

Inhaltsverzeichnis

09.11.2011 Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften

Sitzungsdokumente

Einladung Ausschüsse

Vorlagendokumente / Antragsdokumente

Top Ö 7	Riss-Sanierung / Beseitigung von Winterschäden auf den Gemeindestraßen	Vorlage: 470/2011-9
	Vorlage	
	Vorlage: 470/2011-9	Vorlage: 470/2011-9
	1 Erläuterungsbericht	
	Vorlage: 470/2011-9	Vorlage: 470/2011-9
	2 Übersichtspläne 1-9	
Top Ö 8	Teilausbau der Rheindorfer Straße in Hersel	Vorlage: 478/2011-9
	Vorlage	
	Vorlage: 478/2011-9	Vorlage: 478/2011-9
	1 Planübersichtsskizze	
	Vorlage: 478/2011-9	Vorlage: 478/2011-9
	2 Übersichtskarte	
	Vorlage: 478/2011-9	Vorlage: 478/2011-9
	3 Luftbild	
	Vorlage: 478/2011-9	Vorlage: 478/2011-9
	4 Regelprofil	

Top Ö 10	Bebauungsplan Ro 15 in der Ortschaft Bornheim und Roisdorf; Beschluss zur Einleitung des Verfahrens zur 3. Änderung und Unterrichtung der Öffentlichkeit	Vorlage: 488/2011-7
	Vorlage	
	Vorlage: 488/2011-7	Vorlage: 488/2011-7
	1 Übersichtskarte	
	Vorlage: 488/2011-7	Vorlage: 488/2011-7
Top Ö 11	2 Gestaltungsplan	
	Vorlage: 488/2011-7	Vorlage: 488/2011-7
	3 Allg. Ziele u. Zwecke	
	Erweiterung der Satzungen im Ortsteil Kardorf im Bereich Altenberger Gasse	Vorlage: 492/2011-7
	Vorlage	
Top Ö 12	Vorlage: 492/2011-7	Vorlage: 492/2011-7
	Übersichtskarte	
	Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - Verbesserung der Gesamtsituation	Vorlage: 490/2011-7
	Vorlage	
	Vorlage: 490/2011-7	Vorlage: 490/2011-7
Top Ö 13	1 Schreiben an NVR Dez. 2010	
	Vorlage: 490/2011-7	Vorlage: 490/2011-7
	2 Antwort NVR Jan. 2011	
	Vorlage: 490/2011-7	Vorlage: 490/2011-7
	3 Ausschuss-Vorl. Bonn u.-Rhein-Sieg-Kreis	
Top Ö 13	Gemeinsamer Antrag der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.10.2011 betr. Hinweisbeschilderung und Zustand des Rheinradweges Hersel-Uedorf-Widdig	Vorlage: 479/2011-9
	Vorlage	
	Vorlage: 479/2011-9	Vorlage: 479/2011-9
	Antrag	

Top Ö 14	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Radweg Herseler Straße in Roisdorf Vorlage Vorlage: 356/2011-7	Vorlage: 356/2011-7 Vorlage: 356/2011-7
Top Ö 15	Antrag Antrag der SPD-Fraktion vom 20.08.2011 betr. Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim Vorlage Vorlage: 396/2011-7	Vorlage: 396/2011-7 Vorlage: 396/2011-7
Top Ö 16	Antrag Antrag der CDU-Fraktion vom 18.10.2011 betr. fahrplanmäßige Bedienung der Stadtbahnlinie 18 Vorlage Vorlage: 483/2011-7	Vorlage: 483/2011-7 Vorlage: 483/2011-7
Top Ö 22	Antrag Anfrage der FDP-Fraktion vom 17.10.2011 betr. Sicherheitsstandards für Solaranlagen auf städtischen Gebäuden Vorlage ohne Beschluss Vorlage: 472/2011-6	Vorlage: 472/2011-6 Vorlage: 472/2011-6
Top Ö 23	Anfrage Anfrage der CDU-Fraktion vom 15.10.2011 betr. Sachstand der Prüfung einer künftigen baulichen Entwicklung im Bereich des ehemaligen Bebauungsplanes Bo 08 in Bornheim Vorlage ohne Beschluss Vorlage: 481/2011-7	Vorlage: 481/2011-7 Vorlage: 481/2011-7
Top Ö 24	Anfrage Anfrage der SPD-Fraktion vom 18.10.2011 betr. Integriertes Handlungskonzept Königstraße in Bornheim Vorlage ohne Beschluss Vorlage: 489/2011-9	Vorlage: 489/2011-9 Vorlage: 489/2011-9
	Anfrage	

Einladung



Sitzung Nr.	53/2011
VPLA Nr.	8/2011

An die Mitglieder
des **Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften**
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 27.10.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur nächsten Sitzung des **Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften** der Stadt Bornheim lade ich Sie herzlich ein.

Die Sitzung findet am **Mittwoch, 09.11.2011, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2**, statt.

Die Tagesordnung habe ich im Benehmen mit dem Bürgermeister wie folgt festgesetzt:

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Bebauungsplan Nr. 206 - 3. Änderung in der Ortschaft Hersel; Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses von 2005	484/2011-7
5	Bebauungsplan Nr. 206 - 3. Änderung in der Ortschaft Hersel, Einleitungsbeschluss, Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung	485/2011-7
6	Vorstellung der Vorentwurfsplanung zum Ausbau der Friedrichstraße in Roisdorf	459/2011-9
7	Riss-Sanierung / Beseitigung von Winterschäden auf den Gemeindestraßen	470/2011-9
8	Teilausbau der Rheindorfer Straße in Hersel	478/2011-9
9	Bebauungsplan Wb 16 in der Ortschaft Walberberg; Einleitungsbeschluss (s. VPLA 19.10.2011)	449/2011-7
10	Bebauungsplan Ro 15 in der Ortschaft Bornheim und Roisdorf; Beschluss zur Einleitung des Verfahrens zur 3. Änderung und Unterrichtung der Öffentlichkeit	488/2011-7
11	Erweiterung der Satzungen im Ortsteil Kardorf im Bereich Altenberger Gasse	492/2011-7
12	Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - Verbesserung der Gesamtsituation	490/2011-7
13	Gemeinsamer Antrag der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.10.2011 betr. Hinweisbeschilderung und Zustand des Rheinradweges Hersel-Uedorf-Widdig	479/2011-9
14	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Radweg Herseler Straße in Roisdorf (s. VPLA 28.09.2011, VPLA 19.10.2011)	356/2011-7

15	Antrag der SPD-Fraktion vom 20.08.2011 betr. Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim (s. VPLA 19.10.2011)	396/2011-7
16	Antrag der CDU-Fraktion vom 18.10.2011 betr. fahrplanmäßige Bedienung der Stadtbahnlinie 18	483/2011-7
17	Antrag der SPD-Fraktion vom 19.10.2011 betr. Überarbeitung und Erweiterung des Bebauungsplanes 109 in der Ortschaft Roisdorf	486/2011-7
18	Antrag der SPD-Fraktion vom 19.10.2011 betr. Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich Oberdorfer Weg, Donnerstein bis zur Ortschaftsgrenze in Roisdorf	487/2011-7
19	Mitteilung betr. straßenverkehrsrechtlicher Anhörverfahren	458/2011-9
20	Mitteilungen mündlich	
21	Anfrage des OV und AM Stadler vom 28.09.2011 betr. Postverteilstelle an der Friedrichstraße in Roisdorf (öffentlicher Teil) (s. VPLA 19.10.2011)	456/2011-6
22	Anfrage der FDP-Fraktion vom 17.10.2011 betr. Sicherheitsstandards für Solaranlagen auf städtischen Gebäuden	472/2011-6
23	Anfrage der CDU-Fraktion vom 15.10.2011 betr. Sachstand der Prüfung einer künftigen baulichen Entwicklung im Bereich des ehemaligen Bebauungsplanes Bo 08 in Bornheim	481/2011-7
24	Anfrage der SPD-Fraktion vom 18.10.2011 betr. Integriertes Handlungskonzept Königstraße in Bornheim	489/2011-9
25	Anfragen mündlich	
	<u>Nicht-öffentliche Sitzung</u>	
26	Erwerb einer Grundstücksfläche in Bornheim, Servatiusweg	465/2011-7
27	Verkauf einer Grundstücksfläche in Hersel, Oderstraße/Rheinstraße	466/2011-7
28	Verkauf einer Grundstücksfläche in Sechtem, Gebrüder-Kall-Straße	467/2011-7
29	Verkauf einer Teilfläche aus dem Grundstück Gemarkung Rösberg, Flur 7, Flurstück 57, Von-Weichs-Straße	471/2011-6
30	Verkauf des Baugrundstückes Gemarkung Kardorf-Hemmerich, Flur 3, Flurstück 188, Am Aegidiushäuschen 3, Hemmerich	494/2011-6
31	Mitteilungen mündlich	
32	Anfrage des OV und AM Stadler vom 28.09.2011 betr. Postverteilstelle an der Friedrichstraße in Roisdorf (nicht-öffentlicher Teil)	456/2011-6/1
33	Anfragen mündlich	

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet:

Wilfried Hanft
(Vorsitzender)

beglaubigt:


(Stadtoberamtsrat)

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	470/2011-9
Stand	19.10.2011

Betreff Riss-Sanierung / Beseitigung von Winterschäden auf den Gemeindestraßen

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften nimmt Kenntnis von den Ausführungen des Bürgermeisters und beauftragt den Bürgermeister,

1. zur Substanz- und Werterhaltung die Beseitigung der Straßenschäden auf den Straßen und Straßenabschnitten, deren Zustandsklasse das Merkmal L, M oder K aufweisen, gemäß den Empfehlungen des Rissanierungskonzeptes mit Bezug auf die E EMI 2003 (Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen) stufenweise umzusetzen und
2. die für die Finanzierung der Leistungen erforderlichen Finanzmittel bei künftigen Haushaltsplanberatungen zu berücksichtigen,

Sachverhalt:

Infolge der Witterungseinflüsse der vergangenen Winterperioden haben sich im Ortsstraßennetz des gesamten Stadtgebietes Bornheim vermehrt Schäden infolge häufiger Frosteinwirkungen aufgezeigt, die sowohl als lineare Risse als auch als flächenhafte Netzzrisse sichtbar werden. Stellenweise ist es bereits zu Abplatzungen und Bildung von Schlaglöchern gekommen. Sich daraus bildende Gefahrstellen wurden bzw. werden im Zuge der Straßenunterhaltung im Rahmen der Pflichtaufgabenerfüllung des Straßenbaulastträgers durch den Stadtbetrieb Bornheim beseitigt. Diese Maßnahmen dienen ausschließlich der Gefahrenabwehr u. Gefahrstellenbeseitigung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht der Kommune.

Um einem weiteren Fortschreiten der o. a. Schäden auf den Gemeindestraßenstraßen, die noch einen guten Gebrauchswert aufweisen, entgegen zu wirken, hat der Bürgermeister ein Unternehmen für kommunale Dienstleistungen beauftragt, ein so genanntes „Rissanierungskonzept“ zu erarbeiten, auf dessen Grundlage eine stufenweise und nachhaltige Beseitigung der Straßenschäden erfolgen soll. Die Maßnahmen dienen vornehmlich der Substanz- u. Werterhaltung sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich in der 1. Untersuchungsstufe auf die verkehrswichtigen Gemeindestraßen des Stadtgebietes, auf denen sowohl Buslinien des ÖPNV als auch Schulbusse verkehren, analog der Straßen mit der Winterdienstpriorität 1.

Die Umsetzung steht in Abhängigkeit der Witterung sowie der Finanzmittelverfügbarkeit. Es ist eine stufenweise Umsetzung, räumlich zusammengefasst nach Ortschaften, geplant. Die vorgesehenen Arbeiten können nur bei frostfreier und trockener Wetterlage über 5° Celsius ausgeführt werden. Die Umsetzung des vorliegenden Rissanierungskonzeptes der 1. Untersuchungsstufe ist über einen Zeitraum von 2 bis 3 Jahren projektiert.

Das Sanierungskonzept ist auszugsweise beigelegt (Anlagen) und wird bei Bedarf in der Sitzung durch einen Vertreter der Firma Jung, Kommunale Dienstleistungen, 53919 Weilerswist erläutert.

Der Bürgermeister weist im Sachzusammenhang auf die Sachverhaltsdarstellung der Vorlagen 052/2011-9 „Anfrage der SPD-Fraktion vom 18.01.2011 betr. Straßenschäden in der Stadt Bornheim“, 279/2011-9 „Anfrage der SPD-Fraktion vom 23.06.2011 betr. Reparatur von Straßenschäden“ hin.

Finanzielle Auswirkungen

Aufwendungen für die Grundlagenermittlung, Projektbetreuung, Ausschreibung, Vergabe und bauliche Umsetzung

Im Teilergebnisplan 1.12.02 - Erhaltung Verkehrsanlagen u. Schulwegsicherung - sind unter Sachkonto 523200 die für die o. a. Leistungen anteilig berücksichtigt. Für das Haushaltsjahr 2011 wurde für die o. a. Aufwendungen 100.000 Euro bereitgestellt. Die Verausgabung steht in zeitlicher Abhängigkeit der Ausschreibung sowie der baulichen Ausführung.

Entsprechende Ansätze werden bei den Haushaltsberatungen der Haushaltsjahre 2012-2013 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2016 berücksichtigt. Der Finanzbedarf wird auf jährlich ca. 170.000 Euro geschätzt. Die Gesamtkosten zur Umsetzung des o. a. Konzeptes der 1. Untersuchungsstufe werden auf rd. 520.000€uro geschätzt. Eine Konkretisierung des Finanzbedarfes ergibt sich jedoch erst in Abhängigkeit des Ergebnisses eines Ausschreibungsverfahrens.

Folgekosten: - keine -

Anlagen zum Sachverhalt

- 1 Erläuterungsbericht
- 2 Planübersichten Ortschaften

Grundlagenermittlung für die Reparatur von Rissen

in den Hauptverkehrsstraßen der Stadt Bornheim



Bearbeitung:

M. Jung
Kommunale Dienstleistungen

Drei-Eichen-Straße 1

53919 Weilerswist

Inhalt

- 1. Einführung**
 - 1.1. Auftrag**
 - 1.2. Aufgabenstellung**

- 2. Methodische Grundlagen**
 - 2.1. E EMI 2003**
 - 2.2. Bewertung des Oberflächenzustandes**
 - 2.3. Zustandsreihung**

- 3. Ergebnisse**

1. Einführung

Straßen sind unter den Einwirkungen von Klima und Verkehr Beanspruchungen ausgesetzt, die im Laufe der Zeit einen Ermüdungs- und Verschleißprozess einleiten. Langfristig führt dies zur Zerstörung der Straßen.

Innerhalb von Ortschaften, wo die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen unvermeidlich ist, wird dieser Prozess durch die Straßenaufbrüche beschleunigt.

Verschleiß und Zerstörung können durch rechtzeitige Maßnahmen der baulichen Unterhaltung zwar nicht zum Stillstand gebracht werden, jedoch verzögert sich der Prozess in der Regel beträchtlich, so dass Nutzungszeit und somit die Wirtschaftlichkeit der Straßen beträchtlich verlängert wird.

1.1 Auftrag

Die Stadt Bornheim erteilte am 18.05.2011 der Firma Michael Jung Kommunale Dienstleistungen den Auftrag, die Grundlagenermittlung für die Sanierung von Rissen in den Hauptverkehrsstraßen durchzuführen. In Abstimmung mit dem Tiefbauamt soll nach Präsentation der Ergebnisse eine Rissanierung durchgeführt werden.

1.2 Aufgabenstellung

Für die Beurteilung möglicher Sanierungsverfahren müssen Informationen zum Straßenbestand und Straßenzustand vorhanden sein.

Vom Tiefbauamt wurden uns die Straßenbestandsdaten übergeben, die im Zuge der Einführung des NKF erstellt wurden. Die Daten waren für die weitere Bearbeitung nur bedingt brauchbar.

Des Weiteren wurde uns eine Straßenliste übergeben in der die verkehrsrelevanten Straßen, in denen eine Rissanierung durchgeführt werden soll aufgeführt sind. Hierbei handelt es sich in erster Linie um die Bus- und Streustrecken mit einer Gesamtlänge von ca. 58 km.

Die gesammelten Daten und Auswertungen werden dem Auftraggeber sowohl in Digitaler- als auch in Papierform zur Verfügung gestellt.

2. Methodische Grundlagen

Die Datenerfassung zur Beurteilung des Straßenzustandes wurde nach der **Empfehlung für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen** kurz - **E EMI 2003** – herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchgeführt. Diese wird in den nachstehenden Abschnitten näher erläutert.

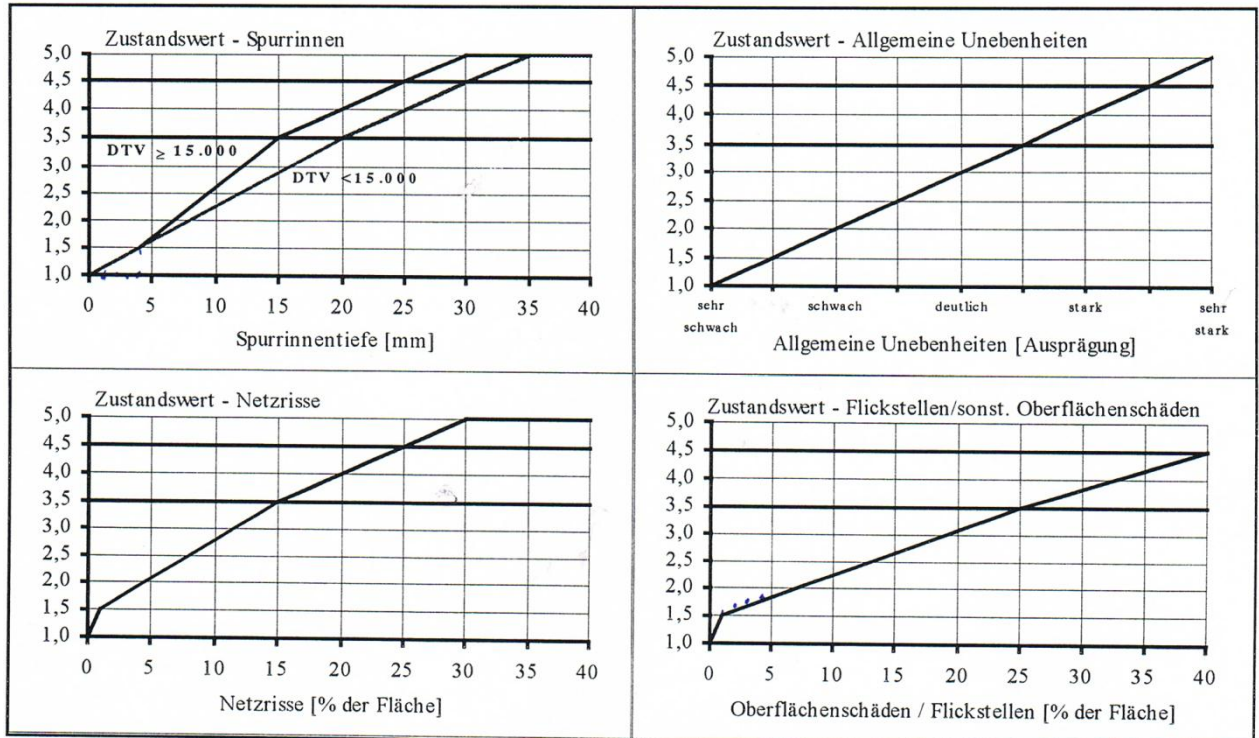
2.1. E EMI 2003

Der aktuelle bauliche Zustand von Verkehrsflächen bestimmt maßgeblich, ob und wann Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen sind. Ein sinnvolles Erhaltungsmanagement ist ohne die Erfassung und Bewertung des baulichen Zustandes nicht durchführbar.

2.2. Bewertung des Oberflächenzustandes

Die Zustandserfassung liefert Zustandsgrößen, die mit physikalischen Maßeinheiten versehen sind und zunächst nur wertneutrale Sachverhalte beschreibt. Für die weitere Verwendung müssen den Zustandsgrößen in einem Bewertungsvorgang Wertinhalte zugewiesen werden. Die Zustandsgrößen werden in Zustandswerte (1=sehr gut bis 5= sehr schlecht) umgewandelt.

Die Zustandsbewertung erfolgt nach den nachstehen dargestellten Normierungsfunktionen.



Durch die Verknüpfung der Zustandswerte (Spurrinnentiefe und Allgemeine Unebenheiten) erhalten wir den **Gebrauchswert** der Straße, die die Befahrbarkeit/Begehrbarkeit und Verkehrssicherheit kennzeichnet.

Durch die Verknüpfung der an der Oberfläche von Verkehrsflächen erfassbaren Schäden und Mängel erhalten wir den **Schadenswert**. Hierzu wird folgende logarithmische Funktion mit der additiven Verknüpfung der einzelnen Merkmale verwendet.

$$S_i = 1,00 + 1,25 * \ln (0,50 * z_{iR}^2 + 0,25 * z_{iO}^2 + 0,25 * z_{iF}^2)$$

S_i Schadenswert des Abschnitts i ($1,0 \leq S_i \leq 5,0$)

Z_{iR} Zustandswert des Merkmals Risse

Z_{iO} Zustandswert des Merkmals Oberflächenschäden

Z_{iF} Zustandswert des Merkmals Flickstellen

2.3. Zustandsreihung

Als Ergebnis der Bewertung liegt für alle Straßenabschnitte der **Gebrauchswert** (schlechtester Zustandswert aus Unebenheit und Spurrinnen) und der **Schadenswert** vor. Für eine Bedarfsprognose müssen möglichst präzise Rückschlüsse auf die in Betracht kommende Maßnahme Arten und die Maßnahme Zeitpunkte gezogen werden. Dazu wird der Gebrauchswert mit dem Schadenswert verknüpft. Die Systematik für diese Verknüpfung zeigt die nachstehende Abbildung.

Der Warnwert (Note 3,5) sollte Anlass geben, die Ursachen für die Zustandsverschlechterung zu analysieren und in naher Zukunft Erhaltungsmaßnahmen einzuplanen.

Der Schwellenwert (Note 4,5) zeigt an, dass sofort Erhaltungsmaßnahmen erforderlich sind.

Ein sehr schlechter Zustand (Note 5) sollte nicht vorkommen, tritt aber erfahrungsgemäß in der Praxis häufiger auf.

Max. aus Allg. Unebenheiten/Spurrinnen (Gebrauchswert)	Zustandswert für Risse, Oberflächenschäden und Flickstellen (Schadenswert)			
	≤ 1,5	> 1,5 bis < 3,5	3,5 bis 4,5	> 4,5
≤ 1,5 (Zielwert)	Klasse S (sehr gut)	Klasse Lo (gut, leichte Schäden-langfristig)	Klasse Ko (schlecht wegen Oberflächenschäden - kurzfristig)	K a s s e U
> 1,5 (Zielwert) bis < 3,5 (Warnwert)	Klasse Lu (gut - leichte Unebenheiten - langfristig)	Klasse M (mittelmäßig - mittelfristig)		
3,5 (Warnwert) bis 4,5 (Schwellenwert)	Klasse Ku (schlecht wegen Längs-/Querunebenheiten - kurzfristig)		Klasse V (sehr schlecht - vordringlich)	
> 4,5 (Schwellenwert)	Klasse U (sehr schlecht - überfällig)			

Die in der Abbildung bezeichneten alphanumerischen Zustandsklassen (**U, V, K, M, L, S**) grenzen sechs verschiedene Prioritätsstufen ab.

Die **Klasse S** verweist auf Straßen in einem sehr guten Zustand.

Die **Klasse L** weist Straßen in einem guten Zustand aus.

Die **Klasse M** steht für Straßen in einem mittelmäßigen Zustand. Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen sind mittelfristig einzuplanen.

Die **Klasse K** verweist auf Straßenabschnitte deren Schadenswert **Ko** oder Gebrauchswert **Ku** im schlechten Zustandsbereich liegt. Aus Gründen der Verkehrssicherung oder Substanzsicherung werden kurzfristige Maßnahmen erforderlich. (innerhalb 5 Jahre)

Die **Klasse V** verweist auf Straßenabschnitte, deren Schadenswert und Gebrauchswert im schlechten Zustandsbereich zwischen Warn und Schwellenwert liegt. Hier ist vordringliches Handeln geboten. (innerhalb von 2 Jahren)

Die **Klasse U** enthält die Straßenabschnitte, deren Gebrauchs- und/oder Schadenswert schlechter ist als der Schwellenwert. Baulich Maßnahmen sind überfällig.

Die auf die einzelnen Zustandsklassen abgestimmten Erhaltungsmaßnahmen sind im Detail abhängig von der Art der Verkehrsfläche, der Bauweise, der Dickenbemessung, der Verkehrsbelastung und der Funktion bzw. Bedeutung der Straße.

3. Ergebnis

Bewertet wurden im gesamten Stadtgebiet 53 Straßenkilometer

Davon wurden:

3,2 km mit „S“ bewertet

2,0 km mit „Lo“ bewertet

1,4 km mit „Lu“ bewertet

13,4 km mit „M“ bewertet

2,6 km mit „Ku“ bewertet

12,6 km mit „Ko“ bewertet

4,9 km mit „V“ bewertet

12,9 km mit „U“ bewertet

Die genaue Bewertung mit einer entsprechenden Übersicht und Fotodokumentation ist den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

Die örtliche Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass eine reine Rissanierung nur in den wenigsten Straßen (Klasse L; Klasse M - bedingt -) durchgeführt werden kann. In den meisten Fällen sollte parallel eine Reparatur der Schadstellen erfolgen.

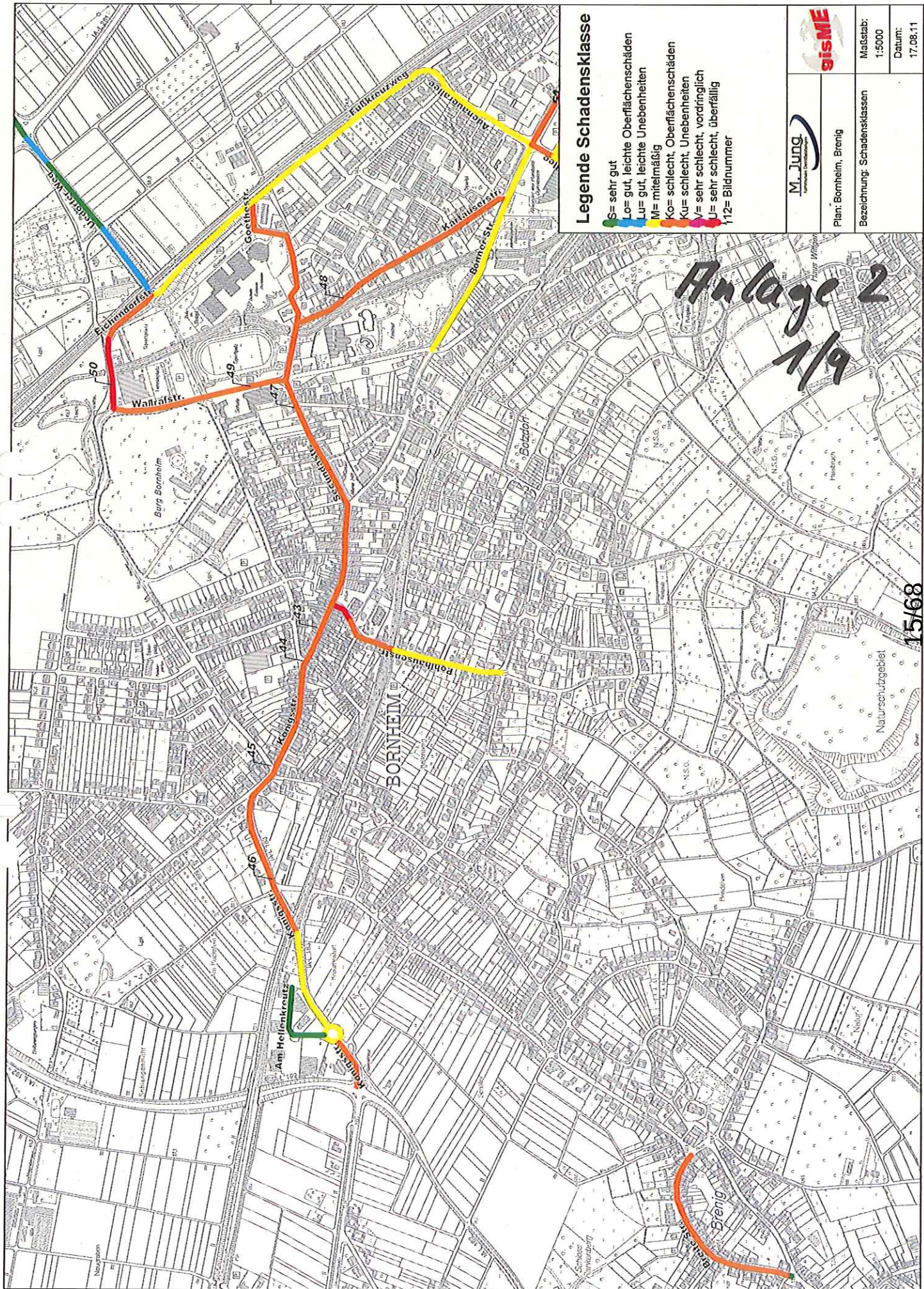
In den Klassen Ko und Ku ist eine genauere Prüfung der Schadensmerkmale erforderlich. Auch in diesen Klassen besteht die Möglichkeit durch bauliche Unterhaltungsmaßnahmen wie zum Beispiel durch Beseitigung von Schadstellen und Rissen eine nachhaltige Nutzung der Verkehrsanlage zu gewährleisten.

Umfangreiche Instandsetzungsarbeiten und Erneuerungen der Verkehrsanlagen sind hingegen in den Klassen V und U erforderlich.

Fazit:

Das Leitziel der Straßenunterhaltung muss in der Erhaltung eines Straßenzustandes bestehen, der dem Verkehrsteilnehmer die erforderliche Sicherheit bei minimalen gesamtwirtschaftlichen Kosten und höchstmöglicher Umweltverträglichkeit gewährleistet.

Wir schlagen vor in den Schadensklassen L und M im Zuge der baulichen Unterhaltung die Risse und Schadstellen zu beseitigen. Ebenso sollte in der Klasse Ko verfahren werden, wenn abzusehen ist, dass in nächster Zeit keine Bautätigkeiten durchgeführt werden. Eine Reparatur dieser Flächen führt zu einer nachhaltigen Nutzung der Verkehrsanlage.

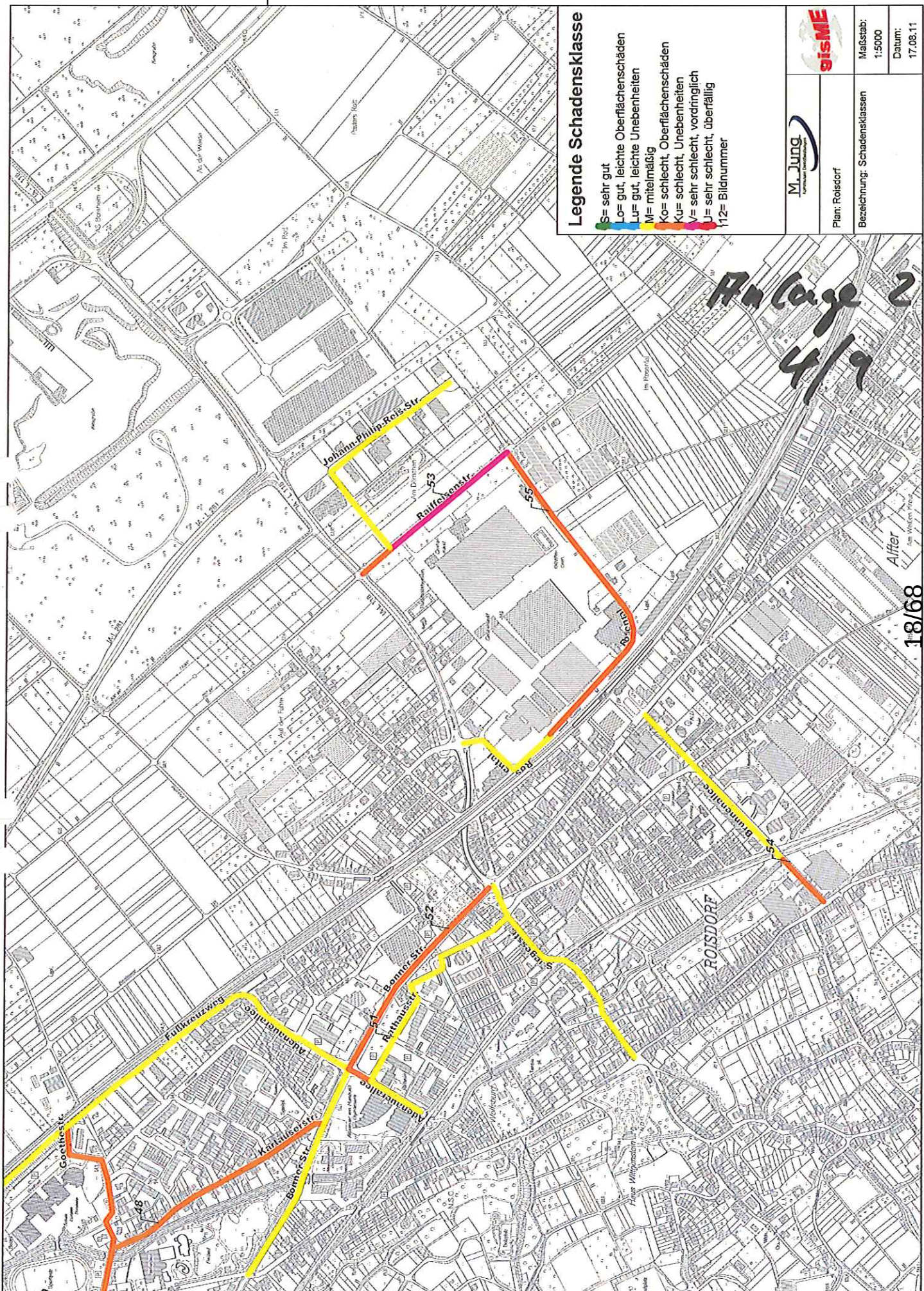


Legende Schadensklasse

- S= sehr gut
- Lo= gut, leichte Oberflächenbeschäden
- Lu= gut, leichte Unebenheiten
- M= mittelmäßig
- Ko= schlecht, Oberflächenbeschäden
- Ku= schlecht, Unebenheiten
- J= sehr schlecht, vordringlich
- J12= Bildnummer

Plan: Bornheim, Bröng	Bezeichnung: Schadensklassen
Maßstab: 1:5000	Datum: 17.08.11

Anlage 2
1/9

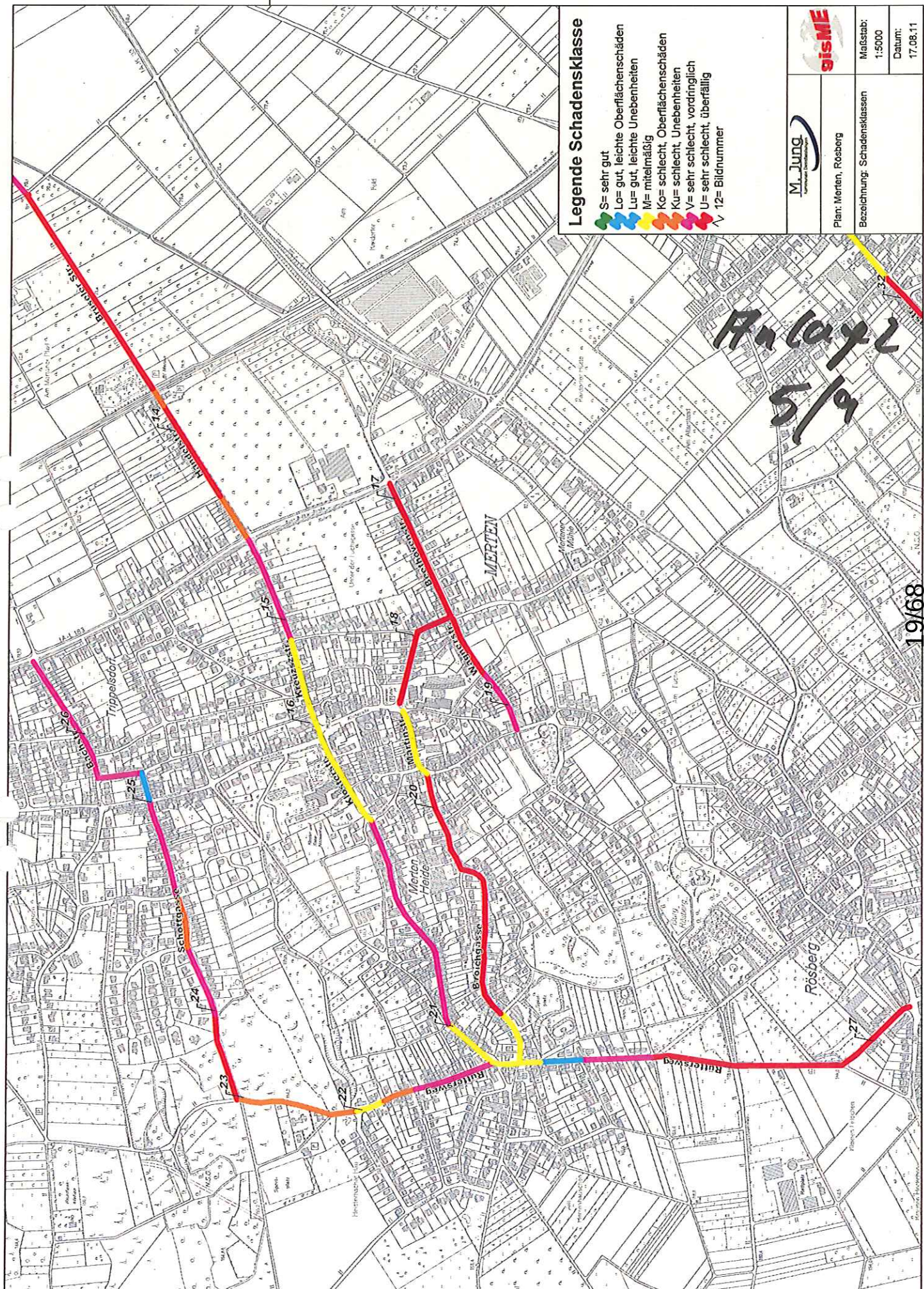


Legende Schadensklasse

- S= sehr gut
- Lo= gut, leichte Oberflächenschäden
- Lu= gut, leichte Unebenheiten
- M= mittelmäßig
- Ko= schlecht, Oberflächenschäden
- Ku= schlecht, Unebenheiten
- V= sehr schlecht, vordringlich
- U= sehr schlecht, überfällig
- 112= Bildnummer

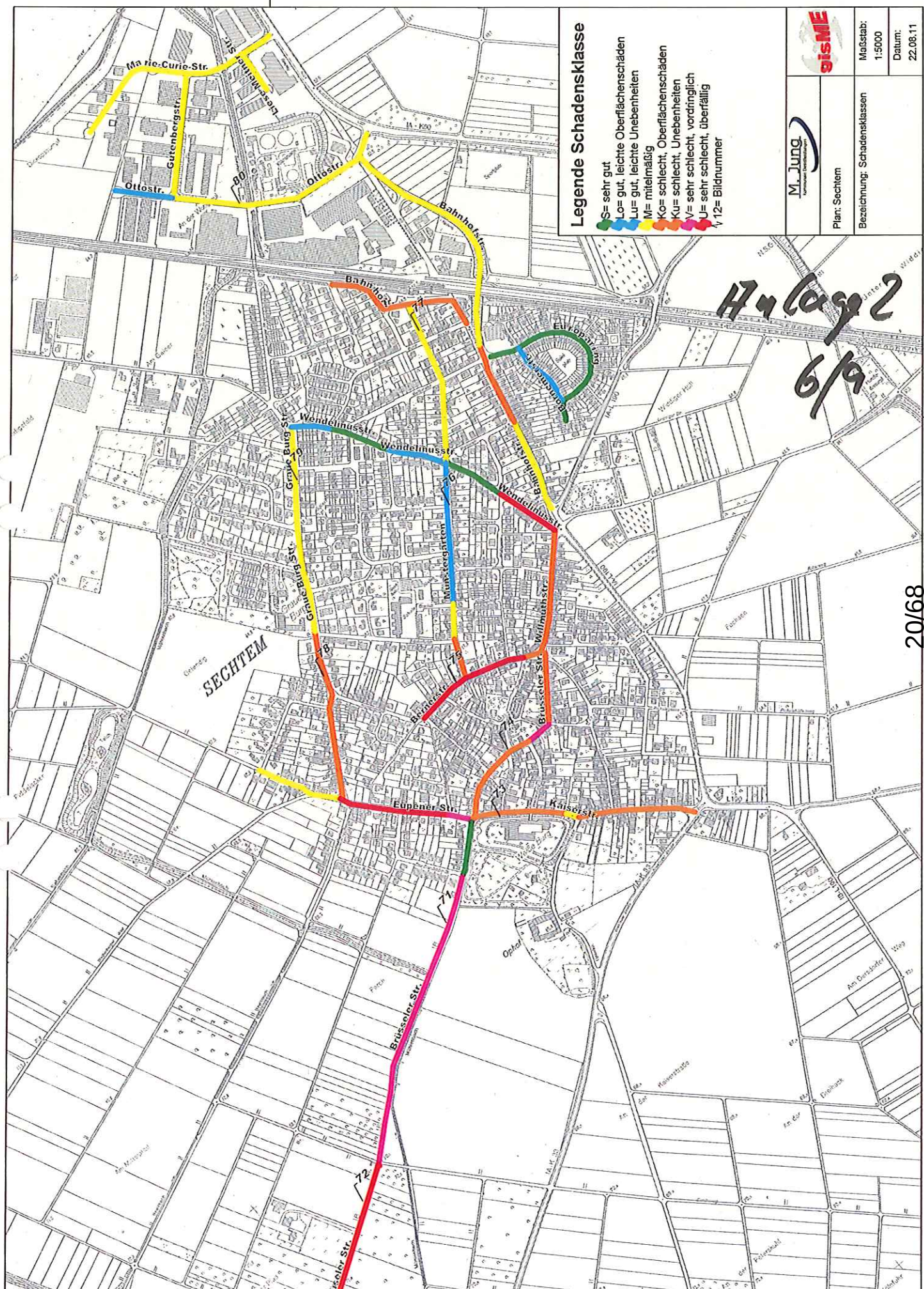
	Maßstab: 1:5000	
	Datum: 17.08.11	
	Plan: Roisdorf	
	Bezeichnung: Schadensklassen	

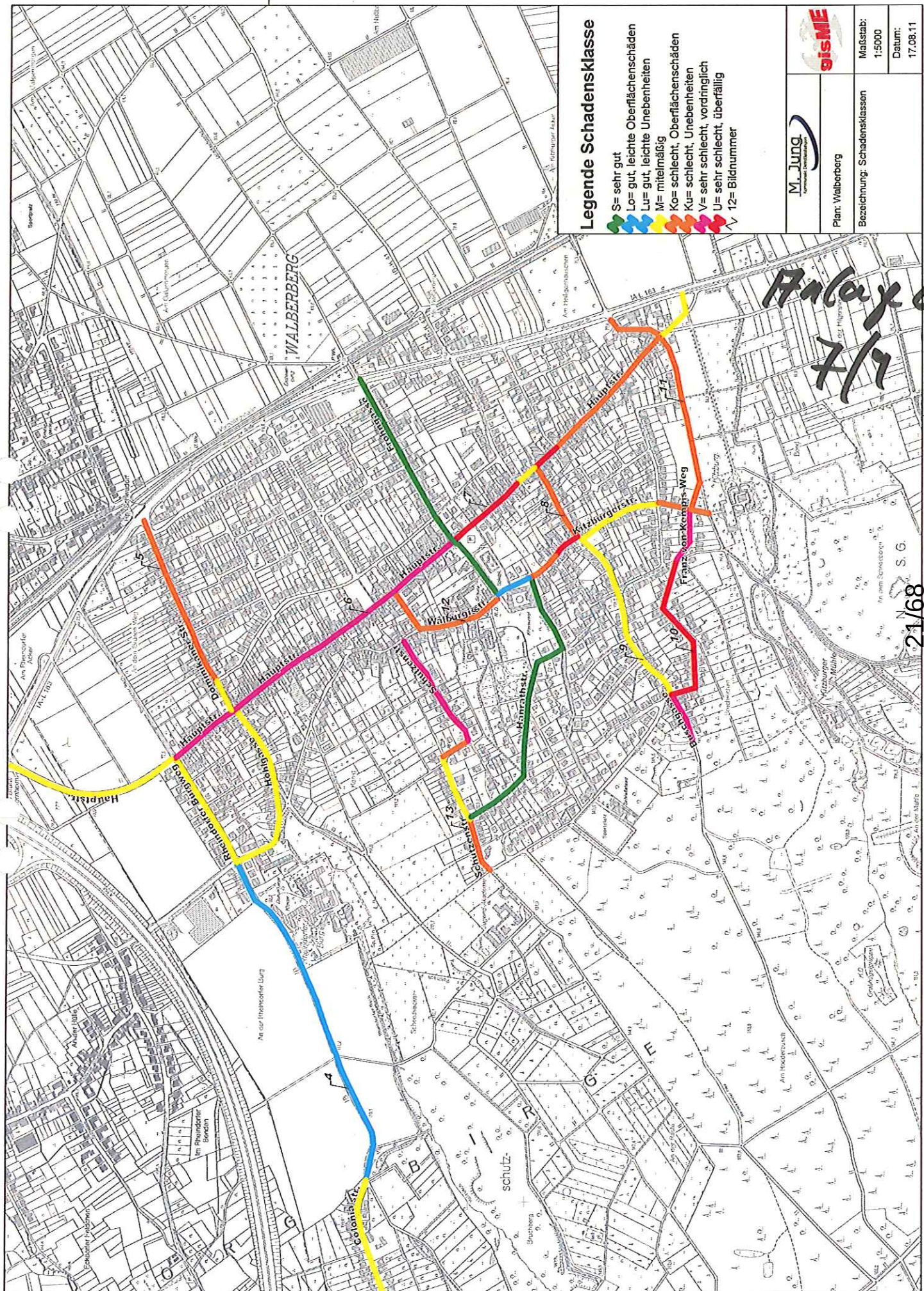
Anlage 2
4/9

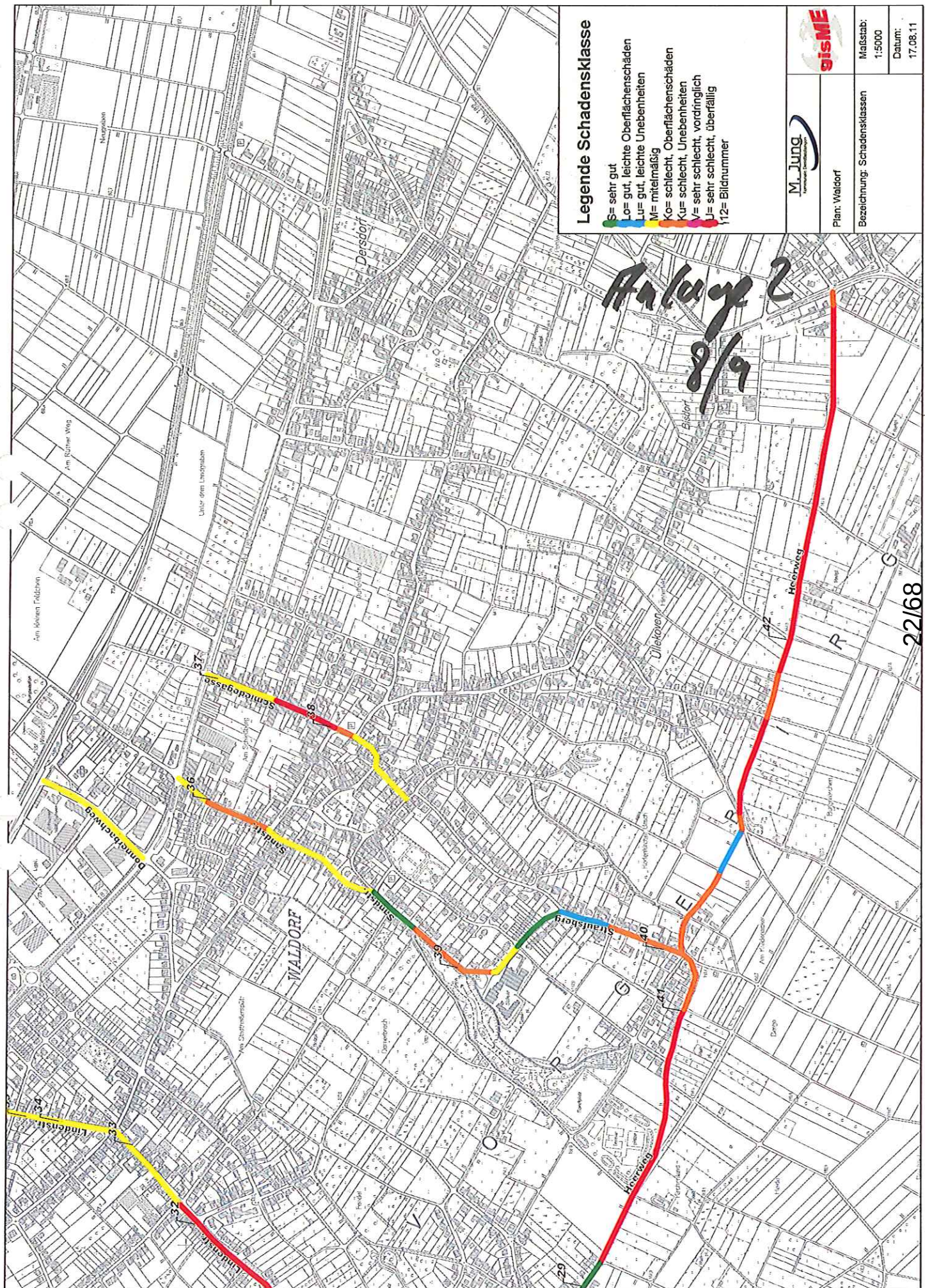


17.04.2
5/9

19/68







Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	478/2011-9
Stand	28.10.2011

Betreff Teilausbau der Rheindorfer Straße in Hersel

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften

1. nimmt Kenntnis vor den Ausführungen des Bürgermeisters,
2. beschließt, vorbehaltlich der Beitragsfähigkeit als Erschließungsbeitragsabschnitt, den Minderausbau der Rheindorfer Straße im nördlichen Teilabschnitt ab Bayerstraße im Bebauungsplangebiet He 206,
3. beauftragt den Bürgermeister
 - 3.1 mit der Planung des Vollausbau des Erschließungsanlage Rheindorfer Straße (Kanal- u. Straßenausbau),
 - 3.2 mit der Berücksichtigung der Ausbaupriorität in der Fortschreibung des Kanal- und Straßenbauprogramms ab 2013,
 - 3.3 mit der Berücksichtigung der Finanzmittelbereitstellung bei den kommenden Haushaltsplanberatungen,
 - 3.4 den für den Minderausbau erforderlichen Flächenerwerb durchzuführen,
 - 3.5 dem Ausschuss den Straßenbauentwurf vorzustellen.

Sachverhalt

Der zur Erörterung anstehende Streckenabschnitt Rheindorfer Straße, nördlich der Bayerstraße, liegt im Plangebiet des rechtskräftigen Bebauungsplanes He206. Die im o. a. Bebauungsplan in einer Regelprofilbreite von 8.75m festgesetzten Verkehrsflächen sind nicht ausgebaut. Innerhalb der Verkehrsflächenfestsetzung sind im Bestand lediglich ca. 1,50 m breite, provisorisch befestigte Fußverbindungswege vorhanden.

Die ordnungsgemäße Erschließung der angrenzenden Grundstücke ist nicht gegeben.

Zur Sicherstellung der Erschließung der im 1. Streckenabschnitt angrenzenden Grundstücke ist es erforderlich, den Erschließungsabschnitt als Erschließungsanlage herzustellen. In Anlehnung an den Straßenbauentwurf Rheindorfer Straße (südlich) empfiehlt der Bürgermeister, innerhalb der Verkehrsflächenfestsetzung des Bebauungsplanes He 206 auf eine Länge von rd. 110m einen Minderausbau auszuführen. Die Regelprofilbreite (Anlage 4) sollte 7,55m betragen. Der Teilausbau sollte als so genannte Sackgasse mit einseitigem Gehweg (2,00m), Fahrbahn (,05,m), Schrammbord (0,50m) sowie einer Wendeanlage für PKW erfolgen. Eine Weiterführung des o. a. Ausbauquerschnittes zu einem späteren Zeitpunkt unter Einbeziehung des ausgebautes Abschnittes ist damit, ohne weit reichende und mitunter kostenintensive bauliche Änderungen vornehmen zu müssen, gegeben. Da der zum Ausbau vorgeschlagene Straßenabschnitt auf der Basis des vorgelegten Konzeptes (Vorentwurf) in Ermangelung einer großflächigen Wendeanlage für ein 3-achsiges Müllfahrzeug (Bemesungsfahrzeug) nicht nutzbar sein wird, muss an der Bayerstraße ein Müllsammelplatz eingerichtet werden, ggf. außerhalb der Verkehrsflächenbegrenzung des Bebauungsplanes. Für den Ausbau ist es ferner erforderlich, die nicht im Eigentum der Stadt stehenden, jedoch

benötigten Grundstücksflächen zu erwerben, damit innerhalb dieser Flächen die Verkehrsanlage ausgebaut sowie alle Versorgungsleitungen verlegt werden können.

Finanzielle Auswirkungen

Bei erstmaliger Herstellung der Erschließungsanlage als Vollausbau gem. Sachverhaltsdarstellung

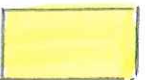
Ausgaben: Die Kosten für Planung, Vermessung, Grunderwerb, Straßenbeleuchtung und Straßenvollausbau inklusive Kanalbau (Abwasserwerk) werden auf rd. 200.000Euro geschätzt.

Einnahmen: Erschließungsbeiträge für die erstmalige Herstellung der Erschließungsanlage im Sinne der §§ 127 ff. des Baugesetzbuches (BauGB) ca. 150.000 Euro

Anlagen zum Sachverhalt

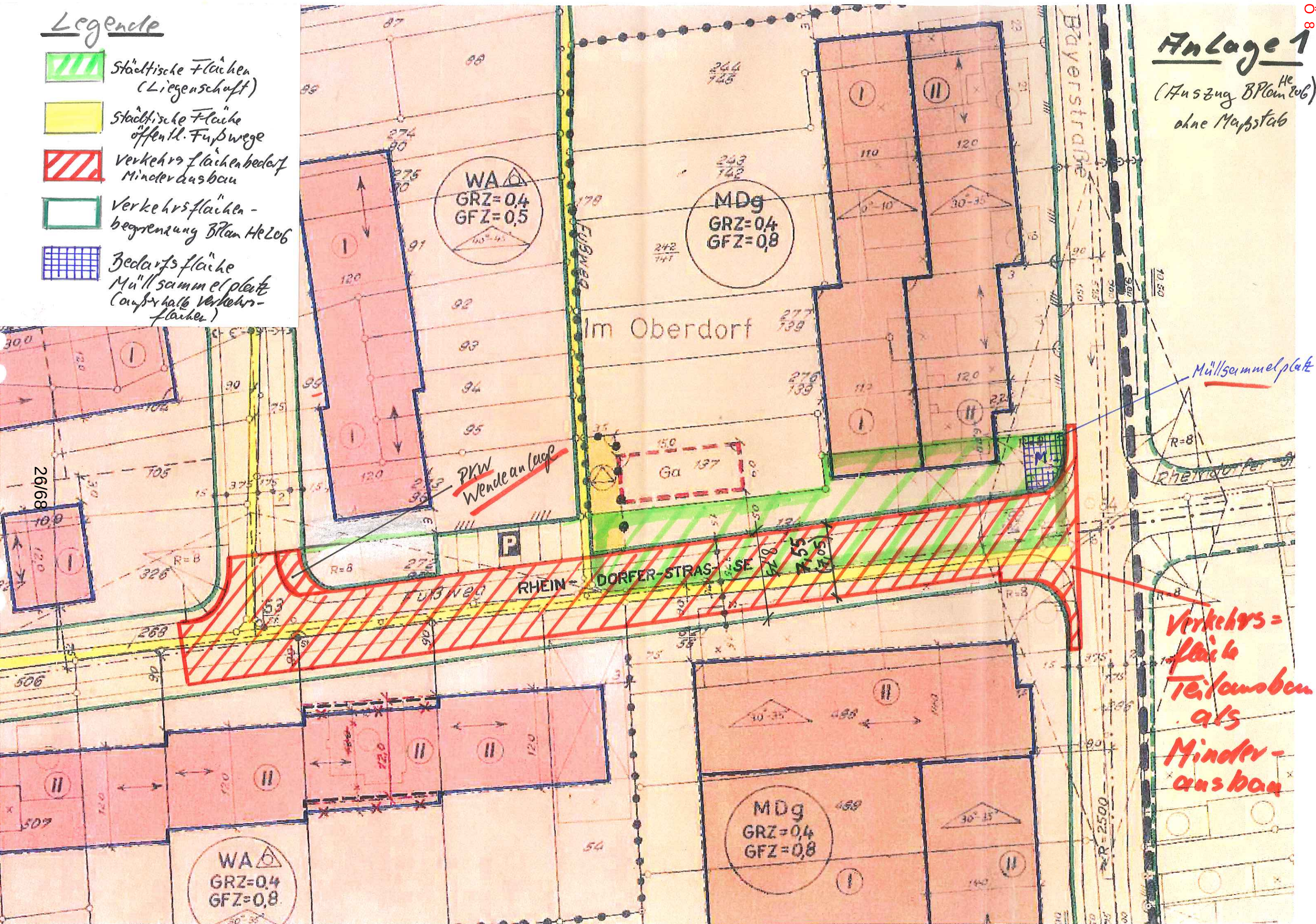
- 1 - Planübersichtsskizze
- 2 - Übersichtskarte
- 3 - Luftbild
- 4 - Regelprofil

Legende

-  Städtische Flächen (Liegenschaft)
-  Städtische Fläche öffentl. Fußwege
-  Verkehrsflächenbedarf Minderanbau
-  Verkehrsflächenbegrenzung BPlan HeL06
-  Bedarfsfläche Müllsammelplatz (außerhalb Verkehrsflächen)

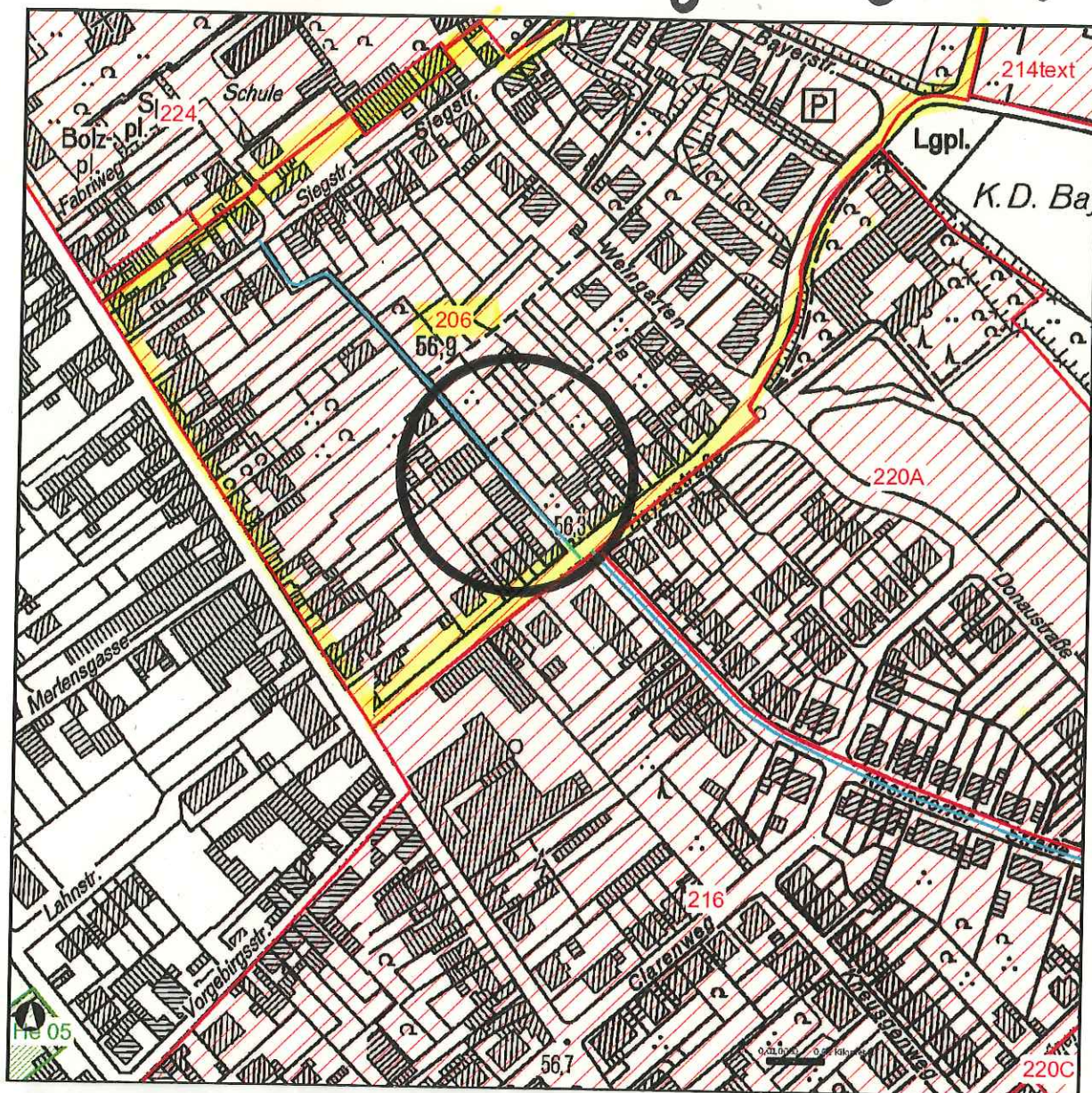
Anlage 1

(Auszug BPlan HeL06)
ohne Maßstab

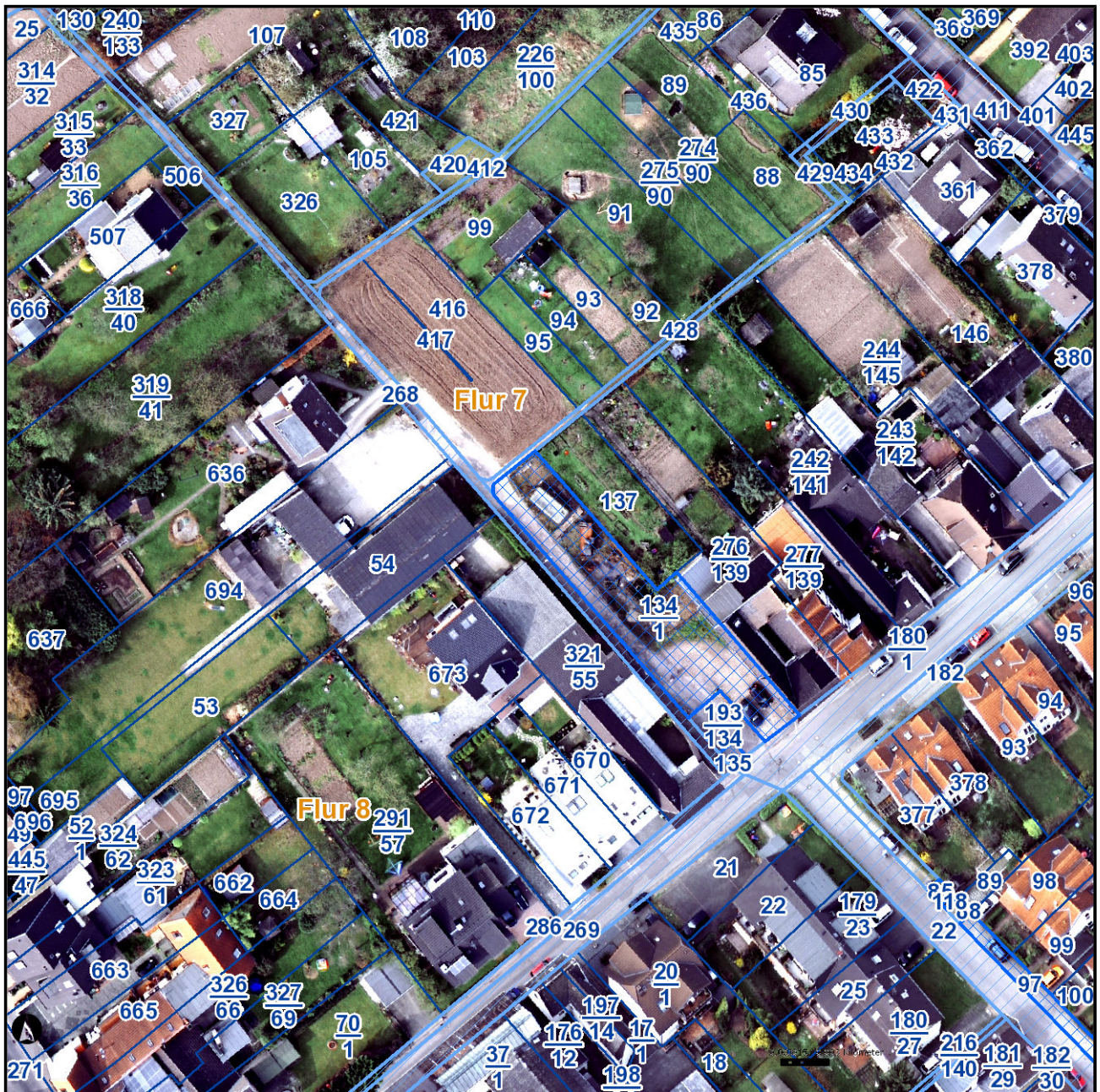


Anlage 2

BPlan He 206 (Anzeig Plangebiet)



Rheindorfer Straße



Gebäude (aus ALK)

Flurstücke (aus ALK)

— Gebäudeschraffur

□ Flurstücksgrenze

Datenrechte

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

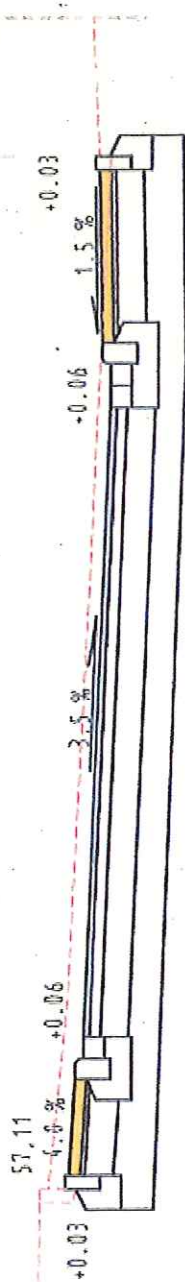
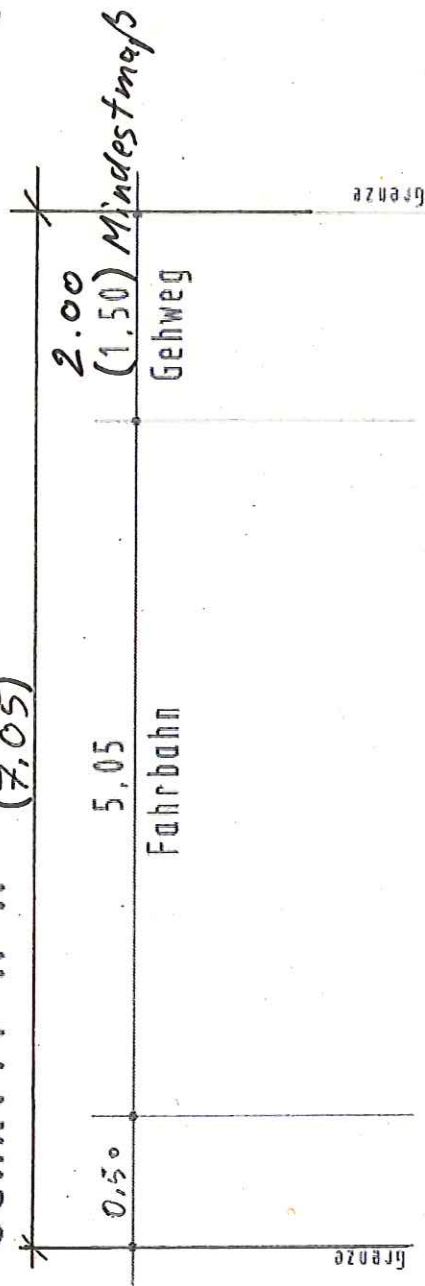
Katasteramt Rhein-Sieg-Kreis, SU- 200925

Daten der Stadt Bornheim: Eine Weitergabe an Dritte so wie die Veröffentlichung der Daten ist nur nach ausdrücklicher Zustimmung durch die Stadt Bornheim zulässig.

Regelquerschnitt Rheindorfer Straße

(Teilausbau)

SCHNITT A-A 7,55
(7,05)



Oberbau Bauklasse IV

4 cm Deckschicht
8 cm Tragschicht
20 cm Schotter
28 cm Frostschuttschicht
60 cm Gesamt

Gehweg

8 cm Pflaster
3 cm Sand
20 cm Schotter
29 cm Frostschuttschicht
60 cm Gesamt

Stärke um maßstablich

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
Rat	17.11.2011

öffentlich

Vorlage Nr.	488/2011-7
Stand	20.10.2011

Betreff **Bebauungsplan Ro 15 in der Ortschaft Bornheim und Roisdorf; Beschluss zur Einleitung des Verfahrens zur 3. Änderung und Unterrichtung der Öffentlichkeit**

Beschlussentwurf Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften:

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:

s. Beschlussentwurf Rat.

Beschlussentwurf Rat:

Der Rat beschließt,

1. gemäß § 2 BauGB in Verbindung mit § 13a BauGB das Verfahren zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Ro 15 in der Ortschaft Bornheim und Roisdorf einzuleiten. Das Plangebiet liegt im Einmündungsbereich der Knippstraße in die Kartäuserstraße (s. Anlage).
2. gemäß § 13a (3) BauGB auf die Durchführung einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung zu verzichten und stattdessen bei der Bekanntmachung der Einleitung darauf hinzuweisen, dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer Frist von vier Wochen im Rathaus, Geschäftsbereich 7.1 Stadtplanung, über die Allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann.

Sachverhalt

Die Jugendhilfe des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) betreibt seit Juli 2010 ein so genanntes Familienhaus im Alten Kloster an Secundastraße. Es bietet 16 stationäre oder teilstationäre Plätze, die sowohl von Kindern und Jugendlichen alleine als auch gemeinsam mit ihren Eltern genutzt werden können. Da das Alte Kloster von einem neuen Eigentümer erworben wurde und umgenutzt werden soll, benötigt die LVR-Jugendhilfe Rheinland kurzfristig einen neuen Standort für den Neubau des Familienhauses.

Nach Abstimmungsgesprächen zwischen der Stadt Bornheim und dem LVR fiel die Wahl auf die städtischen Grundstücke am Einmündungsbereich Knippstraße in die Kartäuserstraße, als zukünftigen Standort für ein neues Familienhaus mit Garten und Stellplatzanlage.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Ro 15 setzt in dem Bereich des neuen Standorts größtenteils eine Straßenverkehrsfläche und eine Grünfläche Spielplatz fest. Für die Ansiedlung des Projektes soll deshalb der Bebauungsplan geändert werden.

Da der Bau des Familienhauses kurzfristig anberaumt ist und es sich um eine Innenentwicklung handelt, wird empfohlen, ein beschleunigtes Änderungsverfahren gemäß § 13 a BauGB durchzuführen und auf eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB sowie eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zu verzichten.

Finanzielle Auswirkungen

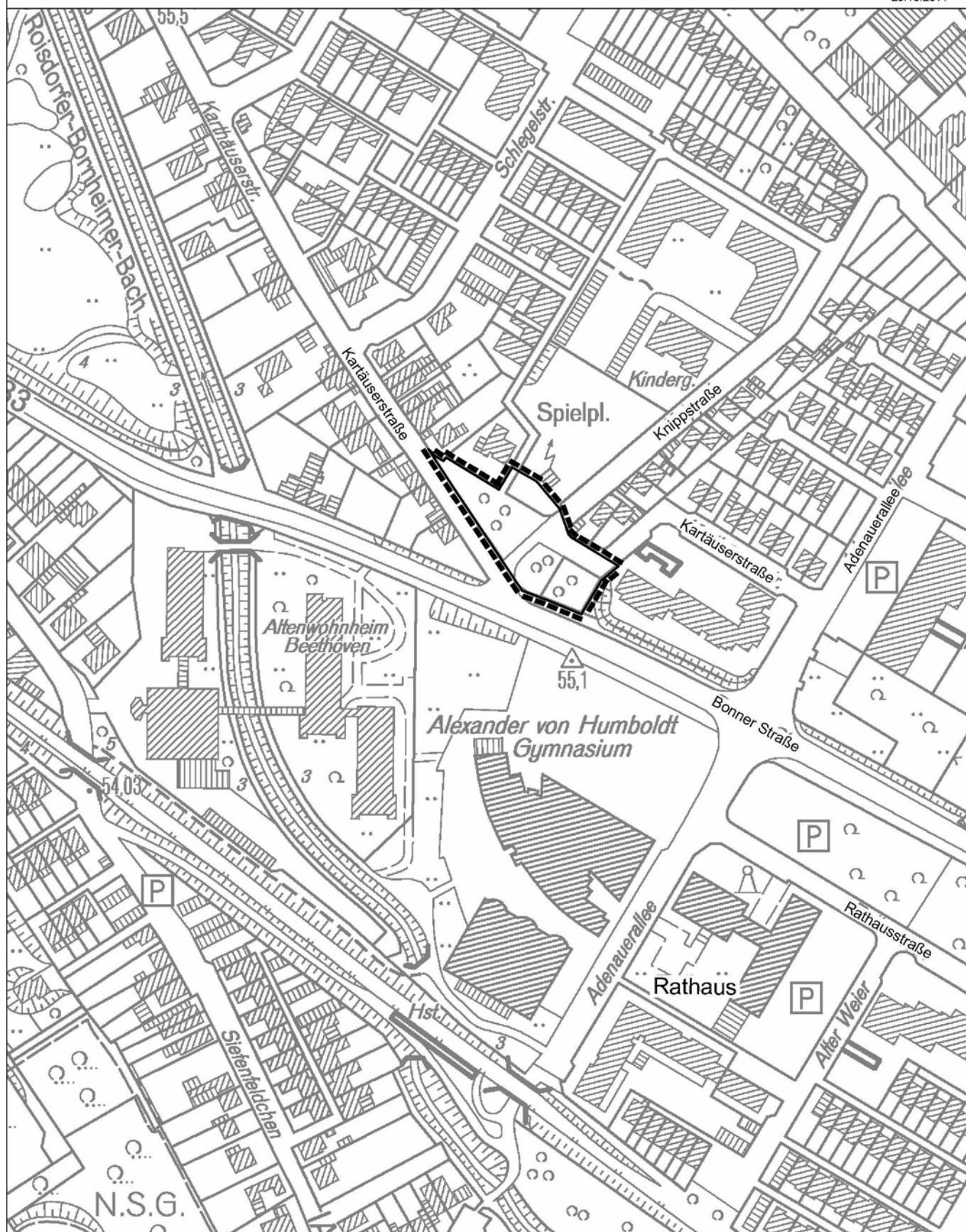
4.500 Euro

Anlagen zum Sachverhalt

1. Übersichtskarte
2. Gestaltungsplan
3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Übersichtskarte zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Ro 15

In den Ortschaften Roisdorf und Bornheim





Zeichenerklärung:

	Geltungsbereich		gepl. Gebäude
	öffentliche Verkehrsfläche (verkehrsberuhigt)		Stellplatzfläche, privat
	F + R Fuß- und Radweg		
	Absperripfosten		
	Baugrundstück		

Dieser Entwurf hat in der Zeit vom _____ bis einschließlich _____ zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegen.

Bornheim, den _____

In Vertretung _____

Erster Beigeordneter _____

Gestaltungsplan zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Ro 15 in den Ortschaften Roisdorf und Bornheim

Gemarkung: Roisdorf • Flur: 9
Gemarkung: Bornheim-Brenig • Flur: 26 • Maßstab 1:250

Rechtsgrundlagen:
Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414).
Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132).
Planzeichenverordnung (PlanZVO) in der Fassung vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58).
Jeweils in der derzeit geltenden Fassung.

Stand: 27.10.2011

Stadt Bornheim

Bebauungsplan Ro 15 in den Ortschaften Bornheim und Roisdorf

Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB

1. Lage des Plangebietes

Das ca. 2.500 m² große Plangebiet liegt in der Ortschaft Bornheim und zu einem kleinen Teil in der Ortschaft Roisdorf im Bereich der Einmündung Knippstraße in die Kartäuserstraße. Es grenzt nördlich an das Hauptversorgungszentrum entlang der Königstraße, das durch Einzelhandels-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen geprägt ist. In ca. 400 m Entfernung ist die Haltestelle „Bornheim Rathaus“ der Stadtbahnlinie 18 erreichbar.

2. Planungsanlass

Die Jugendhilfe des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) betreibt seit Juli 2010 ein so genanntes Familienhaus im Alten Kloster an Secundastraße. Es bietet 16 stationäre oder teilstationäre Plätze, die sowohl von Kindern und Jugendlichen alleine als auch gemeinsam mit ihren Eltern genutzt werden können. Da das Alte Kloster von einem neuen Eigentümer erworben wurde und umgenutzt werden soll, benötigt die LVR-Jugendhilfe Rheinland kurzfristig einen neuen Standort für den Neubau des Familienhauses.

Nach Abstimmungsgesprächen zwischen der Stadt Bornheim und dem LVR fiel die Wahl auf die städtischen Grundstücke am Einmündungsbereich Knippstraße in die Kartäuserstraße als zukünftigen Standort für ein neues Familienhaus mit Garten und Stellplatzanlage.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Ro 15 setzt in dem Bereich des neuen Standorts größtenteils eine Straßenverkehrsfläche und eine Grünfläche mit Zweckbestimmung Spielplatz fest. Für die Ansiedlung des Projektes soll deshalb der Bebauungsplan geändert werden.

Da der Bau des Familienhauses kurzfristig anberaumt ist und es sich um eine Innenentwicklung handelt, wird ein beschleunigtes Änderungsverfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt und damit auf eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zu verzichtet.

3. Planungsrechtliche Situation

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet eine Wohnbaufläche sowie Grünfläche Spielplatz dar.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Ro 15 setzt im Plangebiet derzeit Straßenverkehrsfläche, Wohnbaufläche sowie Grünfläche Spielplatz fest. Im Bereich des Standortes für das neue Familienhaus befindet sich größtenteils Straßenverkehrsfläche. Dort sollte ursprünglich die Kartäuserstraße entlang geführt werden.

4. Städtebauliche Situation

Die Flächen im Plangebiet sind derzeit unbebaut und von Bäumen und Sträuchern bewachsen.

Das im Bebauungsplan festgesetzte Teilstück der Kartäuserstraße wurde nicht gebaut. Stattdessen hat die Knippstraße mit dem westlichen Teil der Kartäuserstraße eine Verbindung, die nicht planungsrechtlich gesichert ist. Die Kartäuserstraße ist dadurch in zwei Teile aufgeteilt. Der westliche Teil führt auf die Bonner Straße, der östliche Teil ist mit der Knippstraße und der Adenauerallee verbunden.

5. Ziel und Zweck der Planung

Der Bebauungsplan wird aufgestellt, um einen neuen Standort für das Familienhaus einschließlich Stellplatzanlage und Garten planungsrechtlich zu sichern und die Straßenführung der Kartäuserstraße und Knippstraße neu zu regeln.

Auf Grund der zentralen Lage am Hauptversorgungszentrum, der Nähe zur Haltestelle der Linie 18 sowie zum angrenzenden Spielplatz wird der Standort als geeignet für ein Familienhaus bewertet.

Weiterhin soll ein Baufeld für ein Wohnhaus zwischen Kartäuserstraße und Bonner Straße geschaffen werden, was mit der Neuordnung der Straßenverkehrsfläche nun möglich wird.

6. Städtebauliches Konzept und Erschließung

Im Plangebiet soll ein ca. 34 m langes und 11 m tiefes Baufeld an der Kartäuserstraße für ein dreigeschossiges Gebäude sowie eine Stellplatzanlage für 10 Pkw entstehen. Gestalterische Festsetzungen sowie Grünfestsetzungen im zukünftigen Bebauungsplanentwurf sollen zur Auflockerung beitragen. Die Höhe des Gebäudes passt sich an die östlich angrenzende Bebauung entlang der Bonner Straße an.

Auf Grund des in der Grünfläche Spielplatz liegenden Rückhaltebeckens kann das Gebäude nur am dargestellten Standort entstehen. Denn das Becken soll möglichst mit einem Abstand von 6 m nicht überbaut werden. Auch der derzeitige Einmündungsbereich der Knippstraße kann auf Grund des dort liegenden Mischwasserkanals und der Trinkwasserleitung nicht überbaut werden. Der unter dem zukünftigen Gebäude liegende Mischwasserkanal wird nicht genutzt und kann deshalb stillgelegt bzw. überbaut werden. Die Wasserleitung des nördlich angrenzenden Hauses Nr. 8 soll verlegt werden.

Ein Teil der Grünfläche mit Zweckbestimmung Spielplatz wird der zukünftige Garten des Familienhauses. Der bisherige Spielplatz kann auf Grund seiner Größe um die Gartenfläche verkleinert werden.

Die Erschließung des Familienhauses erfolgt über den westlichen Teil der Kartäuserstraße, der an die Bonner Straße anschließt. Das zusätzliche Wohnbau Feld soll über den östlichen Teil der Kartäuserstraße erschlossen werden.

Die Knippstraße wird vom westlichen Teil der Kartäuserstraße für Pkw abgebunden. Es verbleibt eine Fuß- und Radwegeverbindung sowie eine 4,50 m breite Zufahrt zur Stellplatzanlage des Familienhauses, welche von der Knippstraße aus aber nicht angefahren werden kann.

Die Knippstraße bleibt über den östlichen Teil der Kartäuserstraße mit der Adenauerallee verbunden. Da die 3. Änderung des Bebauungsplans Ro 15 die Teilung der Kartäuserstraße bedingt, muss zukünftig ein Teil der Straße umbenannt werden.

Entwässerung:

Das Schutzwasser soll in den Kanal der Kartäuser- oder Knippstraße eingeleitet werden. Das Entwässerungskonzept wird mit dem Abwasserwerk der Stadt Bornheim, der Regionalgas Euskirchen GmbH & Co. KG, im weiteren Verfahren erarbeitet und abgestimmt.

7. Eingriff in Natur und Landschaft

Da es sich um eine Änderung des Bebauungsplan zur Innenentwicklung handelt, wird ein beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt. Eine Umweltprüfung, welche auch eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung beinhaltet, soll deshalb nicht durchgeführt werden.

Als Eingriff in die Natur und Landschaft sind die geplanten neuen Bauflächen und die Stellplatzfläche zu sehen. Im Plangebiet stehen derzeit einige Bäume und Sträucher. Um den ökologischen Eingriff etwas auszugleichen sollen Grünfestsetzungen im Bebauungsplan getroffen werden.

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
Rat	17.11.2011

öffentlich

Vorlage Nr.	492/2011-7
Stand	21.10.2011

Betreff Erweiterung der Satzungen im Ortsteil Kardorf im Bereich Altenberger Gasse

Beschlussentwurf Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:

s. Beschlussentwurf Rat

Beschlussentwurf Rat

Der Rat beschließt, das Verfahren über die Aufstellung einer Satzung der Stadt Bornheim/Rhein-Sieg-Kreis über die Einbeziehung einer Außenbereichsfläche in den im Zusammenhang bebauten Ortsteil Kardorf im Bereich Altenberger Gasse gem. § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 BauGB einzuleiten.

Sachverhalt

Im aktuellen FNP ist ein Bereich an der Altenberger Gasse in Kardorf am Ortsrand neu als Wohnbaufläche dargestellt worden. Die Fläche wird von den beiden Ortssatzungen in Kardorf nicht erfasst und liegt derzeit im planungsrechtlichen Außenbereich im Landschaftsschutzgebiet. Ein nicht privilegiertes Bauvorhaben ist dort zurzeit nicht genehmigungsfähig.

Vor diesem Hintergrund ist bei der Stadt ein Antrag auf Erweiterung der Ortssatzungen eingegangen. Der Antragsteller ist bereit, die Verfahrenskosten zu tragen und ggf. Flächen für einen späteren Straßenausbau verfügbar zu halten. Die insgesamt betroffenen drei Grundstückseigentümer unterstützen diesen Antrag. Es bestehen aktuelle Bauabsichten.

Im Verfahren zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes ist die Untere Landschaftsbehörde auch zu der neuen Wohnbauflächendarstellung in Kardorf beteiligt worden. Sie hat der Darstellung zugestimmt und angeregt, in diesem Bereich eine Ortsrandeingrünung vorzusehen. Da der Träger der Landschaftsplanung im Beteiligungsverfahren zum FNP der erweiterten Darstellung der Wohnbaufläche zugestimmt hat, tritt der Landschaftsschutz bei Inkrafttreten der Satzung nach § 34 Abs. 4 für diesen Bereich gleichzeitig außer Kraft.

Mit der Aufstellung einer Ortssatzung können die bestehenden Satzungsgebiete erweitert und die Entwicklung an der Altenberger Gasse abgeschlossen werden. Es wird daher empfohlen, ein Verfahren zur Aufstellung einer Ortsatzung nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 BauGB einzuleiten.

Finanzielle Auswirkungen

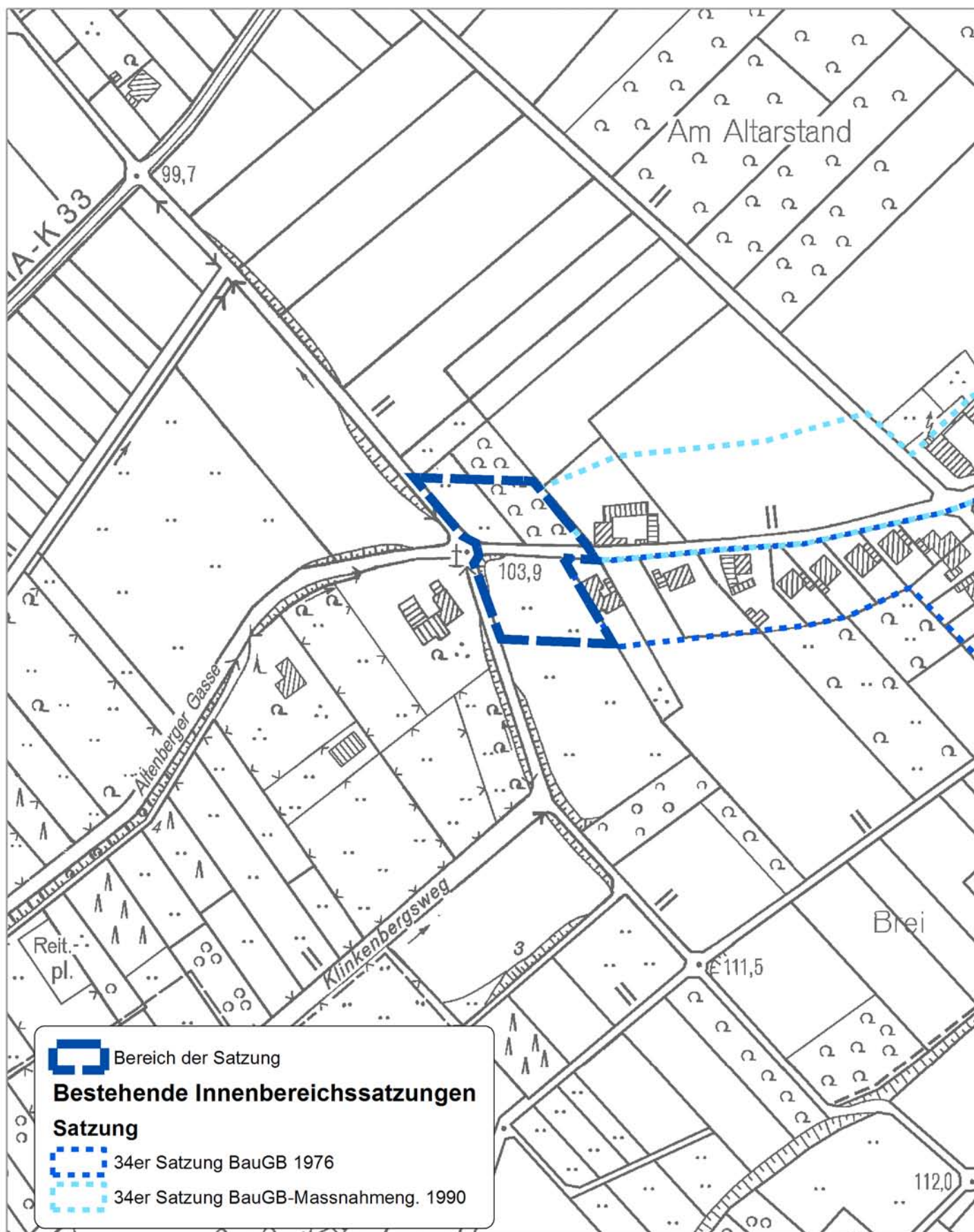
500,- €

Anlagen zum Sachverhalt

Übersichtskarte

Einbeziehungssatzung gem. § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 BauGB im Ortsteil Kardorf im Bereich Altenberger Gasse

Stand: 21.10.2011



0 50 100
Meter



Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	490/2011-7
Stand	20.10.2011

Betreff Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - Verbesserung der Gesamtsituation

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften fordert den Nahverkehr Rheinland auf, im Rahmen der Aufstellung seines Nahverkehrsplanes

1. die Pünktlichkeit der Regionalbahnen zu verbessern,
2. das Wagenmaterial auf den betroffenen Strecken vertragsgemäß zur Verfügung zu stellen,
3. den Regionalexpress 5 in den Ortschaften Roisdorf und Sechtem wieder halten zu lassen oder
4. alternativ spätestens den durch den NVR avisierten neuen Regionalexpress in Roisdorf und Sechtem halten zu lassen bzw. als Regionalbahn einzusetzen.

Sachverhalt:

Schienerverkehr zwischen Köln – Bornheim – Bonn - Koblenz

Obwohl die Nahverkehrsangebote im Rheinland beworben werden mit dem Slogan „Mehr RE für NRW“, gibt es seit Dezember 2002 keinen Halt des Regionalexpress RE 5 mehr im Rhein-Sieg-Kreis. Allerdings kommt es seit diesem Zeitpunkt regelmäßig jedes Jahr vor allem im Herbst und Winter immer wieder zu Problemen in der Fahrgastbeförderung durch die Regionalbahnen 26 und 48, welche der Nahverkehr Rheinland oder die DB-Regio seit 9 Jahren nicht zu lösen vermag. Häufig sind die Regionalbahnen unpünktlich oder überfüllt, bzw. werden gerade in den Spitzenzeiten mit weniger Wagen bedient als vertraglich vereinbart.

Hierauf wurden sowohl die DB-Regio als auch der Nahverkehr Rheinland (NVR) immer wieder angeschrieben und mit den wiederkehrenden Problemen konfrontiert. Die Reaktionen der Verantwortlichen auf die Hinweise und Bitten der Stadt Bornheim waren jedoch zu keiner Zeit befriedigend. Immer wieder wurde die Behauptung aufgestellt, dass es sich um Einzelfälle gehandelt habe oder witterungsbedingte Ausfälle die Ursache der Probleme seien.

Als es im Dezember letzten Jahres zu einem Zwischenfall mit der RB 48 am Bahnhof Sechtem kam, in dessen Verlauf die Fahrgäste den Zug blockierten, weil er im Berufsverkehr zum wiederholten Male nur mit einem Wagen bedient wurde und nahezu keiner der Wartenden Platz im Zug fand, wurde den Fahrgästen zugesagt, dass der RE 5 außerplanmäßig in Sechtem halten würde, um diese kritische Situation zu entschärfen.

Verkehrsanbindung

Die Strecke Köln - Bonn hat ähnliche Fahrgastzahlen wie andere vergleichbare Linien mit Anbindung an die Oberzentren. Die Strecke ist allerdings nur halb so stark bedient wie z. B. die Anbindung nach Troisdorf

Aufgrund der steigenden Mobilität der Arbeitnehmer und Schüler sowie erwarteter noch stei-

gender Bevölkerungszahlen im Bornheimer Stadtgebiet ist auch weiterhin mit einer zunehmenden Verschlechterung der derzeit schon kritischen Situation in den Regionalbahnen zu rechnen. Hier ist dringend Abhilfe zu schaffen.

Es kann daher aus Sicht der Stadt Bornheim und des Rhein-Sieg-Kreises nur darum gehen, die Mängel der Bedienung kurzfristig abzustellen. Hierzu ist zunächst erforderlich, die Anzahlen der eingesetzten Wagen wieder auf das erforderliche und vertraglich vereinbarte Maß zu erhöhen.

Darüber hinaus ist eine wesentliche Erhöhung der Halte in Sechtem und Roisdorf erforderlich.

S-Bahn

Der Nahverkehr Rheinland stellt derzeit einen neuen Nahverkehrsplan auf, der auch die Einführung einer S-Bahn auf der Strecke Köln-Bonn vorsieht. Grundsätzlich ist die Planung einer zukünftigen S-Bahn-Andienung zu begrüßen. Eine S-Bahn Planung ab 2030 ist allerdings weder zufriedenstellend noch zielführend. Es steht zu befürchten, dass sie das gleiche Schicksal wie die jetzt gestrichenen Landesstraßen ereilen wird. Mit dieser Zielsetzung besteht keine Aussicht auf Realisierung einer ausreichenden Bedienung in angemessener Zeit.

Regionalexpress

Aus Sicht der Stadt Bornheim kann das Ziel daher nur heißen, kurzfristige durch einen S-Bahnähnlichen Betrieb die bestehenden Mängel zu beseitigen. Durch die Wiedereinführung der Halte des Regionalexpress in Sechtem und Roisdorf kann ein ungefährender 20-Minuten-Takt erreicht werden. Damit würde sowohl den aktuellen Anforderungen an eine Bedienung, als auch dem noch vorhandenen Fahrgastpotenzial in Bornheim Rechnung getragen.

Die Argumente gegen die Wiedereinführung des Regionalexpress sind zumindest sehr zweifelhaft. Die aktuelle so genannte „Beschleunigung“ des RE 5 liegt im Verhältnis zur Regionalbahn bei allenfalls zwei Minuten. Der RE 5 braucht für die Strecke Köln-Bonn 27 Minuten, während die Mittelrheinbahn und die Regionalbahn 29 Minuten brauchen.

Diese Fahrzeitverkürzung stellt keinen Wert dar, der zu einer besonderen Qualität führt. Insbesondere bei den häufigen Verspätungen auf der Strecke spielt es für den Fahrgast keine Rolle, ob man jetzt den Regionalexpress oder die Regionalbahn benutzt.

Auch die Frage der möglichen Fahrzeitverlängerung bei zwei zusätzlichen Halten in Sechtem und Roisdorf lässt sich offensichtlich nicht mit der reinen Verkehrsingenieursplanung überein bringen.

Wie die Beispiele im weiteren Verlauf des RE 5 in Richtung Koblenz zeigen, hängt die Fahrzeit offensichtlich von mehreren Faktoren ab. So betrug die Fahrzeit zwischen Andernach und Koblenz in den 90er Jahren noch 10 Minuten und stieg dann zunächst auf 12 Minuten an. Als im April 2011 der zusätzliche Haltepunkt in Koblenz Mitte eingerichtet wurde, kam es aber keineswegs zu einer weiteren Fahrzeitverlängerung, sondern zu einer Reduzierung der Fahrzeit auf 11 Minuten.

Die Aussage, dass der RE 5 bei Zwischenhalten langsamer sei als die Regionalbahnen ist ebenfalls nicht durchgängig zu belegen. Auf dem Streckenabschnitt Bad Breisig – Sinzig - Remagen fährt der RE 5 trotz gleicher Halte sogar 2 Minuten schneller als die MRB 26.

Der aktuelle Fahrplan zwischen Köln und Bonn (und Koblenz) ist in Bezug auf die Gesamtsituation sehr eng gestaltet. Hier ergeben sich derzeit nur sehr geringe Zeitlücken. Es ist aller-

dings zu prüfen, ob jeder Güterverkehrszug noch die Strecke befahren muss, wenn die offensichtlichen Bedienungsmängel im Schienenpersonennahverkehr eklatant vorhanden sind. Hier ist der Nahverkehr Rheinland in der Pflicht, auch den übergeordneten Verkehr auf den Prüfstand zu stellen und im Sinne eines ausreichenden Nahverkehrsangebotes bei der Deutschen Bahn für auskömmliche Fahrzeiten zu sorgen.

Nahverkehrsplan Rheinland

Der Nahverkehr Rheinland stellt derzeit einen neuen Nahverkehrsplan auf. In diesem Zusammenhang ist die Aussage, dass die Absicht besteht ab 2016 einen zusätzlichen Regionalexpress auf der Strecke Köln – Bonn einzusetzen, auch für die Stadt Bornheim von großem Interesse. Offensichtlich kann es doch gelingen auf dieser Strecke Kapazitäten frei zu legen, die dann für den Nahverkehr genutzt werden können.

Es ist allerdings äußerst kurzsichtig, hier erneut auf einen Regionalexpress zusetzen, der dann nach der Planung der Nahverkehr Rheinland wieder an Bornheim vorbeirauscht. Aus Sicht der Stadt Bornheim muss daher die Forderung aufgestellt werden, spätestens im Jahre 2016 die drei Halte an den Bahnhöfen in Sechtem und Roisdorf vorzusehen. Die kann alternativ auch mit einer dritten Regionalbahn, anstatt eines zweiten Regionalexpress erreicht werden.

Die Stadt Bornheim fordert daher den Nahverkehr Rheinland auf, im neuen Nahverkehrsplan einen dritten Halt in Sechtem und Roisdorf einzuplanen. Die Realisierung soll kurzfristig mit dem vorhandenen RE 5, spätestens aber mittelfristig durch den geplanten neuen Regionalexpress (oder Regionalbahn) erfolgen. Die derzeitige Bedienung ist absolut unzureichend und verhindert eine effektive Nutzung des ÖPNV

Die Stadt Bornheim bittet hiermit auch den Rhein-Sieg-Kreis als Träger des Nahverkehrs, die Forderungen aktiv zu unterstützen.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

- 1 Schreiben an NVR vom Dez. 2010
- 2 Antwort NVR vom Jan. 2011
- 3 Vorlage Verkehrsausschuss Bonn-Rhein-Sieg zum SPNV

Besuchszeiten:

Montag – Mittwoch 08.30 - 12.30 Uhr
Donnerstag 08.30 - 12.30 Uhr und 14.00 - 18.00 Uhr
Freitag 08.30 - 12.30 Uhr



Stadt Bornheim · Postfach 1140 · 53308 Bornheim

Nahverkehr Rheinland GmbH
Herrn Dr. Reinkober
Glockengasse 37-39
50667 Köln

Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Internet: www.stadt-bornheim.de

7-STADTENTWICKLUNG

Frau Manheller
Zimmer: 411
Telefon: 0 22 22 / 945 - 257
Telefax: 0 22 22 / 945 - 126
E-Mail: sabine.manheller@stadt-bornheim.de

Ihr Zeichen / Ihr Schreiben vom

Mein Zeichen / Mein Schreiben vom

Datum

7.1 - Man

20.12.2010

Regionalbahn 48 im Berufsverkehr; hier: Probleme in der Fahrgastbeförderung

Sehr geehrter Herr Dr. Reinkober,

wie Sie der Presse sicher entnommen haben, gab es am Donnerstag dem 09.12.2010 gegen 7:00 Uhr am Bahnhof Sechtem einen Zwischenfall mit der Regionalbahn 48. Offensichtlich fuhr diese Bahn mit nur einem Wagen und schon überfüllt in den Bahnhof Sechtem ein. Die zahlreichen dort wartenden Fahrgäste blockierten nach mehrfachen Versuchen in der Bahn noch Platz zu finden die Türen und hinderten die Bahn so am Weiterfahren.

Ähnlich stellte sich die Situation am 14.12.2010 am Haltepunkt Roisdorf dar. Die Bahnen in Richtung Köln um 8:58 Uhr und in Richtung Bonn um 9:01 Uhr fuhren je nur mit einem Wagen ein und waren überfüllt.

Den Umstand, dass die Regionalbahn 48 trotz anderer vertraglicher Vorgaben die Strecke im morgendlichen Berufsverkehr teilweise nur mit einer Einheit bedient, habe ich schon mehrfach angemahnt. Offensichtlich gelingt es nicht, dieses Problem zu lösen.

Durch einen Halt des Regionalexpresses in Sechtem würde der Notstand hier behoben werden können. Ich wäre Ihnen daher sehr dankbar, wenn Sie darauf hinwirken könnten, den Regionalexpress 5 in Zukunft wieder in Bornheim-Sechtem und Bornheim-Roisdorf halten zu lassen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass dieser Zug den Rhein-Sieg-Kreises überhaupt nicht bedient, dann aber im 4-Minutenrhythmus in Oberwinter, Remagen, Sinzig und Bad Breisig hält.

Hierdurch könnte unter anderem ein 20-Minuten-Takt für beide Haltepunkte und die Entschärfung der Situation insgesamt erreicht werden.

Aktuelle Fahrgastzahlen würden die Problematik sicher belegen. Ich möchte Sie daher bitten, die Fahrgastkapazitäten auf der genannten Strecke zu prüfen und bitte um Informationen über den aktuellen Stand.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

(Schier)
Erster Beigeordneter

Nahverkehr Rheinland GmbH · Glockengasse 37 - 39 · 50667 Köln

Stadt Bornheim
Herrn Schier
Rathausstr. 2
53332 Bornheim

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37 - 39
50667 Köln

Telefon: (0221) 20 80 8 - 0
Fax: (0221) 20 80 8 - 6640

Internet: www.nahverkehr-rheinland.de
E-Mail: info@nahverkehr-rheinland.de

E.: 18.01.11

We.

Wz

437

Man 21/1

KH VPLA

Unser Zeichen: La

Durchwahl: -742
E-Mail: birgitt.lambergz@nvr.de

17. Januar 2011

Ihr Schreiben vom 20.12.2010 – Regionalbahn 48 im Berufsverkehr; Probleme in der Fahrgastbeförderung auf der RB 48

Sehr geehrter Herr Schier,

vielen Dank für Ihr o.g. Schreiben, das wir leider erst heute aufgrund des derzeit hohen Arbeitsaufkommens sowie der zurückliegenden Feiertage beantworten können. Für diese Verzögerung entschuldigen wir uns.

Den von Ihnen genannten Zwischenfall am Bahnhof Sechtem am 09.12.2010 aufgrund einer fehlenden Triebwageneinheit bedauern wir außerordentlich. Zweifelsohne besteht keinesfalls die Absicht, Fahrgäste in irgendeiner Weise mutwillig zu verärgern oder Ihnen persönlich zu schaden. Uns ist allerdings durchaus bewusst, dass das Leistungsangebot auf der genannten Strecke nach wie vor, besonders aber in den vergangenen Wochen, keinesfalls zufriedenstellend für unsere Fahrgäste war. Wir erlauben uns jedoch darauf hinweisen, dass die DB leider nach wie vor einen hohen Schadstand aufgrund unterschiedlicher technischer Probleme und gleichzeitig notwendiger Sanierungsarbeiten beklagt. Die Gesamtsituation war insbesondere im Dezember witterungsbedingt sowie durch fehlende Fahrzeuge, was auch zu Verspätungen führte (Haltezeitüberschreitungen), insgesamt extrem angespannt. Darüber hinaus stehen nach wie vor deutschlandweit Umbaumaßnahmen auf der Grundlage entsprechender Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes sowie vielfältige Sanierungsarbeiten an. Dies hat zur Folge, dass die vorgesehenen Fahrzeugreserven größtenteils nicht mehr zur Verfügung stehen. Die DB Regio NRW GmbH arbeitet mit Hochdruck an der Schadensbehebung und ist bemüht, die verkehrlichen Auswirkungen für unsere Fahrgäste so gering wie möglich zu halten.

Leider ist es diesbezüglich nicht möglich, Ihrem Wunsch nach einem zusätzlichen Halt des RE 5 in Sechtem bzw. Roisdorf zu entsprechen. Diese Linie ist durch eine enge Einbindung in den Integralen Taktfahrplan betroffen. Durch die hierdurch bestehenden Abhängigkeiten, könnte die Einhaltung eines zuverlässigen Fahrplans bei zusätzlichen Halten nicht mehr gewährleistet werden.

Sie erreichen uns über: Appellhofplatz (Linien 3, 4, 5, 16, 18) • Neumarkt (Linien 1, 7, 9) • Bahnhof Köln Hbf

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Gerhard Zorn

Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung:
Stephan Pusch

Geschäftsführung:
Dr. Norbert Reinkober
Hans Joachim Sistenich
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag

Amtsgericht Köln
HRB 62186

Sparkasse KölnBonn
Konto 190 135 957 8
BLZ 370 501 98

In diesem Zusammenhang möchten wir allerdings erwähnen, dass auf der RE 5 zukünftig eine zusätzliche sechste Triebwageneinheit zur Verfügung gestellt wird, um unseren Fahrgästen ein bequemerer Reisen ermöglichen zu können. Aufgrund von derzeitigen Lieferschwierigkeiten des Herstellers, ist es aber leider nicht möglich, den exakten Zeitpunkt der Auslieferung zu bestimmen. Zur Zeit können wir von einer Umstellung auf der RE 5 im Herbst diesen Jahres ausgehen. In weit es hierdurch zu positiven Auswirkungen hinsichtlich des von Ihnen geschilderten Sachverhaltes kommt, können wir derzeit allerdings noch nicht abschätzen.

Mit freundlichen Grüßen
Nahverkehr Rheinland GmbH
ppa. i. A.



Winfried Wenzel



Birgitt Lamberz

Vorlage
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises	23.09.2011	Kenntnisnahme

Tagungsordnungs-Punkt	Knoten Köln
-----------------------	-------------

Vorbemerkungen:

In der Hauptausschusssitzung des NVR (Nahverkehr Rheinland) wurde am 17.06.2011 ein Konzept zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im NVR unter besonderer Berücksichtigung der Engpassproblematik im Knoten Köln vorgestellt. In diesem Konzept sind langfristige Planungen für Angebotsverbesserungen in den drei Zeithorizonten 2016, 2020 und 2030 enthalten. Die kommunalen Aufgabenträger wurden über die vorgesehenen Maßnahmen am 04.07.2011 informiert.

Die vorliegende Untersuchung wird derzeit mit allen Beteiligten abgestimmt und soll die Grundlage des zukünftigen Nahverkehrsplans für den SPNV im NVR darstellen. Bislang noch nicht berücksichtigte Maßnahmen mit großer Bedeutung für die Region Bonn/Rhein-Sieg sind von der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis bereits formuliert und in die Abstimmung eingebracht worden. Zur angemessenen Berücksichtigung dieser Eingaben ist eine entsprechende politische Unterstützung in den Gremien des NVR notwendig.

Erläuterungen:

Vorstellung des Konzeptes durch den NVR

Das Konzept wurde in o.g. Hauptausschusssitzung des NVR folgendermaßen vorgestellt:

„Im Hinblick auf die Entwicklung des ersten (gemeinsamen) Nahverkehrsplans für den Zweckverband NVR sind die Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele für den SPNV in dieser Region zu formulieren. Dabei sind die bisherigen langfristigen planerischen Zielsetzungen und Beschlüsse der Regionen AVV und VRS einzubeziehen und ggf. zu aktualisieren. Mit der Vorlage dieses Planungskonzeptes wird das offizielle Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans nicht vorweggenommen; vielmehr sollen mit diesen grundlegenden Informationen frühzeitig Lösungsansätze auf Basis aktueller Erkenntnisse aufgezeigt und die breite politische Meinungsbildung angestoßen werden.“

Rahmenbedingungen

Die weiterhin steigende Nachfrage im SPNV-Angebot führt zunehmend zu Kapazitätsengpässen. Besonders prägnant ist dies in den Hauptverkehrszeiten auf den Achsen Köln – Bonn und Köln – Düsseldorf; zunehmend sind auch andere Verkehrsadern nahe der Kapazitätsgrenze, wie z. B. die Eifelstrecke und die Siegstrecke, aber auch einzelne S-Bahn-Linien.

Möglichkeiten zur kurzfristigen Kapazitätserhöhung scheitern z. T. am fehlenden Rollmaterial bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber auch an oftmals zu kurzen Bahnsteigen, die erst mittelfristig verlängert werden müssen. Für zusätzliche Züge fehlen Fahrplanlots in nachfragegerechter Zeitleihe im Knotenbereich Köln.

Da der Knoten Köln ein erheblicher Engpass darstellt, wurden organisatorisch-betriebliche sowie infrastrukturelle Lösungsansätze zur Entlastung des Knotenbereichs im Rahmen einer Knotenpunktuntersuchung (siehe HA-Vorlage zu TOP 2.4/DS 2-09-11-2.4) gutachterlich entwickelt.

Schlüsselerkenntnis der Knotenpunktuntersuchung war, dass neben ausgewählten Infrastrukturmaßnahmen eine Teilverlagerung des Regionalverkehrs auf die S-Bahn die größten Zukunftschancen zum weiteren Ausbau und zur langfristigen Sicherung eines gut funktionierenden SPNV-Angebotes bietet. Dazu ist die Entüchtung der S-Bahn-Stammstrecke Köln für eine 2,5 Minuten-Zugfolgeverdichtung elementare Voraussetzung, um zusätzliche Linien im S-Bahn-System anbieten zu können. Dies führt gleichzeitig zu einer Entlastung der Fern- und Regionalverkehrsgleise im kritischen Engpassbereich zwischen Köln Hbf. der Hohenzollernbrücke und Köln Messe/Deutz und verspricht auch aus Sicht der DB Netz AG einen hohen Entlastungseffekt.

Zielkonzeptstufen 2016 – 2020 – 2030

Die bevorstehenden Wettbewerbsverfahren für das Jahr 2016 erfordern es, bereits für diese Zeitstufe Festlegungen zur Angebotsgestaltung zu treffen, die dann ihre Gültigkeit für die gesamte Vertragsdauer behalten. Nach aktueller Einschätzung ist zu diesem Zeitpunkt infrastrukturell und betriebstechnisch im Wesentlichen vom aktuellen Fahrplanzustand auszugehen [...]. Darüber hinaus sind Angebotsweiterungen auf unveränderter Infrastruktur auf der Basis der Anmeldungen für die landesinterne Revision hier eingeflossen, da diese umsetzbar sind, sofern deren Finanzierung durch zusätzliche Landesmittel abgesichert wird und die technisch-betrieblichen Voraussetzungen (zusätzliches Rollmaterial, verfügbare Fahrplanlots) vorliegen.

Für die Folgestufe des Zeitraumes 2020 erscheinen aus heutiger Sicht erste Fortschritte im Infrastrukturausbau realistisch, insbesondere bei den Maßnahmen, die bereits Gegenstand von Verträgen oder Vereinbarungen sind (S-13-Bau- und Finanzierungsvertrag vom 04.12.2000, Rahmenvereinbarung Land NRW/DB vom 31.03.2010 /S 11-Ausbau). Weitere Ausbaunotwendigkeiten für die Erweiterung des S-Bahn-Netzes bedürfen noch der vertiefenden Untersuchung [...]. Somit gibt es Chancen, bereits in dieser Zeitstufe eine spürbare Ausweitung des S-Bahn-Netzes in Richtung Bedburg, Mönchengladbach und Koblenz zu erreichen, die innerstädtische Erschließungswirkung und Verknüpfungssituation mit dem ÖPNV zu verbessern, die hohe Pünktlichkeit auf den S-Bahn-Linien weiter in die Region zu tragen und auf den Außenstrecken eine bessere Bedienungsdichte im Taktverkehr zu erreichen.

Für die Zeitstufe 2030 wird die Fertigstellung der Infrastruktur für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) erwartet; zu diesem Zeitpunkt wird daher das komplette RRX-Programm mit dem 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Düsseldorf unterstellt. Sinnvolle Fortführungen einzelner RRX-Linien in Richtung Bonn und Siegen sind planerisch denkbar und hier aufgegriffen, aber derzeit noch nicht Gegenstand des RRX-Landeskonzeptes. Auch in dieser Stufe ist eine deutliche Fortentwicklung des S-Bahn-Systems unterstellt. Kernelement ist hier die Realisierung der ersten Ausbaustufe des S-Bahn-Westrings Köln im Abschnitt zwischen Köln Hansaring und Köln West/Köln Süd. Damit einher geht die Elektrifizierung der Regionalverkehrsstrecken Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall und Köln, Frankfurter Str. Overath – Gummersbach. Die Summe dieser Maßnahmen erlaubt die auch unter wirtschaftlichen Aspekten interessante Liniendurchbindung von Gummersbach/Overath nach Euskirchen/Kall im Zuge der S 15. [...]"

Zielkonzepte

Die den Zielkonzepten für die Region Bonn/Rhein-Sieg zu entnehmenden Veränderungen sind im Folgenden aufgelistet.

2016

- Taktverdichtung zwischen Köln und Bonn durch eine weitere stündliche Fahrt des RE5 in der Zeitschiene 6 bis 20 Uhr (d.h. insgesamt 4 Züge pro Stunde und Richtung)
- Angebotsausweitung des RE8 in den frühen Morgen- und späten Abendstunden zur Verbesserung der Flughafenbindung aus südlicher Richtung
- Wiedereinrichtung eines zusätzlichen RE9-Verstärkers auf der Siegstrecke in der Hauptverkehrszeit
- Zusätzliche schnelle „Sprinterzüge“ in der Hauptverkehrszeit zwischen Koblenz, Bonn und Köln
- Evtl. Verlängerung der RB30 (Ahrtalbahn) nach Bonn-Duisdorf in der Hauptverkehrszeit

2020

- Verlängerung der o.g. Taktverdichtungszüge der Linie RE 5 über Köln hinaus bis zum Flughafen Köln/Bonn
- Verlängerung der S13 nach Bonn-Oberkassel mit stündlicher Weiterführung nach Koblenz, dadurch Entfall der RB27 zwischen Köln und Koblenz
- Beschleunigung des RE8 (Wegfall von Halten, Führung direkt über Porz), die Flughafenbindung aus südlicher Richtung erfolgt stattdessen über die verlängerte S13
- Entweder Taktverdichtung der S12 zwischen Hennef und Au oder Realisierung der stündlichen S19 von der Siegstrecke zum Flughafen Köln/Bonn mit Anpassungen im Betriebsprogramm von S12 und S13

2030

- Ersatz des RE5 durch den Rhein-Ruhr-Express (Linie RRX6)
- Einzelfahrten des RRX4 als Sprinter zwischen Köln, Flughafen Köln/Bonn und Siegen
- S-Bahn-Verkehr auf der oberbergischen Bahn (heute RB26, zukünftig S15) im 20-Minuten-Takt

Bewertung des Zielkonzeptes

Grundsätzlich wird die Zielkonzeption des NVR von den Aufgabenträgern Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis begrüßt. Allerdings ist aus Sicht der Verwaltungen im Zielkonzept des NVR die Achse von Köln nach Bonn (Linie Rhein-Strecke) bisher nicht angemessen berücksichtigt. Dies wurde dem NVR als erste Einschätzung bereits bei der Präsentation am 04.07.2011 mitgeteilt. Darüber hinaus fand zu diesem Sachverhalt am 04.08.2011 eine interne Besprechung zwischen Vertretern der Städte Köln und Bonn sowie des Rhein-Sieg-Kreises statt. Am 15.08.2011 wurde eine gemeinsame Stellungnahme an den NVR gesendet, am 22.08.2011 fand ein weiteres Gespräch zu diesem Thema mit dem NVR statt.

Die Einschätzung der nicht angemessenen Berücksichtigung der linken Rhein-Strecke ergibt sich aus einer Gegenüberstellung von heutiger Fahrgastnachfrage und zukünftig geplantem Angebot. Nachfrageseitig existieren vier starke Hauptverkehrs-Achsen im NVR. Bei der Ermittlung des im Folgenden dargestellten Fahrgastaufkommens wurden die Belastungszahlen aller auf dem betroffenen Abschnitt verkehrenden RE-, RB- und S-Bahn-Linien addiert, Fernverkehr wurde nicht berücksichtigt:

Strecke	Fahrgäste pro Werktag und Richtung
Köln – Leverkusen (– Düsseldorf)	18.900
Köln – Horrem (– Aachen)	16.800
Köln – Bonn (– Koblenz)	15.200
Köln – Troisdorf (– Koblenz/Siegen)	13.900

(Quelle: Vortragsfolien des NVR zur Hauptausschusssitzung vom 17.06.2011)

Angebotsseitig bestehen zwischen den vier Achsen trotz ähnlicher Fahrgastbelastung erhebliche Unterschiede. Heute verkehren zwischen Köln Hbf und Bonn Hbf drei Regionalzüge pro Stunde und Richtung, auf den drei anderen Achsen dagegen bereits fünf bis neun Züge pro Stunde und Richtung. Die Zielkonzeption 2016 sieht für Köln – Bonn vier Züge pro Stunde und Richtung vor, in den folgenden Zielkonzeptionsstufen ist dann keine weitere Taktverdichtung mehr vorgesehen. Für Köln – Leverkusen, Köln – Horrem und Köln – Troisdorf sind dagegen jeweils durchweg acht bis neun Zugfahrten pro Stunde und Richtung vorgesehen (S-Bahn im 10-Minuten-Takt zzgl. RE-Linien). Das bedeutet, dass auf der Strecke von Köln nach Bonn ein zu den anderen Hauptachsen vergleichbares Fahrgastpotenzial mit einem nur halb so dichtem Angebot bedient wird. In den Schwachlastverkehrszeiten sind die Diskrepanzen noch erheblicher. So verkehren auf den drei anderen Achsen abends schon heute mindestens drei Züge pro Stunde und Richtung, im Falle der Strecke nach Troisdorf sogar sechs. Auf der Strecke von Köln nach Bonn wird dagegen ab 22 Uhr nur noch ein Stundentakt angeboten. Aus dem Zielkonzept ist nicht ersichtlich, dass an dieser Stelle Verbesserungen vorgesehen sind.

Wenig verständlich ist aus Sicht der Verwaltungen vor allem, warum die Strecke Köln – Bonn nicht in das S-Bahn-Zielkonzept aufgenommen wurde, um die dringend notwendigen Angebotsverbesserungen zu erreichen. Die Argumentation des NVR zur Kapazitätssteigerung im Knoten Köln baut darauf auf, RB-Linien auf die S-Bahn-Stammstrecke zu verlagern. Als größtes Einzelprojekt dafür ist der Bau des S-Bahn-Westings von Köln-Hansaring bis Hürth-Kalscheuren vorgesehen. Dennoch sollen die RB-Züge zwischen Köln und Bonn zukünftig parallel zum Westing weiterhin auf den Ferngleisen fahren. Sie würden damit nicht von den im Zuge des Westings herzustellenden neuen Verknüpfungspunkten im Kölner Süden und Westen profitieren. Ebenso würde zwischen Köln und Kalscheuren die unter Kapazitätsgesichtspunkten grundsätzlich anzustrebende Entmischung von schnellem und langsamem Personenverkehr nicht erreicht werden. Ein S-Bahn-Verkehr zwischen Köln und Bonn würde die Wirtschaftlichkeit des Westrings deutlich verbessern.

Ergebnisse der Besprechung mit dem NVR am 22.08.2011

In der Besprechung mit dem NVR am 22.08.2011 hat dieser zugesagt, die Einführung einer S-Bahn-Verbindung zwischen Köln und Bonn im 20-Minuten-Takt nun in das Zielkonzept 2030 mit aufzunehmen. Dies ermöglicht ggf. auch die Beschleunigung des heutigen RB-Verkehrs. Die Erstellung detaillierter Studien zu möglichen Fahrplanvarianten und dazu nötigen Infrastrukturmaßnahmen wurde ebenfalls zugesagt. Entwickelt werden soll ein Stufenkonzept aus möglichst unabhängig voneinander realisierbaren Einzelmaßnahmen, die in Abhängigkeit von den jeweils zur Verfügung stehenden Finanzmitteln umgesetzt werden, von denen jede für sich bereits möglichst einen Mehrwert erzeugt und die alle gemeinsam den langfristig gewünschten Zielzustand mit drei RE/RB-Zügen und drei S-Bahnen pro Stunde ergeben. Die erforderlichen Untersuchungen sollen unmittelbar nach Abschluss der Planungen für den Knoten Köln und den Westring in Angriff genommen werden.

Hinsichtlich der Notwendigkeit einer möglichst kurzfristigen Angebotsausweitung in den Abendstunden hat der NVR die Umstellung aller Züge der Mittelrheinbahn auch abends auf Doppeltraktion zugesagt. Darüber hinaus ist es Planungsziel des NVR, bei der beabsichtigten Wettbewerbsvergabe der RB-48 Taktverdichtungen zwischen Bonn und Köln im nachfragestarken Abendverkehr von Freitags bis Sonntags vorbehaltlich der noch zu erfolgenden Grenientcheidung des NVR vorzusehen. Für Angebotsverbesserungen am Abend innerhalb

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	479/2011-9
Stand	19.10.2011

Betreff Gemeinsamer Antrag der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.10.2011 betr. Hinweisbeschilderung und Zustand des Rheinradweges Hersel-Uedorf-Widdig

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Verkehr, Liegenschaften und Planungen beauftragt den Bürgermeister,

1. die Optimierung der wegweisenden Hinweisbeschilderung am Leinpfad in Widdig eines straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahrens zu überprüfen sowie
2. zur Ertüchtigung der Bankette an Leinpfad (Teilstück zwischen Mondorfer Fähre und Sportplatz) und Auenweg in der Ortslage Hersel die notwendigen Maßnahmen durchzuführen.

Sachverhalt:

Der Bürgermeister hat keine Bedenken, im Sinne des beigefügten Antrages vom 17.10.2011 zu prüfen und die notwendigen Maßnahmen im Rahmen eines straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahrens sowie im Rahmen der haushaltsrechtlichen Rahmendingungen durchzuführen.

Finanzielle Auswirkungen

Kosten der Überprüfung vergleichbar eines straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahrens pauschal rd. 80 €. Kosten der Unterhaltung durch den Stadtbetrieb Bornheim im Rahmen der Stadtpauschale.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag



Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN im Rat der Stadt Bornheim
Vorsitzende: Gabriele Deussen-Dopstadt
www. gruene-bornheim.de

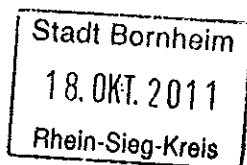


CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bornheim
Vorsitzende: Petra Heller
www. CDU-Bornheim.de

Wir in Bornheim

17. Oktober 2011

An den Vorsitzenden des
VPLA-Herrn Hanft
Rathaus
53332 Bornheim

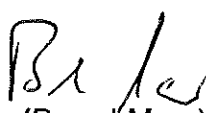
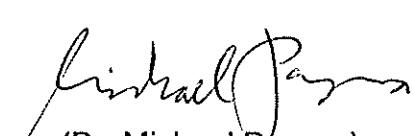
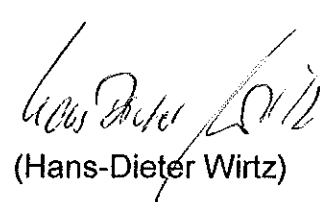
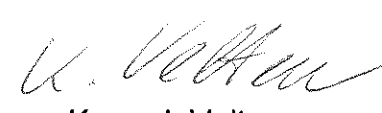


nachrichtlich: Bürgermeister Wolfgang Henseler

Sehr geehrter Herr Hanft!

Hiermit bitten wir Sie, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung des Verkehrs-, Planungs- und Liegenschaftsausschusses am 09.11.2011 zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

 (Bernd Marx)  (Dr. Michael Racyna)  (Hans-Dieter Wirtz)  **gez. Konrad Velten**

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss beauftragt den Bürgermeister, eine Optimierung der Beschilderung des Rheinradweges zu veranlassen, d.h. Schilder teilweise umzustellen. Weiterhin sollen die Bankette zwecks Ertüchtigung des Leinpfades sowie des Auenweges von der Mondorfer Fähre bis zum Sportplatz Hersel durch den SBB abgeschoben werden.

Gründe:

Von Wesseling-Urfeld kommend durchquert der „Rheinradweg“ das Stadtgebiet Bornheim entlang des Rheins, d.h. Widdig, Uedorf und Hersel. In Höhe der Mondorfer Fähre geht der Radweg auf Bonner Gebiet weiter Richtung Süden.

Vor Ort stellten die Ortsvorsteher Velten und Marx fest, dass die Beschilderung in den Ortschaften Hersel und Uedorf augenscheinlich in Ordnung ist, jedoch in der Ortslage von Widdig Optimierungsbedarf besteht.

Zum einen existieren in Widdig alte Hinweisschilder, die den Fahrradfahrer Richtung Koblenz (Foto Nr. 1) leiten sollen, neben den neuen rot-weißen Hinweisschildern, die 2010 aufgestellt wurden. In Höhe der Ecke St. Georg-Straße/Nato-Rampe steht ein rot-weißes Hinweisschild (Foto Nr. 1), das den Radverkehr auch Richtung Bonn durch die St. Georg Straße weiter in die Römerstraße leitet.

Dies führt dazu, dass sich aktuell viele (Fern-)Radfahrer in Widdig verirren und zwangsweise vorbei am Hotel „Rheinterassen“ den viel zu schmalen (1m breiten) Rheinuferweg nutzen und erst in der Ortslage Hersel zurück auf den „Rheinradweg“ gelangen können. Zwangsläufig kommt es dabei zu Konflikten mit den zahlreichen Fußgängern, die den Rheinuferweg insbesondere an Wochenenden stark frequentieren.

Das einfache Umsetzen des in Rede stehenden rot-weißen Hinweisschildes an die Ecke Schweizstraße/Rheinuferweg könnte sehr hilfreich sein, da dort noch ein altes Graffiti beschmieretes, völlig unleserliches Schild angebracht ist (Foto 2).

Die Schilder mit Fahrtrichtung „Koblenz“ sollten entsprechend umgesetzt werden.

Die Befahrbarkeit des Auenweges und des Leinpfades in der Ortslage Hersel ist aktuell durch Sedimentation teilweise stark eingeschränkt (Foto 3). Ein Abschieben der Bankette durch den SBB könnte hier schnell Abhilfe schaffen und die komplette Fahrbahn wieder nutzbar machen.

Foto 1:

Widdig
Ecke
St.Georg Str.
Natorampe

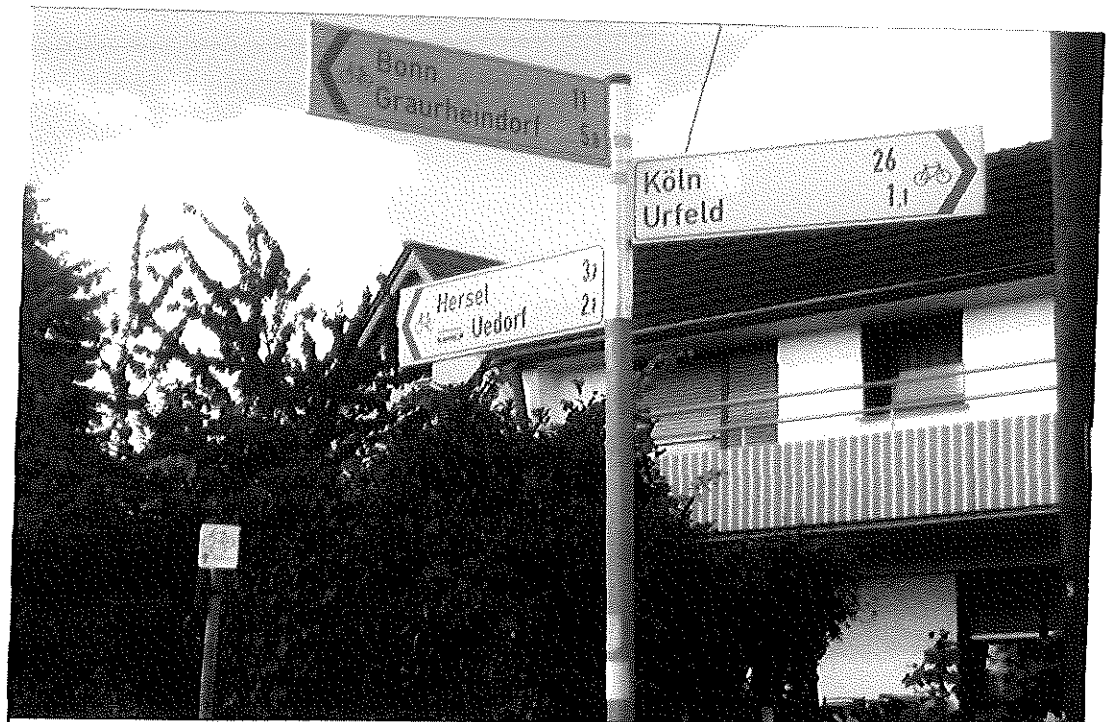


Foto 2

Widdig
Ecke
Schweizstr./
Rheinuferweg



Foto 3

Hersel
Leinpfad



Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	28.09.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	356/2011-7
Stand	15.08.2011

Betreff Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Radweg
Herseler Straße in Roisdorf

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften vertagt den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 in die nächsten Sitzung des Ausschusses.

Sachverhalt:

Der Antrag wurde zur Prüfung weitergeleitet an den Landesbetrieb Straßenbau. Insgesamt beabsichtigt der Landesbetrieb Straßen NRW, im Zusammenhang mit dem vierspurigen Ausbau der L118 zwischen L 183n und Autobahnanschluss in der Verlängerung bis Roisdorf einen kombinierten Rad-/Gehweg bis zur Kreuzung Rosental zu bauen.

Eine abschließende Beantwortung des Antrages ist urlaubsbedingt derzeit nicht möglich. Sobald eine Antwort des Landesbetrieb Straßenbau NRW vorliegt, wird der Antrag abschließend beantwortet.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag

An den Vorsitzenden des Ausschusses
für Verkehr, Planung und Liegenschaften
Herrn Wilfried Hanft
Rathaus
53332 Bornheim

Bornheim, 08.08.2011

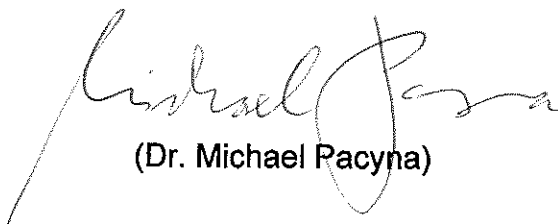
- Kopie an den Bürgermeister -

E. M. S. R.

Sehr geehrter Herr Hanft!

Veranlassen Sie bitte, dass der nachfolgende Antrag als ordentlicher Tagesordnungspunkt auf die Tagesordnung der Sitzung des VPLA am 28.09.2011 genommen wird.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen



(Dr. Michael Pacyna)

gez. Dorothea Heymann-Reder

Radweg Herseler Straße in Bornheim-Roisdorf

Antrag:

Die Verwaltung der Stadt Bornheim wird beauftragt,

1. die beiden als Radwege benutzten Mehrzweckstreifen der Herseler Straße (ab Kreuzung Koblenzer Straße bis Ortsausgang Roisdorf in Richtung Hersel) eindeutig als Radwege auszuweisen und gegen die bisherige Blockade dieser Randstreifen durch Pkw-Anhänger mit Werbetafeln und durch parkende Pkw wirkungsvoll vorzugehen (evtl. durch Halteverbot).
2. zu prüfen, ob eine Umwidmung des ausgewiesenen Fußgängerweges entlang der Bahnunterführung zwischen Koblenzer und Frankfurter Straße in einen kombinierten Fußgänger- und Radweg möglich ist.

Begründung:

zu 1.:

Im Zuge des Ausbaus der stark frequentierten L 118 wird endlich der dringend benötigte Radweg zwischen Roisdorf und Hersel geschaffen. Am Ortseingang von Roisdorf weist eine Fahrbahnmarkierung die zahlreichen Radfahrer darauf hin, innerhalb von Roisdorf den Mehrzweckstreifen der Herseler Straße zu benutzen. Dieser ist jedoch von dauerhaft als Werbeträger genutzten Pkw-Anhängern und von parkenden Pkw blockiert und damit für den Radverkehr nicht nutzbar. Das Gleiche gilt für den Mehrzweckstreifen auf der gegenüber liegenden Seite der Herseler Straße. Dies führt häufig zu gefährlichen Ausweichmanövern der Radfahrer auf die Fahrbahn, wie eine Ortsberatung mit dem ADFC-Vertreter Herrn Alfred Jenkel am 8. August 2011 nochmals drastisch veranschaulichte (siehe Fotos). Die Grünen sehen deshalb hier dringenden Handlungsbedarf der Stadt zur Entschärfung dieser Gefahrensituation.



zu 2.:

Eine Benutzung der Herseler Straße im Bereich der Bahnunterführung ist für Radfahrer aufgrund des extremen Verkehrsaufkommens gefährlich. Als Umgehung dieser Gefahrenstelle bietet sich der etwas höher gelegene Fußgängerweg entlang der Bahnunterführung zwischen Koblenzer und Frankfurter Straße an. Wir regen deshalb an, eine Umwidmung dieses Weges in einen kombinierten Rad- und Fußweg im Rahmen eines verkehrsrechtlichen Anhörungsverfahrens zu prüfen.



Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	28.09.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	396/2011-7
Stand	30.08.2011

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 20.08.2011 betr. Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften

1. beschließt, das bestehende Radverkehrskonzept zu aktualisieren,
2. nimmt die Ausführungen des Sachverhalts hinsichtlich einer Bestandsaufnahme zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zur Kenntnis,
3. empfiehlt dem Rat, zur weiteren Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Mittel in den Haushaltsplan 2012/2013 einzustellen,
4. beauftragt den Bürgermeister, nachfolgend aufgeführte Maßnahmen hinsichtlich ihrer zeitnahen Umsetzung auf Grund der Verkehrssicherungspflicht zu prüfen:
 - Anlage eines einseitigen Schutzstreifens im Bereich zwischen Shell-Tankstelle (gegenüber Friedhof) in Roisdorf bis zum Bahnhof Roisdorf,
 - Beseitigung der Fahrbahnabsenkungen am Bachbegleitweg zwischen Wolfsburg und Heilgersstraße, darüber hinaus im Bereich der Straße „Auf der Lüste“ in Roisdorf,
 - Radweg zwischen Roisdorf und Hersel (L118):
 1. Anregung der Anbringung eines Halteverbotes im Bereich Mehrzweckstreifen zwischen Ortslage Roisdorf und Ortsausgangsschild,
 2. Herstellung eines durchgehenden Radweges vom Ortseingang Hersel bis zum Knotenpunkt L300.

Sachverhalt:

Das Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim wurde im Dezember 2003 durch den Rat beschlossen. Zwischenzeitlich wurden einige Maßnahmen aus dem entsprechenden Katalog sowie die Fahrradwegweisung im Stadtgebiet umgesetzt.

Der Gesamt-Maßnahmentabelle aus dem 2003 beschlossenen Radverkehrskonzept im Anhang der Vorlage 335/2011-7 (Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.07.2011 betr. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bornheim) gibt Aufschluss über die umgesetzten Maßnahmen. Die umgesetzten Maßnahmen sind dunkelgrau hinterlegt, solche die nicht umgesetzt werden konnten hellgrau und die noch umzusetzenden weiß.

Die Gesamtzahl der mit dem Radverkehrskonzept beschlossenen Maßnahmen betrug 93 (von den laut Liste 106 Maßnahmen wurden im Laufe des Aufstellungsprozesses 13 Maßnahmen durch die Radverkehrskommission gestrichen).

Von den insgesamt 93 Maßnahmen lagen 60 im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bornheim. Hiervon umgesetzt wurden bislang 30. Weitere 12 Maßnahmen konnten nicht umgesetzt werden, da sie entweder nicht anordnungsfähig waren und daher aus Kostengründen seitens des Baulastträgers nicht durchgeführt wurden oder seitens der Polizei Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit bestanden (näheres hierzu unter der Spalte Bemerkung in der Tabelle im Anhang).

Ein Großteil der nicht umgesetzten Maßnahmen liegt im Zuständigkeitsbereich des Rhein-Sieg-Kreises (6 von 6) bzw. des Landesbetrieb Straßen NRW (26 von 27). Hier handelt es

sich jedoch meist um kostenintensive und nicht kurzfristig umzusetzende Maßnahmen, welche aufgrund nicht vorhandener Mittel im Kreis- bzw. Landeshaushalt auf der Warteliste stehen.

In welchem zeitlichen Rahmen die bislang noch nicht realisierten Maßnahmen umgesetzt werden können, ist derzeit nicht absehbar. Abhängig ist die Umsetzung unter anderem von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln, vom zuständigen Baulastträger aber immer auch von den Stellungnahmen der Polizei.

In den vergangenen 3 Jahren plante die Verwaltung wiederholt die Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes. Aufgrund finanzieller Zwänge wurde dieser Posten im Rahmen der Haushaltsberatungen jedoch immer gestrichen.

Aus diesem Grund wird das Bestreben der Politik zur Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes seitens der Verwaltung ausdrücklich begrüßt.

Finanzielle Auswirkungen

Derzeit nicht zu beziffern, da abhängig von Zahl und Umfang der umzusetzenden Projekte.

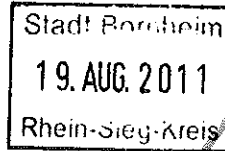
Anlagen zum Sachverhalt

Antrag



SPD-Fraktion · Rathausstraße 2 · 53332 Bornheim

Verkehrs-, Planungs- und
Liegenschaftsausschuss
der Stadt Bornheim



Bornheim, 20.08.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten in der nächsten Sitzung des Verkehrs-, Planungs- und
Liegenschaftsausschusses um Beratung des Punktes

Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim

Hierzu stellen wir folgenden Antrag:

1. Der VPLA beschließt, das bestehende Radverkehrskonzept zu aktualisieren. Die Aktualisierung soll inhaltlich folgende Komponenten mit berücksichtigen:
 - a) Radwege entlang der Hauptverkehrsachsen im Bornheimer Stadtgebiet ausbauen, verbessern bzw. schaffen
 - b) Radwandernetz für den Freizeitverkehr und als Ergänzung zum Stadtverkehr optimieren
 - c) Schulwegsicherung und Radwegeverbesserungen für den innerörtlichen Radverkehr in allen 14 Ortschaften Bornheims vornehmen
 - d) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs und an öffentlichen Einrichtungen verbessern und schaffen
2. Der VPLA beauftragt den Bürgermeister, eine Bestandsaufnahme zur Umsetzung der Maßnahmen des bestehenden Radverkehrskonzepts zu erstellen und das Ergebnis in die Aktualisierung des Radverkehrskonzepts einzubeziehen.

Tel. 0 22 22-94 55 20

Fax 0 22 22-94 55 21

SPD Bornheim im Internet:
www.spd-bornheim-nrw.de

E-Mail:
spd-fraktion@stadt-bornheim.de

3. Der VPLA empfiehlt dem Rat zur weiteren Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Mittel in den Haushaltsplan 2012/2013 einzustellen.
4. Der Bürgermeister wird beauftragt, nachfolgend aufgeführte Maßnahmen hinsichtlich ihrer zeitnahen Umsetzung auf Grund der Verkehrssicherungspflicht zügig zu prüfen:

- Anlage eines einseitigen Schutzstreifens im Bereich zwischen der Shell-Tankstelle (gegenüber dem Friedhof) in Roisdorf bis zum Bahnhof Roisdorf

alternativ:

- Den Rad- und Gehweg entlang der Bonner Straße in Roisdorf vor der Tankstelle Löhner als Radfahrstreifen auf die Rathausstraße zu führen, von dort weiter über die Friedrichstraße und Bendenweg bis zur Grenzstraße. Die Grenzstraße endet an der L 183 von wo aus der neugebaute, straßenbegleitende Radweg derzeit weiter in Richtung Alfter und Bonn führt.
- Beseitigung der Fahrbahnabsenkungen am Bachbegleitweg zwischen Wolfsburg und Heiligersstraße darüber hinaus im Bereich der Straße „Auf der Lüste“ in Roisdorf
- Radweg zwischen Roisdorf und Hersel (von Ort zu Ort über die L118)

1. Zwischen Roisdorf und dem Gewerbegebiet Bornheim-Süd:
Am Ortsausgangsschild Roisdorf geht der Radweg in einen „Mehrzweckstreifen“ über, der ständig durch Fahrzeuge „zugeparkt“ wird. Angeregt wird hier die Anbringung eines Halteverbots.

2. Durchgehende Befahrbarkeit des Radweges von der Ortseinfahrt Hersel auf der L118 bis zur Ampel L118/L300 herstellen.
(Hier wird auf den Antrag der RM Krüger, Stadler und Schausten verwiesen, 18.03.2009, Top 16, Vorlage 98/2009. Wie stellt sich der Sachstand in der Angelegenheit dar?)

Begründung:

Das Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim soll auch in Zeiten des Nothaushaltes weiter realisiert werden.

Dabei rücken zum einen Maßnahmen in den Fokus, deren Berücksichtigung auf Grund der Verkehrssicherungspflicht der Stadt dringlich erscheint (siehe Punkt 4 des Antrages). Zum anderen geht es aber auch um kleinere Maßnahmen, deren Verwirklichung nicht mit großem finanziellen Aufwand verbunden ist, wie z.B. die Öffnung von Einbahnstraßen oder die Änderung von Verkehrszeichen.

Auch wird es dabei um Maßnahmen gehen, dem Radverkehr künftig mehr Bedeutung beizumessen, z.B. durch gleichberechtigte Grünphasen mit dem Kraftfahrzeugverkehr.

Gerade auch die kleineren Maßnahmen können das Radfahren in unserer Stadt erleichtern.

Schließlich sind hierbei auch übergeordnete Institutionen in die Pflicht zu nehmen. Dabei denkt die SPD-Fraktion in erster Linie an den Landesbetrieb Straßen, in dessen Zuständigkeitsbereich es noch vieles aufzuarbeiten gilt, man denke nur an den Zustand des Radweges an der L 183 vom Bornheimer Hellenkreuz bis nach Merten/Walberberg.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Wilfried Hanft, Frank W. Krüger, Ute Kleinekathöfer

Durchschrift:

Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	483/2011-7
Stand	19.10.2011

Betreff Antrag der CDU-Fraktion vom 18.10.2011 betr. fahrplanmäßige Bedienung der Stadtbahnlinie 18

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften beauftragt den Bürgermeister, mit dem Betriebsführer der Stadtbahnlinie 18 Gespräche aufzunehmen, die die zuverlässigere und fahrplanmäßigere Bedienung der Linie 18 zum Inhalt haben. Dem Ausschuss ist zeitnah über das Gesprächsergebnis zu berichten.

Sachverhalt

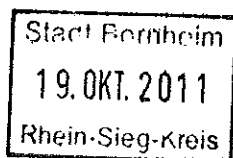
Es bestehen keine Bedenken, entsprechend dem Antrag zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag



**An den
Vorsitzenden des
VPLA**

Herrn Wilfried Hanft

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bornheim
Stellv. Vorsitzender: Hans Dieter Wirtz
Annograben 85
53332 Bornheim
Tel: 02227/81359 – 0170/8019859
hansdieterwirtz@t-online.de
cdu-fraktion@rat.stadt-bornheim.de

18.10.2011

Fahrplanmäßige Bedienung der Linie 18

Sehr geehrter Herr Hanft,

ich bitte den nachfolgenden Antrag für die nächste Sitzung des Planungsausschusses vorzusehen.

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beauftragt den Bürgermeister mit dem Betriebsführer der Stadtbahnlinie Gespräche aufzunehmen, die die zuverlässigere und fahrplanmäßige Bedienung der Linie 18 zum Inhalt haben. Dem Ausschuss ist zeitnah über das Gesprächsergebnis zu berichten.

Begründung:

Die Stadtbahnlinie 18 (68), die die Bornheimer Ortsteile am Vorgebirge mit den Städten Köln und Bonn verbindet, ist mit Blick auf die verkehrs- und umweltpolitisch gewünschte steigende Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs in einem Ballungsraum ein enorm wichtiges Angebot, um insbesondere auch die Mobilität von Schülerinnen und Schüler, Studierenden und Berufstätigen sicherzustellen. Die immer weiter zunehmende Auslastung der Stadtbahnlinien in den Spitzenzeiten zeugen im Grundsatz einerseits von der hohen Akzeptanz andererseits auch vom „angewiesen sein“ auf das fahrplanmäßige Angebot. Allerdings lässt die Bedienung der Linien nach wie vor zu wünschen übrig. Insbesondere in den zurückliegenden Wochen und Monaten nach den Sommerferien 2011 häufen sich Verspätungen und Zugausfälle in beiden Richtungen. Nach wie vor sind auch die Informationen (Lautsprecherdurchsagen) an den Bahnsteigen über Störungen eher eine Seltenheit.

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Hans Dieter Wirtz
Ratsmitglied

Matthias Wingenbach
Ratsmitglied

Petra Heller
Fraktionsvorsitzende

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	472/2011-6
Stand	18.10.2011

Betreff Anfrage der FDP-Fraktion vom 17.10.2011 betr. Sicherheitsstandards für Solaranlagen auf städtischen Gebäuden

Sachverhalt:

Frage 1:

Welche Sicherheitsvorkehrungen für den Brandfall sind bei den Photovoltaikanlagen auf Gebäuden der Stadt Bornheim getroffen worden?

Antwort:

Die Photovoltaikanlagen auf den Dächern der Gebäude der Stadt Bornheim sind gemäß den Vorgaben des Gesetzgebers mit einer Netzabschaltung ausgerüstet. Spezielle Systeme zur Brandfallabschaltung sind zwar erhältlich, jedoch nicht vorgeschrieben.

Frage 2:

Photovoltaikanlagen lassen sich mit einer entsprechenden technischen Einrichtung spannungsfrei schalten. Verfügen alle Anlagen auf städtischen Gebäuden über eine solche Abschaltvorrichtung?

- a) Wenn ja: Sind diese vom TÜV geprüft und empfohlen?
- b) Wenn nein: Wann ist eine Nachrüstung geplant?

Antwort:

Alle Komponenten einer Photovoltaikanlage bedürfen einer Konformitätserklärung, die beim Netzbetreiber eingereicht werden muss. Die Konformitätserklärung bestätigt, dass die Geräte den Normen entsprechen. Ohne Konformitätserklärung würde der Netzbetreiber die Anlage nicht zulassen.

Eine Nachrüstung mit speziellen System ist nicht geplant, da gemäß Rücksprache mit der Feuerwehr bei der Personenrettung keine Probleme gesehen werden. Im Einzelfall kann es aufgrund erhöhter Vorsicht bei den Löscharbeiten ggf. zu einem erhöhtem Sachschaden kommen.

Frage 3:

Sind die Anlagen auf städtischen Gebäuden mit Hinweisschildern für die Feuerwehr ausgestattet?

Antwort:

Auf einigen Sicherungskästen ist der Warnhinweis „Vorsicht Rückspannung“ angebracht, jedoch nicht auf allen.

Anlagen zum Sachverhalt

Anfrage

Fraktion im Rat der Stadt Bornheim

FDP-Fraktion Bornheim, Rathausstr. 2, 53332 Bornheim

Herrn
Wilfried Hanft
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr,
Planung und Liegenschaften
Rathausstr. 2
53332 Bornheim

Fraktionsgeschäftsstelle

Rathausstr. 2
53332 Bornheim

Tel.: 02222/99 44 50
Fax: 02222/99 44 52

fraktion@fdp-bornheim.de
www.fdp-bornheim.de

Bornheim, 17. Oktober 2011

Sehr geehrter Herr Hanft,

hiermit stellen wir gemäß §19 (1) GeschO die folgende Anfrage für die kommende Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften:

Sicherheitsstandards für Solaranlagen auf städtischen Gebäuden

Von Photovoltaikanlagen auf Gebäuden können im Falle eines Brandes erhebliche Gefahren für die Feuerwehr ausgehen, wenn das Gebäude nicht spannungsfrei geschaltet werden kann. Der Gleichstrom der Solarmodule kann anders als die übliche Stromversorgung eines Haushalts nicht über eine Zentralsicherung abgeschaltet werden. So lange Licht auf die Anlagen fällt, produziert diese weiterhin elektrischen Strom.

Wir fragen daher:

- (1) Welche Sicherheitsvorkehrungen für den Brandfall sind bei den Photovoltaikanlagen auf Gebäuden der Stadt Bornheim getroffen worden?
- (2) Photovoltaikanlagen lassen sich mit einer entsprechenden technischen Einrichtung spannungsfrei schalten. Verfügen alle Anlagen auf städtischen Gebäuden über eine solche Abschaltvorrichtung?
 - a) Wenn ja: Sind diese vom TÜV geprüft und empfohlen?
 - b) Wenn nein: Wann ist eine Nachrüstung geplant?
- (3) Sind die Anlagen auf städtischen Gebäuden mit Hinweisschildern für die Feuerwehr ausgestattet?

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Koch, Jörn Freynick, Alexander Meurer und Fraktion

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	481/2011-7
Stand	19.10.2011

Betreff Anfrage der CDU-Fraktion vom 15.10.2011 betr. Sachstand der Prüfung einer künftigen baulichen Entwicklung im Bereich des ehemaligen Bebauungsplanes Bo 08 in Bornheim

Sachverhalt:

1. Der Rat hat die Prüfung einer künftigen baulichen Entwicklung im Bereich des ehemaligen BO 08 beschlossen. Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich der Entwicklung dieser Fläche des Flächennutzungsplanes?

Antwort:

Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplan Bo 08 wurde im März 2005 vom Rat aufgehoben. Da die Fläche im Flächennutzungsplan Wohnbaufläche, gemischte Baufläche und Gemeinbedarffläche für ein Hilfeleistungszentrum ist, wäre es erforderlich, mittelfristig zur Umsetzung dieser Ziele erneut einen Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplan zu fassen. Derzeit steht zunächst die Entwicklung des benachbarten Bebauungsplans Bo 16 an.

2. Im Rahmen der aktuellen Verkehrsführung an der Kreuzung Hohlenberg/Königsstrasse mit Ampelführung ergeben sich Staus. Wie ist nach der Umleitung L 281 die weitere Verkehrsführung geplant?

Antwort:

Es gibt noch keine Planungen. Die Verkehrsführung wird wie vor der Umleitung L 281 sein. Mit Umsetzung des Planfalls D1 aus der Verkehrsprognose 2020, die im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplan gemacht wurde, wird es nach Umsetzung der Maßnahmen zukünftig zu weniger Verkehr an der Kreuzung Hohlenberg/Königstraße kommen.

3. Im Rahmen des BO 08 war auch angedacht, die Anbindung des Hohlenberges an den Kreisel zu verfolgen. Gibt es hier einen aktuellen Sachstand der Überlegungen?

Antwort:

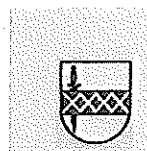
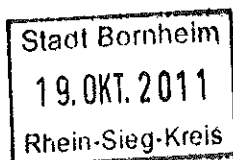
Nein, die Überlegungen sind mit Aufhebung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplan Bo 08 zum Erliegen gekommen.

4. Bei einer Anbindung an den Kreisel könnte die Kreuzung/Einmündung Königsstrasse und Hohlenberg entfallen. Was würde mit dem noch nicht ausgebauten Straßenstück passieren?

Antwort: Hierzu gibt es noch keine Planung (siehe Antwort 3)

Anlagen zum Sachverhalt

Anfrage



**An den
Vorsitzenden des
VPLA**

Herrn Wilfried Hanft

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bornheim
Michael Söllheim
Alter Weiher 2
53332 Bornheim
Tel: 02222/945510
Fax: 02222/945511
cdu-fraktion@rat.stadt-bornheim.de

15.10.2011

**Anfrage betr. einer Fläche im Flächennutzungsplan (ehemaliger
Bebauungsplan BO 08)**

Sehr geehrter Herr Hanft,

hiermit bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Der Rat hat die Prüfung einer künftigen baulichen Entwicklung im Bereich des ehemaligen BO 08 beschlossen. Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich der Entwicklung dieser Fläche des Flächennutzungsplanes?
2. Im Rahmen der aktuellen Verkehrsführung an der Kreuzung Hohlenberg/Königsstrasse mit Ampelführung ergeben sich Staus. Wie ist nach der Umleitung L 281 die weitere Verkehrsführung geplant?
3. Im Rahmen des BO 08 war auch angedacht, die Anbindung des Hohlenberges an den Kreisel zu verfolgen. Gibt es hier einen aktuellen Sachstand der Überlegungen?
4. Bei einer Anbindung an den Kreisel könnte die Kreuzung/Einmündung Königsstrasse und Hohlenberg entfallen. Was würde mit dem noch nicht ausgebauten Straßenstück passieren?

Begründung:

Hinsichtlich einer Neuordnung der Verkehrsführung des Hohlenberg, eines möglichen Endausbaus sowie der Entschärfung der Kreuzung/Einmündung des Hohlenbergs auf die Königsstrasse besteht seit längerem Einvernehmen hierüber – nach der Aufhebung des ehemaligen B-Plans Bo 8 – Überlegungen zu einer baulichen Entwicklung in diesem Bereich anzustellen. Für die CDU-Fraktion ist der aktuelle Sachstand von Interesse.

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Michael Söllheim
Ratsmitglied

Sebastian Kuhl
Ratsmitglied

Matthias Wingenbach
Ratsmitglied

Norbert Nettekoven
Sachkundiger Bürger

Elmar Dalitz
Sachkundiger Bürger

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	09.11.2011
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	489/2011-9
Stand	26.10.2011

**Betreff Anfrage der SPD-Fraktion vom 18.10.2011 betr. Integriertes Handlungskonzept
Königstraße in Bornheim**

Sachverhalt

Der Bürgermeister beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wann können die Arbeiten zum Ausbau des Servatiusweges als endgültig abgeschlossen betrachtet werden?

Antwort

Entsprechend dem Bauvertrag mit der Straßenbaufirma ist der Ausbau Servatiusweg bis spätestens 31.05.2012 fertig zu stellen. Nach derzeitiger Einschätzung kann dieser Termin eingehalten werden.

Frage 2. Wie stellt sich aktuell der Sachstand der Fördergelder zum Ausbau des Apostelpfad-
es dar?

Antwort

Zur Beantwortung der Frage verweist der Bürgermeister auf die Sachverhaltsdarstellung der Vorlage 337/2011-9 zur Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften am 19.10.2011. Es hat sich zwischenzeitlich kein anders lautender Sachstand ergeben. Der Einplanungsantrag ist gestellt und wurde grundsätzlich als Fördermaßnahme anerkannt. Die Maßnahme wird aktuell im Förderprogramm der Bezirksregierung Köln berücksichtigt und fortgeschrieben. Der Förderantrag kann frühestens ein Jahr vor Ausführungsbeginn gestellt werden.

Frage 3. Wann kann nach jetzigem Kenntnisstand mit dem Probetrieb einer Einbahnstra-
ßenregelung in der Königstraße begonnen werden?

Antwort

Voraussetzung für die Durchführung eines Probetriebes wäre ein abschließender Be-
schluss des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften über eine modifizierte
Vorentwurfsplanung Königstraße Mitte, auf deren Grundlage der Probetrieb eingerichtet
werden soll. Bei Vorliegen dieser Voraussetzung und Fertigstellung des Servatiusweges
könnte die Planung, Auswertung und Durchführung des Probetriebes beauftragt werden,
soweit die für den Probetrieb angemeldeten Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Frage 4. Welchen Zeitraum hält die Verwaltung für die Durchführung des Probetriebes für
angemessen?

Antwort

Zeitraum und Dauer der Durchführung des Probetriebes stehen noch nicht konkret fest,
hängen jedoch maßgeblich von der Finanzmittelverfügbarkeit und den erforderlichen Flä-
chenverfügbarkeiten des Beobachtungsabschnittes nach Freigabe des Verkehrs auf dem

Servatiusweg ab. Die noch festzusetzende Dauer des Probebetriebes sollte über einen repräsentativen, mehrmonatigen Beobachtungszeitraum, auch unter Berücksichtigung von geplanten Veranstaltungen (z. B. Kirmes) und evtl. Baumaßnahmen im unmittelbaren Bereich, erfolgen. Neben den für den Probebetrieb erforderlichen Markierung-, Beschilderungs- und ggf. punktuellen Sperrmaßnahmen sind auch Geschwindigkeitsmessung, zeitweise Beobachtung des Verkehrsablaufs und anschließende Auswertung der Ergebnisse vorgesehen.

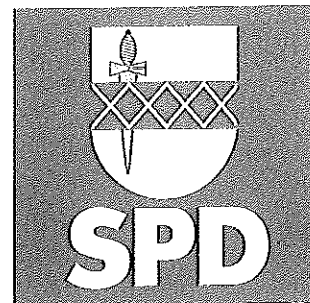
Frage 5. Wie stellt sich jetzt die Zeitplanung zur Umgestaltung des Peter-Fryns-Platzes dar, auch unter Berücksichtigung des Bauvorhabens der Kreissparkasse und dem (angekündigten) Verbleib der Polizeiwache?

Antwort

In der derzeitigen Maßnahmenplanung für die Haushaltsberatungen 2012/2013 ist der Ausbau zur Umgestaltung des Peter-Fryns-Platzes, unter Berücksichtigung des geplanten Bauvorhabens der Kreissparkasse, für das Jahr 2015, zusammen mit dem Ausbau der Pohlhausenstraße (Königstraße bis Servatiusweg), vorgesehen.

Anlagen zum Sachverhalt

Anfrage



SPD-Fraktion · Rathausstraße 2 · 53332 Bornheim

Herrn
Bürgermeister Wolfgang Henseler
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Ex. 19.10.
Ka.

Bornheim, 18.10.2011

Integriertes Handlungskonzept Königstraße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,

nach dem Ausbau des Servatiusweges und der Vorstellung der Ausbauplanung für den Apostelpfad steht für die SPD-Fraktion jetzt Fortgang und Zeitplan der Gesamtmaßnahme im Vordergrund.

Ziel muss es nunmehr sein, das Integrierte Handlungskonzept in Gänze in einem überschaubaren Zeitrahmen umzusetzen.

Wir bitten in der nächsten Sitzung des Verkehrs-, Planungs- und Liegenschaftsausschusses um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wann können die Arbeiten zum Ausbau des Servatiusweges als endgültig abgeschlossen betrachtet werden?
2. Wie stellt sich aktuell der Sachstand der Fördergelder zum Ausbau des Apostelpfades dar?
3. Wann kann nach jetzigem Kenntnisstand mit dem Probetrieb einer Einbahnstraßenregelung in der Königstraße begonnen werden?
4. Welchen Zeitraum hält die Verwaltung für die Durchführung des Probetriebes für angemessen?
5. Wie stellt sich jetzt die Zeitplanung zur Umgestaltung des Peter-Fryns-Platzes dar, auch unter Berücksichtigung des Bauvorhabens der Kreissparkasse und dem (angekündigten) Verbleib der Polizeiwache?

Für die Beantwortung herzlichen Dank
und freundliche Grüße

Gez. Wilfried Hanft, Ute Kleinekathöfer, Karin Jaritz

Inhaltsverzeichnis

53/2011, 09.11.2011, Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften	1
Sitzungsdokumente	
Einladung Ausschüsse	4
Vorlagendokumente	
TOP Ö 7 Riss-Sanierung / Beseitigung von Winterschäden auf den Gemeindestraßen	
Vorlage 470/2011-9	6
1 Erläuterungsbericht 470/2011-9	8
2 Übersichtspläne 1-9 470/2011-9	15
TOP Ö 8 Teilausbau der Rheindorfer Straße in Hersel	
Vorlage 478/2011-9	24
1 Planübersichtsskizze 478/2011-9	26
2 Übersichtskarte 478/2011-9	27
3 Luftbild 478/2011-9	28
4 Regelprofil 478/2011-9	29
TOP Ö 10 Bebauungsplan Ro 15 in der Ortschaft Bornheim und Roisdorf; Beschluss	
Vorlage 488/2011-7	30
1 Übersichtskarte 488/2011-7	31
2 Gestaltungsplan 488/2011-7	32
3 Allg. Ziele u. Zwecke 488/2011-7	33
TOP Ö 11 Erweiterung der Satzungen im Ortsteil Kardorf im Bereich Altenberger G	
Vorlage 492/2011-7	36
Übersichtskarte 492/2011-7	37
TOP Ö 12 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - Verbesserung der Gesamtsituation	
Vorlage 490/2011-7	38
1 Schreiben an NVR Dez. 2010 490/2011-7	41
2 Antwort NVR Jan. 2011 490/2011-7	43
3 Ausschuss-Vorl. Bonn u.-Rhein-Sieg-Kreis 490/2011-7	45
TOP Ö 13 Gemeinsamer Antrag der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Gr	
Vorlage 479/2011-9	47
Antrag 479/2011-9	48
TOP Ö 14 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Radweg	
Vorlage 356/2011-7	51
Antrag 356/2011-7	52
TOP Ö 15 Antrag der SPD-Fraktion vom 20.08.2011 betr. Radverkehrskonzept der St	
Vorlage 396/2011-7	55
Antrag 396/2011-7	57
TOP Ö 16 Antrag der CDU-Fraktion vom 18.10.2011 betr. fahrplanmäßige Bedienung	
Vorlage 483/2011-7	60
Antrag 483/2011-7	61
TOP Ö 22 Anfrage der FDP-Fraktion vom 17.10.2011 betr. Sicherheitsstandards für	
Vorlage ohne Beschluss 472/2011-6	62
Anfrage 472/2011-6	63
TOP Ö 23 Anfrage der CDU-Fraktion vom 15.10.2011 betr. Sachstand der Prüfung ei	
Vorlage ohne Beschluss 481/2011-7	64
Anfrage 481/2011-7	65
TOP Ö 24 Anfrage der SPD-Fraktion vom 18.10.2011 betr. Integriertes Handlungsko	
Vorlage ohne Beschluss 489/2011-9	66
Anfrage 489/2011-9	68

