

Inhaltsverzeichnis

09.09.2015 Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung

Sitzungsdokumente

Einladung Ausschüsse

Vorlagendokumente / Antragsdokumente

Top Ö 4	Vorstellung des Bebauungskonzeptes zur Errichtung eines Seniorenzentrums auf der Fläche der Freibadwiese	Vorlage: 473/2015-7
	Liegenschafts-Vorlage	
	Vorlage: 473/2015-7	Vorlage: 473/2015-7
	Bebauungskonzept Teil 1	
	Vorlage: 473/2015-7	Vorlage: 473/2015-7
	Bebauungskonzept Teil 2	
	Vorlage: 473/2015-7	Vorlage: 473/2015-7
Top Ö 5	Lageplan Bebauung	
	Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur Aufstellung	Vorlage: 471/2015-7
	Vorlage	
	Vorlage: 471/2015-7	Vorlage: 471/2015-7
Top Ö 6	Übersichtskarte	
	Anregung nach § 24 GO vom 28.05.2015 (Eingang 29.05.2015) betr. neue Nutzung der rückwärtigen Fläche eines Grundstückes in Hersel	Vorlage: 389/2015-7
	Vorlage	
	Vorlage: 389/2015-7	Vorlage: 389/2015-7
	Übersichtskarte Antragsgrundstücke	
	Vorlage: 389/2015-7	Vorlage: 389/2015-7
Top Ö 7	Anregung	
	Mitteilung betr. einer zusätzlichen Anbindung von der L190 Richtung zum P+R Sechtem	Vorlage: 434/2015-9
	Vorlage	
	Vorlage: 434/2015-9	Vorlage: 434/2015-9
Top Ö 8	Übersichtskarte	
	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet	Vorlage: 468/2015-9
	Vorlage	

Vorlage: 468/2015-9

Vorlage:
468/2015-9

Erläuterungsbericht

Top Ö 10

Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 14.07.2015 (Eingang 15.07.2015)
betr. Sachstand zur weiteren Entwicklung der ausgewiesenen Wind-
Konzentrationszone

Vorlage:
415/2015-
SUA

15-08-große Anfrage SPD

Vorlage: 415/2015-SUA

Vorlage:
415/2015-
SUA

Vorlage ohne Beschluss

Vorlage: 415/2015-SUA

Vorlage:
415/2015-
SUA

Anfrage

Top Ö 11

Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 24.07.2015
(Eingang 27.07.2015) betr. Förderprogramm Nahmobilität 2015

Vorlage:
472/2015-7

Vorlage ohne Beschluss

Vorlage: 472/2015-7

Vorlage:
472/2015-7

Anfrage

Einladung



Sitzung Nr.	56/2015
Nr.	11/2015

An die Mitglieder
des **Ausschusses für Stadtentwicklung**
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 21.08.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur nächsten Sitzung des **Ausschusses für Stadtentwicklung** der Stadt Bornheim lade ich Sie herzlich ein.

Die Sitzung findet am **Mittwoch, 09.09.2015, 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	Vorstellung des Bebauungskonzeptes zur Errichtung eines Seniorenzentrums auf der Fläche der Freibadwiese	473/2015-7
5	Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur Aufstellung	471/2015-7
6	Anregung nach § 24 GO vom 28.05.2015 (Eingang 29.05.2015) betr. neue Nutzung der rückwärtigen Fläche eines Grundstückes in Hersel (BürgA 25.08.2015)	389/2015-7
7	Mitteilung betr. einer zusätzlichen Anbindung von der L190 Richtung zum P+R Sechtem	434/2015-9
8	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet	468/2015-9
9	Mitteilung betr. Änderungen bei Mobilfunksendeanlagen (UmwA 08.09.2015)	476/2015-12
10	Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 14.07.2015 (Eingang 15.07.2015) betr. Sachstand zur weiteren Entwicklung der ausgewiesenen Wind-Konzentrationszone (StEA 19.08.2015)	415/2015-SUA
11	Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 24.07.2015 (Eingang 27.07.2015) betr. Förderprogramm Nahmobilität 2015	472/2015-7
12	Mitteilungen mündlich und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	
13	Anfragen mündlich	

	<u>Nicht-öffentliche Sitzung</u>	
14	Verkauf einer Teilfläche des städtischen Grundstückes in der Gemarkung Bornheim-Brenig, Flur 26, Flurstück 873, Freibadwiese	055/2015-6
15	Mitteilungen mündlich und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	
16	Anfragen mündlich	

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet: Hans-Dieter Wirtz
(Vorsitzende/r)

beglaubigt:


(Verwaltungsfachwirt)

Ausschuss für Stadtentwicklung	09.09.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	473/2015-7
Stand	14.08.2015

Betreff Vorstellung des Bebauungskonzeptes zur Errichtung eines Seniorenzentrums auf der Fläche der Freibadwiese

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt Kenntnis von dem Bebauungskonzept der Bonifatius Seniorendienste GmbH zur Bebauung der Teilfläche aus dem Flurstück 873, Flur 26, Gemarkung Bornheim-Brenig, ca. 6.620 qm groß der Freibadwiese.

Sachverhalt

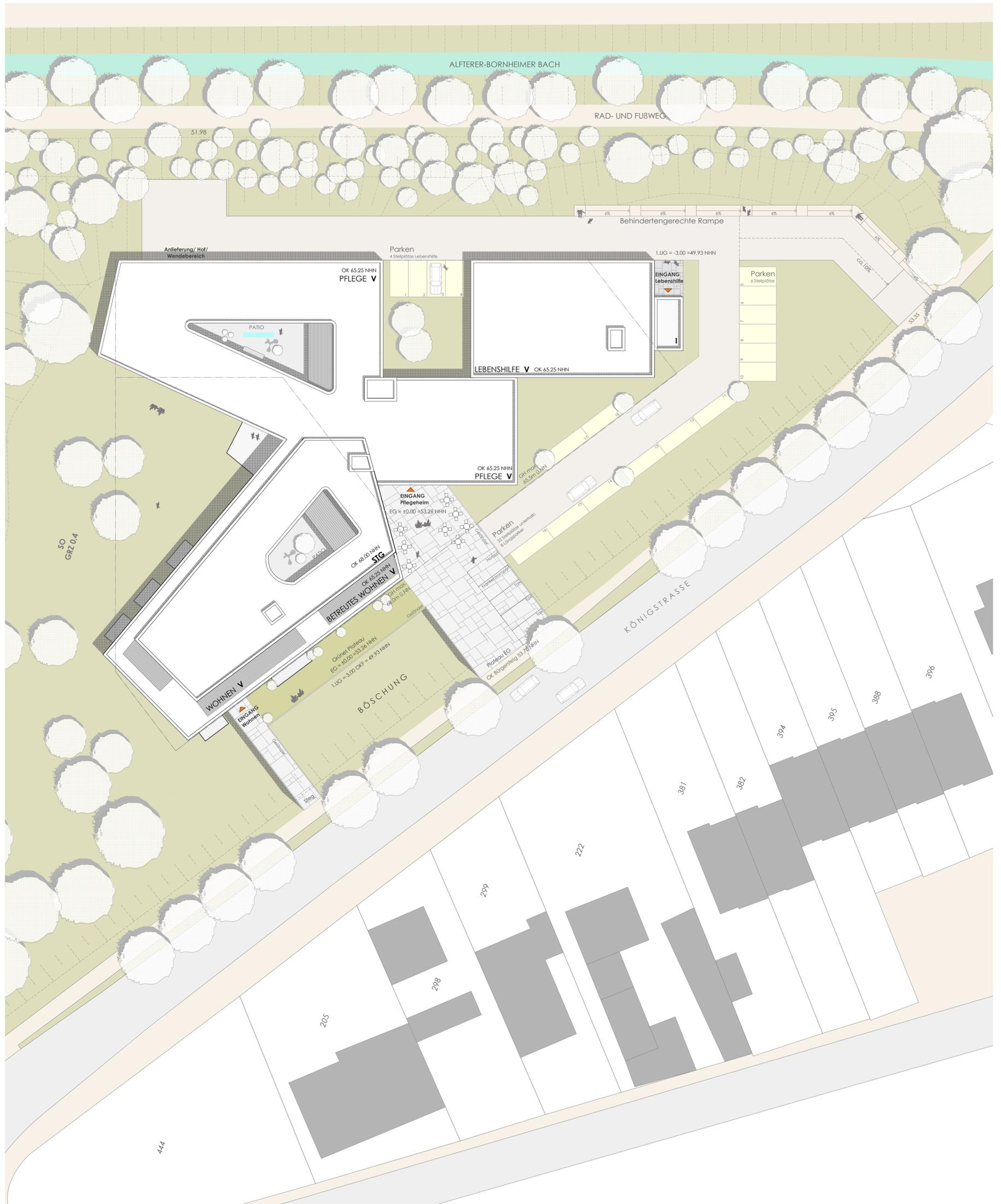
Nach den im Vorfeld stattgefundenen Gesprächen mit der Verwaltung hat die Bonifatius Seniorendienste GmbH ein Konzept zur Bebauung der Teilfläche der Freibadwiese ausgearbeitet. Dieses Konzept wird seitens des Investors dem Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt.

Grundsätzlich bestehen keine baurechtlichen Bedenken zur Realisierung des Projektes, eine abschließende Prüfung hierzu steht jedoch noch aus.

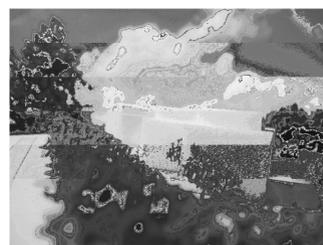
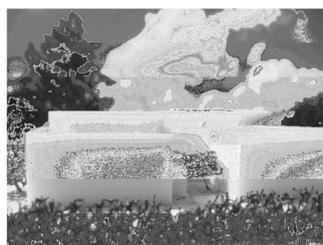
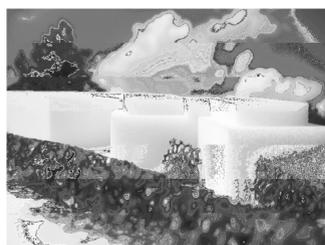
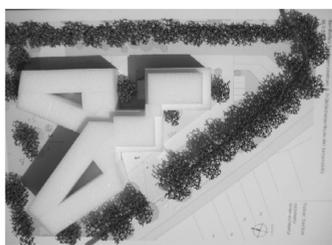
Zum Verkauf des betreffenden städtischen Grundstücks wird auf die Beschlussvorlage Nr. 55/2015-6 verwiesen.

Anlagen zum Sachverhalt:

Bebauungskonzept



Lageplan_M. 1:250



Modellfotos

Datum 14.08.2015

Bauherren:
P.Neffekoven, W.Brungs, A.Kimpel
Bauort: Königstraße
53332 Bornheim



Ausschuss für Stadtentwicklung	09.09.2015
Rat	10.09.2015

öffentlich

Vorlage Nr.	471/2015-7
Stand	12.08.2015

Betreff Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur Aufstellung**Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung:**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen: s. Beschlussentwurf Rat.

Beschlussentwurf Rat:

Der Rat

1. beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 13 a BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes He 35 in der Ortschaft Hersel. Das Plangebiet liegt zwischen Mertensgasse, Rheinstraße, Vorgebirgsstraße und Gartenstraße.
Der Bebauungsplan wird gemäß § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt.
2. beauftragt den Bürgermeister, die Unterlagen zur Unterrichtung der Öffentlichkeit erarbeiten zu lassen.

Sachverhalt

Das ca. 0,6 ha große Plangebiet liegt in der Ortschaft Hersel und umfasst Teilflächen zwischen Mertensgasse, Rheinstraße, Vorgebirgsstraße und Gartenstraße. Der nördliche und südwestliche Bereich des Plangebietes ist derzeit unbebaut. Der übrige Bereich ist mit einem Wohnhaus an der Rheinstraße und landwirtschaftlichen Nebengebäuden bebaut. Die Nachbarschaft wird überwiegend durch zweigeschossige Wohnbebauung und alte Hofanlagen geprägt. Zudem ist das Nahversorgungszentrum Hersel in ca. 300 m fußläufig zu erreichen. In ca. 450 m Entfernung ist der Haltepunkt „Bahnhof Hersel“ der Linie 16 und in ca. 200 m bzw. 450 m Entfernung sind verschiedene Buslinien erreichbar.

Im aktuellen Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg ist das Plangebiet als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bornheim stellt für das Plangebiet gemischte Bauflächen (M) dar und es besteht kein Bebauungsplan. Die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich aufgrund seiner Lage innerhalb eines bebauten Ortsteils nach § 34 BauGB.

Es besteht ein Planungsanlass, da bereits unerwünschte Entwicklungen im Plangebiet stattfinden. Nach § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen sobald und soweit es für die städtebauliche Ordnung erforderlich ist. Durch § 34 BauGB ist die städtebauliche Ordnung jedoch nicht herzustellen, da überwiegend keine Bebauung im Plangebiet möglich ist. Eine Innenverdichtung ist hier städtebaulich sinnvoll, da u.a. die Flächenin-

anspruchnahme im Außenbereich verringert wird. Ebenso wurden im nördlichen Bereich der Lahnstraße bereits Baubeglehen seitens der Eigentümer angemeldet, die durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Innenbereich maßvoll gesteuert werden können. Des Weiteren soll im Rahmen des Bauleitplanverfahrens die Lahnstraße entsprechend den technischen Anforderungen an Erschließungen ausgebaut werden. Auch wird mit dem Bebauungsplan Planungsrecht für das derzeit gefangene städtische Flurstück 658 geschaffen, das zukünftig als Bauland veräußert werden könnte.

Der Planungsanlass ergibt sich auch aus der weiterhin hohen Nachfrage nach Wohnbauflächen. Die besondere Lagegunst der Stadt Bornheim resultiert aus ihrer guten Erreichbarkeit zu den Oberzentren Köln und Bonn als Arbeitsplatzschwerpunkte und den landschaftsorientierten Wohnlagen zwischen dem Rheintal und dem Vorgebirge. Außerdem ist die gute infrastrukturelle Ausstattung mit allen sozialen Einrichtungen hervorzuheben.

Es ist beabsichtigt mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Wohngebäude zu errichten, um eine den Interessen der Eigentümer entsprechende Nutzung zu ermöglichen. Voraussichtlich wird sich das Gebiet als Wohngebiet (WA) entwickeln wird, sodass gegebenenfalls der Flächennutzungsplan anzupassen ist.

Die Erschließung des Plangebietes soll über die Lahnstraße erfolgen und im Zuge des Bauleitplanverfahrens entsprechend der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in ausreichender Dimensionierung ausgebaut werden. Die südlich des Plangebietes gelegene Vorgebirgsstraße, die in Teilen lediglich eine Breite von ca. 3,5 m aufweist, ist nach RAST 06 nicht für die Erschließung der geplanten Bebauung geeignet. Da über die Lahnstraße eine alternative Erschließungsmöglichkeit besteht, wird eine Zufahrt über die Vorgebirgsstraße abgelehnt. Die Lahnstraße soll zudem nach den technischen Regelwerken um eine Wendeanlage für PKWs und Müllfahrzeuge erweitert werden.

Da es sich um die Aufstellung eines Bebauungsplanes zur Innenentwicklung handelt, wird ein beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt. Im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a Abs. 2 Satz 1 BauGB kann auf die Umweltprüfung und den Umweltbericht verzichtet werden. Eine Umweltprüfung, welche auch eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung beinhaltet, soll deshalb nicht durchgeführt werden. Aufgrund der Größe des Plangebietes von ca. 0,6 ha, der derzeitigen Nutzung der Grundstücke und der Lage des Plangebietes innerhalb der bebauten Ortschaft sind wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter (Tiere und Pflanzen, Mensch, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter) nicht zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen

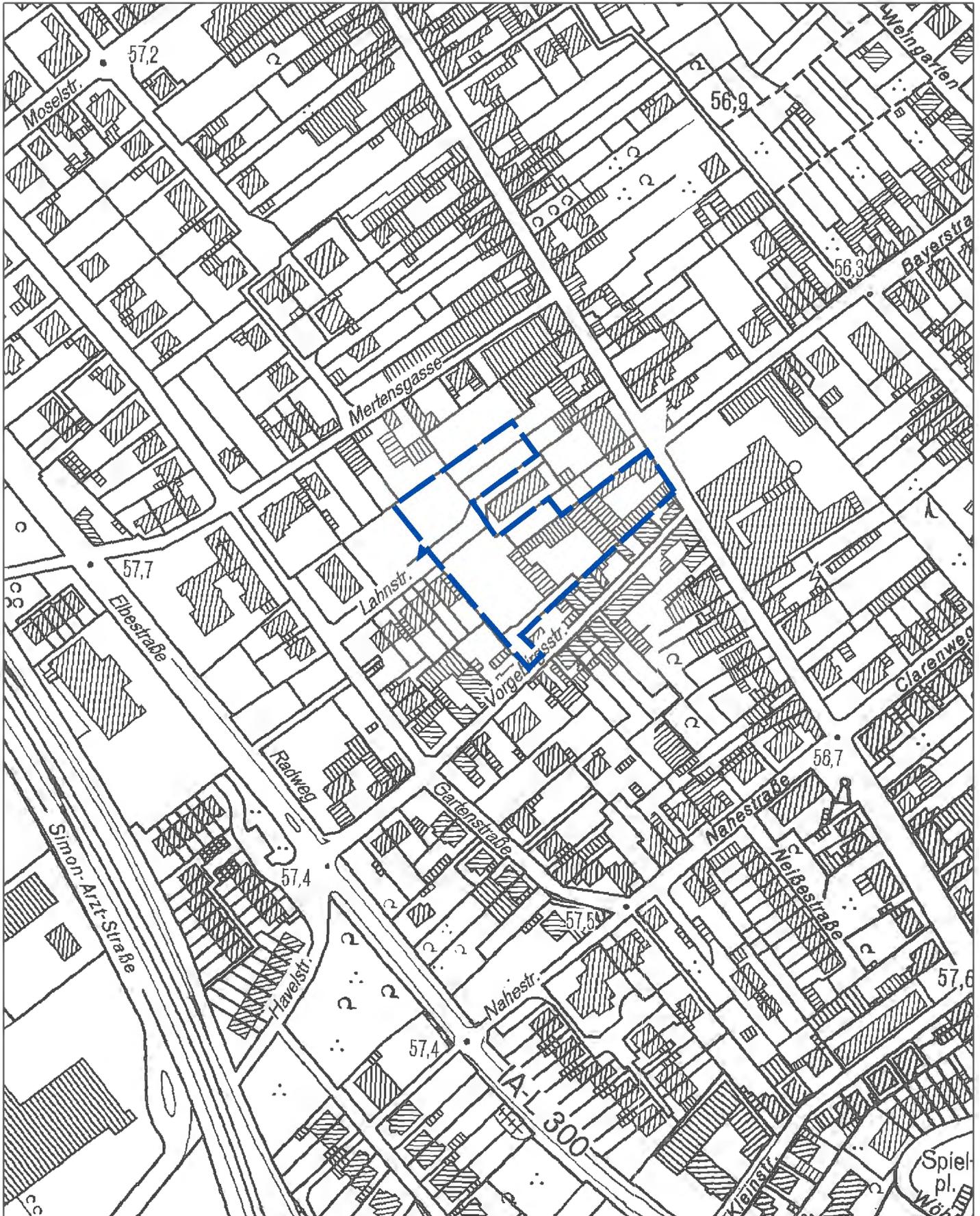
500,- Euro für die Bekanntmachung und Erarbeitung der erforderlichen Unterlagen. Die Kosten sind im Haushalt bereits eingestellt.

Anlagen zum Sachverhalt

Übersichtskarte

Übersichtskarte zum Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel

Stand: 12.08.2015



Ausschuss für Bürgerangelegenheiten	25.08.2015
Ausschuss für Stadtentwicklung	09.09.2015

öffentlich

Vorlage Nr.	389/2015-7
Stand	01.07.2015

Betreff Anregung nach § 24 GO vom 28.05.2015 (Eingang 29.05.2015) betr. neue Nutzung der rückwärtigen Fläche eines Grundstückes in Hersel

Beschlussentwurf für den Ausschuss für Bürgerangelegenheiten:

Der Ausschuss für Bürgerangelegenheiten empfiehlt dem Ausschuss für Stadtentwicklung folgenden Beschluss: siehe Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

Beschlussentwurf für den Ausschuss für Stadtentwicklung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt

Zur beigefügten Anregung nach § 24 GO vom 28.05.2015 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Im Herbst 2012 wurde der Vorhabenträger erstmals mit seinem Anliegen vorstellig. Von 2013 bis heute fanden diverse Gespräche zu diesem Vorhaben statt. Bereits zu Beginn wurden die Rahmenbedingungen geklärt und Anforderungen der Stadt für diesen Fall genannt. Insbesondere ist die Erschließung für das Bauvorhaben über die Lahnstraße in ausreichender Dimensionierung nach der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zu sichern.

Eine Erschließung über die Vorgebirgsstraße wird abgelehnt, da sie in Teilen lediglich eine Breite von circa 3,5 m aufweist und nach der RASt 06 nicht für die Erschließung der geplanten Bebauung geeignet. Es besteht eine Alternative zur Erschließung über die Lahnstraße.

Gegen eine maßvolle Schließung der Baulücke nach § 34 BauGB an der Vorgebirgsstraße mit Erschließung über die Vorgebirgsstraße bestehen keine durchgreifenden Bedenken. Der gesamte für den Bebauungsplan vorgesehene Bereich kann jedoch nicht hierüber erschlossen werden.

Es liegen zwei unterschiedliche rechtliche Situationen bei der Beurteilung einer Baulücke nach § 34 BauGB und der Aufstellung eines Bebauungsplanes vor. Während der Antragsteller nach § 34 BauGB i.d.R. ein Baurecht besitzt, müssen bei einer Neuplanung die Vorgaben gem. § 9 Abs. 1 BauGB und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sowie weitergehende Regeln der Technik angewendet werden.

Zu den vielen bestimmenden Gesetzen, Regeln und Vorschriften gehört u.a. auch die RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen). Nur in begründeten Ausnahmefällen kann hiervon abgewichen werden, diese liegen hier aber nicht vor. Die Lahnstraße war bereits zu früheren Zeiten für einen Ausbau vorgesehen, auch entsprechend dokumentiert durch städti-

sche Ankäufe von Teilflächen einer Wendeanlage. Insofern besteht für die Verwaltung bezüglich der Erschließung kein Spielraum.

Es wurden wiederholt Konzepte vorgelegt, die jedoch in der Mehrheit nicht den gestellten Anforderungen entsprachen.

Nachdem die Anforderungen bereits klar definiert waren, stellte der Vorhabenträger Mitte 2014 eine Bauvoranfrage mit der Frage, ob die Erschließung hinsichtlich des Verkehrs über die Vorgebirgsstraße gesichert sei. Ihm wurde mitgeteilt, dass der Antrag negativ beschieden werden müsste, woraufhin der Antrag zurückgezogen wurde.

Mit Mail von Januar 2015 teilte die Stadt dem Vorhabenträger mit, dass die Stadt dazu tendiert, ein Bebauungsplanverfahren im Bereich der Lahnstraße anzustoßen und bat darum, ein aktuelles Bebauungsplankonzept mit Erschließung über die Lahnstraße vorzulegen. Das angeforderte Konzept wurde im März 2015 vorgelegt aber dann wieder durch den Vorhabenträger zurückgezogen.

Der Antragsteller hat seiner Anregung für den Bürgerausschuss Pläne von Mai 2015 beigelegt. Die Pläne mit einer Erschließung über die Vorgebirgsstraße können aus o.g. Gründen weiterhin nicht empfohlen werden. Die Variante 5 überplant zusätzlich das Grundstück der benachbarten Eigentümerin des Flurstückes 550 und kann bei fehlender Mitwirkungsbereitschaft ohne eine mögliche Enteignung nicht umgesetzt werden.

Das Vorhaben wurde bisher mit geringer Priorität im Arbeitsprogramm des Geschäftsbereiches 7.1 – Stadtplanung aufgenommen. Im Arbeitsprogramm sind Projekte und Verfahren aufgeführt, die aktuell bearbeitet werden bzw. die aufgrund von Vorgesprächen soweit fortgeschritten sind, dass eine Bearbeitung in absehbarer Zeit ansteht. Nur Projekte mit hoher Priorität können zügig bearbeitet werden, hier bestehen bereits entsprechende Beschlusslagen durch den Rat.

Da aus städtebaulicher Sicht eine Innenverdichtung an dieser Stelle sinnvoll ist und ggf. auch ein stadteigenes Grundstück mit einbezogen werden kann, führte die Verwaltung dennoch mehrere Gespräche mit den Beteiligten, um die Rahmenbedingungen für die mögliche Schaffung von Baurecht zu schaffen.

Sofern jedoch die städtebaulichen Anforderungen insbesondere der Erschließung nicht umgesetzt werden, kann eine Aufstellung eines Bebauungsplanes derzeit nicht in Aussicht gestellt werden.

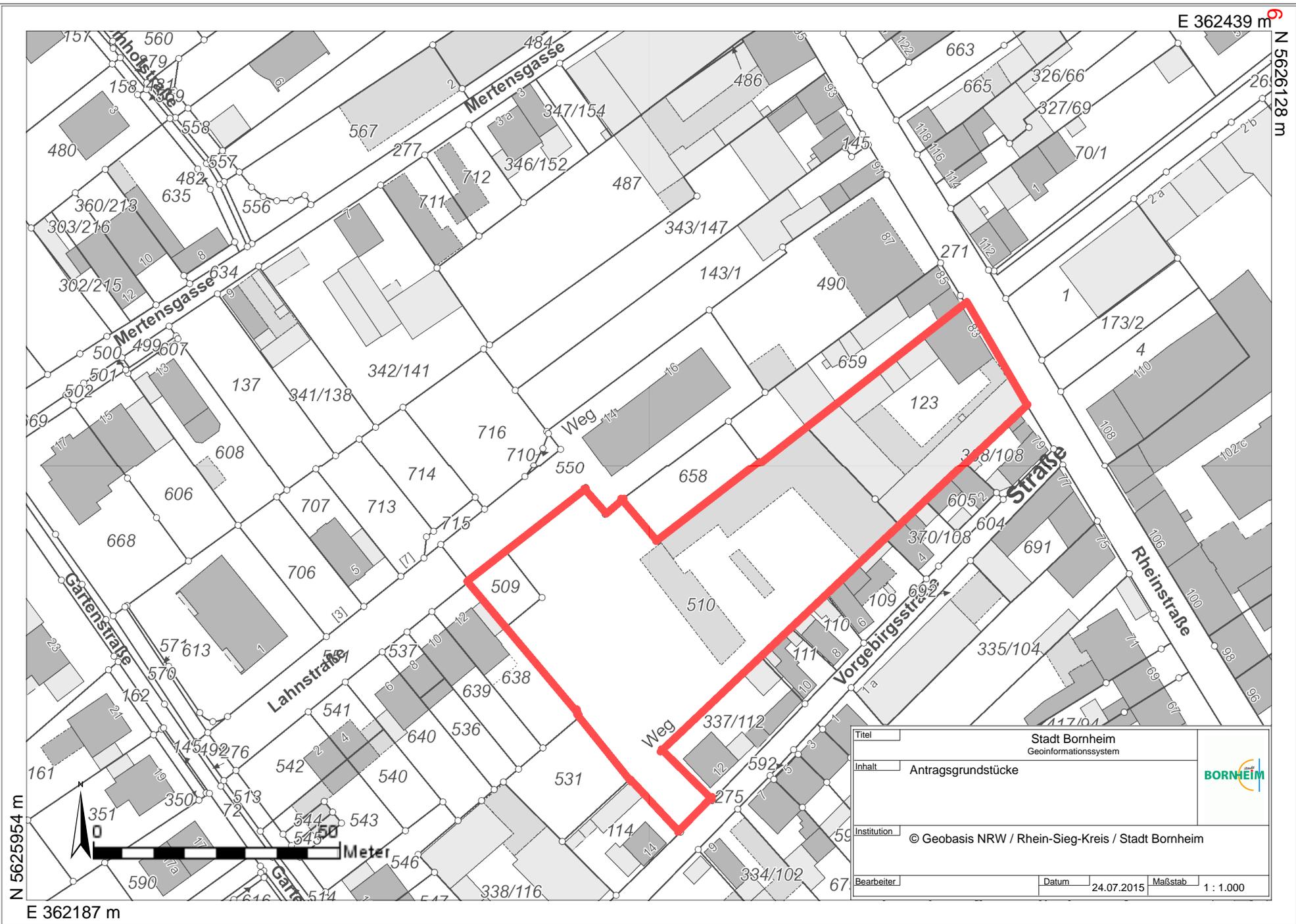
Gem. § 1 BauGB besteht kein Anspruch für die Aufstellung von Bauleitplänen und städtebaulichen Satzungen. Das Planungserfordernis besteht grundsätzlich nach der Maßgabe der planerischen Konzeption der Kommune. Die Kommune hat zunächst selbst über die Notwendigkeit, den Umfang und den Zeitpunkt der Aufstellung zu bestimmen. Die Stadt Bornheim prüft derzeit eine mögliche Empfehlung für die Aufstellung des Bebauungsplanes, allerdings nicht auf der vorliegenden Grundlage des Antragstellers.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

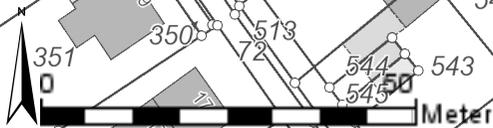
Anregung
Übersichtskarte Antragsgrundstücke



14/54

N 5625954 m

E 362187 m



Titel	Stadt Bornheim Geoinformationssystem	
Inhalt	Antragsgrundstücke	
Institution	© Geobasis NRW / Rhein-Sieg-Kreis / Stadt Bornheim	
Bearbeiter	Datum	Maßstab
	24.07.2015	1 : 1.000





Christian Koch
Maaßenstr. 16
53332 Bornheim-Hemmerich

Hersel, 28.05.2015

per mail: ckoch.mail@yahoo.com

Antragstellung im Bürgerausschuss:

Neue Nutzung der rückwertigen Freifläche des Grundstückes,

53332 Bornheim-Hersel

Bebauung des Grundstückes, Gemarkung Hersel, bestehend aus den Flurstücken

Derzeitige Nutzung:

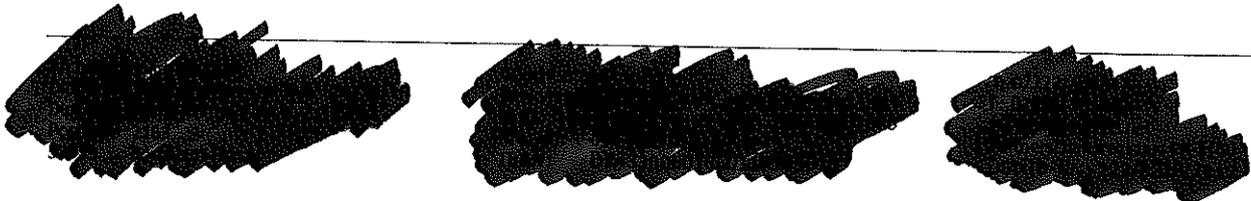
Landwirtschaftliche Hofanlage, verschiedene Gewerbebetriebe. Im hinteren Bereich Abstellgebäude, Hallen und Garagen zu den vorgenannten Nutzungen. Straßenfläche und Zufahrt von der Vorgebirgsstraße aus.

Sehr geehrter Herr Koch,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Auftrag der Eigentümer, **[REDACTED]**, bitten wir den nachfolgenden Sachverhalt in der nächsten Bürgerausschusssitzung vorzustellen und eine Beschlussempfehlung zu bewirken, um dann die Maßnahme dem Stadt-Entwicklungsausschuss der Stadt Bornheim einzureichen.

Das Vorhaben wird seit 2012 mit der Stadt Bornheim, u. a. mit Herrn Erl, erfolglos besprochen, um die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Bis heute wird **[REDACTED]** eine planungsrechtliche Zusage nicht in Aussicht gestellt. Daher gehen wir nun diesen Weg. Einzelheiten können wir Ihnen gerne in einem persönlichen Gespräch mitteilen.

Im Vorfeld gab es ein Gespräch mit Herrn Prinz und Herrn Faßbender in unserem Büro.



Im Generationenwechsel wird die bestehende Hofanlage, [REDACTED] in ihrer bestehenden Nutzung aufgegeben. Dadurch besteht die Möglichkeit, die Anlage insgesamt umzustrukturieren und hier hinsichtlich der Dorferneuerung architektonisch, aber auch ökologisch wesentliche Verbesserungen zu erzielen.

So ist geplant, im Zuge dieser Umstrukturierung die gesamten Hallen und Nebengebäude aus diesem Bereich zu entfernen, die Versiegelungen zu reduzieren und die historische Hofanlage in ihrem Kern wieder herauszuarbeiten und somit wiederherzustellen. Dies soll jedoch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Der [REDACTED] geht es um die rückwärtigen, frei werdenden Flächen, die einer neuen Nutzung, Wohnbebauung als Doppelhäuser, zugeführt werden sollen, s. h. Anlage.

Die rückwertig entstehenden Freiflächen um diese Bebauung lassen Raum für großzügige Grünanlagengestaltung, die durch ausreichenden Abstand zu Nachbarbebauungen den Nachbarfrieden gewährleisten. Über die Vorgebirgsstraße, soll die Zufahrt zur Anlage erfolgen.

Die vorgenannten Einzelheiten sind in dem beiliegenden städtebaulichen Bauungskonzept einmal dargestellt, die wir gerne, zusammen mit [REDACTED], bei der nächsten Bürgerversammlung, vorstellen möchten.

Über Ihre Unterstützung würden wir uns freuen. Bitte teilen Sie uns, bzw. [REDACTED] mit, wann die nächste Bürgerversammlung stattfindet.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

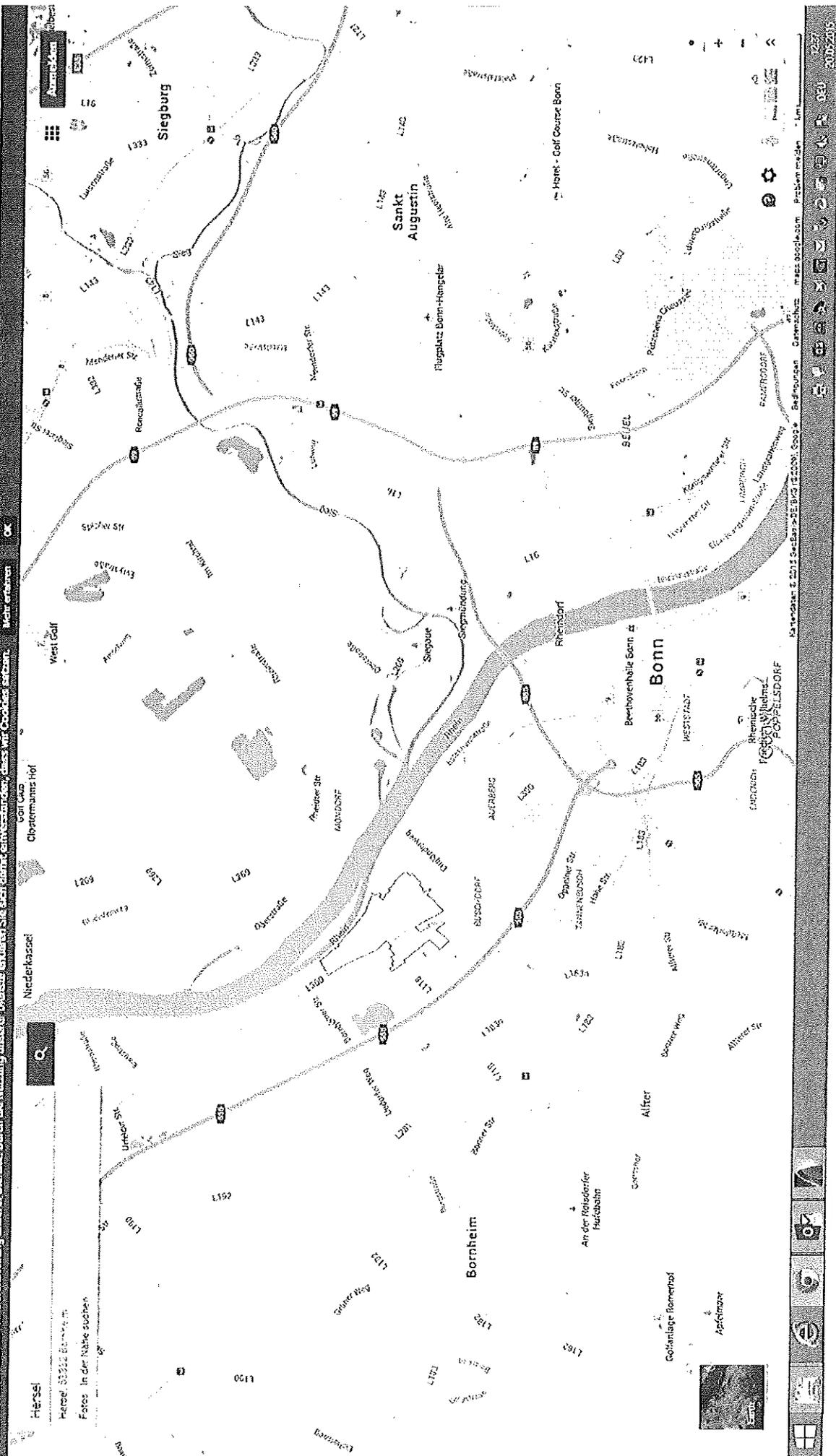
Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Anlage

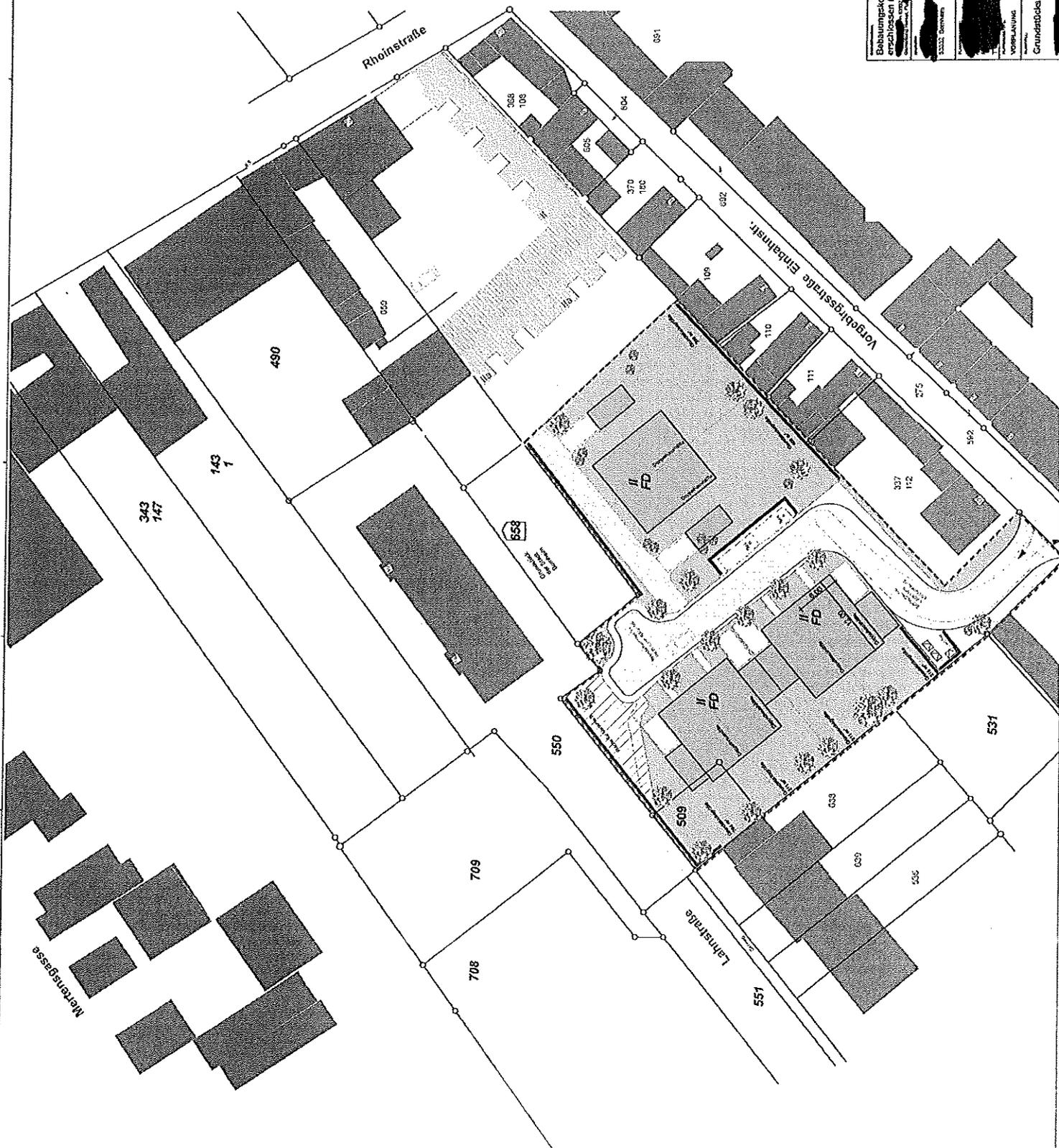
[REDACTED]

Coaleszen helfen uns bei der Bereitstellung unserer Dienste. Durch die Nutzung unserer Dienste erklären Sie sich damit einverstanden, dass wir Cookies setzen. Mehr erfahren





Variante 4



Grundstücksgröße
 ca.: 2.628 m²
 Bruttogrundfläche
 6 Wohneinheiten
 ca.: EG 99 m²
 OG 99 m²
 KG 99 m²
 ges. ca.: 297 m² BGF

LEGENDE

- Plan-Bereich
- Neu angelegte Grundfläche
- ▨ Parkfläche / Zugang
- ▤ Verkehrsfläche
- ▧ Dachfläche / Flachdach

N

Baubestimmungen für das Grundstück:
 1.01.01.01
 1.01.01.02
 1.01.01.03
 1.01.01.04
 1.01.01.05
 1.01.01.06
 1.01.01.07
 1.01.01.08
 1.01.01.09
 1.01.01.10
 1.01.01.11
 1.01.01.12
 1.01.01.13
 1.01.01.14
 1.01.01.15
 1.01.01.16
 1.01.01.17
 1.01.01.18
 1.01.01.19
 1.01.01.20
 1.01.01.21
 1.01.01.22
 1.01.01.23
 1.01.01.24
 1.01.01.25
 1.01.01.26
 1.01.01.27
 1.01.01.28
 1.01.01.29
 1.01.01.30
 1.01.01.31
 1.01.01.32
 1.01.01.33
 1.01.01.34
 1.01.01.35
 1.01.01.36
 1.01.01.37
 1.01.01.38
 1.01.01.39
 1.01.01.40
 1.01.01.41
 1.01.01.42
 1.01.01.43
 1.01.01.44
 1.01.01.45
 1.01.01.46
 1.01.01.47
 1.01.01.48
 1.01.01.49
 1.01.01.50
 1.01.01.51
 1.01.01.52
 1.01.01.53
 1.01.01.54
 1.01.01.55
 1.01.01.56
 1.01.01.57
 1.01.01.58
 1.01.01.59
 1.01.01.60
 1.01.01.61
 1.01.01.62
 1.01.01.63
 1.01.01.64
 1.01.01.65
 1.01.01.66
 1.01.01.67
 1.01.01.68
 1.01.01.69
 1.01.01.70
 1.01.01.71
 1.01.01.72
 1.01.01.73
 1.01.01.74
 1.01.01.75
 1.01.01.76
 1.01.01.77
 1.01.01.78
 1.01.01.79
 1.01.01.80
 1.01.01.81
 1.01.01.82
 1.01.01.83
 1.01.01.84
 1.01.01.85
 1.01.01.86
 1.01.01.87
 1.01.01.88
 1.01.01.89
 1.01.01.90
 1.01.01.91
 1.01.01.92
 1.01.01.93
 1.01.01.94
 1.01.01.95
 1.01.01.96
 1.01.01.97
 1.01.01.98
 1.01.01.99
 1.01.01.100

VORPLANUNG
 Grundstücksübersicht / Lageplan
 1:1
 A1

Ausschuss für Stadtentwicklung	09.09.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	434/2015-9
Stand	17.08.2015

Betreff Mitteilung betr. einer zusätzlichen Anbindung von der L190 Richtung zum P+R Sechtem**Sachverhalt**

Auf den Antrag der CDU-Fraktion vom 06.05.2015 für die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 17.06.2015 mit der Vorlage Nr. 344/2015-9 wird verwiesen.

Die Verwaltung hat den Sachverhalt geprüft und teilt das Ergebnis wie folgt mit:

Die östlich der Bahntrasse gelegene P+R - Anlage ist über die Keldenicher Straße erschlossen. Die zu prüfende Zuwegung dient ausschließlich der Erschließung der dort befindlichen Schrebergärten und der Erreichbarkeit der Bahnstrecke für Unterhaltungsarbeiten an der Bahnlinie. Ferner stellt dieser Betriebsweg eine Zugangsmöglichkeit bei Notfällen an der DB Strecke dar. Die regelmäßige Benutzung ist ausschließlich für die Pächter der dort befindlichen Schrebergartenparzellen zugelassen.

Nach Rücksprache mit der DB AG ist aus betriebstechnischen Gründen das Befahren des Weges, der an mehreren Stellen durch die Spanndrähte der Oberleitung überspannt wird, durch die Allgemeinheit nicht zulässig, da die potentiellen Benutzer Gefahren ausgesetzt wären und sich ein unverhältnismäßig hoher Unterhaltungsaufwand des Weges ergäbe.

Losgelöst von der Frage einer evtl. Zustimmung durch den Landesbetrieb Straßen NRW wurde für eine mögliche Anbindung des P+R-Geländes eine überschlägliche Kostenschätzung für einen Vollausbau als Erschließungsstraße über die Trasse des östlich verlaufenden Grünen Weges (Wirtschaftsweg entlang der Rückseite der Schrebergärten) erstellt. Dieser Wirtschaftsweg hat eine Parzellenbreite von 4,00m und ist im Eigentum der Stadt. Ein Vollausbau hätte zur Folge, dass hier Grunderwerb aus den östlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erforderlich wäre, alternativ die Inanspruchnahme aus den westlich angrenzenden Schrebergärten. Diese würden in ihrer Nutzfläche erheblich reduziert.

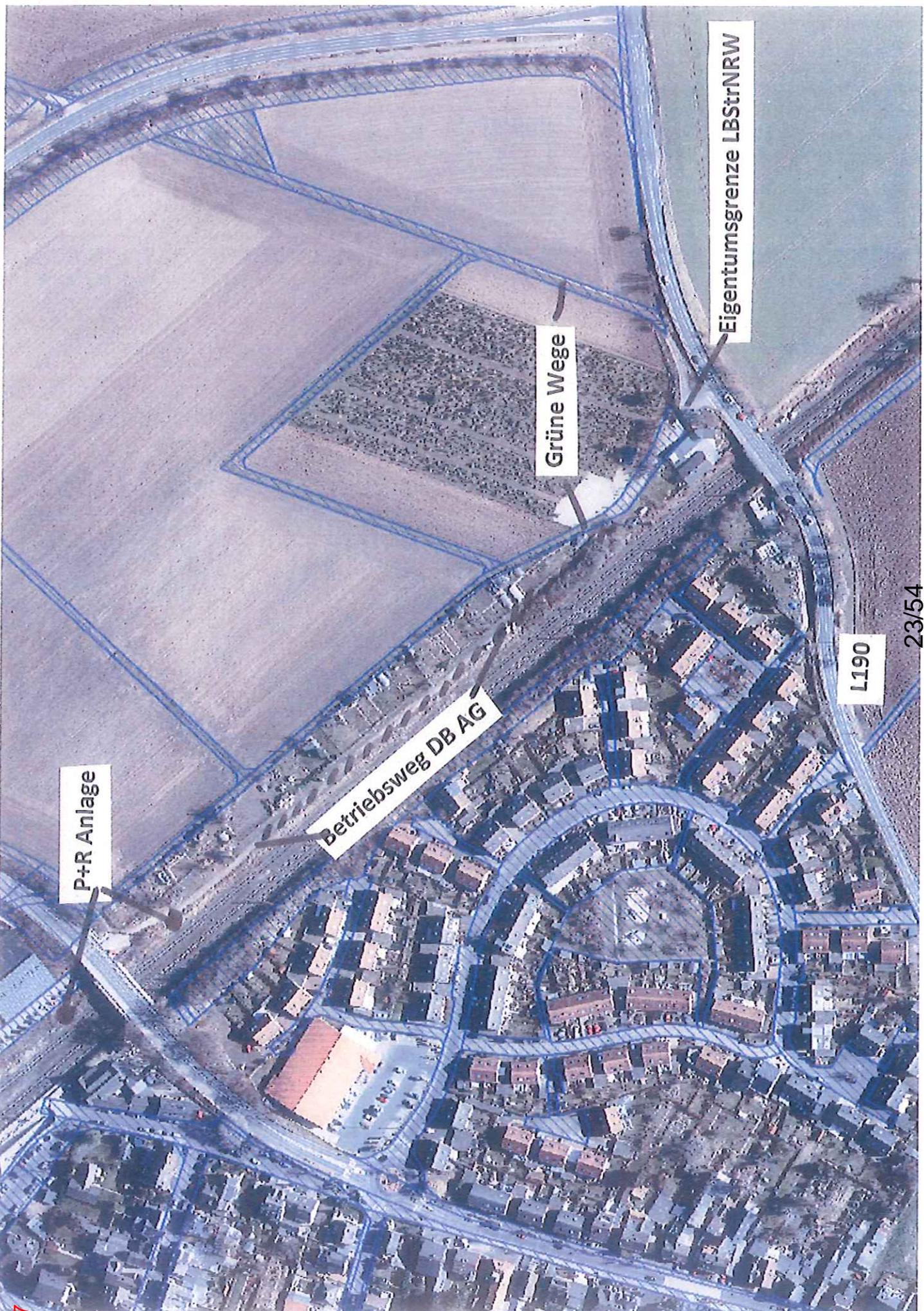
In diesem Bereich liegt kein Kanal für den Anschluss der Straßenoberflächenentwässerung. Dieser müsste hergestellt werden.

Die Kosten für einen Straßenvollausbau werden je nach Ausführungsart zwischen 355.000 Euro und 410.000 Euro geschätzt. Die Kosten für einen evtl. Umbau des Einmündungsbereiches der L190 sind hierin nicht berücksichtigt.

Eine Refinanzierungsmöglichkeit besteht nicht.

Die Verwaltung empfiehlt, aus vorgenannten Gründen keine zusätzliche Anbindung an die L190 einzurichten

Anlagen zum Sachverhalt
Übersichtskarte



P+R Anlage

Betriebsweg DB AG

Grüne Wege

Eigentumsgrenze LBStrNRW

L190

Ausschuss für Stadtentwicklung	09.09.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	468/2015-9
Stand	11.08.2015

Betreff Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt –vorbehaltlich positiver Zuwendungsbescheide für die einzelnen Jahre- den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet Bornheim bis zum 31.12.2021.

Sachverhalt

Auf die Vorlagen 396/2013-9 aus der Sitzung am 18.09.2013 und 755/2014-9 aus der Sitzung vom 03.02.2015 wird verwiesen.

Das beauftragte Ingenieurbüro hat eine Bestandsaufnahme, einen Erläuterungsbericht, eine Kostenberechnung für den Ausbau der einzelnen Bushaltestellen mit Lageplan und eine zeitliche Gliederung des Ausbaus der Bushaltestellen für die einzelnen Jahre bis 2021 erstellt. Mit den zusätzlich notwendigen Unterlagen wurde mit Schreiben vom 24.03.2015 die Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet Bornheim beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland gestellt. Dabei wurde nicht wie vom Rhein-Sieg-Kreis zunächst vorgesehen nur auf der Basis der Fahrgastzahlen (Stand 2009) die Kategorie und damit die Priorität festgelegt. Es wurde weiterhin der bereits vorhandene Ausbauzustand, die Nähe z. B. zu einer Schule oder eine übergeordnete Straße berücksichtigt.

Der Zweckverband hat die Aufnahme ins Programm in seiner Verbandsversammlung am 16.06.2015 beraten. Nach anschließender Rücksprache mit der zuständigen Mitarbeiterin des Zweckverbandes wurde aufgrund der bereits umfangreich vorhandenen Unterlagen beim Einplanungsantrag eine Antragstellung für die in 2015 vorgesehenen Maßnahmen angeregt. Dieser soll nach der Beschlussfassung des Ausschusses gestellt werden. Bei der Priorisierung der einzelnen Bushaltestellen war neben den oben genannten Kriterien auch die zeitliche Komponente (Ausbau in 2015) bezüglich u.a. Grunderwerb zu bedenken. So wurde die Haltestelle mit hohen Fahrgastzahlen (Hersel Alte Schule), in der Nähe von Schulen und Schwimmbad (Bornheim Schwimmbad) und an einer Landstraße (Dersdorf) für den Ausbau in 2015 priorisiert. Zusätzlich wurde noch die Haltestelle Moselstraße berücksichtigt. Hier werden derzeit im Straßenraum großflächig Kanal- und Wasserleitungen erneuert. In diesem Fall bietet sich aus wirtschaftlichen Erwägungen die Nutzung vorhandener Synergieeffekte an. Aufgrund der noch durchzuführenden Abstimmung mit dem Schulträger und des nur zur Verfügung stehenden Budget wurde die Bushaltestelle Rösberger Schule um ein Jahr auf 2016 verschoben. Für die Folgejahre werden weitere Förderanträge in Abstimmung mit dem Zweckverband gestellt.

Bei der detaillierteren Betrachtung der einzelnen Bushaltestellen für den Ausbau der einzelnen Haltestellen wird geprüft werden, in wie weit der Werbelizenznehmer außerhalb des bestehenden Vertrages bereit ist, die Kosten für eine nicht vorhandene Wartehalle einschließlich Sitzmöglichkeiten zu übernehmen. Weiterhin wird der ggfls. notwendige Grunderwerb oder die sonstigen Voraussetzungen zum barrierefreien Ausbau der einzelnen Bushaltestellen, detailliert auf den Einzelfall abgestimmt, überprüft. Aus diesen Einzelfallprüfungen ergeben sich ggfls. noch Änderungen in der vorgesehenen Reihenfolge des Ausbaus der einzelnen Bushaltestellen. Hierbei können auch notwendige Routenänderungen der einzelnen Buslinien oder Ferienzeiten für die Umgestaltung der Haltestellen, an denen auch Schulbusse halten, in den Folgejahren zu Veränderungen der Prioritäten führen.

Eine Abstimmung der weiteren Vorgehensweise und des Antrages an den Zweckverband soll in der nächsten Woche beim Rhein-Sieg-Kreis stattfinden.

Haushaltsmittel sind beim Projekt 5.000331 Barrierefreie Bushaltestellen im Haushalt vorgesehen. Auch die mögliche Förderung von 90 % ist im Haushalt berücksichtigt. Der barrierefreie Ausbau der weiteren Bushaltestellen ist in den Folgejahren bis 2021 so vorgesehen, dass die gemeldeten Ansätze dafür nach derzeitiger Kostenberechnung ausreichend sind. Ein Ausbau kann nur durchgeführt werden, wenn der entsprechende Zuwendungsbescheid vorliegt.

Finanzielle Auswirkungen

Projekt 5.000331 Barrierefreie Bushaltestellen

2015 210.000 € Ausgabe

2015 170.000 € Einnahme

2016 bis 2019 310.000 € Ausgabe

2016 bis 2019 270.000 € Einnahme

Für die Jahre 2020 und 2021 sollen noch mal die gleichen Ausgaben 310.000 € und Einnahmen 270.000 € jährlich angemeldet werden.

Weitere Erläuterungen siehe im Sachverhalt

Anlagen zum Sachverhalt

Erläuterungsbericht

2. Erläuterungsbericht



26/54

Projekt-Nr.: 164-s

Bornheim, den 16. März 2015

Ingenieurbüro Leiendecker

Frank Leiendecker

Maximilian Mohr

Inhaltsverzeichnis

Maßnahmenprogramm	1
Inhaltsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
1. Ausgangslage	5
2. Kategorisierung der Haltestellen	6
3. Abgrenzung Haltestellen der Kategorie 2	7
3.1 Schulen.....	7
3.2 Verknüpfung der Verkehrsmittel.....	7
3.3 Haltestellen außerhalb geschlossener Bebauung.....	8
4. Ausbau der Haltestellen.....	8
4.1 Mindeststandards.....	8
4.2. Weitere Ausstattungen.....	9
4.3 Beleuchtung	11
5. Priorisierung.....	11
5.1 Ausbaurzustand.....	12
5.2 Kategorie.....	12
5.3 Räumliche Lage	12
6. Ergebnis	13
6.1 Kategorie 1.....	13
6.2 Kategorie 2.....	14
6.3 Kategorie 3.....	14
6.4 Kategorie 4.....	14
6.5 Kategorie 5.....	15
Anhang:.....	17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 - Einwohnerverteilung.....	5
Tabelle 2 - Ausbaujahre	11
Tabelle 3 - Kategorisierung der Haltestellen	13
Tabelle 4 - Haltestellen der Kategorie 1	13
Tabelle 5 - Haltestellen der Kategorie 2	14
Tabelle 6 - Haltestellen der Kategorie 3	14
Tabelle 7 - Haltestellen der Kategorie 4	15
Tabelle 8 - Haltestellen der Kategorie 5	15
Tabelle 9 - Haltestellenübersicht	17
Tabelle 10 - Kostenübersicht	19
Tabelle 11 - Übersicht Ausbaujahre.....	21

1. Ausgangslage

Die Stadt Bornheim beabsichtigt ihre Bushaltestellen so umzubauen, dass diese den Anforderungen des §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) entsprechen. Ziel ist es dabei nicht nur die Haltestellen barrierefrei umzubauen, sondern auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu gestalten sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Nahmobilität. In der Stadt Bornheim nutzen 15% der Einwohner den ÖPNV seltener als monatlich, 36% nutzen das ÖPNV-Angebot nie oder fast nie¹. Diese Zahlen belegen, dass die Nachfrage noch ausgebaut werden kann. Verdeutlicht wird dieser Eindruck durch den Modal-Split der Stadt Bornheim. Insgesamt werden nur 11% der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Den größten Anteil hat der MIV mit 59% (41% als Fahrer, 18% als Mitfahrer)². Grund hierfür ist die polyzentrische Siedlungsstruktur der Stadt Bornheim. Insgesamt verfügt die Stadt Bornheim über 47.466 Einwohner³, welche in 14 Ortsteilen leben. Die Verteilung der Einwohner auf die unterschiedlichen Ortsteile ist relativ gleichmäßig (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1 - Einwohnerverteilung

Ortsteil	Einwohner	Anteil
Bornheim-Mitte	7.802	16,4
Brenig	2.237	4,7
Dersdorf	1.182	2,5
Hemmerich	1.459	3,1
Hersel	4.553	9,6
Kardorf	1.809	3,8
Merten	5.369	11,3
Roisdorf	5.771	12,2
Rösberg	1.141	3,0
Sechtem	5.176	10,9
Uedorf	901	1,9
Walberberg	4.676	9,9
Waldorf	3.260	6,9
Widdig	3.260	3,9
Gesamt	47.466	100%

Da es sich bei dem Ausbau der Haltestellen um langfristige Investitionen handelt, muss die prognostizierte Entwicklung der Stadt Bornheim berücksichtigt werden. Die Stadt Bornheim weist in ihrem Flächennutzungsplan etwa 100 Hektar neue Wohnfläche aus, daher ist von einer Zunahme der Bevölkerung und einhergehend von einer wachsenden Verkehrsnachfrage auszugehen.

¹ RSK-BERICHT 2013, S. 23.

² RSK-BERICHT 2013, S. 24.

³ Stadt Bornheim, Stand: 31.12.2013

2. Kategorisierung der Haltestellen

Der Rhein-Sieg-Kreis schlägt den Gemeinden ein fünfstufiges Kategorisierungssystem der Haltestellen vor:

- Kategorie 1: Verknüpfungspunkte gemäß Nahverkehrsplan + Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und sehr hoher Fahrgastnachfrage (Summe der Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung ≥ 100)
- Kategorie 2: Haltestellen mit regelmäßigem Angebot (Mo-Fr mindestens Stundentakt) und hohem Ausbaubedarf unabhängig von der Fahrgastnachfrage
- Kategorie 3: Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und hoher Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung ≥ 50 und < 100)
- Kategorie 4: Haltestellen mit unregelmäßigem Angebot und hoher Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung < 50)
- Kategorie 5: Haltestellen, die bis auf weiteres nicht ausgebaut werden sollen

Die Kategorisierung des Rhein-Sieg-Kreises erfolgt dabei nicht durchgehend nach der vorhandenen Fahrgastnachfrage, sondern beinhaltet mit der Kategorie 2 ein nichtnachfragebasiertes Kriterium des hohen Ausbaubedarfs.

Dieses Konzept nimmt die vorgeschlagenen Kategorien prinzipiell auf und wendet sie an. Dabei kann es durchaus sein, dass bei einigen Haltestellen lediglich kleinere und kostenextensive Maßnahmen, wie beispielsweise der Austausch taktile Elemente, vorgenommen werden müssen.

Die Kategorisierung der Haltestellen erfolgt spiegelungsgleich, sobald eine Fahrtrichtungshaltestelle die Anforderungen einer bestimmten Kategorie erfüllt, wird die gegenüberliegende Fahrtrichtungshaltestelle konsequent der gleichen Kategorie, unabhängig ihrer eigenen Kategorisierung, zugeordnet. Lediglich bei Haltestellen der Kategorie 5 erfolgt eine unterschiedliche Kategorisierung der Fahrtrichtungshaltestellen, da an Fahrtrichtungshaltestellen der Kategorie 5 keine Maßnahmen durchgeführt werden. Durch diese Art der Kategorisierung wird ein einheitlicher, gleichmäßiger und symmetrischer Ausbau der Haltestellen gewährleistet. Die Haltestellen *Hersel (1)*⁴, *Brenig Sportplatz (17)*, *Sechtem Bf (33)* und *Bornheim Europaschule (39)* verfügen als Start- bzw. Endhaltestelle über jeweils nur eine Fahrtrichtungshaltestelle, die Haltestellen *Hersel Siemensacker (2)* und

⁴ Die Zahlen in Klammern hinter einer Haltestelle im Fließtext geben zur leichteren Identifizierung die Nummer der jeweiligen Haltestelle an.

Hersel Alte Schule (38) werden nur in Fahrtrichtung Hersel angefahren, die Haltestelle *Hersel Vorgebirgsstraße (35)* wird nur in Fahrtrichtung Bonn angefahren. Eine Ausnahme bildet die Haltestelle *Waldorf (Stadtbahn) (20)*, diese Haltestelle besteht aus lediglich einer Fahrtrichtungshaltestelle, welche jedoch in beide Fahrtrichtungen angefahren wird.

3. Abgrenzung Haltestellen der Kategorie 2

Das entscheidende Kriterium für die Einteilung einer Haltestelle in Kategorie 2 ist der hohe Ausbaubedarf. Die Beurteilungsmaßstäbe, nach welchen der Ausbaubedarf bewertet wird, richten sich nach der vorhandenen sozialen Infrastruktur des Haltestellenumfeldes sowie der bestehenden Verkehrssituation und werden im Folgenden dargelegt. Trifft mindestens eine der nachfolgenden Kriterien zu, so wird die entsprechende Haltestelle der Kategorie 2 zugeordnet.

3.1 Schulen

Schulen sind besonders wichtige Einrichtungen des Gemeinbedarfes. Des Weiteren können Schüler bis zum 18. Lebensjahr nicht als MIV-Lenker am Verkehr teilnehmen, sodass der Schulweg zum Großteil über den ÖPNV zurückgelegt werden muss. Durch diese große Abhängigkeit vom ÖPNV sowie die tägliche, hohe Frequentierung ergibt sich eine hohe Anforderung an die Erreichbarkeit der Haltestellen. Weiterhin führt die Nähe einer Haltestelle zu einer Schule zu einer besonders hohen Fahrgastnachfrage, zum anderen müssen die Haltestellen den besonderen Sicherheitsanforderungen des Schülerverkehrs gerecht werden⁵. Aus diesen Gründen verfügen Haltestellen in Schulumgebung über einen besonders hohen Ausbaubedarf.

3.2 Verknüpfung der Verkehrsmittel

Haltestellen, welche das Umsteigen in andere Verkehrsmittel ermöglichen, sind Schlüsselstellen des Nahverkehrsnetzes und verfügen ebenfalls über einen hohen Ausbaubedarf. An diesen Haltestellen kann gerade in den Spitzenstunden von einer überdurchschnittlich hohen Verkehrsnachfrage ausgegangen werden. Durch einen Ausbau

⁵ EAÖ 2013, S. 73.

dieser Haltestellen wird die Attraktivität gesteigert, sodass die Bereitschaft, zwei unterschiedliche Verkehrsmittel, zur Zurücklegung einer Strecke, zu verknüpfen, wächst.

3.3 Haltestellen außerhalb geschlossener Bebauung

Ein weiteres Kriterium für Haltestellen mit erhöhtem Ausbaubedarf ist die Lage außerhalb der geschlossenen Bebauung einhergehend mit einer großen Bedeutung des Durchgangsverkehrs auf dieser Straße. In diesen Situationen können sich durch das hohe Verkehrsaufkommen Gefahrensituationen ergeben, sodass auf einen sicheren Aufenthalt besonders geachtet werden muss.

4. Ausbau der Haltestellen

Die Haltestellen werden grundsätzlich als Haltestellenkaps ausgebaut. Die Vorteile bestehen insbesondere darin, dass der Bus parallel anfahren kann und somit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Weiterhin sind keine Ein- oder Ausfahrtsstrecken nötig, sodass die Länge auf das Notwendigste reduziert werden kann. Zuletzt vergrößert das Vorziehen der Haltestelle an die Fahrbahn die Warteflächen, sodass die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit und eine Trennung der Warte- und Durchgangsfunktion gewährleistet ist⁶. Autofahrer können an Buskaphaltestellen haltende Busse nur schwer überholen. Daher wird durch die Errichtung von Buskaphaltestellen dem ÖPNV eine höhere Bedeutung zugesprochen. Busbuchten sind an Haltestellen in Schulinähe sinnvoll, da durch den größeren Abstand zum Fahrbahnrand eine größere Sicherheit für die wartenden und oft drängelnden Schüler erreicht wird⁷.

4.1 Mindeststandards

Der Rhein-Sieg-Kreis schlägt folgende Mindeststandards für die Haltestellen vor:

- Erhöhter Bordstein (18cm)
- Leitstreifen für Sehbehinderte
- Einstiegsfeld zur Markierung der Position für den Einstieg
- Leitstreifen bis zur nächsten Querungshilfe
- Zugang zur Haltestelle mindestens 1,50m

⁶ EAÖ 2013, S. 65.

⁷ EAÖ 2013, S. 74.

- Prüfung, ob eine Querungshilfe sinnvoll ist

Diese Standards sind bis auf die Mindestbreite grundsätzlich sinnvoll. Nach der EAÖ sollte eine Mindestbreite von 2,5m nicht unterschritten werden, mindestens ist jedoch eine Durchgangsbreite von **1,50m** freizuhalten⁸, diese Anforderung deckt sich mit den vom Rhein-Sieg-Kreis vorgeschlagenen Maßen⁹. Im Sinne einer gerechten Funktionstrennung zwischen dem Durchgangsverkehr und den wartenden Personen sollten, sofern es aus Platzgründen möglich ist, 2,50m als Mindestbreite festgesetzt werden.

Zusätzlich sollten bei ausreichendem Platzangebot Fahrradabstellmöglichkeiten an jeder Haltestelle vorzufinden sein. Diese bieten eine kostengünstige Möglichkeit, die beiden Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV miteinander zu verbinden. Durch die Anbindung können die jeweiligen Vorteile des Radverkehrs und des ÖPNV kombiniert werden. Eine Verlagerung im Modal-Split zugunsten des umweltfreundlichen Nahverkehrs ist in jedem Falle ein Ziel, welches die Stadt Bornheim durch den Umbau der Haltestellen ebenfalls verfolgen sollte.

Des Weiteren sollte an jeder Haltestelle ein Wartehäuschen zu finden sein. Durch die Erhöhung der Wartequalität wird die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen, erhöht. Sollte es aus Platzgründen nicht möglich sein, ein Wartehäuschen zu errichten, so sollten zumindest Wartebänke aufgestellt werden. Bereits vorhandene Wartehäuschen ohne Wartebänke sollten mit Wartebänken ausgestattet werden.

Zuletzt muss zur Erhaltung der Sauberkeit durch die Aufstellung von Abfalleimern Rechnung getragen werden.

4.2. Weitere Ausstattungen

Der Rhein-Sieg-Kreis schlägt weiterhin folgende, über die Mindestausstattung hinausgehende, Ausstattungsmerkmale vor:

- Kategorie 1:
 - Aufstellfläche von mindestens 2,50m
 - Akustische Information
 - Dynamische Abfahrtsanzeiger
 - Überdachte Wartefläche

⁸ EAÖ 2013, S. 75.

⁹ EAÖ 2013, S. 37; S. 75

- Sitzgelegenheiten
- Ausreichende Beleuchtung
- Kategorie 2 (bei Nähe zu einer besonderen Einrichtung für Ältere oder Mobilitätseingeschränkte):
 - Aufstellfläche von mindestens 2,50m
 - Überdachte Warteflächen
 - Sitzgelegenheiten
 - Ausreichende Beleuchtung
- Kategorie 3:
 - Aufstellfläche von 2,50m
 - Überdachte Wartefläche
 - Sitzgelegenheiten
 - Ausreichende Beleuchtung

Haltestellen der Kategorie 4 erhalten demnach lediglich die Mindestausstattung, die Haltestellen der Kategorie 5 werden nicht ausgebaut. Zum Teil sind diese Haltestelle bereits ausgebaut oder bei Haltestellen die als Wartepunkte für die Fahrer dienen z.B. Brenig Sportplatz ist dies nicht notwendig.

Die Aufstellfläche von mindestens 2,50m Breite soll, wie bereits oben dargelegt, als Mindestausstattung angesehen werden. Auf die Beleuchtung wird im Punkt 4.3 näher eingegangen.

Dynamische und akustische Informationsanlagen wie sie für Haltestellen der Kategorie 1 vorgeschlagen werden scheinen vor dem Hintergrund der Anschaffungs- und Folgekosten nur an solchen Haltestellen gerechtfertigt, an welchen sich mindestens zwei Verkehrslinien mit jeweils besonders hoher Fahrgastnachfrage kreuzen. Hier können diese Anlagen den Fahrgast mit den notwendigen Informationen zu Umstiegsmöglichkeiten und Wartezeiten versorgen. In der Stadt Bornheim ist die Anbringung von dynamischen und akustischen Informationsanlagen für den Busverkehr aus diesen Gründen nicht vorgesehen.

Dass die Ausstattung der Haltestellen der Kategorie 2 völlig unabhängig von der Fahrgastnachfrage festgelegt werden soll, erscheint als nicht sachgemäß. Die vom Rhein-Sieg-Kreis vorgeschlagene Bedingung, wonach Haltestellen der Kategorie 2 dann eine höhere Ausbauqualität erfahren sollen, wenn sich in der Nähe der Haltestelle eine besondere Einrichtung für Ältere oder Mobilitätseingeschränkte befindet, ist nicht nachvollziehbar. Zwar

ist eine solche Bedingung grundsätzlich zu befürworten, allerdings muss diese Bedingung auch konsequent an allen Haltestellen die eine Nähe zu solchen Einrichtungen aufweisen, unabhängig der zugeordneten Kategorie, angewandt werden. Andernfalls erfolgt die Aufwertung der Haltestellen, in deren Nähe sich eine "besondere Einrichtung" befindet, willkürlich.

4.3 Beleuchtung

Eine gute Beleuchtung trägt zum einen zu einer höheren sozialen Kontrolle und einhergehend zu einem größeren Sicherheitsgefühl bei. Dies führt nicht nur zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei, sondern wirkt sich auch positiv auf die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes der Stadt aus. Gut beleuchtete Haltestellen werten das unmittelbare Straßenumfeld auf, erhöhen die Erkennbarkeit der Haltestelle und tragen mithin zu einer größeren Verkehrssicherheit bei.

5. Priorisierung

Entgegen der Empfehlung des Rhein-Sieg-Kreises erscheint es als unvorteilhaft die Priorisierung der Haltestellen analog zur Kategorisierung durchzuführen. Deshalb wird an dieser Stelle eine eigene Priorisierung durchgeführt, die nachfolgenden Aspekte gehen dabei in die Priorisierung der Haltestellen ein:

- Ausbauzustand
- Kategorie
- Räumliche Lage

Insgesamt gibt es vier unterschiedliche Prioritäten, nach welchen sich die angestrebten Ausbaujahre der jeweiligen Haltestelle richten (vgl. Tabelle 2). Durch die gewählte Priorisierung soll eine größere Flexibilität hinsichtlich des Ausbaujahres und eine höhere Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung erreicht werden.

Tabelle 2 - Ausbaujahre

Priorität	Ausbaujahre
1	2015/16
2	2017/18
3	2019/20
4	2021

5.1 Ausbauzustand

Eine Priorisierung ohne Berücksichtigung des Ausbauzustands würde zu nicht wünschenswerten Ergebnissen führen. So kann es sein, dass bei Haltestellen, welche erst vor kurzem errichtet oder umgebaut wurden, die taktilen Elemente nicht mehr der aktuellen Norm entsprechen. Allerdings verfügen diese Haltestellen bereits über taktile Elemente, wohingegen diese bei anderen Haltestellen noch vollkommen fehlen. Überdies werden die Normen für taktile Elemente derzeit überarbeitet, sodass ein Austausch der taktilen Elemente möglichst spät erfolgen sollte, um die zu diesem Zeitpunkt aktuellen Normen zu erfüllen. Daher ist es sachgerechter, den zuletzt genannten Haltestellen eine höhere Priorität zuzuordnen, um die gravierenderen Mängel und Einschränkungen der Barrierefreiheit zuerst zu beseitigen.

5.2 Kategorie

Wie bereits dargestellt, schlägt der Rhein-Sieg-Kreis vor, die Priorisierung stringent nach der Kategorisierung der Haltestellen vorzunehmen. Auch wenn aus den bereits aufgeführten Gründen diese starre Art der Priorisierung abgelehnt wird, so wird die Kategorie der jeweiligen Haltestelle keinesfalls ignoriert. Durch die Kategorisierung der Haltestellen wird deren Bedeutung quantifiziert, sodass die Kategorie einen entscheidenden Einfluss auf die Priorisierung hat. Insbesondere durch die Berücksichtigung des aktuellen Ausbauzustands (vgl. 6.1) kann es jedoch vorkommen, dass einige Haltestellen der höheren Kategorien zunächst zurückgestellt werden.

5.3 Räumliche Lage

Der zweite Aspekt ist die räumliche Lage der Haltestelle. Durch die Berücksichtigung der Lage soll ein möglichst quantitativ gleichmäßiger Ausbau in den verschiedenen Ortsteilen der Stadt Bornheim ermöglicht werden. Es soll dabei vermieden werden, dass es in bestimmten Jahren zu einer Konzentration der Baumaßnahmen in wenigen Ortsteilen kommt. Vielmehr sollen in allen Jahren, im Sinne einer "gerechten" Priorisierung über das gesamte Stadtgebiet Maßnahmen durchgeführt werden.

6. Ergebnis

Nach Anwendung der dargelegten Kriterien ergibt sich folgende Kategorisierung und Anzahl der Fahrtrichtungshaltestellen:

Tabelle 3 - Kategorisierung der Haltestellen

Anzahl der Fahrtrichtungshaltestellen	Planung
Kategorie 1:	11
Kategorie 2:	15
Kategorie 3:	6
Kategorie 4:	33
Kategorie 5:	9
Gesamt:	74

Im Folgenden werden die Haltestellen der jeweiligen Kategorie aufgelistet. Eine vollständige Liste aller Haltestellen inklusive Nummerierung, Kategorisierung und Priorisierung findet sich im Anhang.

6.1 Kategorie 1

Insgesamt acht Haltestellen (elf Fahrtrichtungshaltestellen) sind der höchsten Kategorie zugeordnet, davon sind drei Haltestellen (*Hersel (1)*, *Sechtem Bf (33)* und *Bornheim Europaschule (39)*) End- bzw. Starthaltestellen. Drei Haltestellen der Kategorie 1 befinden sich in Bornheim, zwei weitere Haltestellen liegen in Merten und eine Haltestelle der Kategorie 1 ist im Ortsteil Hersel vorhanden.

Tabelle 4 - Haltestellen der Kategorie 1

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
1		Hersel		604, 817, 818	1
7	a	Bornheim Rathaus	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	1
7	b	Bornheim Rathaus	Hersel/Alfter	633, 817, 818	1
9	a	Bornheim Schwimmbad	Brenig/Sechtem	817, 818	1
9	b	Bornheim Schwimmbad	Hersel	817, 818	1
28	a	Merten Schule	Sechtem	818	1
28	b	Merten Schule	Hersel	818	1
30	b	Merten (Stadtbahn)	Hersel	818	1
33		Sechtem Bf		818	1
38		Hersel Alte Schule	Hersel	604	1
39		Bornheim Europaschule		633	1

6.2 Kategorie 2

Der Kategorie 2 sind acht Haltestellen (15 Fahrtrichtungshaltestellen) zugeordnet, bei welchen ein hoher Ausbaubedarf (vgl. 3.) besteht.

Tabelle 5 - Haltestellen der Kategorie 2

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
5	a	Roisdorf Bf/Rosental	Brenig/Sechtem	817, 818	2
5	b	Roisdorf Bf/Rosental	Hersel	817, 818	2
12	a	Bornheim Hellenkreuz	Brenig/Sechtem	817, 818	2
12	b	Bornheim Hellenkreuz	Hersel	817, 818	2
18	a	Dersdorf	Sechtem	818	2
18	b	Dersdorf	Hersel	818	2
20		Waldorf (Stadtbahn)		818	2
21	a	Kardorf Auf dem Knickert	Sechtem	818	2
21	b	Kardorf Auf dem Knickert	Hersel	818	2
24	a	Hemmerich Schule	Sechtem	818	2
24	b	Hemmerich Schule	Hersel	818	2
26	a	Rösberg Schule	Sechtem	818	2
26	b	Rösberg Schule	Hersel	818	2
41	a	Roisdorf Bahnhof	Bornheim	633	2
41	b	Roisdorf Bahnhof	Alfter	633	2

6.3 Kategorie 3

Mit drei Haltestellen (sechs Fahrtrichtungshaltestellen) sind der Kategorie 3 die wenigsten Haltestellen zugeordnet. Diese Haltestellen sind durch eine hohe Fahrgastnachfrage gekennzeichnet.

Tabelle 6 - Haltestellen der Kategorie 3

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
6	a	Roisdorf Siegesstraße	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	3
6	b	Roisdorf Siegesstraße	Hersel/Alfter	633, 817, 818	3
27	a	Merten Heide	Sechtem	818	3
27	b	Merten Heide	Hersel	818	3
32	a	Sechtem Krausplatz	Sechtem	818	3
32	b	Sechtem Krausplatz	Hersel	818	3

6.4 Kategorie 4

Die mit Abstand größte Anzahl an Haltestellen (18 Haltestellen, 33 Fahrtrichtungshaltestellen) sind der Kategorie 4 zugeordnet. Diese Haltestellen verfügen über eine niedrige Fahrgastnachfrage.

Tabelle 7 - Haltestellen der Kategorie 4

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
2		Hersel Siemensacker	Hersel	604, 817, 819	4
3	a	Bornheim Gewerbepark Süd	Brenig/Sechtem	817, 818	4
4	a	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	Brenig/Sechtem	817, 818	4
4	b	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	Hersel	817, 818	4
8	a	Bornheim Kartäuser Str.	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	4
8	b	Bornheim Kartäuser Str.	Hersel/Alfter	633, 817, 818	4
11	a	Bornheim Mühlenstraße	Brenig/Sechtem	817, 818	4
11	b	Bornheim Mühlenstraße	Hersel	817, 818	4
13	a	Brenig Hennesenbergstr.	Brenig	817	4
13	b	Brenig Hennesenbergstr.	Hersel	817	4
14	a	Brenig Auf dem Plon	Brenig	817	4
14	b	Brenig Auf dem Plon	Hersel	817	4
15	a	Brenig Post	Brenig	817	4
15	b	Brenig Post	Hersel	817	4
16	a	Brenig Wasserturm	Brenig	817	4
16	b	Brenig Wasserturm	Hersel	817	4
19	a	Waldorf Gaststätte Kreuel	Sechtem	818	4
19	b	Waldorf Gaststätte Kreuel	Hersel	818	4
22	a	Kardorf Lindenstraße	Sechtem	818	4
22	b	Kardorf Lindenstraße	Hersel	818	4
23	a	Kardorf Schulstraße	Sechtem	818	4
23	b	Kardorf Schulstraße	Hersel	818	4
25	a	Rösberg Hemmergasse	Sechtem	818	4
25	b	Rösberg Hemmergasse	Hersel	818	4
29	a	Merten Apotheke	Sechtem	818	4
29	b	Merten Apotheke	Hersel	818	4
34	a	Hersel Moselstraße	Bonn	604	4
34	b	Hersel Moselstraße	Hersel	604	4
35		Hersel Vorgebirgsstraße	Bonn	604	4
36	a	Hersel Clarenweg	Bonn	604	4
36	b	Hersel Clarenweg	Hersel	604	4
37	a	Hersel Grüner Weg	Bonn	604	4
37	b	Hersel Grüner Weg	Hersel	604	4

6.5 Kategorie 5

In die letzte Kategorie fallen sechs Haltestellen (neun Fahrtrichtungshaltestellen), welche nicht ausgebaut werden sollen.

Tabelle 8 - Haltestellen der Kategorie 5

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
3	b	Bornheim Gewerbepark Süd	Hersel	817, 818	5
10	a	Bornheim KSK	Brenig/Sechtem	817, 818	5
10	b	Bornheim KSK	Hersel	817, 818	5
17		Brenig Sportplatz		817	5
30	a	Merten (Stadtbahn)	Sechtem	818	5

31	a	Sechtem Eupener Straße	Sechtem	818	5
31	b	Sechtem Eupener Straße	Hersel	818	5
40	a	Roisdorf Friedrichstraße	Bornheim	633	5
40	b	Roisdorf Friedrichstraße	Alfter	633	5

Anhang:

Tabelle 9 - Haltestellenübersicht

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie	Priorität	Ausbaujahr
1		Hersel		604, 817, 818	1	3	2020
2		Hersel Siemensacker	Hersel	604, 817, 819	4	1	2016
3	a	Bornheim Gewerbepark Süd	Brenig/Sechtem	817, 818	4	3	2020
3	b	Bornheim Gewerbepark Süd	Hersel	817, 818	5	-	-
4	a	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	Brenig/Sechtem	817, 818	4	2	2018
4	b	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	Hersel	817, 818	4	2	2018
5	a	Roisdorf Bf/Rosental	Brenig/Sechtem	817, 818	2	2	2017
5	b	Roisdorf Bf/Rosental	Hersel	817, 818	2	2	2017
6	a	Roisdorf Siegesstraße	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	3	2	2018
6	b	Roisdorf Siegesstraße	Hersel/Alfter	633, 817, 818	3	2	2018
7	a	Bornheim Rathaus	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	1	3	2020
7	b	Bornheim Rathaus	Hersel/Alfter	633, 817, 818	1	3	2020
8	a	Bornheim Kartäuser Str.	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	4	3	2019
8	b	Bornheim Kartäuser Str.	Hersel/Alfter	633, 817, 818	4	3	2019
9	a	Bornheim Schwimmbad	Brenig/Sechtem	817, 818	1	1	2015
9	b	Bornheim Schwimmbad	Hersel	817, 818	1	1	2015
10	a	Bornheim KSK	Brenig/Sechtem	817, 818	5	-	-
10	b	Bornheim KSK	Hersel	817, 818	5	-	-
11	a	Bornheim Mühlenstraße	Brenig/Sechtem	817, 818	4	3	2019
11	b	Bornheim Mühlenstraße	Hersel	817, 818	4	3	2019
12	a	Bornheim Hellenkreuz	Brenig/Sechtem	817, 818	2	4	2021
12	b	Bornheim Hellenkreuz	Hersel	817, 818	2	4	2021
13	a	Brenig Hennesenbergstr.	Brenig	817	4	3	2020
13	b	Brenig Hennesenbergstr.	Hersel	817	4	3	2020
14	a	Brenig Auf dem Plon	Brenig	817	4	3	2020
14	b	Brenig Auf dem Plon	Hersel	817	4	3	2020
15	a	Brenig Post	Brenig	817	4	3	2020
15	b	Brenig Post	Hersel	817	4	3	2020
16	a	Brenig Wasserturm	Brenig	817	4	3	2020
16	b	Brenig Wasserturm	Hersel	817	4	3	2020
17		Brenig Sportplatz		817	5	-	-
18	a	Dersdorf	Sechtem	818	2	1	2015
18	b	Dersdorf	Hersel	818	2	1	2015
19	a	Waldorf Gaststätte Kreuel	Sechtem	818	4	2	2017
19	b	Waldorf Gaststätte Kreuel	Hersel	818	4	2	2017
20		Waldorf (Stadtbahn)		818	2	3	2020
21	a	Kardorf Auf dem Knickert	Sechtem	818	2	3	2019
21	b	Kardorf Auf dem Knickert	Hersel	818	2	3	2019
22	a	Kardorf Lindenstraße	Sechtem	818	4	3	2020
22	b	Kardorf Lindenstraße	Hersel	818	4	3	2020
23	a	Kardorf Schulstraße	Sechtem	818	4	1	2016
23	b	Kardorf Schulstraße	Hersel	818	4	1	2016
24	a	Hemmerich Schule	Sechtem	818	2	2	2017
24	b	Hemmerich Schule	Hersel	818	2	2	2017

25	a	Rösberg Hemmergasse	Sechtem	818	4	4	2021
25	b	Rösberg Hemmergasse	Hersel	818	4	4	2021
26	a	Rösberg Schule	Sechtem	818	2	1	2015
26	b	Rösberg Schule	Hersel	818	2	1	2015
27	a	Merten Heide	Sechtem	818	3	4	2021
27	b	Merten Heide	Hersel	818	3	4	2021
28	a	Merten Schule	Sechtem	818	1	1	2016
28	b	Merten Schule	Hersel	818	1	1	2016
29	a	Merten Apotheke	Sechtem	818	4	3	2019
29	b	Merten Apotheke	Hersel	818	4	3	2019
30	b	Merten (Stadtbahn)	Hersel	818	1	1	2016
30	a	Merten (Stadtbahn)	Sechtem	818	5	-	-
31	a	Sechtem Eupener Straße	Sechtem	818	5	-	-
31	b	Sechtem Eupener Straße	Hersel	818	5	-	-
32	a	Sechtem Krausplatz	Sechtem	818	3	2	2017
32	b	Sechtem Krausplatz	Hersel	818	3	2	2017
33		Sechtem Bf		818	1	4	2021
34	a	Hersel Moselstraße	Bonn	604	4	1	2016
34	b	Hersel Moselstraße	Hersel	604	4	1	2016
35		Hersel Vorgebirgsstraße	Bonn	604	4	4	2021
36	a	Hersel Clarenweg	Bonn	604	4	3	2020
36	b	Hersel Clarenweg	Hersel	604	4	3	2020
37	a	Hersel Grüner Weg	Bonn	604	4	2	2018
37	b	Hersel Grüner Weg	Hersel	604	4	2	2018
38		Hersel Alte Schule	Hersel	604	1	1	2015
39		Bornheim Europaschule		633	1	1	2016
40	a	Roisdorf Friedrichstraße	Bornheim	633	5	-	-
40	b	Roisdorf Friedrichstraße	Alfter	633	5	-	-
41	a	Roisdorf Bahnhof	Bornheim	633	2	3	2019
41	b	Roisdorf Bahnhof	Alfter	633	2	3	2019

Tabelle 10 - Kostenübersicht

Nr.		Haltestelle	Kategorie	Geschätzte Kosten	Ausbaujahr
1		Hersel	1	1.409,44 €	2020
2		Hersel Siemensacker	4	17.891,24 €	2016
3	a	Bornheim Gewerbepark Süd	4	1.259,98 €	2020
3	b	Bornheim Gewerbepark Süd	5	Wird nicht ausgebaut	-
4	a	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	4	22.122,78 €	2018
4	b	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	4	21.326,33 €	2018
5	a	Roisdorf Bf/Rosental	2	26.615,10 €	2017
5	b	Roisdorf Bf/Rosental	2	25.580,51 €	2017
6	a	Bornheim Siegesstr.	3	24.944,27 €	2018
6	b	Bornheim Siegesstr.	3	1.915,16 €	2018
7	a	Bornheim Rathaus	1	1.740,43 €	2020
7	b	Bornheim Rathaus	1	3.609,43 €	2020
8	a	Bornheim Kartäuserstr.	4	14.874,14 €	2019
8	b	Bornheim Kartäuserstr.	4	14.110,98 €	2019
9	a	Bornheim Schwimmbad	1	41.844,13 €	2015
9	b	Bornheim Schwimmbad	1	14.274,38 €	2015
10	a	Bornheim KSK	5	Wird nicht ausgebaut	-
10	b	Bornheim KSK	5	Wird nicht ausgebaut	-
11	a	Bornheim Mühlenstr.	4	18.777,82 €	2019
11	b	Bornheim Mühlenstr.	4	10.758,82 €	2019
12	a	Bornheim Hellenkreuz	2	23.270,03 €	2021
12	b	Bornheim Hellenkreuz	2	15.563,36 €	2021
13	a	Brenig Hennesenbergstr.	4	8.827,66 €	2020
13	b	Brenig Hennesenbergstr.	4	19.195,27 €	2020
14	a	Brenig Auf dem Ploon	4	1.865,22 €	2020
14	b	Brenig Auf dem Ploon	4	1.425,67 €	2020
15	a	Brenig Post	4	1.276,21 €	2020
15	b	Brenig Post	4	1.094,30 €	2020
16	a	Brenig Wasserturm	4	1.702,44 €	2020
16	b	Brenig Wasserturm	4	1.021,84 €	2020
17		Brenig Sportplatz	5	Wird nicht ausgebaut	-
18	a	Dersdorf	2	14.998,37 €	2015
18	b	Dersdorf	2	21.454,10 €	2015
19	a	Waldorf Gaststätte Kreuel	4	21.761,15 €	2017
19	b	Waldorf Gaststätte Kreuel	4	22.762,47 €	2017
20		Waldorf Stadtbahn	2	12.470,70 €	2020
21	a	Kardorf Auf dem Knickert	2	22.359,63 €	2019
21	b	Kardorf Auf dem Knickert	2	17.442,40 €	2019
22	a	Kardorf Lindenstraße	4	9.825,44 €	2020
22	b	Kardorf Lindenstraße	4	10.450,19 €	2020
23	a	Kardorf Schulstraße	2	14.225,00 €	2016
23	b	Kardorf Schulstraße	2	14.514,29 €	2016
24	a	Hemmerich Schule	2	31.254,22 €	2017

24	b	Hemmerich Schule	2	34.142,05 €	2017
25	a	Rösberg Hemmergasse	4	21.306,03 €	2021
25	b	Rösberg Hemmergasse	4	22.298,25 €	2021
26	a	Rösberg Schule	2	13.338,85 €	2015
26	b	Rösberg Schule	2	37.977,37 €	2015
27	a	Merten Heide	3	23.645,59 €	2021
27	b	Merten Heide	3	13.462,75 €	2021
28	a	Merten Schule	1	33.486,81 €	2016
28	b	Merten Schule	1	34.960,37 €	2016
29	a	Merten Apotheke	4	20.816,96 €	2019
29	b	Merten Apotheke	4	11.670,38 €	2019
30	a	Merten (Stadtbahn)	5	Wird nicht ausgebaut	-
30	b	Merten (Stadtbahn)	1	19.790,24 €	2016
31	a	Sechtem Eupener Straße	5	Wird nicht ausgebaut	-
31	b	Sechtem Eupener Straße	5	Wird nicht ausgebaut	-
32	a	Sechtem Krausplatz	3	11.564,66 €	2017
32	b	Sechtem Krausplatz	3	11.564,66 €	2017
33		Sechtem Bahnhof	1	1.790,25 €	2021
34	a	Hersel Moselstraße	4	20.815,55 €	2016
34	b	Hersel Moselstraße	4	7.137,77 €	2016
35		Hersel Vorgebirgsstraße	4	18.427,75 €	2021
36	a	Hersel Clarenweg	4	24.331,11 €	2020
36	b	Hersel Clarenweg	4	21.894,55 €	2020
37	a	Hersel Grüner Weg	4	30.101,39 €	2018
37	b	Hersel Grüner Weg	4	23.989,84 €	2018
38		Hersel Alte Schule	1	59.781,70 €	2015
39		Bornheim Europaschule	1	23.411,54 €	2016
40	a	Roisdorf Friedrichstraße	5	Wird nicht ausgebaut	-
40	b	Roisdorf Friedrichstraße	5	Wird nicht ausgebaut	-
41	a	Roisdorf Bahnhof	2	17.608,88 €	2019
41	b	Roisdorf Bahnhof	2	20.968,10 €	2019
Gesamtkosten:				1.180.098,31 €	bis 2021

Tabelle 11 - Übersicht Ausbaujahre

Nr.	Haltestelle	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
9	a Bornheim Schwimmbad	41.844,13 €						
9	b Bornheim Schwimmbad	14.274,38 €						
18	a Dersdorf	18.998,37 €						
18	b Dersdorf	21.454,10 €						
26	a Rösberg Schule	13.338,85 €						
26	b Rösberg Schule	37.977,37 €						
38	Hersel Alte Schule	59.781,70 €						
2	Hersel Siemensacker		17.891,24 €					
23	b Kardorf Schulstraße		14.514,29 €					
23	a Kardorf Schulstraße		18.225,00 €					
28	a Merten Schule		37.486,81 €					
28	b Merten Schule		34.960,37 €					
30	b Merten (Stadtbahn)		19.790,24 €					
34	a Hersel Moselstraße		24.815,55 €					
34	b Hersel Moselstraße		7.137,77 €					
39	Bornheim Europaschule		23.411,54 €					
5	a Roisdorf Bf/Rosental			30.615,10 €				
5	b Roisdorf Bf/Rosental			29.580,51 €				
19	a Waldorf Gaststätte Kreuel			25.761,15 €				
19	b Waldorf Gaststätte Kreuel			22.762,47 €				
24	a Hemmerich Schule			31.254,22 €				
24	b Hemmerich Schule			34.142,05 €				
32	a Sechtem Krausplatz			11.564,66 €				
32	b Sechtem Krausplatz			11.564,66 €				
4	a Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.				22.122,78 €			
4	b Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.				21.326,33 €			
6	a Bornheim Siegesstr.				28.944,27 €			
6	b Bornheim Siegesstr.				1.915,16 €			
37	a Hersel Grüner Weg				30.101,39 €			
37	b Hersel Grüner Weg				23.989,84 €			
8	a Bornheim Kartäuserstr.					14.874,14 €		
8	b Bornheim Kartäuserstr.					14.110,98 €		
11	a Bornheim Mühlenstr.					18.777,82 €		
11	b Bornheim Mühlenstr.					10.758,82 €		
21	a Kardorf Auf dem Knickert					22.359,63 €		
21	b Kardorf Auf dem Knickert					17.442,40 €		
29	a Merten Apotheke					24.816,96 €		

19. August 2015

Ergänzungsvorlage zur Vorlage 415/2015-SUA

Vorweg ist deutlich zu machen, dass der Rhein-Sieg-Kreis als Immissionsschutzbehörde Genehmigungsbehörde für den beantragten Windpark ist. Die Stadt Bornheim ist als Baugenehmigungsbehörde im Verfahren beteiligt und hat Stellung genommen. Darüber hinaus unterstützt die Stadt das Projekt aus Klimaschutzgründen und um bei gegebenem Interesse eine Bürgerbeteiligung zu ermöglichen. Die Fragen der SPD-Fraktion im Einzelnen:

1. Frage: Wie stellt sich der Sachstand des Genehmigungsverfahrens zu diesem Projekt derzeit dar?

Antwort: Die meisten Stellungnahmen der im Verfahren zu Beteiligten liegen vor und stehen der Genehmigung des Windparks nicht im Wege. Probleme bereitet die ablehnende Stellungnahme des Bundesamtes für Flugaufsicht wegen des Drehfunkfeuers auf dem Köln-Bonner Flughafen. Hierzu wird die Genehmigungsbehörde ein eigenes Gutachten in Auftrag geben und auf dieser Grundlage entscheiden. Darüber hinaus sind aus Gründen der Rechtssicherheit noch eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen und der abschließende Nachweis der notwendigen Kompensations- und Artenschutzflächen zu erbringen.

2. Frage: Betreibt der Rhein-Sieg-Kreis die Federführung des laufenden Genehmigungsverfahrens und welche Stellungnahmen wurden seitens dieser Behörde zu dem Projekt abgegeben?

Antwort: Zur Aufgabe des Rhein-Sieg-Kreises s. Ausführungen im Vortext. Interne Stellungnahmen der unteren Landschafts- Wasser- und Bodenschutzbehörden etc. liegen vor, sind aber, wie das gesamte Verfahren, nicht öffentlich. Der Verwaltung liegen bisher keine Erkenntnisse vor, dass die internen Stellungnahmen die Genehmigungsfähigkeit infrage stellen.

3. Frage: Welche anderen Behörden sind in dieses Verfahren noch involviert?

Antwort: Die Stadt Bornheim ist nicht verfahrensführende Behörde (s.o.). Soweit bekannt, wurde außer dem Kreis und der Stadt Bornheim der üblich Kreis am Verfahren beteiligt, wie Bezirksregierung Düsseldorf, Telekommunikationsbetreiber, Polizei, Landesbetrieb Straßen NRW, Denkmalbehörden, Stromnetzbetreiber etc.

4. Frage: Wie wird seitens der Verwaltung die Bereitschaft des Investors eingeschätzt in Bezug auf eine Fortführung des Projekts?

Antwort: Bisher hat der Investor unverändert betont, das Projekt in Gänze realisieren zu wollen, mit und ohne Bürgerbeteiligung.

5. Frage: Bestehen seitens der Verwaltung alternative Überlegungen hinsichtlich einer Standortänderung dieser Konzentrationszone und wenn ja, welche?

Antwort: Bisher geht die Verwaltung davon aus, dass der Windpark im geplanten Bereich realisiert werden kann. Erst nach Abschluss des Projekts wäre zu überlegen, ob es erforderlich ist, einen neuen sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ aufzustellen, dem dann ein neues gesamtträumliches Konzept für das gesamte Stadtgebiet zugrunde liegen müsste.

Ausschuss für Stadtentwicklung	19.08.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	415/2015-SUA
Stand	17.07.2015

Betreff Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 14.07.2015 (Eingang 15.07.2015) betr.
Sachstand zur weiteren Entwicklung der ausgewiesenen Wind-Konzentrationszone

Sachverhalt

Urlaubsbedingt kann die Anfrage erst in der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 09.09.2015 beantwortet werden.

Anlagen zum Sachverhalt

Anfrage der SPD-Fraktion vom 14.07.2015 betr. Wind-Konzentrationszone



SPD-Fraktion – Rathausstraße 2 – 53332 Bornheim

Bornheim, 14.07.2015

Sachstand zur weiteren Entwicklung der ausgewiesenen Wind-Konzentrationszone

Hier: Große Anfrage gem. §19 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Rates

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,

die weitere Entwicklung der ausgewiesenen Wind-Konzentrationszone im Ortsteil Sechtem an der Grenze zur Stadt Wesseling stößt offensichtlich auf Hindernisse und Schwierigkeiten. Jedenfalls ist ein Fortgang dieses Projekts derzeit nicht erkennbar.

Vor diesem Hintergrund bittet die SPD-Fraktion in der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stellt sich der Sachstand des Genehmigungsverfahrens zu diesem Projekt derzeit dar?
2. Betreibt der Rhein-Sieg-Kreis die Federführung des laufenden Genehmigungsverfahrens und welche Stellungnahme wurde seitens dieser Behörde zu dem Projekt abgegeben?
3. Welche anderen Behörden sind in dieses Verfahren noch involviert?
4. Wie wird seitens der Verwaltung die Bereitschaft des Investors eingeschätzt in Bezug auf eine Fortführung des Projekts?
5. Bestehen seitens der Verwaltung alternative Überlegungen hinsichtlich einer Standortänderung dieser Konzentrationszone und wenn ja, welche?

Für die Beantwortung vielen Dank
und herzliche Grüße

Wilfried Hanft, Ute Kleinekathöfer Frank Roitzheim und Fraktion

Durchschrift:

Vorsitzender des StEA
Herrn Hans-Dieter Wirtz

Ausschuss für Stadtentwicklung	09.09.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	472/2015-7
Stand	18.08.2015

Betreff Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 24.07.2015 (Eingang 27.07.2015) betr. Förderprogramm Nahmobilität 2015

Sachverhalt

Unter der Vorlagen-Nr. 436/2015-7 wurde im StEA am 19.08.2015 die große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zunächst nur dahingehend beantwortet, dass bis zur nächsten StEA Sitzung eine entsprechende Vorlage erarbeitet wird.

Die Fragen der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 24.07.2015 zum Thema „Förderprogramm Nahmobilität 2015“ werden wie folgt beantwortet:

Frage 1: Hat Bornheim bisher Projekte, die durch dieses Förderprogramm unterstützt werden könnten, bei der Landesregierung angegeben? Wenn ja, wie ist der Status der Anfragen?

Antwort: Nein, bislang sind keine Projekte zur Förderung angemeldet worden.

Frage 2: Plant die Stadt für Projekte, die bereits in der Planung sind (z.B. Umbau Bahnhof Sechtem oder Roisdorf), Fördermittel zu beantragen? Wenn ja, welche?

Antwort: Am Bahnhof Sechtem ist der Bau eines P+R-Parkplatzes bereits in der Umsetzung. Neben der Herstellung von PKW-Stellplätzen werden auch überdachte Abstellanlagen für insgesamt 210 Fahrräder errichtet. Hierfür sind bereits Fördermittel zum Einsatz gekommen. Eine parallele Beantragung zusätzlicher Fördermittel für die gleiche Maßnahme ist nicht zulässig. Auch für den Umbau des Bahnhofs Roisdorf wird die Verwaltung anstreben, Fördermittel zu erlangen. Welche Fördermöglichkeiten hierfür geeignet sind, wird noch zu prüfen sein.

Frage 3: Macht es aus Sicht der Verwaltung Sinn auf Grund dieses Förderprogramms die Planungen von Rad- und Fußwegen, die nach der Förderrichtlinie förderwürdig sind, jetzt gezielt anzugehen? Förderfähig sind nach Punkt 2 der Richtlinie „*Bau- und Ausbautvorhaben, grundlegende Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind,*

- *sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten,*
- *motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern.*

Dabei ist der Vernetzung mit dem öffentlichen Personenverkehr angemessene Rechnung zu tragen.“

Insbesondere scheinen hier auch die durch den Seniorenbeirat durchgeführten Ortsbegehungen eine gute Gelegenheit einen Pool von Projekten zu finden, die durch dieses Programm gefördert werden könnten.

Antwort: Nach Abschluss der Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes ist es sinnvoll, gezielt Maßnahmen nach der vorgeschlagenen Priorisierung anzugehen und hierfür die zur Verfügung stehenden Fördermittel zu beantragen. Eine Abschöpfung von Fördermittel bei gleichzeitiger Erhöhung der städtischen Mittel für die Umsetzung von Radverkehrsprojekten wird für eine Realisierung von Maßnahmen zwingend erforderlich sein.

Ergänzend wird hinzugefügt, dass die Verwaltung sich bereits in mehreren Projekten, wie z.B. dem Radschnellweg sowie dem Bürgerradweg L 300 um die Förderung von Radverkehrsprojekten bemüht hat, eine Förderung der Projekte aber beide Male nicht zustande gekommen ist. Die derzeit in Erarbeitung befindliche Alternativplanung zum ursprünglichen Radschnellweg ist diesem Planungsstadium noch nicht förderfähig, da lt. Förderrichtlinie nur für baureife Projekte eine Förderung beantragt werden kann.

Grundsätzlich ist vor der Beantragung von Fördermitteln für einzelne Tiefbaumaßnahmen eine Aufnahme des Projektes in das Straßenbauprogramm notwendig sowie eine Einordnung dieser Maßnahme mit der entsprechenden Priorisierung innerhalb des Straßenbauprogramms.

Anlagen zum Sachverhalt

Anfrage



Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Alter Weiher 2, 53332 Bornheim

An den
Vorsitzenden des Stadtentwicklungsausschusses
Herrn Hans-Dieter Wirtz
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Bornheim**

Manfred Quadt-Herte
Fraktionsvorsitzender
Arnd Kuhn
stellvertr. Fraktionsvorsitzender

Fraktionsgeschäftsstelle
Alter Weiher 2, 53332 Bornheim
Tel.: (0 22 22) 94 55 40
Mobil: 0151 20 74 61 04
fraktion-buendnis90-
diegruenen@rat.stadt-bornheim.de
www.gruene-bornheim.de

**Förderprogramm Nahmobilität 2015
Große Anfrage gem. § 19 Abs. 1 Geschäftsordnung des
Rates für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 19.08.2015.**

Bornheim, den 24.07.2015

Sehr geehrter Herr Wirtz,

wir bitten Sie folgende große Anfrage auf die Tagesordnung der nächsten StEA-Sitzung am 19.08.2015 zu setzen.

Kürzlich wurde das Förderprogramm Nahmobilität 2015 der Landesregierung veröffentlicht. Dadurch sollen Radwege, Fahrradabstellanlagen und Bürgersteige, Serviceangebote wie Ladestationen für Pedelecs sowie Informations- und Kommunikationsangebote wie die Öffentlichkeitsarbeit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) gefördert werden. Das Programm soll bis zum 31.12.2019 weitergeführt werden.

- 1 Hat Bornheim bisher Projekte, die durch dieses Förderprogramm unterstützt werden könnten, bei der Landesregierung angegeben? Wenn ja, wie ist der Status der Anfragen.
- 2 Plant die Stadt für Projekte, die bereits in der Planung sind (z.B. Umbau Bahnhof Sechtem oder Roisdorf), Fördermittel zu beantragen? Wenn ja, für welche?
- 3 Macht es aus Sicht der Verwaltung Sinn auf Grund dieses Förderprogramms die Planungen von Rad- und Fußwegen, die nach der Förderrichtlinie Förderungswürdig sind, jetzt gezielt anzugehen? Förderfähig sind nach Punkt 2 der Richtlinie „*Bau- und Ausbautvorhaben, grundhafte Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind, - sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten, - motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern. Dabei ist der Vernetzung mit dem öffentlichen Personenverkehr angemessen Rechnung zu tragen.*“

Insbesondere scheinen hier auch die durch den Seniorenbeirat durchgeführten Ortsbegehungen eine gute Gelegenheit einen Pool von Projekten zu finden, die durch dieses Programm gefördert werden könnten.



Mit freundlichen Grüßen

Markus Hochgartz

Andrea Gesell

und Fraktion

Inhaltsverzeichnis

56/2015, 09.09.2015, Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung	1
Sitzungsdokumente	
Einladung Ausschüsse	3
Vorlagendokumente	
TOP Ö 4 Vorstellung des Bebauungskonzeptes zur Errichtung eines Seniorenzentrum	
Liegenschafts-Vorlage 473/2015-7	5
Bebauungskonzept Teil 1 473/2015-7	6
Bebauungskonzept Teil 2 473/2015-7	7
Lageplan Bebauung 473/2015-7	8
TOP Ö 5 Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur Aufstellung	
Vorlage 471/2015-7	9
Übersichtskarte 471/2015-7	11
TOP Ö 6 Anregung nach § 24 GO vom 28.05.2015 (Eingang 29.05.2015) betr. neue Nu	
Vorlage 389/2015-7	12
Übersichtskarte Antragsgrundstücke 389/2015-7	14
Anregung 389/2015-7	15
TOP Ö 7 Mitteilung betr. einer zusätzlichen Anbindung von der L190 Richtung zum	
Vorlage 434/2015-9	22
Übersichtskarte 434/2015-9	23
TOP Ö 8 Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet	
Vorlage 468/2015-9	24
Erläuterungsbericht 468/2015-9	26
TOP Ö 10 Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 14.07.2015 (Eingang 15.07.2015) bet	
15-08-große Anfrage SPD 415/2015-SUA	47
Vorlage ohne Beschluss 415/2015-SUA	48
Anfrage 415/2015-SUA	49
TOP Ö 11 Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 24.07.2015 (Ein	
Vorlage ohne Beschluss 472/2015-7	51
Anfrage 472/2015-7	53
Inhaltsverzeichnis	55