fluchtlinienplan B 222 setzt in seinem Geltungsbereich die Straßenfluchtlinien, Vorgärten und Baufluchten im Übergang der Straße Am Hauptbahnhof zum Kaiserplatz fest. Der gesamte Bereich ist als Verkehrsfläche zu definieren. Die bisher als Verkehrsflächen genutzten Flächen werden auch zukünftig für den Verkehr vorgehalten sein. Bauliche Anlagen treten insgesamt auf die Größe der Fläche betrachtet zurück, wenngleich das geplante Gebäude mit Verwaltungseinheiten, einem Café und WC eine gewisse städtebauliche Prägung mit sich bringt. Aus verkehrlicher Sicht gibt es jedoch keine relevanten Auswirkungen, die sich durch die Aufhebung des Fluchtlinienplans ergeben. Die exakte Ausgestaltung der Verkehrsflächen wird, durch die zu einem späteren Zeitpunkt zu erstellende, Entwurfsplanung vorgegeben.

2.3 Umweltauswirkungen

Mensch

Aufgrund seiner zentralen Lage ist das Plangebiet in erheblichem Umfang durch Verkehrslärm vorbelastet. Neben dem City-Ring (Straße Am Hauptbahnhof) trägt der Eisenbahnverkehr auf der Strecke Köln – Koblenz zu diesem Lärmaufkommen bei. Das Ausmaß der von den verschiedenen Verkehrswegen ausgehenden Lärmimmissionen ist in Untersuchungen, die im Rahmen des Förderprojektes Lärminderungsplanung durchgeführt wurden, ermittelt worden.

Danach liegen die durch den gesamten Verkehr bedingten Schallimmissionen tagsüber entlang der Straße Am Hauptbahnhof im Wesentlichen bei 71 bis 75 dB(A). Je weiter sich von der Südunterführung entfernt wird, desto geringer ist die Lärmbelastung, jedoch bleibt sie weiterhin hoch mit Werten zwischen 60 und 69 dB(A). In den Nachtstunden treten an der Straße Am Hauptbahnhof Belastungen im Rahmen von 61 bis 65 dB(A) auf. In Richtung nördlicher Bebauung und sinkt die Lärmbelastung in Teilen bis auf 50 dB(A).

Die unmittelbar angrenzende Schienentrasse der Deutschen Bahn wirkt sich ebenfalls auf die Lärmbelastung des Plangebiets aus, tagsüber werden in weiten Teilen Werte zwischen 71 und 74 dB(A) erreicht, nachts liegen die Werte zwischen 60 und 69 dB(A).

Aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes sind bei einer zukünftigen Bebauung des Plangebietes gebäudeunabhängige, eigenständige aktive Schallschutzmaßnahmen zur Minderung der Lärmauswirkungen aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen nicht realisierbar. Um dennoch bei einer Bebauung des Plangebietes annehmbare Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu ermöglichen, müssen passive, d.h. an den Gebäuden selbst vorzunehmende Lärmschutzmaßnahmen zur Anwendung kommen.

Flora und Fauna

Das Gebiet ist durch die bisherigen baulichen Anlagen des ZOBs sowie die Straßen beinahe gänzlich versiegelt. Neun vereinzelte Bäume sind innerhalb der derzeitigen Verkehrsinseln sowie acht am Rande zum Kaiserplatz vorhanden. Der Kaiserplatz selbst ist im südlichen Teil versiegelt, im nördlichen durch eine Grünfläche gestaltet.

Fünf Bäume innerhalb der Verkehrsinsel und die acht Bäume entlang des Kaiserplatzes fallen unter die Baumschutzsatzung. Für den Fall, dass die satzungsgeschützten Bäume aufgrund von Bauvorhaben gefällt werden sollen, müssen sie durch Ersatzneupflanzungen ersetzt oder ihr Entfall durch die Zahlung eines Geldbetrages ausgeglichen werden.

Das Vorhandensein besonderer oder besonders schützenswerter Tierarten im Plangeltungsbereich ist nicht bekannt.

Nach der ersatzlosen Aufhebung des Fluchtlinienplans werden zukünftig Bauvorhaben in diesem Bereich nach den Einfügekriterien des § 34 Baugesetzbuch beurteilt. Aufgrund der zentralen Lage in der Bonner Innenstadt muss davon ausgegangen werden, dass dieser Bereich nahezu vollständig bebaut bzw. versiegelt wird. Da das Plangebiet bereits zuvor versiegelt und bebaubar war, kommt es durch die Aufhebung des Fluchtlinienplans weder zu einer neuen Flächeninanspruchnahme, noch wird Flächeninanspruchnahme im bisher unbesiedelten Außenbereich vermieden.

Insgesamt kommt es durch die Aufhebung des Fluchtlinienplans nicht zu erheblichen Auswirkungen im Bereich der Umweltschutzgüter Flächen Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt.

Landschaft

Das Plangebiet befindet sich am Rande der Bonner Innenstadt im Übergangsbereich zum Bonner Hauptbahnhof. Die Umgebung des Plangebiets ist im Norden geprägt von bis zu sechsgeschossiger, geschlossener Blockrandbebauung.

Aufgrund der zentralen, innerstädtischen Lage ergeben sich durch die Aufhebung des Fluchtlinienplans keine wesentlichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Eine Bebauung des Plangebiets führt zwangsläufig zu einer Änderung des Ortsbildes. Die Bebauung darf jedoch nach § 34 Baugesetzbuch das Ortsbild nicht beeinträchtigen. Erhebliche Auswirkungen auf das Ortsbild aufgrund der Aufhebung des Fluchtlinienplans sind daher nicht zu erwarten.

Boden

Die Böden im Plangebiet sind durch die aktuelle Nutzung vollständig anthropogen überformt. Es befinden sich zahlreiche U-Bahn-Tunnel und Kanäle. Erhebliche Auswirkungen auf das Umweltschutzgut Boden sind durch die Aufhebung des Fluchtlinienplans daher nicht zu erwarten.

Wasser

Im Plangebiet befinden sich weder Oberflächengewässer in Form von Teichen oder Fließgewässern noch hochwassergefährdete Bereiche. Das Plangebiet befindet sich außerhalb des Überschwemmungsgebietes des Rheins und außerhalb von festgesetzten Wasserschutzgebieten. Erhebliche Auswirkungen sind daher bei Aufhebung des Fluchtlinienplans nicht zu erwarten.

Klima

Nach den Aussagen der Klimaanalysekarte von 2023 – Planhinweiskarte befindet sich beinahe das gesamte Plangebiet in der Kategorie „Handlungspriorität 1“, sodass Maßnahmen zur Verbesserung der klimatischen Situation bei allen baulichen Entwicklungen und Sanierungen möglichst proaktiv umzusetzen sind. Ein minimaler Teil des Plangebiets im Nordosten wird mit Handlungspriorität 2 eingestuft, für die jedoch die gleichen Bedingungen gelten.

Die direkt angrenzende Fläche des Kaiserplatzes wird als Ausgleichsraum ohne besonderen Schutzbedarf eingeschätzt, da ihm nur eine geringe bis mittlere klimaökologische Bedeutung zukommt bzw. zukommen wird.

Durch die Aufhebung des Fluchtlinienplans wird sich die klimatische Situation im Plangebiet nicht wesentlich verändern. Aufgrund der Aufhebung kann jedoch der ZOBs neugestaltet werden und bietet somit Potential für eine Verbesserung der klimatischen Situation.

Kultur- und Sachgüter

Im Plangebiet sind keine Denkmäler und auf Grund der Historie des Geländes auch keine Bodendenkmäler vorhanden bzw. bekannt. Innerhalb des Plangebiets verlaufen eine Vielzahl von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie der U-Bahn-Tunnel. Jedoch liegt das Plangebiet am Rande des vermuteten Bodendenkmals V 76 „Stadtkern, Mittelalter bis Neuzeit, historischer Stadtkern Bonn“ sowie am Rande des Baudenkmals A 472 „Gesamtanlage Schloß Poppelsdorf „Clemensruhe“, einschließlich Allee, Kaiserplatz, Wachhäuschen und Botanischem Garten“.

Wird bisher nicht bekannte archäologische Substanz entdeckt, so ist die Stadt Bonn als Untere Denkmalbehörde oder das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, unverzüglich zu informieren. Nach §§ 15,16 Denkmalschutzgesetz NW (DSchG NW) ist die Entdeckungsstätte in unverändertem Zustand zu erhalten. Die Weisung des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten. Nach der vorliegenden Datenlage sind keine Bodendenkmäler betroffen.

Anzeichen einer wesentlichen Umweltrelevanz für die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen sowie Landschaft, Boden, Wasser, Luft, Klima und Kultur- sowie Sachgüter sind im Hinblick auf die Planung nicht erkennbar.

2.4 Kosten und Finanzierung

Mit der Aufhebung des Fluchtlinienplans Nr. B 222 entstehen der Stadt Bonn keine Kosten.

Bonn, Juni 2024