

Inhaltsverzeichnis

02.12.2015 Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung

Sitzungsdokumente

Einladung Ausschüsse
Niederschrift ö StEA 21.10.2015

Vorlagendokumente / Antragsdokumente

Top Ö 5	Vorstellung Verkehrsgutachten Sechtem L190n/K33n	Vorlage: 621/2015-7
	Vorlage Vorlage: 621/2015-7	Vorlage: 621/2015-7
Top Ö 6	Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Se 21	
	Bebauungsplan Se 23 - Aufstellungsbeschluss Straßenbebauungsplan	Vorlage: 622/2015-7
	Vorlage Vorlage: 622/2015-7	Vorlage: 622/2015-7
	Übersichtsplan Vorlage: 622/2015-7	Vorlage: 622/2015-7
Top Ö 7	Vorplanung Verlauf K33n Vorlage: 622/2015-7	Vorlage: 622/2015-7
	Erläuterung der Planungsabsicht 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf; Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	Vorlage: 565/2015-7
	Vorlage Vorlage: 565/2015-7	Vorlage: 565/2015-7
	1. Übersichtskarte Vorlage: 565/2015-7	Vorlage: 565/2015-7
	2. Gestaltungsplan	

	Vorlage: 565/2015-7	Vorlage: 565/2015-7
Top Ö 8	3. Allgemeine Ziele u. Zwecke Ausbau der Straßen Oberdorfer Weg zwischen Berliner Straße und Donnerstein und Donnerstein zwischen Oberdorfer Weg und Ende der Bebauung in Roisdorf Vorlage Vorlage: 538/2015-9	Vorlage: 538/2015-9 Vorlage: 538/2015-9
	Straßenraumentwurf Vorlage: 538/2015-9	Vorlage: 538/2015-9
	Erläuterungsbericht Vorlage: 538/2015-9	Vorlage: 538/2015-9
Top Ö 9	Grundwerbsübersicht (Plan) 2. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim (Straßenreinigungssatzung) vom 15.12.2006	Vorlage: 644/2015-9
Top Ö 11	Vorlage Bebauungsplan Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss Vorlage Vorlage: 650/2015-7	Vorlage: 650/2015-7 Vorlage: 650/2015-7
	1. Übersichtskarte Vorlage: 650/2015-7	Vorlage: 650/2015-7
	2. Maßnahmenplan Vorlage: 650/2015-7	Vorlage: 650/2015-7
Top Ö 12	3. Ausschnitt Verkehrsstädtebauliche Untersuchung Bonner Straße: Bahnhof Roisdorf (Kocks, 2015) Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr, Einleitungsbeschluss zum Bebauungsplan "Donnerstein" in der Ortschaft Roisdorf Vorlage Vorlage: 535/2015-7	Vorlage: 535/2015-7 Vorlage: 535/2015-7
	Antrag Vorlage: 535/2015-7	Vorlage: 535/2015-7

	Ergänzung zur bestehenden Vorlage Vorlage: 535/2015-7	Vorlage: 535/2015-7
Top Ö 13	Übersicht des Plangebiets Donnerstein Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr. Einleitungsbeschluss zum Straßenbebauungsplan "Oberdorfer Weg und Donnerstein" Vorlage Vorlage: 536/2015-7	Vorlage: 536/2015-7 Vorlage: 536/2015-7
	Antrag Vorlage: 536/2015-7	Vorlage: 536/2015-7
	Flurkarte Donnerstein Vorlage: 536/2015-7	Vorlage: 536/2015-7
Top Ö 15	Ergänzung Übersichtskarte zur Straßenplanung Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 28.10.2015 (Eingang 30.10.2015) betr. Klärungen zum Bebauungsplan He 206 Vorlage ohne Beschluss Vorlage: 634/2015-6	Vorlage: 634/2015-6 Vorlage: 634/2015-6
	Anfrage Vorlage: 634/2015-6	Vorlage: 634/2015-6
Top Ö 16	Kopie Bebauungsplan He 206 Mitteilung / Halbjahresberichte des Bürgermeisters (Bereich StEA) Vorlage ohne Beschluss Vorlage: 244/2015-1	Vorlage: 244/2015-1 Vorlage: 244/2015-1
Top Ö 18	Halbjahresbericht Ausschuss für Stadtentwicklung Mitteilung betr. Bauantrag zur Errichtung eines Betriebsleiterhauses Vorlage ohne Beschluss Vorlage: 551/2015-6	Vorlage: 551/2015-6 Vorlage: 551/2015-6
	Lageplan Vorlage: 551/2015-6	Vorlage: 551/2015-6

Einladung



Sitzung Nr.	82/2015
Nr.	14/2015

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

Bornheim, den 16.11.2015

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, 02.12.2015, 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	Entgegennahme der Niederschrift über die Sitzung Nr. 65/2015 vom 21.10.2015	
5	Vorstellung Verkehrsgutachten Sechtem L190n/K33n	621/2015-7
6	Bebauungsplan Se 23 - Aufstellungsbeschluss Straßenbebauungsplan	622/2015-7
7	1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf; Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	565/2015-7
8	Ausbau der Straßen Oberdorfer Weg zwischen Berliner Straße und Donnerstein und Donnerstein zwischen Oberdorfer Weg und Ende der Bebauung in Roisdorf	538/2015-9
9	2. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim (Straßenreinigungssatzung) vom 15.12.2006	644/2015-9
10	5. Änderung des Flächennutzungsplanes; Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses	356/2015-7
11	Bebauungsplan Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss	650/2015-7
12	Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr, Einleitungsbeschluss zum Bebauungsplan "Donnerstein" in der Ortschaft Roisdorf (StEA 04.11.2015)	535/2015-7
13	Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr. Einleitungsbeschluss zum Straßenbebauungsplan "Oberdorfer Weg und Donnerstein" (StEA 04.11.2015)	536/2015-7
14	Antrag der CDU-Fraktion vom 04.11.2015 betr. Gestaltungssatzung zur Aufstellung und Anbringung von großflächigen Werbetafeln, Plakatawänden und Leuchtreklamen	647/2015-7
15	Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 28.10.2015 (Eingang 30.10.2015) betr. Klärungen zum Bebauungsplan He 206	634/2015-6

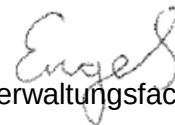
16	Mitteilung / Halbjahresberichte des Bürgermeisters (Bereich StEA)	244/2015-1
17	Mitteilung über das Arbeitsprogramm der Abteilung 7.1 im Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt	505/2015-7
18	Mitteilung betr. Bauantrag zur Errichtung eines Betriebsleiterhauses	551/2015-6
19	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	663/2015-1
20	Anfragen mündlich	
	<u>Nicht-öffentliche Sitzung</u>	
21	Konzeptpräsentation städtisches Grundstück Adenauerallee	648/2015-7
22	Veräußerung einer Grundstücksfläche in Waldorf, Ladestraße	630/2015-7
23	Genehmigung der Dringlichkeitsentscheidung zur Vergabe eines Nachtragsauftrages zum Hauptauftrag betr. Straßenbauarbeiten zur Herstellung der P+R/B+R-Anlage am Bahnhof Sechtem	668/2015-1
24	Vergabe eines Nachtragsauftrages zum Hauptauftrag P+R / B+R Anlage Sechtem - Kontaminierte Böden	586/2015-9
25	Vergabe des Auftrages zur Kanalsanierung an der Kindertagesstätte Widdig, am Sportlerheim Widdig und am Feuerwehrgerätehaus Widdig	599/2015-1
26	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	664/2015-1
27	Anfragen mündlich	

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet:

Hans-Dieter Wirtz
(Vorsitzende/r)

beglaubigt:


(Verwaltungsfachwirt)

Niederschrift



Sitzung des **Ausschusses für Stadtentwicklung** der Stadt Bornheim am Mittwoch, **21.10.2015**, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2

X	Öffentliche Sitzung
	Nicht-öffentliche Sitzung

Sitzung Nr.	65/2015
Nr.	12/2015

Anwesende

Vorsitzender

Wirtz, Hans-Dieter CDU-Fraktion

Mitglieder

Bertram, Martin	CDU-Fraktion
Feldenkirchen, Hans Gerd	UWG/Forum-Fraktion
Gesell, Andrea	Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Geuer, Theo	CDU-Fraktion
Günther, Jann	SPD-Fraktion
Hanft, Wilfried	SPD-Fraktion
Keils, Ewald	CDU-Fraktion
Kleinekathöfer, Ute	SPD-Fraktion
Knapstein, Günter	CDU-Fraktion
Krüger, Frank W.	SPD-Fraktion
Prinz, Rüdiger	CDU-Fraktion
Roitzheim, Frank	SPD-Fraktion
Schulz, Heinz-Peter	Fraktion-DIE LINKE
Schwarz, Wolfgang	CDU-Fraktion
Stadler, Harald	SPD-Fraktion
Velten, Konrad	CDU-Fraktion
Wehrend, Lutz	CDU-Fraktion
Wicht, Stefan	UWG/Forum-Fraktion

stv. Mitglieder

Hochgartz, Markus	Bündnis 90/Grüne-Fraktion	ab TOP 5
Klein, Stefan	FDP-Fraktion	
Strauff, Bernhard	CDU-Fraktion	
Weiler, Jürgen	ABB-Fraktion	

beratende Mitglieder

Will, Madeleine Dr. Seniorenbeirat

Verwaltungsvertreter

Erll, Andreas
Pieck, Johannes
Seck, Thomas

Schriftführerin

Altaner, Petra

Nicht anwesend (entschuldigt)

Breuer, Paul	ABB-Fraktion
Lamprichs, Holger	CDU-Fraktion
Liebeskind, Annette	Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Schüller, Alexander	FDP-Fraktion

Tagesordnung

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme der Niederschriften über die Sitzungen Nr. 47/2015 vom 19.08.2015 und Nr. 56/2015 vom 09.09.2015	
5	Vorstellung des Bebauungskonzeptes zur Errichtung eines Seniorenwohnheims an der Königstraße, Bornheim	540/2015-7
6	Bebauungsplan Bo 18 in der Ortschaft Bornheim; Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	549/2015-7
7	Bebauungsplan Me 07 in der Ortschaft Merten, Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung	454/2015-7
8	Bebauungsplan Br 28 in der Ortschaft Brenig; Ergebnis der Offenlage, Satzungsbeschluss, Beschluss Städtebaulicher Vertrag	298/2015-7
9	3. Änderung des Bebauungsplanes Hm 01 in der Ortschaft Hemmerich; Aufstellungsbeschluss, Beschluss zur Offenlage	384/2015-7
10	Antrag der UWG/Forum-Fraktion vom 21.08.2015 (Eingang 25.08.2015) betr. Verkehrsberuhigung L183	488/2015-9
11	Antrag der UWG/Forum-Fraktion vom 21.08.2015 (Eingang 25.08.2015) betr. Geschwindigkeitskontrolle L183	489/2015-9
12	Anfrage der Fraktion ABB vom 16.08.2015 (Eingang 17.08.2015) betr. Neubau einer Betriebsstätte für Pferdewirtschaft im Landschaftsschutzgebiet	546/2015-6
13	Mitteilung betr. Resolution des Rates der Stadt Bornheim zum Erhalt der Attraktivität und Bedeutung des Roisdorfer Bahnhofs	560/2015-1
14	Mitteilung betr. Bauantrag zur Nutzungsänderung eines landwirtschaftlichen Betriebs in Gewerbe (Gastronomie, Hotel etc.)	484/2015-6
15	Mitteilung betr. Ergänzungen im ÖPNV-Angebot	516/2015-7
16	Mitteilung betr. Rekultivierung eines Teilbereichs der ehem. Abgrabung Heres, Bleibtreustraße	530/2015-12
17	Mitteilungen mündlich und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	
18	Anfragen mündlich	

Vor Eintritt in die Tagesordnung (der gesamten Sitzung)

AV Hans-Dieter Wirtz eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung der Stadt Bornheim, stellt fest, dass ordnungsgemäß eingeladen worden ist und dass der Ausschuss für Stadtentwicklung beschlussfähig ist.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt,

1. die Tagesordnung um die Tagesordnungspunkte

21 „Ankauf des Grundstückes Gemarkung Hersel, Flur 14, Flurstück 459, Allerstraße, Hersel als Standort für Wohnraum für Flüchtlinge“, Vorlage-Nr. 584/2015-7 und

22 „Grundstückstausch mit der Katholischen Kirchengemeinde in Merten zur Unterbringung von Flüchtlingen“, Vorlage-Nr. 585/2015-7 zu erweitern und

2. den neuen Tagesordnungspunkt 21 nach Tagesordnungspunkt 20 und den neuen Tagesordnungspunkt 22 nach Tagesordnungspunkt 21 zu behandeln.,

Stimmenverhältnis:

- Einstimmig -

Durch diese Änderung der Tagesordnung werden die bisherigen

TOP 21 - 23 zu neuen TOP 23 - 25.

Die Tagesordnung der öffentlichen Sitzung wird in folgender Reihenfolge behandelt:
TOP 1 – 18.

	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	

Frau Altaner ist bereits zur Schriftführerin bestellt.

2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
----------	---	--

Es wurde kein Ausschussmitglied verpflichtet.

3	Einwohnerfragestunde	
----------	-----------------------------	--

Die Einwohnerfragestunde entfällt, da keine Fragen vorliegen.

4	Entgegennahme der Niederschriften über die Sitzungen Nr. 47/2015 vom 19.08.2015 und Nr. 56/2015 vom 09.09.2015	
----------	---	--

Der Ausschuss für Stadtentwicklung erhebt gegen den Inhalt der Niederschriften über die Sitzung Nr. 47/2015 vom 19.08.2015 und Nr. 56/2015 vom 09.09.2015 keine Einwände.

5	Vorstellung des Bebauungskonzeptes zur Errichtung eines Seniorenwohnheims an der Königstraße, Bornheim	540/2015-7
----------	---	-------------------

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt das Konzept des Wohnstifts Beethoven zur Bebauung der Grundstücke an der Königstraße (Gemarkung Bornheim-Brenig, Flur 29, Flurstück 442, 455 qm und Flurstück 610, 1.992 qm groß) zur Kenntnis.

- Einstimmig -

6	Bebauungsplan Bo 18 in der Ortschaft Bornheim; Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	549/2015-7
----------	--	-------------------

Beschluss:

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

Der Rat beschließt,

1. gemäß § 2 Abs. 1 und § 1 Abs. 8 BauGB in Verbindung mit § 13 a BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes Bo 18 in der Ortschaft Bornheim. Das Plangebiet liegt zwischen Königstraße, Schillerstraße und Secundastraße. Der Bebauungsplan wird

gemäß § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt,

2. auf Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Die LINKE eine frühzeitige Bürgerbeteiligung zu Beginn der Offenlage durchzuführen.

Abstimmungsergebnis zu Ziffer 1:

-Einstimmig-
bei 1 Stimmenthaltung (SPD tw.)

Abstimmungsergebnis zu Ziffer 2:

-Einstimmig-

7	Bebauungsplan Me 07 in der Ortschaft Merten, Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung	454/2015-7
----------	--	-------------------

Beschluss:

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

Der Rat beschließt

1. gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes Me 07 in der Ortschaft Merten. Das Plangebiet liegt nördlich der Bebauung zwischen Talstraße und Brahmsstraße. Es grenzt im Osten auf einer Länge von ca. 90 Metern an die Talstraße.
2. die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB mit dem vorliegenden Planvorentwurf und der vorliegenden Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung,
3. die Planung für die Dauer von 4 Wochen öffentlich auszulegen und eine Einwohnerversammlung durchzuführen,
4. auf Antrag der CDU-Fraktion, die Finanzierung der Straßenausbaukosten durch die Neubauflächen im Bebauungsplan sicherzustellen.

Abstimmungsergebnis

-Einstimmig-
(ohne Mitwirkung des AM Schwarz gem. § 31 GO)

8	Bebauungsplan Br 28 in der Ortschaft Brenig; Ergebnis der Offenlage, Satzungsbeschluss, Beschluss Städtebaulicher Vertrag	298/2015-7
----------	--	-------------------

Beschluss:

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

Der Rat beschließt,

1. zu den Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplanes Br 28 in der Ortschaft Brenig die vorliegenden Stellungnahmen inklusive der Beschlusssentwürfe der Stadt Bornheim,
2. den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes Br 28 in der Ortschaft Brenig einschließlich der vorliegenden textlichen Festsetzungen und der vorliegenden Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung.
3. den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Br 28 in der Ortschaft Brenig einschließlich der vorliegenden Anlagen.

-Einstimmig-

9	3. Änderung des Bebauungsplanes Hm 01 in der Ortschaft Hemmerich; Aufstellungsbeschluss, Beschluss zur Offenlage	384/2015-7
----------	---	-------------------

Herr Schier sagt zu, bezüglich der Anregung der SPD-Fraktion, das der Jugendhilfeausschuss beraten soll, ob auf den Kinderspielplatz verzichtet werden kann (Kinderspielplatzbedarfsplan), eine gesonderte Vorlage in die nächste Sitzung des Jugendhilfeausschusses im November einzubringen.

Beschluss:

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

Der Rat beschließt,

1. gemäß § 2 Abs. 1 und § 1 Abs. 8 BauGB in Verbindung mit § 13 BauGB die Aufstellung der 3. Änderung des Bebauungsplanes Hm 01 in der Ortschaft Hemmerich. Das Plangebiet liegt an der Dechant-Blum-Straße,
2. den vorliegenden Entwurf der 3. Änderung des Bebauungsplanes Hm 01 einschließlich der vorliegenden textlichen Festsetzungen sowie der vorliegenden Begründung gemäß § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen und auf eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3(1) BauGB zu verzichten.

Abstimmungsergebnis

-Einstimmig-

(ohne Mitwirkung des AM Bertram gem. § 31 GO)

10	Antrag der UWG/Forum-Fraktion vom 21.08.2015 (Eingang 25.08.2015) betr. Verkehrsberuhigung L183	488/2015-9
-----------	--	-------------------

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt die Verwaltung,

1. für das Teilstück der Bonn-Brühler-Straße (L 183) zwischen Ortseingang und Einmündung Bachstraße Seitenradarmessungen für beide Fahrtrichtungen durchführen zu lassen,
2. die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen in einem straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren zu erörtern,
3. die ggf. notwendigen Anordnungen zu treffen und
4. dem Ausschuss nachfolgend zu berichten.

- Einstimmig -

11	Antrag der UWG/Forum-Fraktion vom 21.08.2015 (Eingang 25.08.2015) betr. Geschwindigkeitskontrolle L183	489/2015-9
-----------	---	-------------------

Beschluss:

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

- Einstimmig -

12	Anfrage der Fraktion ABB vom 16.08.2015 (Eingang 17.08.2015) betr. Neubau einer Betriebsstätte für Pferdewirtschaft im Landschaftsschutzgebiet	546/2015-6
-----------	---	-------------------

- Kenntnis genommen -

13	Mitteilung betr. Resolution des Rates der Stadt Bornheim zum Erhalt der Attraktivität und Bedeutung des Roisdorfer Bahnhofs	560/2015-1
-----------	--	-------------------

- Kenntnis genommen -

Zusatzfragen von

AM Hanft

Ist die einzige Möglichkeit in Zukunft weitere Einschränkungen zu verhindern eine Gesetzesnovellierung, die durch die örtlich zuständigen Bundestagsabgeordneten auf den Weg gebracht werden müsste?

Antwort:

Ja, so wird das angedeutet.

AM Hochgartz regt an, dass die Parteien an ihre Landes- und Bundestagsabgeordneten appellieren, sich für einen Ausbau (weiteres Gleis) an dieser Stelle einzusetzen.

AM Stadler betr. 1,7 Mio Euro Nahverkehrsabgabe

Ist die Deutsche Bahn auch in der Nahverkehrsabgabe bei der Subventionierung des öffentlichen Nahverkehrs auf dieser Strecke enthalten?

Antwort:

1,7 Mio Euro werden dafür gezahlt, dass Busse und Straßenbahnen fahren. Das, was im Schienenpersonalverkehr liegt, wird über sogenannte Regionalisierungsmittel des Bundes verteilt. Die Mittel, die vom Bund verteilt werden, kommen beim Land NRW nicht hinreichend an.

14	Mitteilung betr. Bauantrag zur Nutzungsänderung eines landwirtschaftlichen Betriebs in Gewerbe (Gastronomie, Hotel etc.)	484/2015-6
-----------	---	-------------------

- Kenntnis genommen -

Zusatzfrage von

AM Kleinekathöfer

Sieht die Verwaltung das auch so, dass wenn man lange genug eine Probierstube betreibt, man dann auch die nötige Betriebserlaubnis bekommt?

Antwort:

Eine Baugenehmigung hat der Betrieb. Wenn die anderen Nutzungsarten entfallen, bleibt noch die Gastronomie.

15	Mitteilung betr. Ergänzungen im ÖPNV-Angebot	516/2015-7
-----------	---	-------------------

- Kenntnis genommen -

Zusatzfragen von

AM Geuer betr. Haltestelle Wendelinusstraße

Kann bei der Erstellung der Haltestelle auf eine ausreichende Beleuchtung geachtet und kann die Bürgersteigsituation mit berücksichtigt werden?

Antwort:

Die Haltestelle wird bis Dezember nur verkehrsbehördlich eingerichtet. Die Haltestelle wird in Nähe der Einmündung der Münsterstraße (Haus-Nr. 16 und 23) eingerichtet, wo eine ausreichende Beleuchtung vorhanden ist.

AM Wicht betr. Leerstand von Bussen

Gibt es Fahrgastzählungen und können diese dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden?

Antwort:

Im Rahmen des Arbeitskreises ÖPNV soll das Thema Auslastung und Verkehrsverknüpfung thematisiert werden.

16	Mitteilung betr. Rekultivierung eines Teilbereichs der ehem. Abgrabung Heres, Bleibtreustraße	530/2015-12
-----------	--	--------------------

- Kenntnis genommen -

17	Mitteilungen mündlich und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	
-----------	---	--

Mitteilungen mündlich

Keine.

Beantwortung von Anfragen aus vorherigen Sitzungen

AM Bertram (09.09.2015) betr. Freifläche Dechant-Blum-Straße

Warum ist dort ein stabiler Bauzaun errichtet worden?

Antwort:

Anlass für die Aufstellung des Zaunes ist der ständige „Missbrauch“ dieses derzeit nicht genutzten städtischen Grundstücks durch die Ablagerung von Grünabfällen und Bauschutt sowie widerrechtliches Parken auf der Fläche und der damit verbundene Mehraufwand bei der Sauberhaltung und Pflege.

AM Oster (09.09.2015) betr. 10 mobile Barrieren Graue-Burg-Straße

1. Wer hat diese beantragt und was ist damit bezweckt?
2. Weiß die Verwaltung wer hier aktiv geworden ist, (Verwaltung, Bürger oder Stadtbetrieb)?

Antwort:

Die mobilen Elemente wurden als Ergebnis eines straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahrens gem. § 45 StVO angeordnet, nachdem aufgrund entsprechender Beschwerden aus der Anwohnerschaft vorgenommene Geschwindigkeitsmessungen ergeben hatten, dass im fraglichen Bereich innerhalb einer Tempo-30-Zone oftmals zu schnell gefahren wurde.

18	Anfragen mündlich	
-----------	--------------------------	--

AM Günther betr. Schulwegsicherung Krausplatz

Gibt es einen neuen Sachstand?

Antwort:

Sobald es personell möglich ist, wird sich der Angelegenheit angenommen.

AM Stadler betr. Anfrage aus vergangenen Sitzungen

Vor kurzem wurden zwei ebenso große Werbetafeln an einem Zaun Ecke Bonner Str./Neusser Str. aufgehangen

Ist dies der Bauaufsicht bekannt und wurde dies genehmigt?

Antwort:

Wird in der nächsten Sitzung mitgeteilt.

AM Velten Masterplan für Herseler Sportplatz alt und Herseler Rheinaue

Wie ist der Sachstand?

Antwort:

Erste Gespräche haben stattgefunden. Es wurde ein Auftrag an ein Planungsbüro erteilt.

AM Prinz betr. Anrufsammeltaxi am Haus Baden und Herseler Sportplatz (Beschluss Mai 2014)

Wie ist der Sachstand?

Antwort:

Die zusätzlichen AST-Haltepunkte am Haus Baden und am Friedhof in Hersel werden zum Fahrplanwechsel im Dezember eingerichtet.

AM Geuer betr. Beschilderung des Park & Ride Parkplatzes Sechtem

Wie ist der Sachstand?

Antwort:

Es gibt keinen neuen Sachstand. Die Notwendigkeit einer entsprechenden Wegweisung wird gesehen.

AM Velten Aussage in den Rheinorten, dass der an der Talstraße/Ecke Uedorfer Weg gelegene Gärtnereibetrieb Beckert, von der Firma Ritter übernommen wird.

1. Gibt es dazu Kenntnisse?
2. Sind Verträge über Flüchtlingsunterkünfte mit der Firma Ritter abgeschlossen worden?

Antwort:

Die Fragen werden in der nicht öffentlichen Sitzung beantwortet.

Ende der Sitzung: 19:55 Uhr

gez. Hans-Dieter Wirtz
Vorsitz

gez. Petra Altaner
Schriftführung

Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	621/2015-7
Stand	22.10.2015

Betreff Vorstellung Verkehrsgutachten Sechtem L190n/K33n

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen zum Verkehrsgutachten zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den Knotenpunkt L190n/K42/K33n im Verfahren des Bebauungsplanes Se 21 als 5-armigen Kreisverkehr vorzusehen.

Sachverhalt

Im Dezember 2012 beschloss der Rat der Stadt Bornheim, aufbauend auf der Rahmenplanung Sechtem-Ost das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Se 21 inklusive Verlauf der zukünftigen L 190n einzuleiten. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Se 21 besteht unter anderem die Notwendigkeit zur Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens.

Aufgabe des Verkehrsgutachtens ist es vor allem, die derzeitigen Verkehrsströme im Osten von Sechtem zu erfassen und zu analysieren und darauf aufbauend Prognosen für die kommenden Jahre unter Berücksichtigung der Neubebauung zu erarbeiten. Des Weiteren soll die Leistungsfähigkeit der im Plangebiet vorhandenen und geplanten Knotenpunkte untersucht werden.

Im Zusammenhang mit dem Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung des Bebauungsplanes Se 21 in der Ortschaft Sechtem beauftragte der Rat der Stadt Bornheim in seiner Sitzung am 19.03.2015 die Verwaltung, des Weiteren einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan zum Neubau der Südumfahrung K 33 n vorzubereiten und dem Ausschuss für Stadtentwicklung und dem Rat schnellstmöglich vorzulegen.

Die Stadt Bornheim vergab daraufhin den Auftrag für die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Se 21 mit dem Zusatz, die potentielle Südumfahrung K 33 n in die Berechnungen und Prognosen mit einzubeziehen.

Die verkehrsgutachterliche Stellungnahme wird in der Sitzung vorgestellt und soll als Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren beschlossen werden.

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen werden in den weiteren Planungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Se 21 und Se 23 zur L190n / K33n dargestellt.

Anlagen zum Sachverhalt

Verkehrsgutachten



Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Se 21

Ergebnisbericht

03.11.2015

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Herangehensweise	1
2. Untersuchungsinhalte und Methodik	3
3. Untersuchungsraum	5
4. Heutige Verkehrsbelastungen	7
4.1 Analyse-Null-Fall 2010/15	8
5. Prognose-Null-Fall 2020	11
5.1 Verkehrsentwicklung bis 2020	11
5.2 Prognose-Null-Fall 2020 FNP D1 opti	13
6. Prognose-Mit-Fall 2020	16
6.1 Verkehrsaufkommen Bebauungsplan Se 21	16
6.2 Verkehrsbelastungen Prognose-Mit-Fall (PM) 2020 D1 opti	19
6.3 Planfall PM 2020 D1 opti ohne Abbindung Breslauer Straße	22
7. Kapazitäten und Leistungsfähigkeitsüberprüfungen	24
8. Zusammenfassung der Ergebnisse	32
8.1 Ergebnisse Bebauungsplan Se 21	32
8.2 Empfehlungen	32
Anhang 1 – Methodik	i
Anhang 2 – Ergebnisse der Verkehrszählung	ix

1. Aufgabenstellung und Herangehensweise

In Bornheim ist die Aufstellung des Bebauungsplanes Se 21 in der Ortschaft Sechtem, zu dessen Plangebiet auch der Bereich der L190n gehört, beabsichtigt. Der Neubau der Landesstraße ist Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Im Flächennutzungsplan ist eine weitere Trasse als Südumfahrung dargestellt. Der Rat hat beschlossen den Ausbau der K 33n bereits jetzt mit zu planen. Durch Umsetzung des Bebauungsplanes Se 21 und eines möglichen zweiten Bauabschnittes (Se22) können Baumöglichkeiten für rund 260 - 280 Wohneinheiten für ca. 750 Neubürger geschaffen werden. Des Weiteren sieht die Planung vor, entlang der Erfurter Straße (im FNP derzeit noch Mischgebiet) einen Vollversorger sowie weiteren kleinflächigen Einzelhandel/Dienstleistungen/Gastronomie anzusiedeln.

Mit Hilfe des Verkehrsmodells Bornheim, das im Rahmen der Arbeiten zur Neu-aufstellung des Flächennutzungsplanes aufgestellt wurde und seitdem für verschiedene Untersuchungen für die Stadt Bornheim immer wieder aktualisiert wurde, können die verkehrlichen Auswirkungen eines solchen Vorhabens dargestellt und bewertet werden.

Dazu werden aktuelle Verkehrszählungen in Bornheim ausgewertet und um Verkehrszählungen an 4 Knoten in Sechtem aus dem Juni 2015 ergänzt. Dann wird das Verkehrsmodell an die neuesten Zählungen angepasst und im Bereich des neuen Vorhabens verfeinert. Damit ergibt sich ein aktueller Prognose-Null-Fall des Verkehrsmodells Bornheim (Analyse-Null-Fall 2010/15).

Nach der Berechnung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens für das neue Vorhaben wird zur Ermittlung der Verkehrsstärken in Kfz/DTV im umliegenden Straßennetz innerhalb des Verkehrsmodells Bornheim ein sogenannter Prognose-Mit-Fall 2020 berechnet. Durch Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall., der unter den Bedingungen des Planfalls D 1 opti auch die bereits begonnene Umgestaltung der Königstraße beinhaltet, werden die Wirkungen des Vorhabens (Mehrbelastungen, Entlastungen) aufgezeigt.

Leistungsfähigkeitsnachweise im Prognose-Mit-Fall für die Knoten L 190n/Erfurter Straße, L 190n/K 33n/K 42 und Erfurter Str./Bahnhofstr./Willmuthstr./Wendelinusstr. weisen die Auswirkungen auf die benachbarten Knoten nach.

Bezüglich der Rahmenbedingungen für die umliegenden Straßen wird die Abbindung der Breslauer Straße im Zusammenhang mit der K 33n untersucht.

Die verkehrsplanerische Arbeit in Bezug auf den Kfz-Verkehr soll sich dabei nicht nur auf das unmittelbar umgebende Straßennetz beschränken, sondern auch Auswirkungen auf die angrenzende Umgebung betrachten. Hierbei werden Planungsdaten, die im Hause IVV im Zuge der Aufstellung des FNP im Raum Bornheim erarbeitet wurden, genutzt und für den Bereich des Rahmenplans Bornheim West verfeinert wurden. Das System wird dann noch mit den Daten aus der Bedarfsplanung des Landes und des Bundes verschnitten, so dass auch über die weiterausgreifenden Verkehrsströme Erkenntnisse vorliegen und diese in die Verkehrsuntersuchung eingebracht werden können.

2. Untersuchungsinhalte und Methodik

Zur Bewältigung der anstehenden Aufgabe wurde die im Folgenden beschriebene methodische Vorgehensweise für die Betrachtung des Kfz-Verkehrs als sinnvoll und zielorientiert gewählt.

Zunächst konnten die Ergebnisse der Bundesverkehrswegezählung aus dem Jahr 2010 (SVZ 2010) für den Bereich Bornheim sowie weitere aktuelle Zählungen in Bornheim ausgewertet werden und wurden für das Verkehrsmodell aufbereitet.

Ziel der Verkehrsuntersuchung ist die Ermittlung der durch den Bebauungsplan Se 21 verbundenen verkehrlichen Wirkungen, wozu sowohl die Be- als auch Entlastungen im untersuchten Netz gehören.

Die Ermittlung der benötigten Informationen ist nur mit Hilfe von Modellberechnungen möglich, bei denen der Verkehrsablauf für verschiedene Netzzustände im Rechner simuliert wird. Aus den Ergebnissen der Verkehrssimulationen können dann die von den geplanten Maßnahmen ausgehenden verkehrlichen Wirkungen abgeleitet werden.

Voraussetzung für die Simulation künftiger Verkehrszustände ist, dass die eingesetzten Simulationsmodelle und die Grundlagendaten valide sind. Um das sicherzustellen, werden das Berechnungsinstrumentarium und die Grundlagendaten im Rahmen eines so genannten Analyse-Null-Falles verifiziert. In diesem Rechenfall werden die per Modellsimulation ermittelten Verkehrsbelastungen mit gezählten Werten verglichen. Im Rahmen eines sich in Stufen annähernden Prozesses werden die Berechnungsparameter bzw. die Grundlagendaten der Modellsimulation solange modifiziert, bis eine ausreichende Übereinstimmung zwischen den gerechneten und gezählten Werten erreicht ist.

Auf der Grundlage der Datenbasis der Arbeiten zum FNP wurde mit Hilfe des Verkehrsplanungssystems **VENUS**¹ unter Berücksichtigung der Zählungsauswertungen im Rahmen eines sog. Analyse-Null-Falles der heutige Verkehrszustand mit Computerunterstützung simuliert.

¹ Softwareprodukt der Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co.KG

Hieraus ergibt sich ein flächendeckendes Bild der derzeitigen Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV), (dies beinhaltet den Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) sowie der Verkehrsbelastungen im untersuchungsrelevanten Straßennetz (Kfz-Verkehrsstärken). Es steht dann damit ein lückenloses Bild der Verkehrsbelastungen 2010/2015 im Untersuchungsgebiet zur Verfügung.

Auf der Basis der Bestandsaufnahme für den Analyse-Null-Fall werden im Rahmen von sog. Prognose - Planfällen Verkehrsnetzberechnungen bezogen auf den Zeitpunkt 2020 durchgeführt, wobei die siedlungs- und wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen aufgrund der von der Stadt Bornheim zur Verfügung gestellten Datengrundlage und der Datenbasis der Strukturdaten, die im Rahmen der IGVP² aufbereitet worden sind, abgeglichen wurden.

Das aktuelle Datenmaterial zum sogenannten Analyse-Null-Fall fließt als Verkehrsmodell in die Untersuchung zum heutigen Belastungsbild des Verkehrsnetzes ein. In einem weiteren Schritt wird zunächst das zukünftige Verkehrsaufkommen des Untersuchungsgebietes auf das Verkehrsnetz umgelegt. Als Ergebnis steht der Prognose-Null-Fall, der den Vergleichsfall (ohne-Fall) darstellt.

Aus den Ergebnissen der Prognose-Berechnungen werden die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens ermittelt und analysiert.

Bestehendes Datenmaterial, Netzmodelle und geeichte Verflechtungsstrukturen wurden im Rahmen der jetzigen Verkehrsuntersuchung verwendet und entsprechend verfeinert und aktualisiert.

Eine genaue Beschreibung der zu Grunde gelegten methodischen Ansätze ist im Anhang 1 zu dieser Untersuchung zu finden.

² Integrierte Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen

3. Untersuchungsraum

Das angewendete Verkehrsmodell umfasst ein Gebiet, das auch die möglichen Auswirkungen des Rahmenplans berücksichtigt. Der Wirkungsraum erstreckt sich daher nicht nur über das Stadtgebiet Bornheim, sondern bildet auch die Umlandgemeinden Alfter, Bonn, Brühl, Erftstadt, Swisttal, und Wesseling ab. **Bild 1** zeigt den gesamten Wirkungsbereich des Rechenmodells.

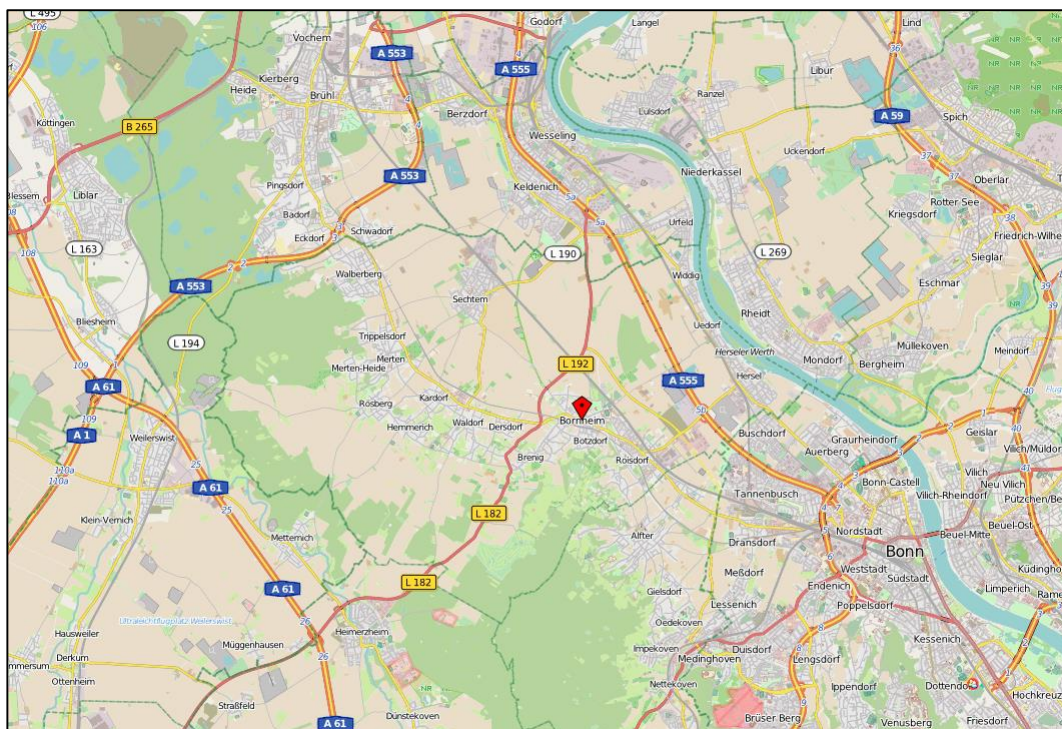


Bild 1: Wirkungsbereich des Rechenmodells für die Computersimulation (Quelle: Google)

Der Untersuchungsbereich stellt den Raum dar, in dem mit Auswirkungen des Vorhabens gerechnet werden muss.

Der Untersuchungsbereich der Verkehrsuntersuchung umfasst im Wesentlichen den westlichen Kernbereich von Bornheim.

Bild 2 zeigt den Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung.

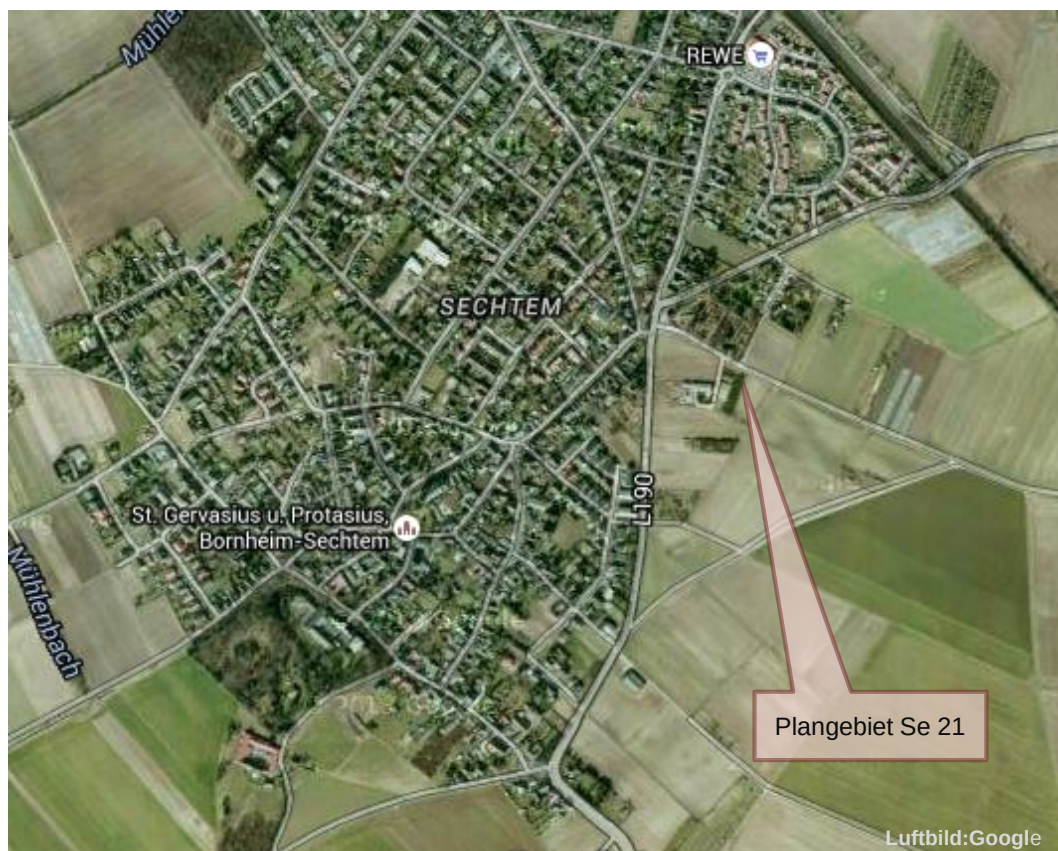


Bild 2: Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung

Für den Untersuchungsraum werden alle Belastungsdaten für die Straßen des Verkehrsnetzes erarbeitet und detailliert dargestellt.

4. Heutige Verkehrsbelastungen

Im Zuge der Aktualisierung wurde zunächst die Bundesverkehrswegezählung (BVZ) aus dem Jahr 2010 für den Untersuchungsraum ausgewertet. Bild 3 zeigt die relevanten Ergebnisse.

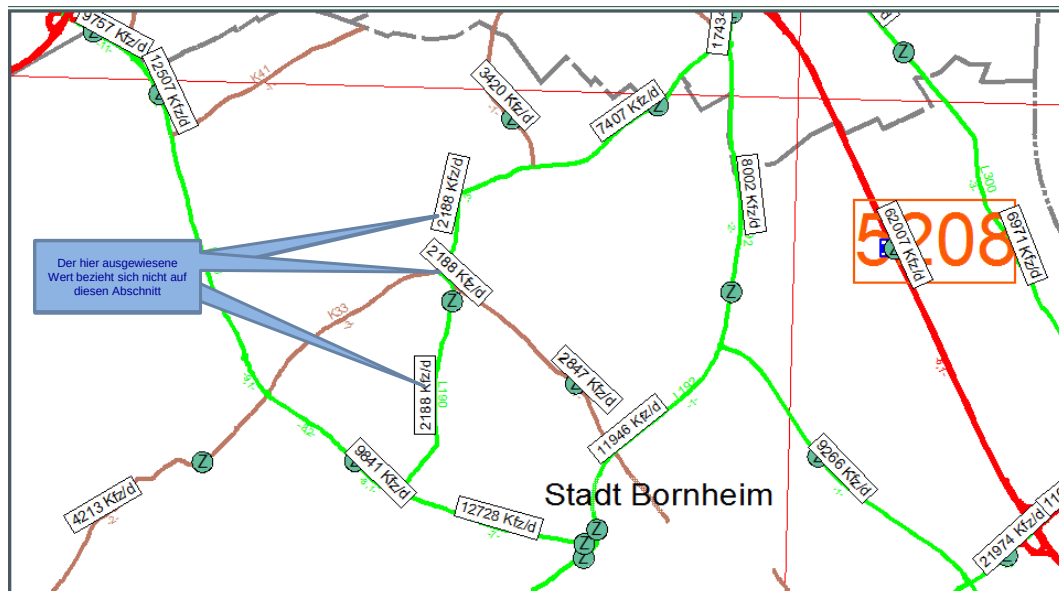


Bild 3: Verkehrserhebung SVZ 2010 – Ergebnisse für Bornheim (Quelle NWSIB-Datenbank)

Zudem wurde eine aktuelle Verkehrszählung an 4 Knoten in Sechtem getrennt nach Verkehrsarten im Juni 2015 durchgeführt (Bild 4).

Die Einzelergebnisse sowie die Hochrechnungen gemäß HBS 2001(2009)³ sind im Anhang 2 dokumentiert.

³ Handbuch zur Bemessung von Verkehrsanlagen, FGSV, 2001 (Ausgabe 2009)



Bild 4: Übersicht der Zählstellen der Verkehrserhebung vom 11.6.2015

4.1 Analyse-Null-Fall 2010/15

Mittels des vorhandenen Datenmaterials wurde der Analysefall aufgebaut und geeicht.

Nach der im Anhang erläuterten Methodik wurden die Matrizen im Pkw-Verkehr und im Lkw-Verkehr erarbeitet und auf das heutige Straßennetz umgelegt und mit den Zählwerten verglichen. In der Modellsimulation wird ein baustellen- und ereignisfreies Netz unterstellt. Abweichungen nach oben oder unten von bis zu 15% werden als tolerabel bezeichnet. Je konstanter das Verkehrsgeschehen auf den Straßen übers Jahr gesehen ist, desto genauer können auch die Simulationsergebnisse sein. Auf den Bundesfernstraßen ist in der Regel ein solch konstantes Verkehrsgeschehen festzustellen. Je mehr die Verkehrszusammensetzung von lokalen Ereignissen geprägt ist, desto höher können auch die Abweichungen der Modellsimulation ausfallen.

Nach genügend genauer Übereinstimmung konnte der sich in Stufen annähernde Eichungsprozess abgeschlossen werden. Im vorliegenden Simulationsfall werden die Zählergebnisse mit einer hohen Übereinstimmungsrate erreicht.

Das lückenlose Belastungsbild des Analyse-Null-Falls, also der geeichten Simulation des heutigen Zustands, ist im **Bild 5** für den Untersuchungsraum dargestellt.

In der Grafik wird die Zählbelastung noch als zusätzliche Information in der entsprechenden Stärke aufgetragen, so dass auch ein optischer Vergleich der Übereinstimmung von gezählten Werten mit den errechneten Werten möglich ist.

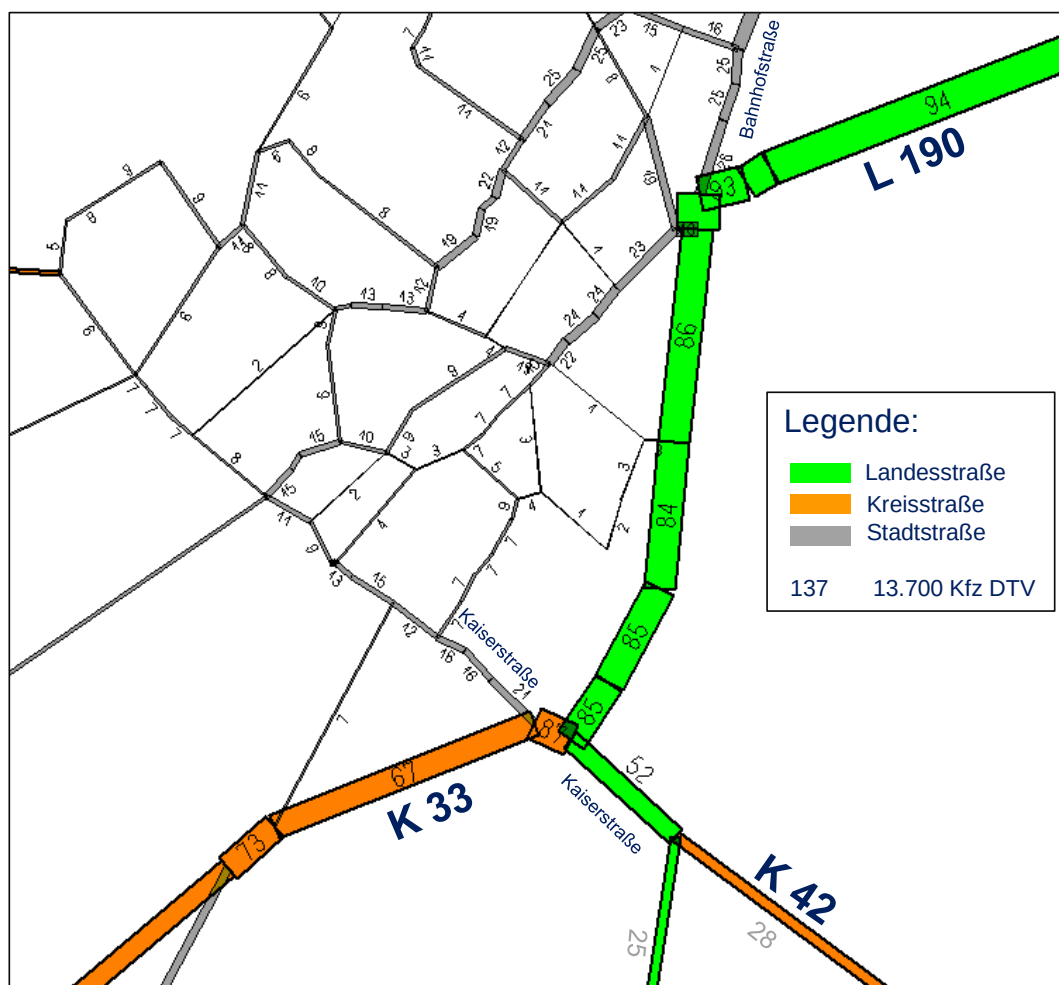


Bild 5: Analyse-Null-Fall 2010/2015 in Kfz DTV_[100]

Hohe Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum sind auf der L 190 Bahnhofstraße mit bis zu 8.600 Kfz DTV und auf der Kreisstraße K 33 mit bis zu 8.700 Kfz DTV festzustellen.

5. Prognose-Null-Fall 2020

5.1 Verkehrsentwicklung bis 2020

Die Verkehrsuntersuchung zum Flächennutzungsplan Bornheim zielte auf den Planungshorizont 2020 ab. Hierfür wurden die zu erwartenden Strukturdatenveränderungen in Bornheim sowie den angrenzenden Kommunen für 2020 ermittelt.

Für die Prognoseberechnungen zum Straßennetzsystem 2020 auf der Grundlage des Flächennutzungsplans wurden folgende Aspekte zu Grunde gelegt:

- + ca. 7.000 Einwohner von 2007 bis 2020 (Wohnbauflächenbedarfsprognose)
- + ca. 600 Arbeitsplätze von 2007 bis 2020 (Gewerbegebietsplanung)
- Eingeflossen sind u.a. Gewerbegebiet Roisdorf-Süd inkl. Zentralmarkterweiterung, neue Baugebiete in Merten und Hersel, EKZ Roisdorf, neue Discounterstandorte, Entwicklung gemäß Rahmenplan Bornheim West etc.

Die Strukturdaten der umliegenden Kreise und Gemeinden wurden ebenfalls nach den Prognosen des IT.NRW abgeleitet, dabei wird auch der Rhein-Sieg-Kreis bis 2025 von knapp 2% zunehmen. Auch für den Rhein-Sieg-Kreis gilt, dass insbesondere die Gruppe der über 60jährigen noch stark zunimmt und somit überdurchschnittlich zum Verkehrsaufkommen durch eine hohe Mobilität beiträgt. In Bonn wird ebenfalls mit einem Einwohnergewinn von rund 5% bis 2025 gerechnet.

Die Entwicklung des Binnenverkehrs wird im Wesentlichen von der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Altersgruppen mit den entsprechenden Mobilitätsraten bestimmt.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung zwischen 2008 und 2020 wurde anhand der Tendenzen der Bundes- und Landesverkehrsplanung eingebracht.

Die Bedarfsplanprognose des Bundes⁴ weist eine Steigerung des Verkehrsvolumens im Personenverkehr bis 2015 von 0,8% pro Jahr aus. Die Shellprognose 2004⁵ ermittelt für das Szenario Tradition einen Rückgang von – 2,5% zwischen 2015 und 2025, während im Szenario Impulse mit einer Steigerung von 2,0% in dem gleichen Zeitraum zu rechnen ist.

Die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025⁶ (ITP und BVU im Auftrag des BMVBS) sieht zwischen 2004 und 2025 eine Zunahme des Verkehrsvolumens im motorisierten Individualverkehr von knapp 9%, bei einer Steigerung der Verkehrsleistung von rund 16%.

Im Straßengüterfernverkehr sieht die prognostizierte Entwicklung etwas anders aus. Die Bedarfsplanprognose des Bundes weist eine Steigerung bis 2015 von 3,2% pro Jahr im Güterfernverkehr aus. Ein Teil des hier prognostizierten Verkehrs wird allerdings nicht im Lkw-Schwerverkehr realisiert. Die Zunahme des Transportvolumens in Fahrzeugen bis 3,5t wird proportional höher sein. Just-in-Time-Lieferungen können häufig auch über kleinere Fahrzeuge im Wirtschaftsverkehr abgewickelt werden. Jedoch auch bei den größeren Fahrzeugen wird eine starke Zunahme des Verkehrs bis 2020 festzustellen sein.

Die bundesweite Prognose zu den Verkehrsverflechtungen bis 2025 weist eine Steigerung des Straßengüterfernverkehrs von 55% zwischen 2004 und 2025 aus. In Bezug auf die Verkehrsleistung beträgt die Zunahme zwischen 2004 und 2025 sogar 84%.

Der Straßengüternahverkehr wird dagegen nur noch sehr moderat wachsen, hier sagt die Prognose zu den deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen eine Wachstumsrate von rund 3% zwischen 2004 und 2025 voraus.

Diese Entwicklungen beziehen sich im Wesentlichen auf den Verkehr, der aus den Matrizen der Bundesverkehrswegeplanung für den Durchgangsverkehr und den bezogenen Quell- und Zielverkehr für den Untersuchungsraum in das Verkehrsmodell eingebracht wird. Alle Veränderungen werden auf den Zielhorizont 2020 angepasst.

⁴ Bedarfsplanprognose BVWP, Prognos etc. 2003

⁵ Zukünftige Verkehrsentwicklung, Shell AG 2004

⁶ Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025; ITP und BVU im Auftrag des BMVBS, München/Freiburg, November 2007

Für das zukünftige Verkehrsaufkommen werden natürlich auch geplante Wohn- und Gewerbe- bzw. Industrieansiedlungen sowie Freizeitprojekte mit ihrem entsprechenden Verkehrsaufkommen berücksichtigt.

5.2 Prognose-Null-Fall 2020 FNP D1 opti

Der Prognose-Null-Fall stellt den so genannten "Ohne-Fall" dar, der als Vergleichsfall für die Verkehrsprognose zum Rahmenplan Bornheim-West im Ergebnisraum dient. Neben dem bestehenden Straßennetz ist für diese Referenzvariante im Ergebnisraum vor allem die Fertigstellung der L 183n zwischen Alfter und Bornheim relevant. Zudem ist die bereits begonnene Umgestaltung der Königstraße, sowie weitere in Planung befindlichen Maßnahmen in Bornheim in die Berechnung des Prognose-Null-Falls eingeflossen.

Darüber hinaus sind die im vordringlichen Bedarf (Bundesfernstraßen) bzw. in der Stufe I (Landesstraßen) enthaltenen Maßnahmen der aktuellen Bedarfspläne Bestandteil des Prognose-Null-Netzes, da sie die künftige Verkehrssituation im Untersuchungsraum beeinflussen werden und solche Maßnahmen in den örtlichen Straßenplanungen die aufgrund bestehenden Planungsrechtes als indisponibel gelten.

Das sind im Untersuchungsraum insbesondere folgende Maßnahmen

Maßnahmen im Straßennetz

- Alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs BVWP in Köln, Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Rhein-Erft-Kreis
- L 183n zwischen Alfter und Bornheim
- Knoten L 183n/L 281/L 118 mit einer leistungsfähigen LSA mit mehrspurigen Fahrbeziehungen
- Planung gemäß D1 opti: Umgestaltung Servatiusweg, Einbahnführung Königstraße, Restriktive Maßnahmen in der Wallrafstraße zwischen Burgstraße und Secundastraße für Kraftfahrzeuge, restriktiver Eingriff an der LSA Hellenkreuz für die Einfahrt nach Bornheim, zugunsten der äußeren Landesstraßen (insbesondere L 192), Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Alfred-Rademacher-Straße)

- EKZ Roisdorf/RO 17
- Ausbau Apostelpfad
- Verkehrsaufkommen des Bebauungsplans Me 16
- Verkehrsaufkommen gem. Rahmenplan Bornheim-West

Der Prognose-Null-Fall 2020 D1 opti wird hier nachrichtlich zum Vergleich dargestellt.

Der Prognose-Null-Fall 2020 D1 opti stellt den so genannten "Ohne-Fall" für die Untersuchung zum Rahmenplan Bornheim-West dar.

Bild 6 zeigt die Verkehrsstärken des Prognose-Null-Falls für den Prognosehorizont 2020 in Kfz-Fahrten im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV).

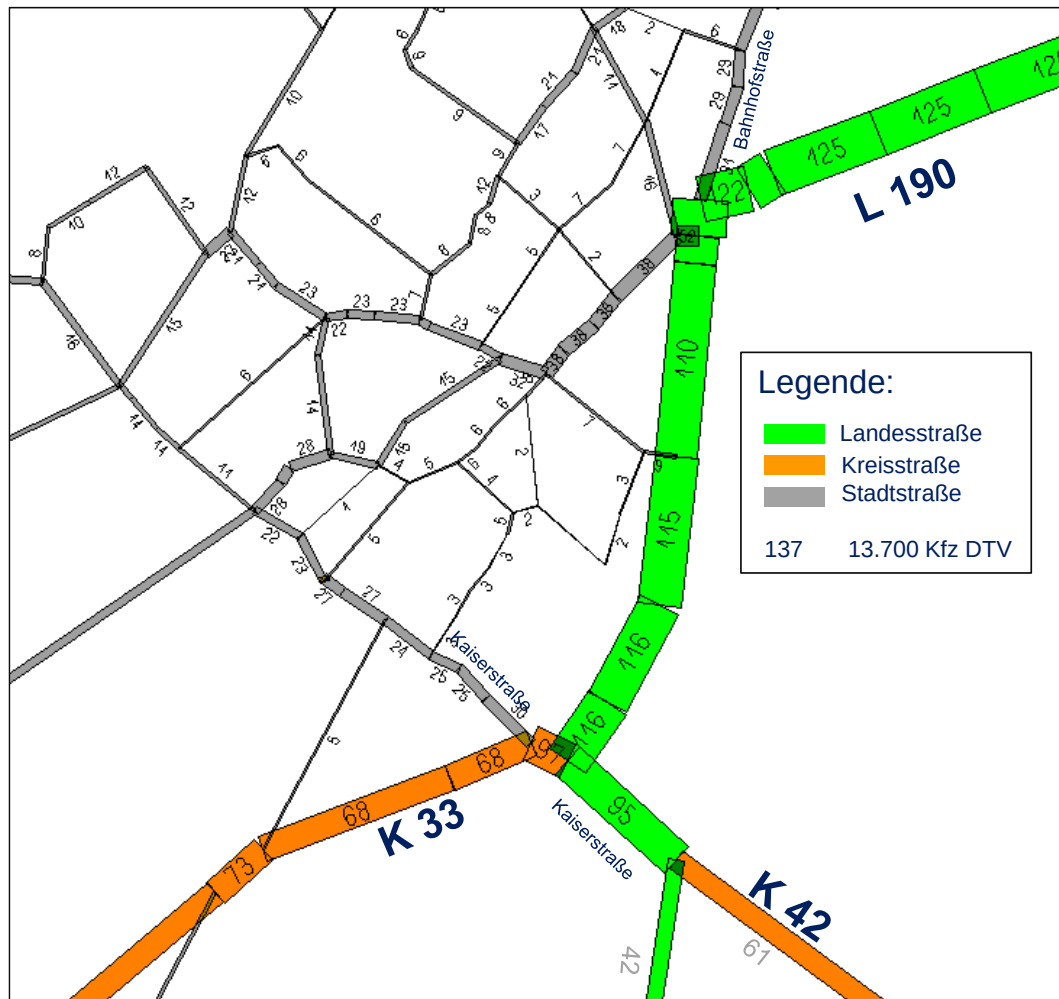


Bild 6: Prognose-Null-Fall 2020 FNP D1 opti in Kfz DTV_[100]

Es ergeben sich für die L 190, Bahnhofstraße zukünftig Verkehrsbelastungen von bis zu 11.600 Kfz DTV. Auf der K 33 werden sich Verkehrsmengen bis zu 9.700 Kfz DTV einstellen. Auch auf der K 42 wird zukünftig mit einem Verkehrszuwachs auf bis zu 6.100 Kfz DTV gerechnet werden müssen.

Bei der Verkehrserzeugung wurde auf die Erzeugungsraten über die geplanten Wohneinheiten nach FGSV⁷ und sofern differenzierter vorhanden auf HSVV⁸ (Ver_Bau von Bosserhoff, 2010) zurückgegriffen.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die entsprechenden Ansätze der Verkehrserzeugung für die Wohnnutzung und die Einzelhandelsnutzung.

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
				EW/WE	
		Min	Max	Min	Max
1	Se 21	165	165	2,5	3,0
2	Se 22	110	110	2,5	3,0
Summe		275	275		

Einwohner	
Min	Max
413	495
275	330
688	825

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw. wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				Wege/EW/d							in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	in %	Min	Max	Min	Max
1	Se 21	420	480	3,2	3,7	1.344	1.776	15	1.142	1.510	50	70
2	Se 22	280	320	3,2	3,7	896	1.184	15	762	1.006	50	70
Summe		700	800			2.240	2.960		1.904	2.516		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,2	
Pers./Pkw	
Min	Max
476	881
317	587
793	1.468

Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucherverkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					in %	
		in %	Min	Max	Min	Max
1	Se 21	5	67	89	50	70
2	Se 22	5	45	59	50	70
Summe			112	148		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,3	
Pers./Pkw	
Min	Max
26	48
17	32
43	80

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Wirtschafts-Verkehr		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr		Wirtschafts-Verkehr		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	Se 21	466	863	26	48	42	48	12	29	8	20	5	8	559	1.016
2	Se 22	311	575	17	32	28	32	6	20	4	13			366	672
Summe		777	1.438	43	80	70	80	18	49	12	33	5	8	925	1.688

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen Wohnnutzung Se 21 und Se 22

⁷ Hinweise zur Schätzung der Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006

⁸ Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung“, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42 – 2000

Insgesamt ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von im Mittel 800 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr für Se 21 und 520 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr für Se 22 durch die Wohnfunktion

Gebiet	Nutzung	VKE in qm	Kunden/ qm VKF	
			K/VKE	
			Min	Max
1	Rewe	1.700	1,00	1,20
2	Drogeriemarkt	600	0,40	0,60
Summe		2.300		

Kunden	
Min	Max
1.700	2.040
240	360
1.940	2.400

Gebiet	Nutzung	Kunden		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
				2,0 Wege/Kunde		in %		Pers./Pkw
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
1	Rewe	1.700	2.000	3.400	4.000	60	80	1,3
2	Drogeriemarkt	250	300	500	600	60	80	1,3
Summe		1.950	2.300	3.900	4.600			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
1.632	2.560
240	384
1.872	2.944

Beschäftigtenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigte

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigten/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil	
				Wege/B/d				in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	Rewe	15	20	2,0	2,2	30	44	50	70
2	Drogeriemarkt	15	20	2,0	2,2	30	44	50	70
Summe		30	40			60	88		

Pkw-Fahrten/ Werktag	
1,0	
Pers./Pkw	
Min	Max
15	31
15	31
30	62

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	Rewe	1.322	2.074	14	29	9	26	1.345	2.129
2	Drogeriemarkt	194	311	14	29	5	14	213	354
Summe		1.516	2.385	28	58	14	40	1.558	2.483

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Einzelhandelsnutzung Se 21

Insgesamt ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von im Mittel 2.020 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr für Se 21 durch den Einzelhandel.

6.2 Verkehrsbelastungen Prognose-Mit-Fall (PM) 2020 D1 opti

Als Grundlage dienen das Netz und das Verkehrsaufkommen des Prognose-Null-Falls 2020 (FNP D1 opti). Die entsprechenden Verkehrsmengen werden im Planfall PM (Planfall MitBebauung) auf das Netz umgelegt.

Die L 190n ist Grundlage der Verkehrserschließung des Gebietes. Der Eichholzweg wird abgebunden, Bahnhofstraße, Willmuthstraße, Wendelinusstraße und Erfurter Straße über einen Kreisverkehr verbunden. Das Se 21 wird über die Erfurter Straße erschlossen und hierüber mit einem Kreisverkehr an die L 190n angeschlossen. Die L 190 alt wird in ihrem Verlauf mehrfach abgebunden.

Die Erschließung von Se 22 erfolgt über die L 190 alt, Bahnhofstraße nach Süden. Eine neue Sammelstraße verbindet dann die Plangebiete Se 21 und Se22. Die Kaiserstraße wird in einem Kreisverkehr mit der L 190n und der K 42 verbunden.

Zudem wird eine Spange zwischen der L 190n und der K 33 als K 33n ohne Anschluss der Kaiserstraße berücksichtigt.

Die zu erwartenden Belastungen werden im **Bild 8** dargestellt.

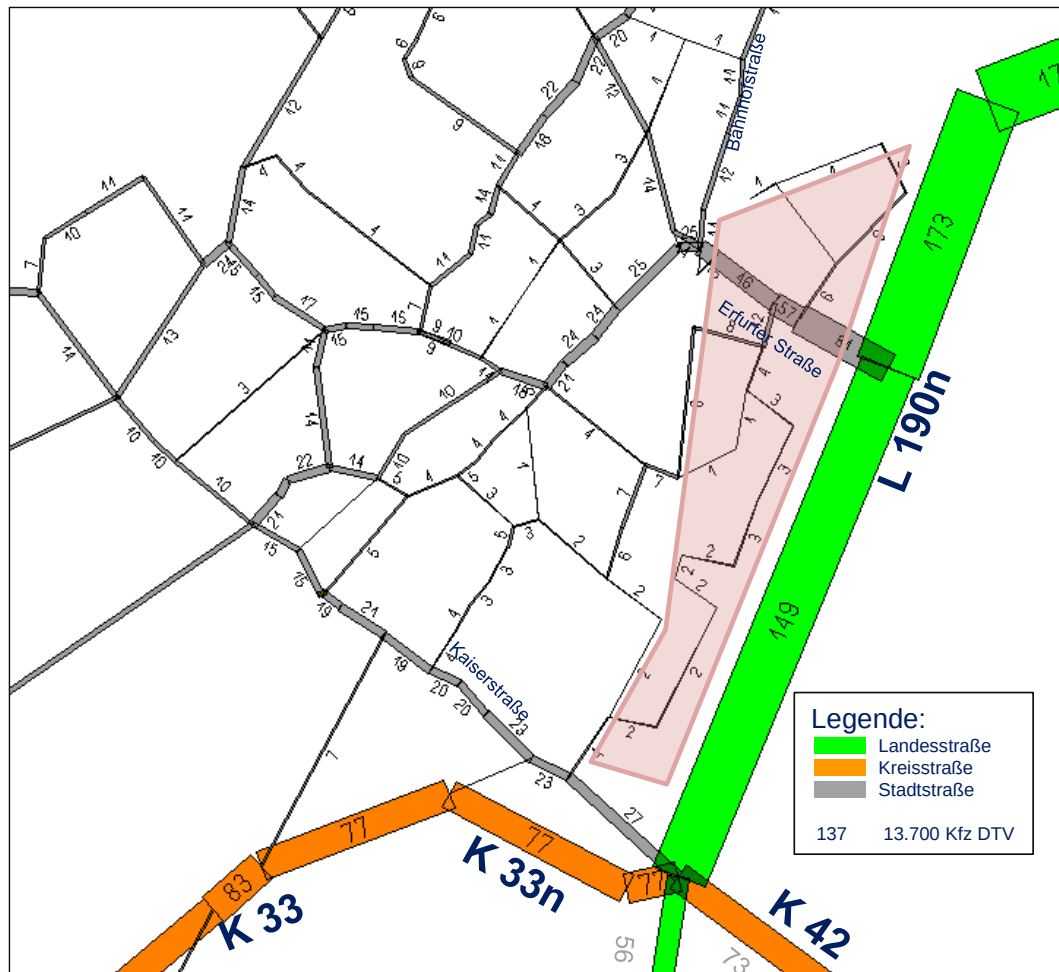


Bild 8: Prognose-Mit-Fall (PM) 2020 D1 opti in Kfz DTV_[100]

Neubelastungen zwischen 14.900 und 17.300 Kfz DTV ergeben sich auf der L 190n. Nahezu vollständig entlastet werden Eichholzweg und die südliche Bahnhofstraße.

Die Erfurter Straße als neue Haupteerschließung und Anbindung wird Verkehrsmengen zwischen 4.600 und 8.400 Kfz DTV aufnehmen müssen. Die K 33n wird mit rund 7.700 Kfz DTV belastet.

Die Differenzen zum Prognose-Null-Fall werden im **Bild 9** gezeigt.

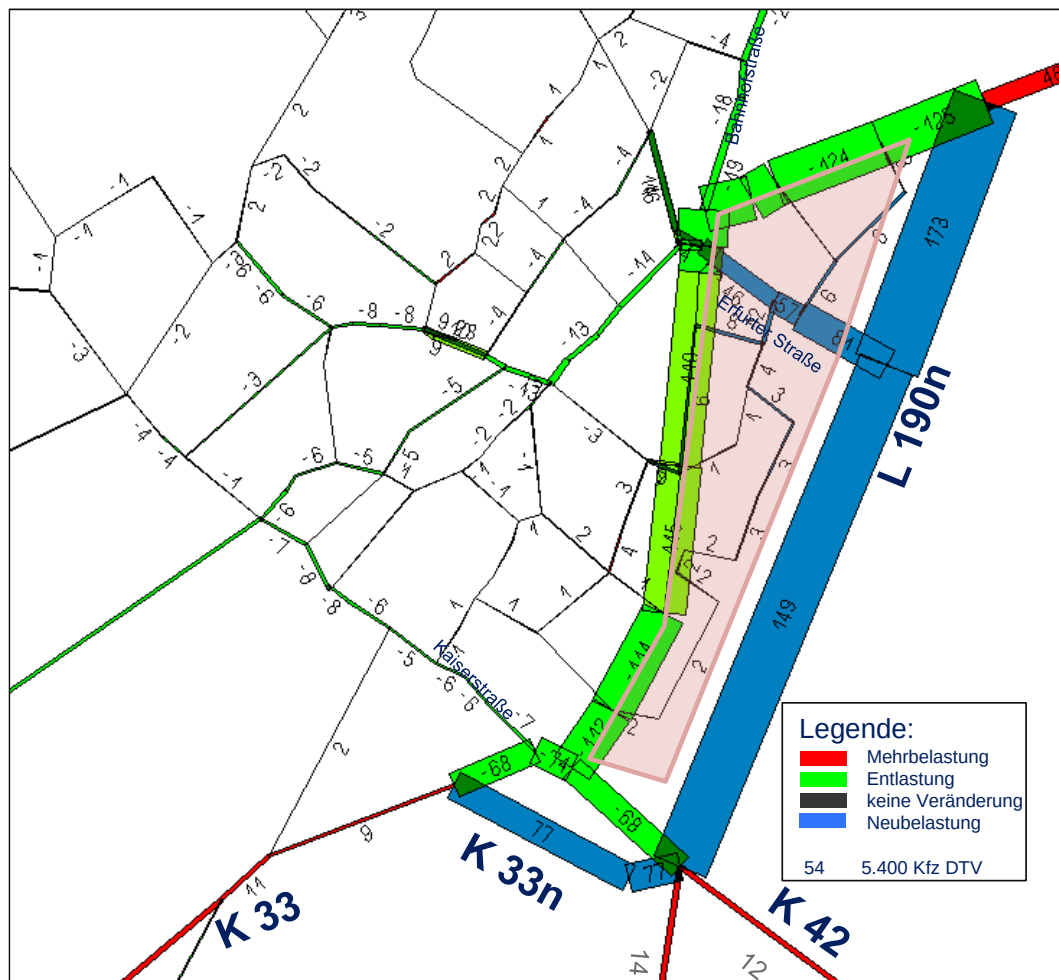


Bild 9: Differenzen der Verkehrsstärken PM D1 opti zu P0 2020 FNP D1 opti in Kfz DTV [100]

Die verkehrlichen Kenndaten werden im Bild 10 für den Planfall PM D1 opti dargestellt.

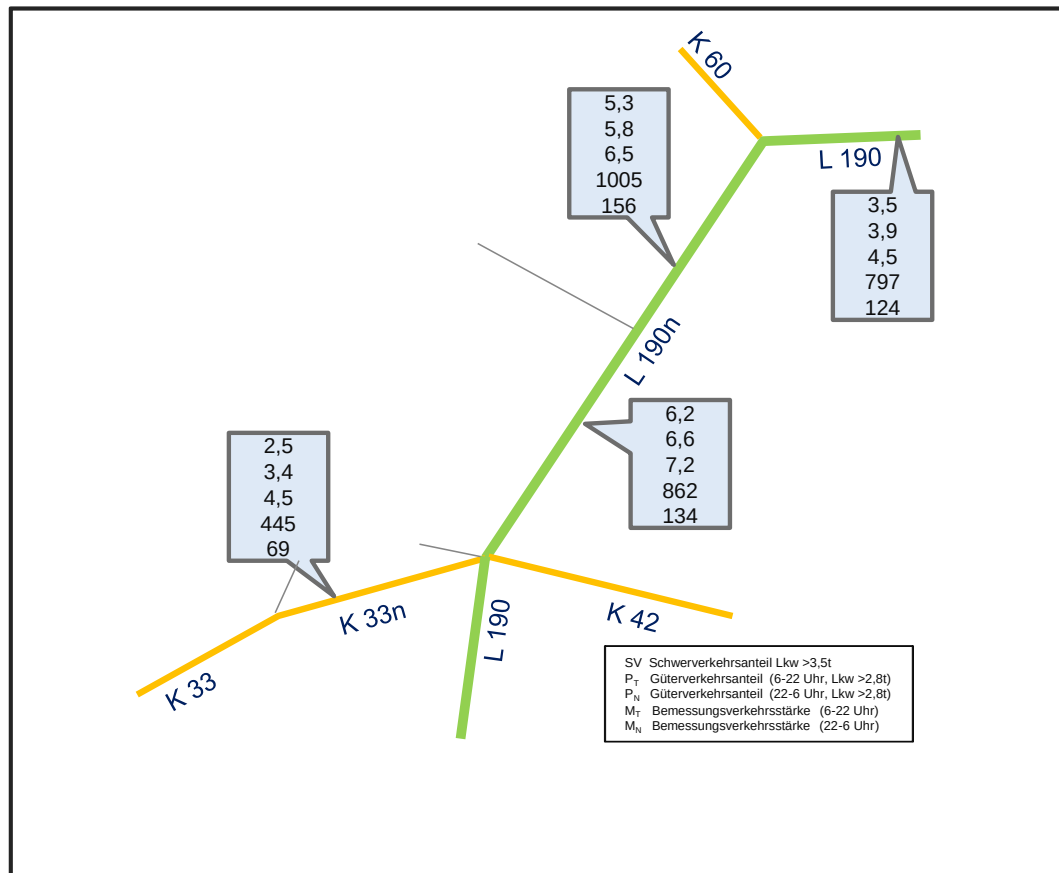


Bild 10: Verkehrliche Kenndaten PM D1 opti

6.3 Planfall PM 2020 D1 opti ohne Abbindung Breslauer Straße

In diesem Planfall soll die Führung der K 33n ohne Abbindung der Breslauer Straße, dann aber mit Abbindung der Kaiserstraße, sodass nur ein 4-armiger Kreisverkehr am Knotenpunkt mit der L 190n entsteht.

Die Belastungen sind dem **Bild 11** zu entnehmen.

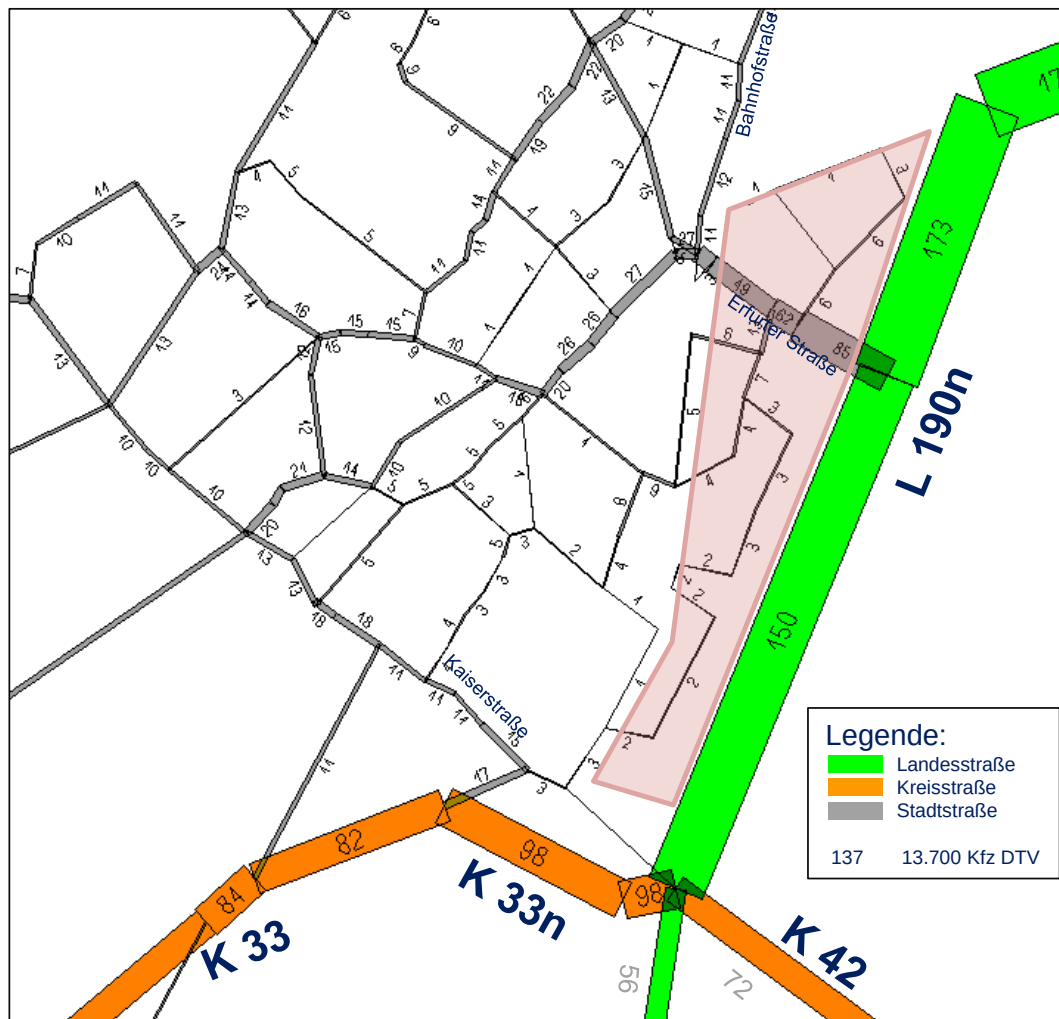


Bild 11: P M 2020 D1opti mit Abbindung Sechtemer Weg in Kfz DTV_[100]

Neubelastungen zwischen 15.000 und 17.300 Kfz DTV ergeben sich auch in dieser Variante auf der L 190n. Auch hier werden Eichholzweg und die südliche Bahnhofstraße nahezu vollständig entlastet.

Die Erfurter Straße als neue Haupteerschließung und Anbindung wird Verkehrsmengen zwischen 4.900 und 8.500 Kfz DTV aufnehmen müssen.

Die K 33n muss in diesem Fall knapp 10.000 Kfz DTV aufnehmen.

7. Kapazitäten und Leistungsfähigkeitsüberprüfungen

Die Leistungsfähigkeitsnachweise werden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001⁹ durchgeführt.

Dabei gelten folgende Definitionen der Verkehrsqualität, die das HBS 2001 ausweist:

Als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage wird die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugströme angesehen. Maßgeblich dabei sind die Wartezeiten bei gegebenen Weg- und Verkehrsbedingungen sowie bei guten Straßen-, Licht- und Witterungsverhältnissen.

QSV	Mittlere Wartezeit w [s]
A	≤ 10
B	≤ 20
C	≤ 30
D	≤ 45
E	> 45
F	— ¹⁾

¹⁾ Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist

Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten:

Qualitätsstufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Qualitätsstufe B: Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die Wartezeiten sind gering.

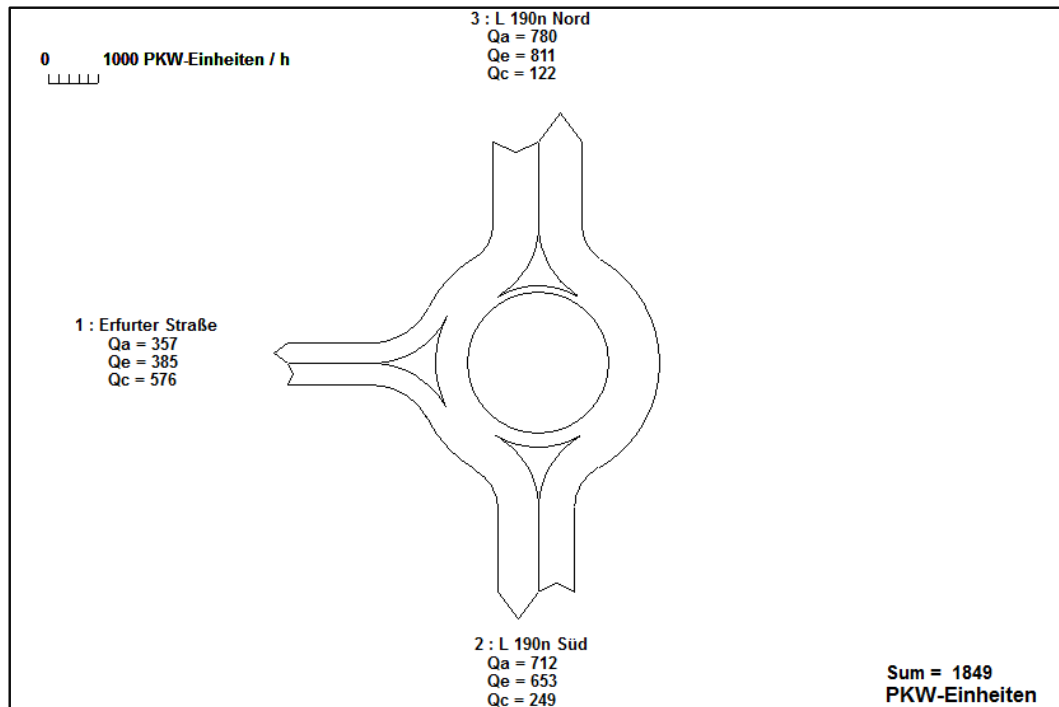
⁹ Handbuch zur Bemessung von Verkehrsanlagen, FGSV, 2001 (Ausgabe 2009),

- Qualitätsstufe C: Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- Qualitätsstufe D: Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Qualitätsstufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Verkehrseinflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
- Qualitätsstufe F: Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Innerhalb des Bebauungsplanes Se 21 sind die Anschlüsse des Gebietes an das vorhandene Straßennetz mit Kreisverkehren geplant. Das sind die Knoten L 190n/Erfurter Straße, L 190n/K 33n/K 42 und Erfurter Str./Bahnhofstr./Willmuthstr./Wendelinusstr.. Alle 3 Kreisverkehre werden auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht.

Grundlage der Leistungsfähigkeitsberechnungen ist der **Planfall PM 2020 D1 opti**. Für die ausgewählten Knoten werden aus dem hauseigenen Verkehrsplanungssystem VENUS, mit dem die Verkehrsbelastungen ermittelt wurden, die entsprechenden Knotenstrombelastungen bereitgestellt. Für die Dimensionierung von Knoten und deren Leistungsfähigkeitsnachweise nach HBS wird auf die Spitzenstunde abgezielt. Hierbei wird jedoch nicht die jemals höchstmögliche zu erwartende Spitzenstunde zur Grundlage genommen, sondern die "maßgebende stündliche Verkehrsstärke" MSV. Diese entspricht der 30. Stunde, also eine stündliche Verkehrsstärke, die 30-mal im Jahr übertroffen wird. Diese 30. Stunde kann gemäß HBS aus den DTV-Werten abgeleitet werden.

Bei der Leistungsfähigkeitsprüfung der Abläufe in den Knoten ergibt sich für den Kreisverkehr L 190n/Erfurter Straße eine gute Verkehrsqualität, alle übrigen Kreisverkehre erhalten die Qualitätsstufe A, also eine sehr gute Verkehrsqualität. Die Ergebnisse im Einzelnen sind in den **Bildern 12 bis 14** dargestellt.



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Kfz.-Verkehr												
Name	n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	L	L-95	L-99	LOS
			PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h		PKW-E/h	s	PKW-E	PKW-E	PKW-E	
1 Erfurter Straße	1	1	576	385	755	0,51	370	10	0,7	3	5	A
2 L 190n Süd	1	1	249	653	1021	0,64	368	10	1,2	5	8	A
3 L 190n Nord	1	1	122	811	1132	0,72	321	11	1,7	7	11	B

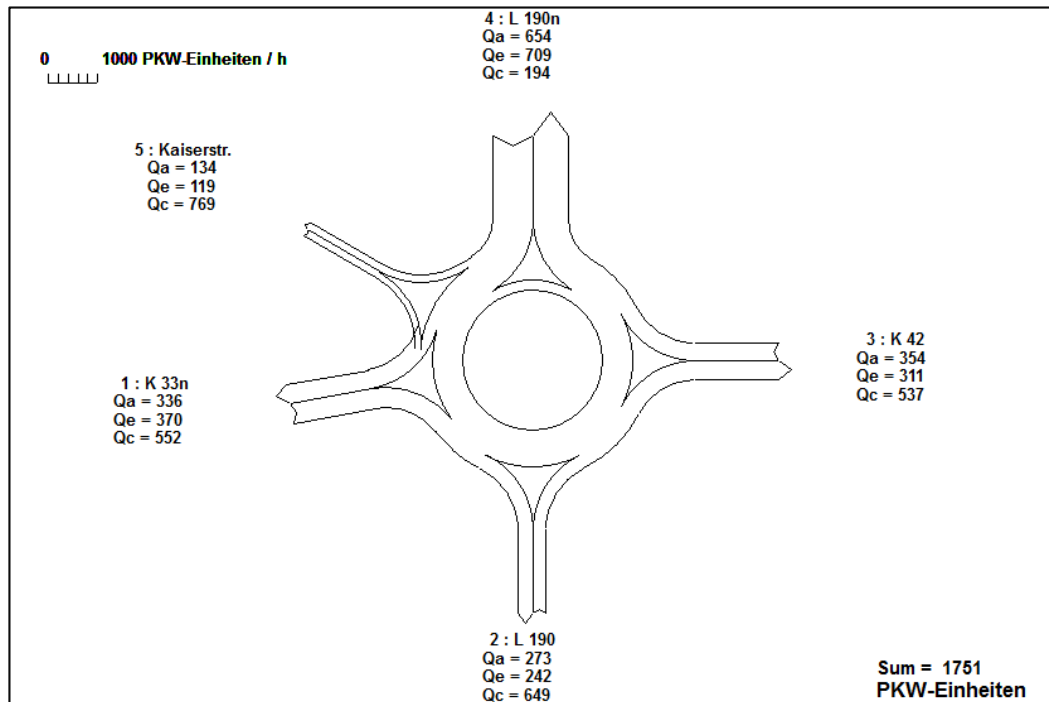
Ergebnis:

Gesamt-Qualitätsstufe: **B**

Zufluss über alle Zufahrten = 1849 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge: 1813 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten = 5,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz = 10,3 s pro Kfz

Berechnungseinstellungen
 Wartezeit: HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F_{-kh} = 0,8 / T = 3600$
 Kapazität: Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Stau: Wu, 1997

Bild 12: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung nach HBS für den Knoten L 190n/Erfurter Straße



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Kfz.-Verkehr												
Name	n-in	n-K	q-Kreis PKW-E/h	q-e-vorh PKW-E/h	q-e-max PKW-E/h	x	Reserve PKW-E/h	mittl. Wz s	L	L-95 PKW-E	L-99 PKW-E	LOS
1 K 33n	1	1	552	370	774	0,48	404	9	0,6	3	4	A
2 L 190	1	1	649	242	699	0,35	457	8	0,4	2	2	A
3 K 42	1	1	537	311	785	0,40	474	8	0,5	2	3	A
4 L 190n	1	1	194	709	1069	0,66	360	10	1,4	6	9	A
5 Kaiserstr.	1	1	769	119	609	0,20	490	7	0,2	1	1	A

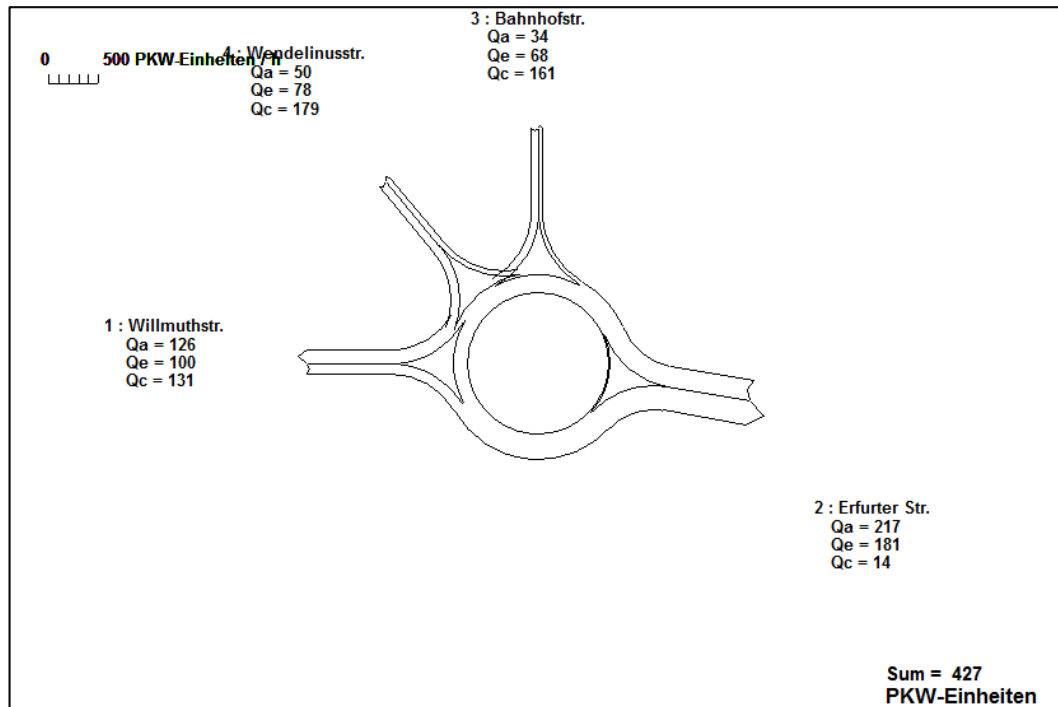
Ergebnis:

Gesamt-Qualitätsstufe: **A**

Zufluss über alle Zufahrten = 1751 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge: 1718 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten = 4,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz = 8,8 s pro Kfz

Berechnungseinstellungen
 Wartezeit: HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F \cdot kh = 0,8 / T = 3600$
 Kapazität: Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Stau: Wu, 1997

Bild 13: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung nach HBS für den Knoten L 190n/K 33n/K 42



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Kfz.-Verkehr												
Name	n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	L	L-95	L-99	LOS
			PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h		PKW-E/h	s	PKW-E	PKW-E	PKW-E	
1 Willmuthstr.	1	1	131	100	1124	0,09	1024	4	0,1	0	0	A
2 Erfurter Str.	1	1	14	181	1229	0,15	1048	3	0,1	1	1	A
3 Bahnhofstr.	1	1	161	68	1097	0,06	1029	3	0,0	0	0	A
4 Wendelinusstr.	1	1	179	78	1082	0,07	1004	4	0,1	0	0	A

Ergebnis:

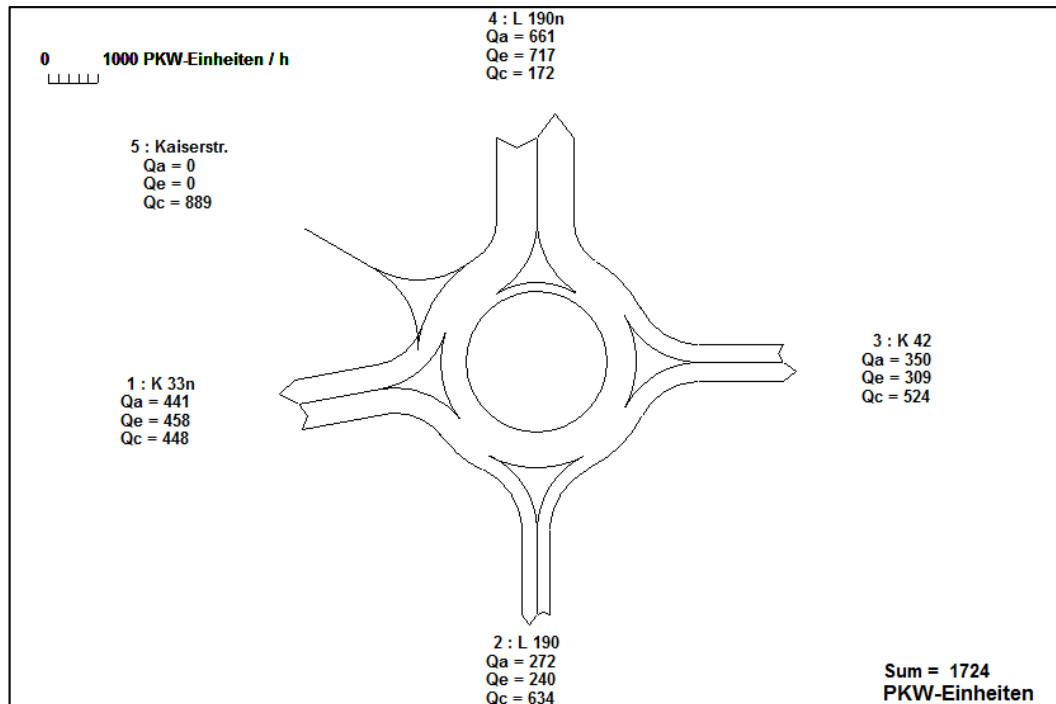
Gesamt-Qualitätsstufe: **A**

Zufluss über alle Zufahrten = 427 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge: 425 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten = ,4 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz = 3,5 s pro Kfz

Berechnungseinstellungen
 Wartezeit: HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Kapazität: Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Stau: Wu, 1997

Bild 14: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung nach HBS für den Knoten Erfurter Str./Bahnhofstraße/Willmuthstr./Wendelinusstr.

Für den Fall mit der nicht abgebundenen Breslauer Straße wird der dann entstehende 4-armige Kreisverkehr an der L 190n/K 33n/K 42 ebenfalls einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung unterzogen (**Bild 15**).



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Kfz.-Verkehr													
Name	n-in	n-K	q-Kreis PKW-E/h	q-e-vorh PKW-E/h	q-e-max PKW-E/h	x	Reserve PKW-E/h	mittl. Wz s	L PKW-E	L-95 PKW-E	L-99 PKW-E	LOS	-
1 K 33n	1	1	448	458	856	0,54	398	9	0,8	3	5	A	
2 L 190	1	1	634	240	710	0,34	470	8	0,4	2	2	A	
3 K 42	1	1	524	309	796	0,39	487	7	0,4	2	3	A	
4 L 190n	1	1	172	717	1088	0,66	371	10	1,3	6	9	A	
5 Kaiserstr.	1	1	889	0	522	0,00	522	0	0,0	0	0	A	

Ergebnis:

Gesamt-Qualitätsstufe: **A**

Zufluss über alle Zufahrten = 1724 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge: 1698 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten = 4,1 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz = 8,8 s pro Kfz

Berechnungseinstellungen
 Wartezeit: HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Kapazität: Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Stau: Wu, 1997

Bild 15: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung nach HBS für den Knoten L 190n/K 33n/K 42 als vierarmiger Kreisel

Auch in diesem Fall kann eine sehr gute Verkehrsqualität für den Knoten nachgewiesen werden.

Die Anbindung der Breslauer Straße an die K 33n als nichtsignalisierte Einmündung wird ebenfalls hinsichtlich der Leistungsfähigkeit untersucht.

FORMBLATT 1a									
					Verkehrsdaten	Spitzenstunde	16-17h		
					Lage	innerorts	x		
					außerorts / innerhalb Ballungsräume				
					außerorts / außerhalb Ballungsräume				
Verkehrsregelung					Spur 3 mit separatem Fahrstreifen ?	nein			
					Zufahrt A	Rechtsabbie-Einricht.in d.Hauptrichtung (zB. Insel)?	nein		
					STVO Zeichen: 205 (Vor.gew.) o. 206 (Stop)?	205			
					Zufahrt C	Spur 4 Linksabbieger aus Einbahnstr. ?	nein		
Zielvorgabe					Mittlere Wartezeit in s ?	45			

FORMBLATT 1a											
Zufahrt	Geometrische Randbedingungen				Hinweise	Verkehrsstärken					
	Verkehrsstrom	Fahrstreifen Anzahl	Fahrstreifen Aufstelllänge (mit Aufw. min.1)	Dreiecksinsel		q Pkw	q Lkw (mit Lastzug)	q Krad	q Rad	q Fz (Summe Fahrzeuge)	qPE
	1	2	3	4		5	6	7	8	9	10
A	2	1	0	nein		331	9	0	0	340	
C	4	0	0	nein		51	2	0	0	53	55
B	7	0	0			4	0	0	0	4	4
	8	1	0			388	8	0	0	396	404

FORMBLATT 1b																
Verkehrsstrom	Kapazität des Verkehrsstroms ersten Ranges			Grundkapazität der untergeordneten Verkehrsströme				Kapazität der zweitrangigen Verkehrsströme				Kapazität des drittrangigen Verkehrsstroms				
	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungsgrad	Verkehrsstärke	maßg. Hauptstrombelast.	Grenzzeit-lücke	Folgezeit-lücke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungsgrad	95% Stau-länge	Wahrscheinlichkeit d. staufreien Zustands	Kapazität	Sättigungsgrad		
	qPE	C	g	qPE	qp	tg	tf	G	C	g	N95	p0	p0*	p0**	C4	g4
	Pkw-E/h	Pkw-E/h	—	Pkw-E/h	Fz/h	s	s	Pkw-E/h	Pkw-E/h	—	Pkw-E/h	—	—	—	Pkw-E/h	g4
	11	12	13	14	15			16	17	18	19	20		21	22	
2																
3																
4				55	787,5	6,6	3,8	340	590	0				265	0,21	
6				2	387,5	6,5	3,7	590	830	0	-	0,78				
7				4	435	5,5	2,6	830								
8	404	1800	0,22													

FORMBLATT 1c									
Verkehrsstrom	Kapazität der Mischströme				Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs				
	Sättigungsgrad	mögl. Aufstellplätze (mit Aufw.)	Verkehrsstärke	Kapazität Cmi	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Vergleich mit angestrebten Wartezeit w (Differenz)	Qualitätsstufe	
	gi	n	Summe qpE		Ri und Rmi	wi und wmi	w	QSV	
	23	24	25	26	27	28	29	30	
4	0,21	0	57	271	210	17	-28	B gut	
6	0	0			588	9	-36	A sehr gut	
7	0	0	408	1800	826	9	-36	A sehr gut	
8	0,22								
4+6					214	16	-29	B gut	
7+8					1392	9	-36	A sehr gut	

Spalte 1 wenn Spur3 zwei geradeausströme hat, wird nur der rechte Fahrstreifen berücksichtigt
 Spalte 15 wenn Spur3 mit separatem Fahrstreifen wird dieser bei der Berechnung nicht berücksichtigt
 Spalte 30 Stufe F nach HBS mit Sättigungsgrad >1; hier wurde Stufe F mit Wartezeit >120s

Bild16: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung nach HBS für den Knoten K 33n/Breslauer Str. als nichtsignalisierte Einmündung

Für diesen Knoten ergibt sich eine gute Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualität B als Gesamtergebnis für den Knoten). Einer Gestaltung des Knotens als nicht-signalisierte Einmündung steht daher nichts im Wege.

8. Zusammenfassung der Ergebnisse

8.1 Ergebnisse Bebauungsplan Se 21

Heute sind die Bahnhofstraße und der Eichholzweg im Zuge der L 190 stark belastet.

Zwischen der heutigen L 190 und der geplanten Trasse der L 190n soll ein neues Wohngebiet mit Einzelhandel angesiedelt werden.

Durch die Wohnbebauung der B-Pläne Se 21 und Se 22 werden rund 1.300 Kfz-Fahrten am Tag im Quell- und Zielverkehr ausgelöst. Der geplante Einzelhandel (Vollsortimenter und Drogeriemarkt) verursacht rund 2.000 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr am Tag.

Die L 190n in Verbindung mit einer südlichen Spange als K 33n entlastet den Kernbereich von Sechtem und verlagert den Durchgangsverkehr auf die Neubautrassen. Zugleich kann auch ein hoher Anteil an Quell- und Zielverkehr über die Erfurter Straße auf kurzem Weg auf die übergeordneten Straßen geführt werden. Durch die K 33n wird der gesamte Bereich der Kaiserstraße, Breslauer Straße und Bahnhofstraße nochmal deutlich entlastet und die Verkehrsströme an den kurzen Knotenabständen entzerrt. Der Durchgangsverkehr kann komplett auf die K 33n und die L 190n verlagert werden. Somit wird in Sechtem nur noch der "hausgemachte" Verkehr (Binnen-, Quell- und Zielverkehr) auftreten.

8.2 Empfehlungen

Insbesondere vor dem Hintergrund der neu geplanten Wohngebiete ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Bahnhofstraße auf die geplante L 190n sinnvoll.

Beide Varianten der K 33n (mit und ohne Abbindung der Breslauer Straße) sind verkehrlich machbar.

Die als Kreisverkehre geplanten Knotenpunkte (auch im Fall der Abbindung der Kaiserstraße) sind alle mit guter bzw. sehr guter Verkehrsqualität zu betreiben. Die Einmündung der Breslauer Str. auf die K 33/K 33n würde eine gute Verkehrsqualität aufweisen.

MSH_Se21_bericht_20151103.docx/scw

Anhang 1 – Methodik

Vorbemerkung

Ziel der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Se 21 ist es, die verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens zu ermitteln. Dazu wird das entsprechende Verkehrsaufkommen ermittelt und in einem sogenannten Prognose-Mit-Fall untersucht und bewertet. Als Vergleich dient ein Prognose-Null-Fall, der die zukünftige Situation im Straßennetz ohne das geplante Vorhaben darstellt.

Die Ermittlung der dafür benötigten Informationen ist nur mit Hilfe von Modellberechnungen möglich, bei denen der Verkehrsablauf im Rechner simuliert wird. Aus den Ergebnissen der Verkehrssimulationen können dann die von dem geplanten Vorhaben ausgehenden verkehrlichen Wirkungen abgeleitet werden.

Zur Beurteilung wird eine Wirkungsberechnung durchgeführt, mit deren Hilfe die Einteilung anhand fassbarer Zahlen erfolgen kann. Voraussetzung für die Simulation von Verkehrszuständen ist, dass die eingesetzten Simulationsmodelle und die Grundlagendaten valide sind. Um das sicherzustellen, werden das Berechnungsinstrumentarium und die Grundlagendaten im Rahmen eines so genannten Analyse-Null-Falles verifiziert. In diesem Rechenfall werden die per Modellsimulation ermittelten Verkehrsbelastungen mit gezählten Werten verglichen. Im Rahmen eines iterativen Prozesses werden die Berechnungsparameter bzw. die Grundlagendaten der Modellsimulation solange modifiziert, bis eine ausreichende Übereinstimmung zwischen den gerechneten und gezählten Werten erreicht ist.

Die dafür notwendige Verkehrsnachfrage im Personennahverkehr wird mit dem Durchlaufen der Stufen 1 bis 3 (Verkehrsaufkommen, Verkehrsverteilung, Verkehrsaufteilung) des 4-Stufen Algorithmus zur Verkehrssimulation ermittelt. Hierbei wird zunächst – unter Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer und aller benutzten Verkehrsmittel – das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr für die Bevölkerung nach Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖPNV differenziert.

Danach wird der nicht-motorisierte Verkehr abgespalten und im Verlauf der Bearbeitung nicht weiter betrachtet. Die weitere Modellbetrachtung konzentriert sich in dieser Untersuchung allein auf den motorisierten individuellen Verkehr und bezieht sich auf den im Untersuchungsraum bezogenen Verkehr, der durch die dort ansässige Bevölkerung und Ortsfremde ausgelöst wird und die Verkehrsnetze im Untersuchungsraum betrifft.

Strukturdaten

Von der Stadtverwaltung Bornheim wurden für den Analyse-Zeitpunkt und den Prognose-Zeitpunkt die Strukturdaten für Bornheim übermittelt. Die überlassenen Strukturdaten beinhalten die folgenden Angaben oder wurden falls die Informationen nicht in der Tiefenschärfe vorlagen, sachgerecht aufbereitet:

- Einwohner nach Altersklassen
- Erwerbstätige (für den Analyse-Zeitpunkt / Verteilung der Prognose auf die Verkehrszellen durch IVV)
- Beschäftigte mit Differenzierung nach primärem, sekundärem sowie nach tertiärem Wirtschaftssektor
- Anzahl der Schulplätze, differenziert nach Schultypen
- Pkw-Bestand

Noch zu berechnen waren für die Verkehrszellenebene die Erwerbstätigenquote und die Zahl der Erwerbstätigen, da diese Zahlen bei der Stadtverwaltung nur auf Stadtbezirksebene vorhanden waren. Nach der Recherche und Aufbereitung der Strukturdaten für die Binnenzellen war für die jeweiligen Umlandzellen das Zusammenfügen der Strukturdaten erforderlich. Hierfür konnten die im Hause IVV im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen aufbereiteten Strukturdaten genutzt werden. Diese Datenbasis liefert je Gemeinde und Verkehrszelle in NRW die entsprechenden Strukturdaten mit dem aktuellen Stand und einer Prognose für 2020.

Nach Aufteilung dieser Daten auf die für die Verkehrserzeugung eingeteilten Verkehrszellen sind die folgenden Strukturdaten vorhanden:

- Einwohnerzahlen gesamt,

- Altersklassen 0-5, 6-9, 10-14, 15-17, 18-24, 25-44, 45-64, >65,
- Schulplätze,
- Erwerbstätige,
- Beschäftigte gesamt,
- Beschäftigte nach den Sektoren I-II, III,
- Pkw

Damit steht ein aktueller und differenzierter Datenpool auch für das Umland zur Verfügung. Aus den recherchierten und aufbereiteten Strukturdaten werden zwei Dateien (Analyse und Prognose 2020) für den späteren Rechenprozess erstellt, welche die Binnenzellen und Umlandzellen mit den obigen Strukturdaten enthalten.

Verkehrsaufkommen

Nachdem für die Einwohner des Untersuchungsraumes anhand der Strukturdaten das Gesamtverkehrsaufkommen, differenziert nach Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und MIV ermittelt wurde, werden die ermittelten Mobilitätsraten für den motorisierten Verkehr in das Verkehrserzeugungsmodell überführt und hier weiter differenziert und bearbeitet. Das Verkehrserzeugungsmodell geht von einem personengruppen-reisezweck-spezifischen Modellansatz aus, mit dem das Verkehrsaufkommen getrennt für die Quell- und Zielseite unter Nutzung von Angaben zur Raumstruktur, zur Siedlungsstruktur, zum Verkehrsverhalten und zum Verkehrsangebot ermittelt wird. Hierbei wird davon ausgegangen, dass es verkehrsverursachende und verkehrsanziehende Wirkungen gibt. Die Ermittlung der verkehrsverursachenden Wirkungen wird dabei als Aktivseite des Verkehrsaufkommens und die der verkehrsanziehenden Wirkungen als Passivseite des Verkehrsaufkommens bezeichnet. Die Ermittlung des Tagesverkehrsaufkommens der Aktivseite lässt sich aus dem Mobilitätsverhalten von Personengruppen ableiten, da diese letztendlich für das Auslösen jeglichen Verkehrs maßgebend sind.

Es werden 21 Personengruppen auf der Aktivseite unterschieden. Die wesentlichen Gruppenmerkmale sind hierbei das Alter, die Erwerbstätigkeit und die

Pkw-Verfügbarkeit. Für die einzelnen Personengruppen werden Mobilitätswerte abgeleitet und diese fließen in die Berechnungen ein. Zusätzlich werden für den Reisezweck Geschäft auf der Aktivseite auch die Beschäftigten zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens herangezogen.

Die Ermittlung des Tagesverkehrsaufkommens für die Passivseite erfolgt über die Strukturmerkmale und die Häufigkeit, mit der diese im Laufe eines Tages aufgesucht werden. Als verkehrsanziehende Einflussgrößen gehen hierbei die Einwohner, Beschäftigten (gesamt und tertiär) und Schulplätze in die Berechnungen ein.

Auf der Passivseite des Verkehrsaufkommens wird ein Bezug zwischen den Personengruppen und den jeweiligen Reisezwecken hergestellt. Da die Passivseite mit der Aktivseite korrespondiert und die Wertesätze des Verkehrsaufkommens kompatibel sein müssen, ergibt sich die Notwendigkeit, die ermittelten personengruppenbezogenen Verkehre bestimmten Reisezwecken zuzuordnen:

- Beruf
- Ausbildung
- Geschäft
- Einkauf
- Freizeit / Sonstiges

Da bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens für die Passivseite direkt auf Reisezweck-Personen-Kategorien zurückgegriffen wird, erübrigt sich in diesem Falle eine Zuordnung von Personengruppen zu Reisezwecken. Im Zusammenhang mit der Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Aktiv- und der Passivseite werden auch Aussagen über die Verkehrsmittelbenutzung abgeleitet (Modalsplit Stufe I). Der Modellansatz geht dabei davon aus, dass gewisse Teile der Bevölkerung an die Benutzung spezieller Verkehrsmittel gebunden und nur ein Teil der Verkehrsbevölkerung eine freie Wahlmöglichkeit zur Benutzung des einen oder des anderen Verkehrsmittels hat. Die Gebundenheit an spezielle Verkehrsmittel hängt dabei in starkem Maße von der Zugehörigkeit zur jeweiligen Personengruppen-Kategorie ab. Von ausschlaggebender Bedeutung ist hierbei die Verfügbarkeit über einen Pkw.

Weitere Komponenten bei der Ermittlung der Verkehrsnachfrage des Untersuchungsgebietes stellen der weitausgreifende Quell- und Zielverkehr sowie der Durchgangsverkehr bezogen auf das Untersuchungsgebiet dar. Da eine modellmäßige Ermittlung dieser Komponenten im Rahmen einer regional beschränkten Untersuchung unter vertretbarem Aufwand nicht zweckmäßig ist, werden die zur Beschreibung dieser Verkehre maßgebenden Wertesätze aus überregionalen Verkehrsuntersuchungen übernommen. Hierbei handelt es sich um Matrizen aus der Bundesverkehrswegeplanung.

Verkehrsverteilung (Gravitation)

In dem sich an die Verkehrserzeugung anschließenden Arbeitsschritt der Verkehrsverteilung werden die berechneten Quellverkehrsaufkommen der einzelnen Verkehrszellen auf Ziele in Abhängigkeit von den berechneten Zielverkehrsaufkommenswerten und den zwischen den Verkehrszellen vorhandenen Netzwideständen im Straßennetz und öffentlichen Liniennetz verteilt. Die Durchführung dieser Arbeiten erfolgt unter Ansatz eines Gravitationsmodells, wobei die Verteilungsrechnungen in Abhängigkeit von 5 Reisezwecken und 3 Verkehrsmittelwahlsituationen (ÖV-Gebundenheit, IV-Gebundenheit, Wahlfreiheit) durchgeführt werden. Hieraus ergeben sich insgesamt $5 \times 3 = 15$ Verteilungsrechnungen, die in Form von Matrizen festgehalten werden.

Die Festlegung der nach Reisezwecken und Verkehrsmittelwahlsituationen differenzierten Attraktionsfunktion (Gravitationskurven) erfolgt auf der Grundlage von Reiseweitenverteilungen, die z.B. aus Erhebungsmaterial von Haushaltsbefragungen abgeleitet werden können.

Verkehrsteilung (Modalsplitt II)

Die Verkehrsaufteilung der wahlfreien Verkehrsteilnehmer je Reisezweck auf den Pkw-Verkehr bzw. den öffentlichen Verkehr (Modal- Splitt II) erfolgt anhand eines Nutzenmaximierungsansatzes, in den die unterschiedlichen Widerstände der beiden Verkehrsmittel Eingang finden.

Wie bereits vorab erwähnt, erfolgen die Berechnungen zur Verkehrsmittelwahl im Rahmen der Nachfrageermittlungen auf der Basis eines kombinierten Modal-Split-Verfahrens. Dies stellt eine Kombination aus dem Trip-End-Modal-Split und dem Trip-Interchange-Modal-Split dar, bei dem der Verkehrsmittelbezug für Personen ohne objektive oder subjektive Entscheidungsmöglichkeit bereits in der Aufkommensberechnung und für Personen mit Entscheidungsmöglichkeit nach der Verteilungsrechnung vorgenommen wird.

Dieses Verfahren bezieht also die unterschiedlichen Situationen der Personen (-gruppen) im Hinblick auf die Gebundenheit an das eine oder andere Verkehrsmittel oder auf die vorhandene Wahlfreiheit mit ein. Hierbei wird berücksichtigt, dass der Entscheidungsraum häufig aufgrund bestimmter Zwänge so eingengt ist, dass eine freie Entscheidung nur in einem Teil aller Fälle möglich ist. Der Rest der Verkehrsteilnehmer ist auf die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels (z.B. Pkw, Fahrrad, öffentlicher Linienverkehr) festgelegt.

Im Falle der Gebundenheit an individuelle und öffentliche Verkehrsmittel kann somit eine direkte Zuweisung zu den Verkehrsmitteln erfolgen, während bei den sog. "Wahlfreien" eine Zuweisung zu dem einen oder anderen Verkehrsmittel aufgrund eines Vergleichs der Verkehrsmittelmerkmale erfolgen muss. Da die Entscheidungen von einzelnen Personen aufgrund ihrer Einschätzung getroffen werden und sich Einschätzungen der Personen je nach Reisezweck signifikant unterscheiden, wird im Rahmen der hier behandelten Simulation die Modal-Split-Stufe II, in der die Simulation des Verkehrsverhaltens der Wahlfreien erfolgt, ebenfalls differenziert nach Reisezwecken durchgeführt. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Personen bezüglich eines Reisezweckes in bestimmten Entscheidungssituationen ein ähnliches Verhalten bei der Verkehrsmittelwahl zeigen und spezifische Bewertungen der Angebotssituation (Nutzenmaximierung) vornehmen. Die Nutzenzuordnung ist allerdings nicht einheitlich, sondern schwankt mehr oder minder um einen Mittelwert.

Die Benutzung des ÖPNV und MIV durch die Wahlfreien der einzelnen Personen-Reisezweck-Kategorien wird von den Realwiderständen im Straßennetz und öffentlichen Liniennetz bestimmt. Diese Widerstände werden als Fahrzeiten angegeben und setzen sich aus Zugangszeit zum Pkw, Fahrzeit mit dem Pkw vom Start- bis zum Zielpunkt und Abgangszeit einschließlich Parksuchzeit im Individualverkehr zusammen.

Für den öffentlichen Verkehr wird die Zugangszeit zur Haltestelle, die Wartezeit, in der Regel als 1/2 Zugfolgezeit, max. 10 Minuten, die reine Fahrzeit mit öffentlichem Verkehrsmittel, die Umsteigezeit (wenn notwendig) = 1/2 Zugfolgezeit, max. 20 Minuten und die Abgangszeit von der Haltestelle bis zum Ziel in die Berechnung einbezogen

Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage für die verschiedenen Reisezwecke und Verkehrsmittel erfolgt für den gesamten Werktag. Durch die Überlagerung der einzelnen Reisezweckmatrizen können Gesamtmatrizen für den individuellen Personenverkehr abgeleitet werden. Dabei handelt es sich um Matrizen in der Dimension Personenfahrten. Bei den Nachfragematrizen für den individuellen Personenverkehr ergibt sich die Notwendigkeit einer Umrechnung auf Pkw-Fahrten. Diese Umrechnung erfolgt im Rahmen einer speziellen Berücksichtigung der reisezweckspezifischen Besetzungsgrade.

Der Modellalgorithmus mit VENUS bezieht sich in der Regel auf die Verkehrsnachfrage in einem definierten Planungsraum mit seinem näheren Umland. Der sog. Fernverkehr wird mit VENUS nicht generiert. In der Regel wird er aus Ergebnissen von großräumigen Bedarfsplanprognosen abgeleitet und als spezielle Teilmatrix zur Gesamtnachfrage hinzu addiert.

Verkehrsumlegung

Die Simulation der Belastungen im Kfz-Verkehr erfolgt unter Berücksichtigung von Strecken- und Knotenwiderständen nach einem Capacity-Restraint-Verfahren mit belastungsabhängiger Widerstandskorrektur. Hierbei können die Belastungen getrennt nach den Fahrzeugtypen Pkw und Lkw in bis zu 10 aufeinander folgenden Schritten umgelegt werden. Nach jedem Umlegungsschritt wird eine erneute Widerstandskorrektur vorgenommen. Durch die getrennte Behandlung der Fahrzeugtypen lassen sich auch spezielle Vorgaben für die einzelnen Fahrzeugarten berücksichtigen. Zu nennen sind hier beispielsweise spezielle Fahrverbote für den Lkw. Durch die Verschachtelung der Umlegungsschritte bezüglich der Fahrzeugtypen wird auch die gegenseitige Beeinflussung bei der Belastungsermittlung berücksichtigt.

Auf der Grundlage der hier beschriebenen Methodik werden im Rahmen der Untersuchung die Analyse und die Prognose mit den verschiedenen Planfällen berechnet und analysiert und so die einzelnen Maßnahmen in ihren verkehrlichen Wirkungen beurteilt.

Anhang 2 – Ergebnisse der Verkehrszählung

Zählstelle 1 Bahnhofstraße/Eichholzweg/Bahnhofstraße



Zufahrt 1: Bahnhofstraße

Zufahrt 2: Eichholzweg

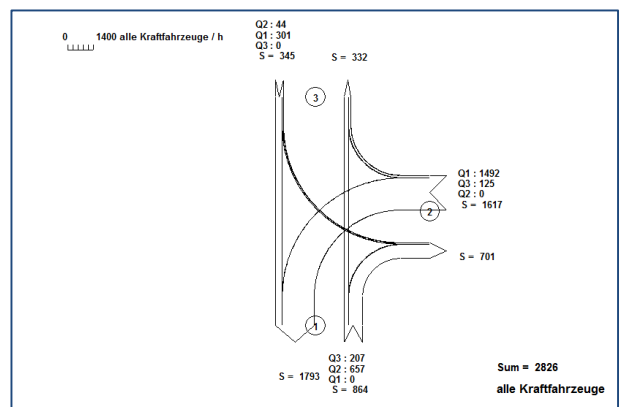
Zufahrt 3: Bahnhofstraße

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2 li	1->3 ge	2->3 li	2->1 re	3->1 ge	3->2 re	1	2	3
L K W	15.00	0	0	4	0	0	5	0	5	4
	15.30	1	0	3	0	0	1	0	2	3
	16.00	0	0	5	0	2	5	2	5	5
	16.30	0	1	2	1	0	2	1	2	3
	17.00	0	0	2	0	0	4	0	4	2
	17.30	0	0	2	1	0	0	1	0	2
	Σ	1	1	18	2	2	17	4	18	19
	Σ	2		20		19				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2 li	1->3 ge	2->3 li	2->1 re	3->1 ge	3->2 re	1	2	3
K R A D	15.00	0	1	5	0	2	2	2	2	6
	15.30	0	0	13	0	1	5	1	5	13
	16.00	0	3	6	0	3	2	3	2	9
	16.30	0	2	4	0	2	0	2	0	6
	17.00	0	2	5	0	3	1	3	1	7
	17.30	2	3	5	1	1	5	2	7	8
	Σ	2	11	38	1	12	15	13	17	49
	Σ	13		39		27				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2 li	1->3 ge	2->3 li	2->1 re	3->1 ge	3->2 re	1	2	3
P K W	15.00	6	39	170	21	35	87	56	93	209
	15.30	5	42	210	17	22	89	39	94	252
	16.00	9	51	273	25	31	122	56	131	324
	16.30	8	44	255	19	48	101	67	109	299
	17.00	7	66	288	16	29	110	45	117	354
	17.30	6	47	240	24	28	116	52	122	287
	Σ	41	289	1436	122	193	625	315	666	1725
	Σ	330		1558		818				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2 li	1->3 ge	2->3 li	2->1 re	3->1 ge	3->2 re	1	2	3
K F Z	15.00	6	40	179	21	37	94	58	100	219
	15.30	6	42	226	17	23	95	40	101	268
	16.00	9	54	284	25	36	129	61	138	338
	16.30	8	47	261	20	50	103	70	111	308
	17.00	7	68	295	16	32	115	48	122	363
	17.30	8	50	247	26	29	121	55	129	297
	Σ	44	301	1492	125	207	657	332	701	1793
	Σ	345		1617		864				



Zufahrt 1 Bahnhofstraße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke									
Ort:		Bornheim Sechtem				Datum:		11.06.2015	
Straße:		0		Bahnhofstraße		Wochentag:		Donnerstag	
Querschnitt:		Zweibahnig /		2-Streifig		Stundengruppe:		15-18 Uhr	
	Besonderheiten							außerh. Ferienzeit	
	Lage (West- /Ostdeutschland)							West	
	Straßentyp							Übrige Straßen	
1								-	
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)							TGw3 -	
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten		Pkw	Krad	Bus	Lkw ($< 3,5\text{ t}$)	Lkw ($> 3,5\text{ t}$)	Lz	Fahrzeuggruppe
	1. Zählung		645	26	0	0	6	0	
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe				qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]			Pkw	Lkw
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)				α_h -Gruppe [%]			25,5	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)				qZ [Fz-Gruppe/24h]			2631	37
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)				bSo [-]			0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)				t [-]			0,979	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)				WZ [Fz-Gruppe/24h]			2576	27
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)				HM [-]			1,035	1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)				DTV [Kfz/24h]			2514	
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)				kW [-]			2489	25
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)				DTVw [Fz-Gruppe/24h]			1,022	1,230
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)							2544	31
	Gesamtquerschnitt				DTVw [Kfz/24h]			2575	
	maßgebende Richtung				$0,5 \cdot \text{DTVw [Kfz/24h]}$			1288	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)								
	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung Gesamtquerschnitt							2 mittel	
	maßgebende Richtung							10,5	
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)								
	Gesamtquerschnitt				MSVw [Kfz/h]			270	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde								
	Gleichung (2-14)				p _{30,w} [%]			1,0	
	Gesamtquerschnitt				MSVw [Lkw/h]			3	

TG Tagesganlinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zufahrt 2 Eichholzweg

Hochrechnung einer Kurzzeit­zählung auf die Bemessungsverkehrsstärke										
Ort:		Bornheim Sechtem				Datum:		11.06.2015		
Straße:		0		Eichholzweg		Wochentag:		Donnerstag		
Querschnitt:		Zweibahnig /		2-Streifig		Stundengruppe:		15-18 Uhr		
	Besonderheiten							außerh. Ferienzeit		
	Lage (West- /Ostdeutschland)							West		
	Straßentyp							Übrige Straßen		
1								-		
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)							TGw3 -		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten		Pkw	Krad	Bus	Lkw ($< 3,5\text{ t}$)	Lkw ($> 3,5\text{ t}$)	Lz	Fahrzeuggruppe	
	1. Zählung		2224	56	0	0	38	0		
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe				qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]			Pkw	Lkw	
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähl­tages (Tabelle 2-3)							$\alpha\text{h-Gruppe [\%]}$	25,5	16,3
6	Tagesverkehr des Zähl­tages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)							$q\text{Z [Fz-Gruppe/24h]}$	8941	233
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)							$b\text{So [-]}$	0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)							$t [-]$	0,979	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zähl­woche (Gleichung 2-10)							$W\text{Z [Fz-Gruppe/24h]}$	8753	172
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)							$H\text{M [-]}$	1,035	1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)							$DTV\text{ [Kfz/24h]}$	8619	
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)							$DTV\text{ [Fz-Gruppe/24h]}$	8457	162
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)							$k\text{W [-]}$	1,022	1,230
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)							$DTV\text{w [Fz-Gruppe/24h]}$	8643	199
	Gesamtquerschnitt maßgebende Richtung							$DTV\text{w [Kfz/24h]}$ $0,5 \cdot DTV\text{w [Kfz/24h]}$	8842 4421	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werk­tagsverkehr (Tabelle 2-8)									
	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung Gesamtquerschnitt							$d_{30,w}\text{ [\%]}$	2	mittel
	maßgebende Richtung							$d_{30,w}\text{ [\%]}$	10,5 11,5	
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)									
	Gesamtquerschnitt maßgebende Richtung							$MSV\text{w [Kfz/h]}$ $MSV\text{w [Kfz/h]}$	928 508	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde									
	Gleichung (2-14)							$p_{30,w}\text{ [\%]}$	1,8	
	Gesamtquerschnitt							$MSV\text{w [Lkw/h]}$	17	

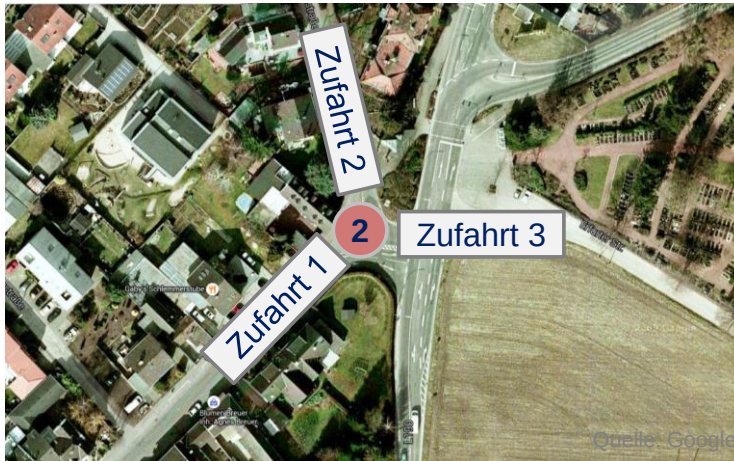
TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zufahrt 3 Bahnhofstraße

Hochrechnung einer Kurzzeit­zählung auf die Bemessungsverkehrsstärke										
Ort:		Bornheim Sechtem				Datum:		11.06.2015		
Straße:		Bahnhofstraße				Wochentag:		Donnerstag		
Querschnitt:		Zweibahnig / 2-Streifig				Stundengruppe:		15-18 Uhr		
	Besonderheiten							außerh. Ferienzeit		
	Lage (West- /Ostdeutschland)							West		
	Straßentyp							Übrige Straßen		
1								-		
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)							TGw3 -		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw (< 3,5 t)	Lkw (> 3,5 t)	Lz	Fahrzeuggruppe		
	1. Zählung	2543	76	0	0	38	0	Pkw	Lkw	
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe				qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]			2619	38	
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähl­tages (Tabelle 2-3)							αh-Gruppe [%]	25,5	16,3
6	Tagesverkehr des Zähl­tages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)							qZ [Fz-Gruppe/24h]	10271	233
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)							bSo [-]	0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)							t [-]	0,979	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zähl­woche (Gleichung 2-10)							WZ [Fz-Gruppe/24h]	10055	172
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)							HM [-]	1,035	1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)							DTV [Kfz/24h]	9877	
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)							kW [-]	9715	162
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)							DTVw [Fz-Gruppe/24h]	1,022	1,230
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)									
	Gesamtquerschnitt							DTVw [Kfz/24h]	9929	
15	maßgebende Richtung							0,5 * DTVw [Kfz/24h]	10128	
	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)									
	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung							2 mittel		
16	Gesamtquerschnitt							d30,w [%]	10,5	
	maßgebende Richtung							d30,w [%]	11,5	
17	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)									
	Gesamtquerschnitt							MSVw [Kfz/h]	1063	
17	maßgebende Richtung							MSVw [Kfz/h]	582	
	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde									
17	Gleichung (2-14)							p30,w [%]	1,6	
	Gesamtquerschnitt							MSVw [Lkw/h]	17	

TG Tagesganlinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zählstelle 2 Willmuthstr./Wendelinusstr./Willmuthstr.



Quelle: Google

Zufahrt 1: Willmuthstraße

Zufahrt 2: Wendelinusstr.

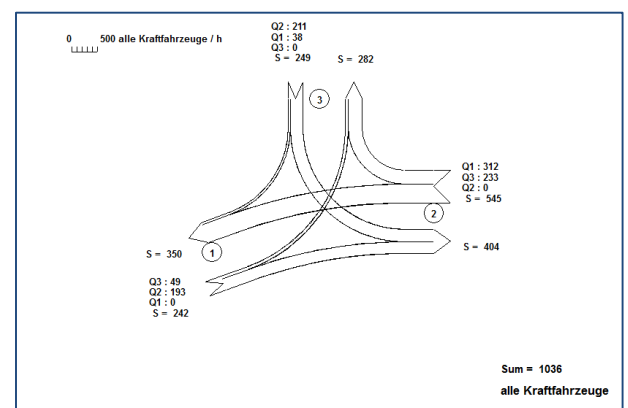
Zufahrt 3: Willmuthstraße

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2	1->3	2->3	2->1	3->1	3->2	1	2	3
		li	ge	li	re	ge	re			
L K W	15.00	1	0	2	1	0	0	1	1	2
	15.30	1	0	0	1	0	0	1	1	0
	16.00	1	0	1	1	0	2	1	3	1
	16.30	2	0	1	2	1	3	3	5	1
	17.00	1	0	1	1	0	0	1	1	1
	17.30	0	0	1	1	0	1	1	1	1
	Σ	6	0	6	7	1	6	8	12	6
		Σ	6		13		7			

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2	1->3	2->3	2->1	3->1	3->2	1	2	3
		li	ge	li	re	ge	re			
K R A D	15.00	0	1	1	0	0	0	0	0	2
	15.30	1	2	1	0	2	1	2	2	3
	16.00	0	0	3	0	4	0	4	0	3
	16.30	1	4	0	0	1	2	1	3	4
	17.00	1	0	3	0	1	2	1	3	3
	17.30	1	1	2	0	1	1	1	2	3
	Σ	4	8	10	0	9	6	9	10	18
		Σ	12		10		15			

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2	1->3	2->3	2->1	3->1	3->2	1	2	3
		li	ge	li	re	ge	re			
P K W	15.00	15	13	27	10	20	15	30	30	40
	15.30	4	42	37	4	64	30	68	34	79
	16.00	5	31	28	6	48	48	54	53	59
	16.30	6	36	36	4	46	40	50	46	72
	17.00	7	25	37	3	71	50	74	57	62
	17.30	2	38	30	4	53	38	57	40	68
	Σ	39	185	195	31	302	221	333	260	380
		Σ	224		226		523			

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2	1->3	2->3	2->1	3->1	3->2	1	2	3
		li	ge	li	re	ge	re			
K F Z	15.00	16	14	30	11	20	15	31	31	44
	15.30	6	44	38	5	66	31	71	37	82
	16.00	6	31	32	7	52	50	59	56	63
	16.30	9	40	37	6	48	45	54	54	77
	17.00	9	25	41	4	72	52	76	61	66
	17.30	3	39	33	5	54	40	59	43	72
	Σ	49	193	211	38	312	233	350	282	404
		Σ	242		249		545			



Zufahrt 1 Willmuthstraße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke										
Ort: Bornheim Sechtem				Datum: 11.06.2015						
Straße: Willmuthstraße				Wochentag: Donnerstag						
Querschnitt: Zweibahnig / 2-Streifig				Stundengruppe: 15-18 Uhr						
	Besonderheiten							außerh. Ferienzeit		
	Lage (West- /Ostdeutschland)							West		
	Straßentyp							Übrige Straßen		
1								-		
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)							TGw3 -		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw ($< 3,5\text{ t}$)	Lkw ($> 3,5\text{ t}$)	Lz	Fahrzeuggruppe		
	1. Zählung	557	21	0	0	14	0	Pkw	Lkw	
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe				qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]			578	14	
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)							α_h -Gruppe [%]	25,5	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)							qZ [Fz-Gruppe/24h]	2267	86
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)							bSo [-]	0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)							t [-]	0,979	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)							WZ [Fz-Gruppe/24h]	2219	64
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)							HM [-]	1,035	1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)							DTV [Kfz/24h]	2204	60
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)							kW [-]	1,022	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)							DTVw [Fz-Gruppe/24h]	2191	74
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)									
	Gesamtquerschnitt							DTVw [Kfz/24h]	2265	
15	maßgebende Richtung							0,5 * DTVw [Kfz/24h]	1133	
	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)									
	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung Gesamtquerschnitt							d _{30,w} [%]	2	mittel
16	maßgebende Richtung							d _{30,w} [%]	10,5	
	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)									
17	Gesamtquerschnitt							MSVw [Kfz/h]	238	
	maßgebende Richtung							MSVw [Kfz/h]	130	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde									
	Gleichung (2-14)							p _{30,w} [%]	2,6	
	Gesamtquerschnitt							MSVw [Lkw/h]	6	

TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zufahrt 2 Wendelinusstraße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke										
Ort: Bornheim Sechtem				Datum: 11.06.2015						
Straße: Wendelinusstr.				Wochentag: Donnerstag						
Querschnitt: Zweibahnig / 2-Streifig				Stundengruppe: 15-18 Uhr						
	Besonderheiten							außerh. Ferienzeit		
	Lage (West- /Ostdeutschland)							West		
	Straßentyp							Übrige Straßen		
1								-		
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)							TGw3 -		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw ($< 3,5\text{ t}$)	Lkw ($> 3,5\text{ t}$)	Lz	Fahrzeuggruppe		
	1. Zählung	486	20	0	0	25	0	Pkw	Lkw	
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe				qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]			506	25	
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)							$\alpha\text{h-Gruppe [\%]}$	25,5	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)							$q\text{Z [Fz-Gruppe/24h]}$	1984	153
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)							$b\text{So [-]}$	0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)							$t [-]$	0,979	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)							$W\text{Z [Fz-Gruppe/24h]}$	1942	113
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)							$H\text{M [-]}$	1,035	1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)							$D\text{TV [Kfz/24h]}$	1983	
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)							$D\text{TV [Fz-Gruppe/24h]}$	1876	107
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)							$k\text{W [-]}$	1,022	1,230
								$D\text{TVw [Fz-Gruppe/24h]}$	1917	132
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)									
	Gesamtquerschnitt							$D\text{TVw [Kfz/24h]}$	2049	
15	maßgebende Richtung							$0,5 \cdot D\text{TVw [Kfz/24h]}$	1025	
	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)									
	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung Gesamtquerschnitt							$d_{30,w} [\%]$	2	mittel
16	maßgebende Richtung							$d_{30,w} [\%]$	10,5	
									11,5	
17	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)									
	Gesamtquerschnitt							$MSV\text{w [Kfz/h]}$	215	
18	maßgebende Richtung							$MSV\text{w [Kfz/h]}$	118	
	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde									
	Gleichung (2-14)							$p_{30,w} [\%]$	5,2	
19	Gesamtquerschnitt							$MSV\text{w [Lkw/h]}$	11	

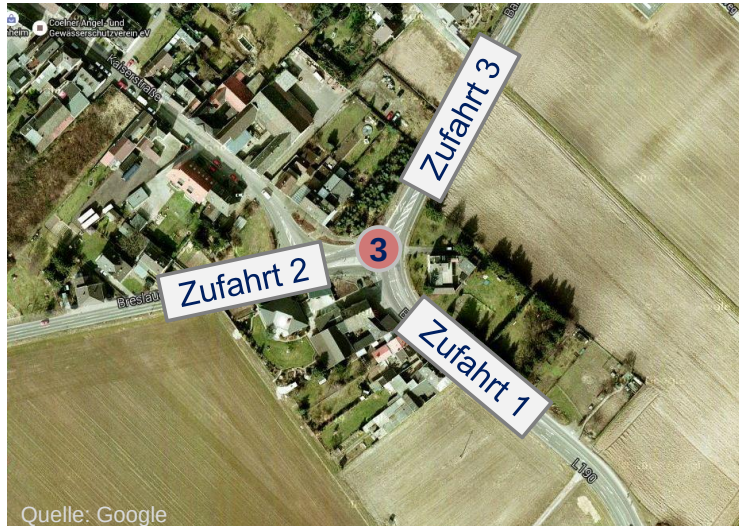
TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zufahrt 3 Willmuthstraße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke									
Ort: Bornheim Sechtem				Datum: 11.06.2015					
Straße: Willmuthstraße				Wochentag: Donnerstag					
Querschnitt: Zweibahnig / 2-Streifig				Stundengruppe: 15-18 Uhr					
Besonderheiten								außerh. Ferienzeit	
Lage (West- /Ostdeutschland)								West	
Straßentyp								Übrige Straßen	
1								-	
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)							TGw3 -	
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw (< 3,5 t)	Lkw (> 3,5 t)	Lz	Fahrzeuggruppe	
	1. Zählung	903	33	0	0	13	0	Pkw	Lkw
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]							936	13
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3) αh-Gruppe [%]							25,5	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8) qZ [Fz-Gruppe/24h]							3671	80
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4) bSo [-]							0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5) t [-]							0,979	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10) WZ [Fz-Gruppe/24h]							3594	59
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6) HM [-]							1,035	1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11) DTV [Fz-Gruppe/24h]							3528	
								3472	56
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7) kW [-]							1,022	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12) DTVw [Fz-Gruppe/24h]							3548	69
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)								
	Gesamtquerschnitt DTVw [Kfz/24h]							3617	
15	maßgebende Richtung 0,5 * DTVw [Kfz/24h]							1809	
	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)								
16	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung Gesamtquerschnitt d _{30,w} [%]							2	mittel
	maßgebende Richtung d _{30,w} [%]							10,5	
17	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)								
	Gesamtquerschnitt MSVw [Kfz/h]							380	
18	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde								
	Gleichung (2-14) p _{30,w} [%]							1,5	
19	Gesamtquerschnitt MSVw [Lkw/h]							6	

TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zählstelle 3 Kaiserstraße/Bahnhofstraße.



Zufahrt 1: Kaiserstr.

Zufahrt 2: Kaiserstr.

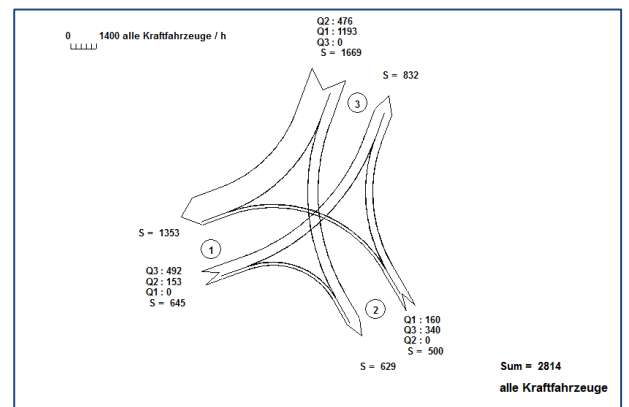
Zufahrt 3: Bahnhofstraße

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2	1->3	2->3	2->1	3->1	3->2	1	2	3
		li	ge	li	re	ge	re			
L K W	15.00	0	1	4	0	0	3	0	3	5
	15.30	0	0	3	0	1	2	1	2	3
	16.00	1	2	7	1	0	3	1	4	9
	16.30	0	1	1	0	2	2	2	2	2
	17.00	0	1	1	0	0	2	0	2	2
	17.30	0	0	0	0	0	2	0	2	0
	Σ	1	5	16	1	3	14	4	15	21
	Σ	6		17		17				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2	1->3	2->3	2->1	3->1	3->2	1	2	3
		li	ge	li	re	ge	re			
K R A D	15.00	0	0	3	0	3	4	3	4	3
	15.30	1	3	4	0	6	7	6	8	7
	16.00	0	2	0	0	2	7	2	7	2
	16.30	2	3	1	1	2	6	3	8	4
	17.00	1	2	3	1	4	6	5	7	5
	17.30	0	4	4	0	7	1	7	1	8
	Σ	4	14	15	2	24	31	26	35	29
	Σ	18		17		55				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2	1->3	2->3	2->1	3->1	3->2	1	2	3
		li	ge	li	re	ge	re			
P K W	15.00	25	35	74	30	43	161	73	186	109
	15.30	22	42	63	24	73	196	97	218	105
	16.00	29	58	77	18	87	164	105	193	135
	16.30	34	70	84	29	97	208	126	242	154
	17.00	23	53	80	23	88	230	111	253	133
	17.30	22	63	83	26	61	189	87	211	146
	Σ	155	321	461	150	449	1148	599	1303	782
	Σ	476		611		1597				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2	1->3	2->3	2->1	3->1	3->2	1	2	3
		li	ge	li	re	ge	re			
K F Z	15.00	25	36	81	30	46	168	76	193	117
	15.30	23	45	70	24	80	205	104	228	115
	16.00	30	62	84	19	89	174	108	204	146
	16.30	36	74	86	30	101	216	131	252	160
	17.00	24	56	84	24	92	238	116	262	140
	17.30	22	67	87	26	68	192	94	214	154
	Σ	160	340	492	153	476	1193	629	1353	832
	Σ	500		645		1669				



Zufahrt 1 Kaiserstraße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke									
Ort: Bornheim Sechtem					Datum: 11.06.2015				
Straße: Kaiserstr.					Wochentag: Donnerstag				
Querschnitt: Zweibahnig / 2-Streifig					Stundengruppe: 15-18 Uhr				
Besonderheiten								außerh. Ferienzeit	
Lage (West- / Ostdeutschland)								West	
Straßentyp								Übrige Straßen	
1									-
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)								TGw3 -
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw (< 3,5 t)	Lkw (> 3,5 t)	Lz	Fahrzeuggruppe	
	1. Zählung	1075	44	0	0	10	0	Pkw	Lkw
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe						qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]		1119 10
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)						αh-Gruppe [%]		25,5 16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)						qZ [Fz-Gruppe/24h]		4388 61
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)						bSo [-]		0,9
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)						t [-]		0,979 0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)						WZ [Fz-Gruppe/24h]		4296 45
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)						HM [-]		1,035 1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)						DTV [Kfz/24h]		4193
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)						kW [-]		1,022 1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)						DTVw [Fz-Gruppe/24h]		4242 52
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)								
	Gesamtquerschnitt						DTVw [Kfz/24h]		4294
15	maßgebende Richtung						0,5 * DTVw [Kfz/24h]		2147
	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)								
16	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung								
	Gesamtquerschnitt						d _{30,w} [%]		10,5
17	maßgebende Richtung						d _{30,w} [%]		11,5
	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)								
18	Gesamtquerschnitt						MSVw [Kfz/h]		451
	maßgebende Richtung						MSVw [Kfz/h]		247
19	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde								
	Gleichung (2-14)						p _{30,w} [%]		1,0
20	Gesamtquerschnitt						MSVw [Lkw/h]		5

TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zufahrt 2 Kaiserstraße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke										
Ort: Bornheim Sechtem				Datum: 11.06.2015						
Straße: Kaiserstr.				Wochentag: Donnerstag						
Querschnitt: Zweibahnig / 2-Streifig				Stundengruppe: 15-18 Uhr						
	Besonderheiten							außerh. Ferienzeit		
	Lage (West- /Ostdeutschland)							West		
	Straßentyp							Übrige Straßen		
1								-		
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)							TGw3 -		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw ($< 3,5\text{ t}$)	Lkw ($> 3,5\text{ t}$)	Lz	Fahrzeuggruppe		
	1. Zählung	1914	52	0	0	32	0	Pkw	Lkw	
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe				qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]			1966	32	
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)							α_h -Gruppe [%]	25,5	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)							qZ [Fz-Gruppe/24h]	7710	196
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)							bSo [-]	0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)							t [-]	0,979	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)							WZ [Fz-Gruppe/24h]	7548	145
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)							HM [-]	1,035	1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)							DTV [Kfz/24h]	7430	
								DTV [Fz-Gruppe/24h]	7293	137
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)							kW [-]	1,022	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)							DTVw [Fz-Gruppe/24h]	7453	169
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)									
	Gesamtquerschnitt							DTVw [Kfz/24h]	7622	
	maßgebende Richtung							$0,5 \cdot \text{DTVw [Kfz/24h]}$	3811	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)									
	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung Gesamtquerschnitt							d _{30,w} [%]	2	mittel
	maßgebende Richtung							d _{30,w} [%]	10,5	11,5
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)									
	Gesamtquerschnitt							MSVw [Kfz/h]	800	
	maßgebende Richtung							MSVw [Kfz/h]	438	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde									
	Gleichung (2-14)							p _{30,w} [%]	1,8	
	Gesamtquerschnitt							MSVw [Lkw/h]	14	

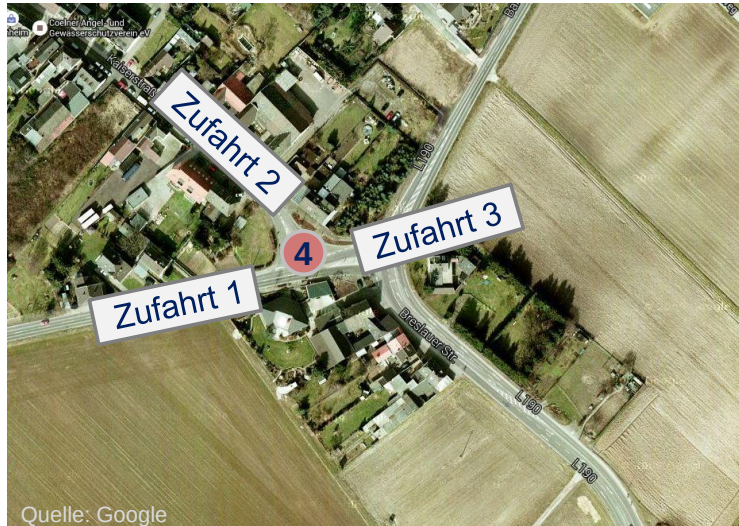
TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zufahrt 3 Bahnhofstraße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke									
Ort: Bornheim Sechtem					Datum: 11.06.2015				
Straße: Bahnhofstr.					Wochentag: Donnerstag				
Querschnitt: Zweibahnig / 2-Streifig					Stundengruppe: 15-18 Uhr				
Besonderheiten								außerh. Ferienzeit	
Lage (West- /Ostdeutschland)								West	
Straßentyp								Übrige Straßen	
1									-
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)								TGw3 -
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw (< 3,5 t)	Lkw (> 3,5 t)	Lz	Fahrzeuggruppe	
	1. Zählung	2379	84	0	0	38	0	Pkw	Lkw
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe						qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]		2463
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)						qh-Gruppe [%]		25,5
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)						qZ [Fz-Gruppe/24h]		9659
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)						bSo [-]		0,9
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)						t [-]		0,979
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)						WZ [Fz-Gruppe/24h]		9456
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)						HM [-]		1,035
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)						DTV [Kfz/24h]		9298
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)						kW [-]		1,022
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)						DTVw [Fz-Gruppe/24h]		9337
14	Gesamtquerschnitt						DTVw [Kfz/24h]		9536
	maßgebende Richtung						0,5 * DTVw [Kfz/24h]		4768
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)								2
	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung								mittel
	Gesamtquerschnitt						d _{30,w} [%]		10,5
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)								11,5
	Gesamtquerschnitt						MSVw [Kfz/h]		1001
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde								548
	Gleichung (2-14)						p _{30,w} [%]		1,7
	Gesamtquerschnitt						MSVw [Lkw/h]		17

TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zählstelle 4 Breslauer Straße/Kaiserstraße



Zufahrt 1: Breslauer Str.

Zufahrt 2: Kaiserstr.

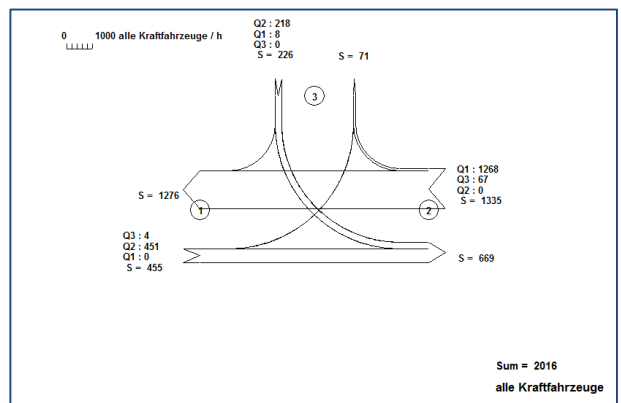
Zufahrt 3: Kaiserstr.

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2 li	1->3 ge	2->3 li	2->1 re	3->1 ge	3->2 re	1	2	3
L K W	15.00	0	4	0	0	3	1	3	1	4
	15.30	0	3	0	0	2	1	2	1	3
	16.00	0	8	0	0	8	0	8	0	8
	16.30	0	1	1	0	0	1	0	1	2
	17.00	0	1	1	0	0	1	0	1	2
	17.30	0	0	2	0	0	0	0	0	2
	Σ	0	17	4	0	13	4	13	4	21
	Σ	17		4		17				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2 li	1->3 ge	2->3 li	2->1 re	3->1 ge	3->2 re	1	2	3
K R D	15.00	0	0	4	0	3	0	3	0	4
	15.30	0	3	5	0	4	0	4	0	8
	16.00	0	1	6	0	0	0	0	0	7
	16.30	0	0	8	0	1	0	1	0	8
	17.00	0	0	7	0	2	1	2	1	7
	17.30	0	3	0	0	3	1	3	1	3
	Σ	0	7	30	0	13	2	13	2	37
	Σ	7		30		15				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2 li	1->3 ge	2->3 li	2->1 re	3->1 ge	3->2 re	1	2	3
P K W	15.00	0	72	32	3	174	12	177	12	104
	15.30	0	56	31	1	210	8	211	8	87
	16.00	0	76	19	2	185	8	187	8	95
	16.30	3	88	25	1	227	15	228	18	113
	17.00	1	77	26	0	242	11	242	12	103
	17.30	0	58	51	1	204	7	205	7	109
	Σ	4	427	184	8	1242	61	1250	65	611
	Σ	431		192		1303				

		Zufahrt 1		Zufahrt 2		Zufahrt 3		Abfahrt		
		1->2 li	1->3 ge	2->3 li	2->1 re	3->1 ge	3->2 re	1	2	3
K F Z	15.00	0	76	36	3	180	13	183	13	112
	15.30	0	62	36	1	216	9	217	9	98
	16.00	0	85	25	2	193	8	195	8	110
	16.30	3	89	34	1	228	16	229	19	123
	17.00	1	78	34	0	244	13	244	14	112
	17.30	0	61	53	1	207	8	208	8	114
	Σ	4	451	218	8	1268	67	1276	71	669
	Σ	455		226		1335				



Zufahrt 1 Breslauer Straße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke									
Ort: Bornheim Sechtem					Datum: 11.06.2015				
Straße: Breslauer Str.					Wochentag: Donnerstag				
Querschnitt: Zweibahnig / 2-Streifig					Stundengruppe: 15-18 Uhr				
Besonderheiten								außerh. Ferienzeit	
Lage (West- /Ostdeutschland)								West	
Straßentyp								Übrige Straßen	
1									-
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)								TGw3 -
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw (< 3,5 t)	Lkw (> 3,5 t)	Lz	Fahrzeuggruppe	
	1. Zählung	1681	20	0	0	30	0	Pkw	Lkw
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe						qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]		1701 30
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)						αh-Gruppe [%]		25,5 16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)						qZ [Fz-Gruppe/24h]		6671 184
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)						bSo [-]		0,9
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)						t [-]		0,979 0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)						WZ [Fz-Gruppe/24h]		6531 136
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)						HM [-]		1,035 1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)						DTV [Kfz/24h] DTV [Fz-Gruppe/24h]		6438 6310 128
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)						kW [-]		1,022 1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)						DTVw [Fz-Gruppe/24h]		6449 157
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)								
	Gesamtquerschnitt						DTVw [Kfz/24h]		6606
15	maßgebende Richtung						0,5 * DTVw [Kfz/24h]		3303
	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)								
16	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung								
	Gesamtquerschnitt						d _{30,w} [%]		2 mittel 10,5
17	maßgebende Richtung						d _{30,w} [%]		11,5
	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)								
18	Gesamtquerschnitt						MSVw [Kfz/h]		694
	maßgebende Richtung						MSVw [Kfz/h]		380
19	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde								
	Gleichung (2-14)						p _{30,w} [%]		1,9
20	Gesamtquerschnitt						MSVw [Lkw/h]		13

TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Zufahrt 2 Kaiserstraße

Hochrechnung einer Kurzzeitzählung auf die Bemessungsverkehrsstärke										
Ort: Bornheim Sechtem				Datum: 11.06.2015						
Straße: Kaiserstr.				Wochentag: Donnerstag						
Querschnitt: Zweibahnig / 2-Streifig				Stundengruppe: 15-18 Uhr						
	Besonderheiten							außerh. Ferienzeit		
	Lage (West- /Ostdeutschland)							West		
	Straßentyp							Übrige Straßen		
1								-		
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)							TGw3 -		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten	Pkw	Krad	Bus	Lkw ($< 3,5\text{ t}$)	Lkw ($> 3,5\text{ t}$)	Lz	Fahrzeuggruppe		
	1. Zählung	252	32	0	0	8	0	Pkw	Lkw	
4	Gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe				qh-Gruppe [Fz-Gruppe/h-Gruppe]			284	8	
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)							$\alpha\text{h-Gruppe [\%]}$	25,5	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)							$q\text{Z [Fz-Gruppe/24h]}$	1114	49
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)							$b\text{So [-]}$	0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)							$t [-]$	0,979	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)							$W\text{Z [Fz-Gruppe/24h]}$	1091	36
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)							$H\text{M [-]}$	1,035	1,061
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)							$DTV\text{ [Kfz/24h]}$ $DTV\text{ [Fz-Gruppe/24h]}$	1088 1054	34
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)							$k\text{W [-]}$	1,022	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)							$DTV\text{w [Fz-Gruppe/24h]}$	1077	42
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)									
	Gesamtquerschnitt maßgebende Richtung							$DTV\text{w [Kfz/24h]}$ $0,5 * DTV\text{w [Kfz/24h]}$	1119 560	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)								2 mittel	
	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt / Auslastung Gesamtquerschnitt							$d_{30,w}\text{ [\%]}$	10,5	
	maßgebende Richtung							$d_{30,w}\text{ [\%]}$	11,5	
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)									
	Gesamtquerschnitt maßgebende Richtung							$MSV\text{w [Kfz/h]}$ $MSV\text{w [Kfz/h]}$	117 64	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde Gleichung (2-14)							$p_{30,w}\text{ [\%]}$	3,0	
	Gesamtquerschnitt							$MSV\text{w [Lkw/h]}$	4	

TG Tagesganglinie - Lz Lastzug - DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
Rat	03.12.2015

öffentlich

Vorlage Nr.	622/2015-7
Stand	22.10.2015

Betreff Bebauungsplan Se 23 - Aufstellungsbeschluss Straßenbebauungsplan

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

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

Beschlussentwurf Rat

Der Rat

1. beschließt, gemäß § 2 BauGB das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Se 23 in der Ortschaft Sechtem einzuleiten. Das Plangebiet liegt südlich der Ortschaft Sechtem zwischen dem Knotenpunkt L 190 / K 42 und dem Ophof an der K 33. Ziel ist die Ausweisung einer Straßenverkehrsfläche zum Zwecke der Südumfahrung als K 33 n.
2. beauftragt die Verwaltung, einen Entwurf für die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeiten zu lassen,
3. beauftragt die Verwaltung, auf Grundlage der Vorplanung mit dem Rhein-Sieg-Kreis hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung an den Straßenbaukosten zu verhandeln.

Sachverhalt

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Se 23 befindet sich südlich der Ortschaft Sechtem zwischen dem Knotenpunkt L 190 / K 42 und dem Ophof an der K 33. Ziel ist die Ausweisung einer Straßenverkehrsfläche zum Zwecke der Südumfahrung als K 33 n.

Der Flächennutzungsplan stellt in diesem Bereich bereits eine Trasse im Süden der Ortschaft Sechtem dar. Hierbei handelt es sich um ein modifiziertes Reststück der im früheren Flächennutzungsplan dargestellten Vorgebirgsumgehung.

Die Südumfahrung Sechtem als neue Teil-Trassierung der K 33 soll demnach direkt an die L 190 n sowie die K 42 angeschlossen werden und dadurch die Verbindung in Richtung Bornheim wesentlich attraktiver gestalten.

In seiner Sitzung am 19.03.2015 beauftragte der Rat der Stadt Bornheim die Verwaltung, im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Se 21 in der Ortschaft Sechtem einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan K 33 n vorzubereiten und dem Ausschuss für Stadtentwicklung und dem Rat schnellstmöglich vorzulegen.

Um das Plangebiet bzw. den Verlauf der Südumfahrung überhaupt definieren zu können, war jedoch eine Vorplanung für die Trasse erforderlich, die nun vorliegt und der Vorlage als Anhang beigelegt ist.

Finanzielle Auswirkungen

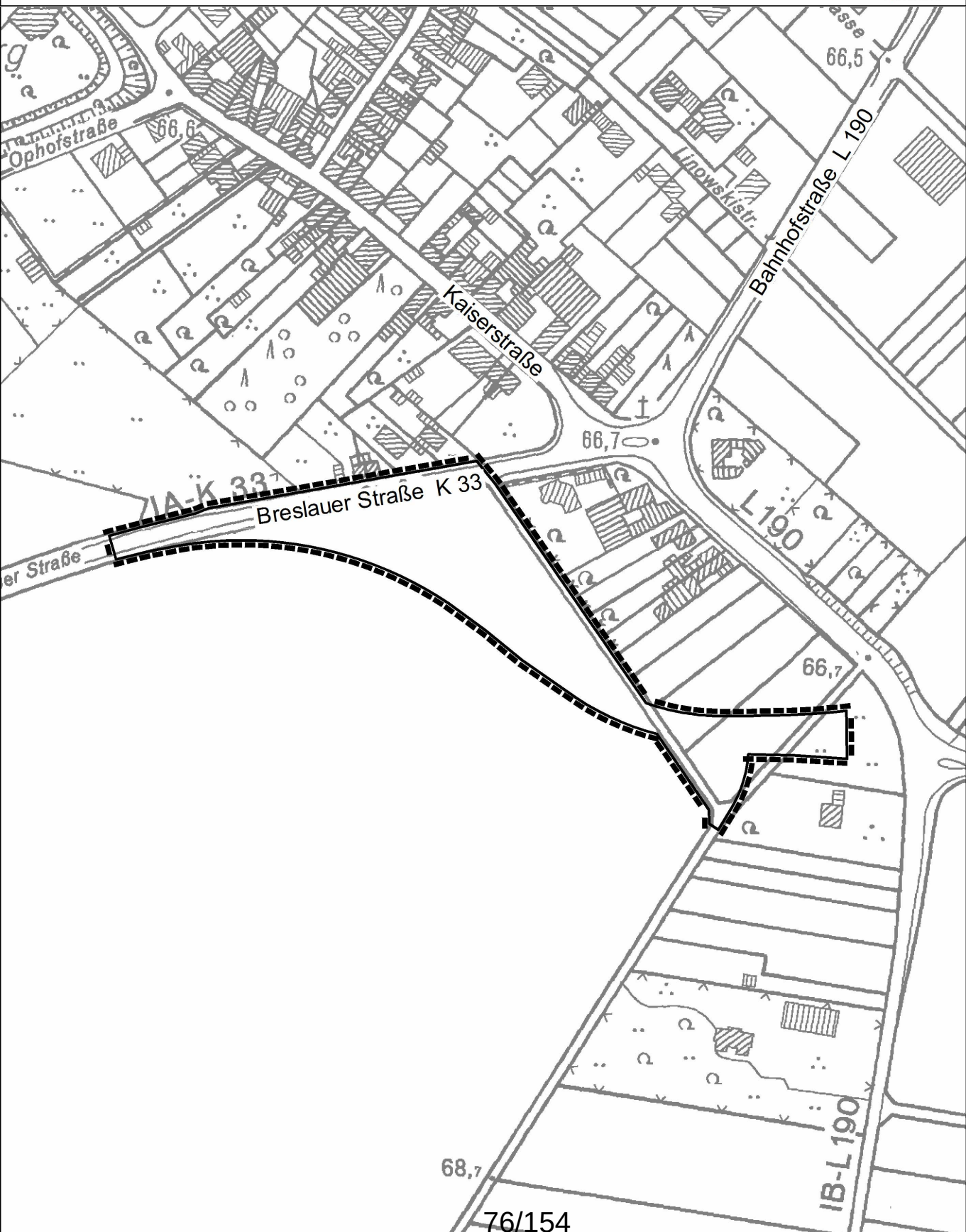
Rund 1.000,- € für die Erarbeitung eines Bebauungsplanvorentwurfs sind bereits im Haushalt berücksichtigt.

Anlagen zum Sachverhalt

Übersichtsplan
Vorplanung Verlauf K33n

Übersichtskarte zum Bebauungsplan Se 23

in der Ortschaft Sechtem



E 355313.254
N 5627942.005

5627900

5627800

5627700

5627600

der Kaiserstraße

E 355313.254
N 5627492.005

00755E

00550E

00555E

355100

355000

355000

00755E

E 356053.254
N 5627942.005

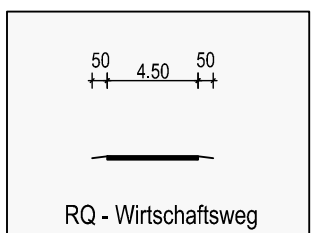
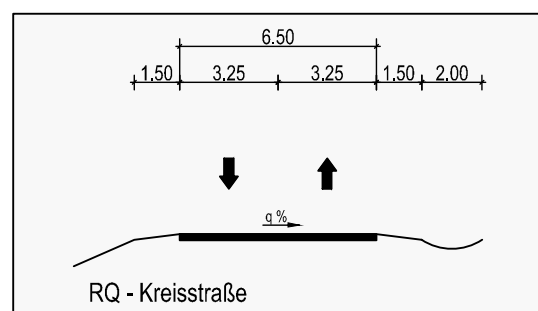
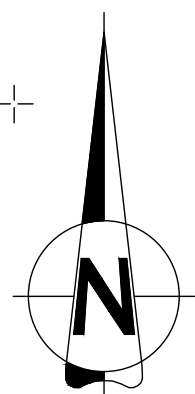
5627900

5627800

5627700

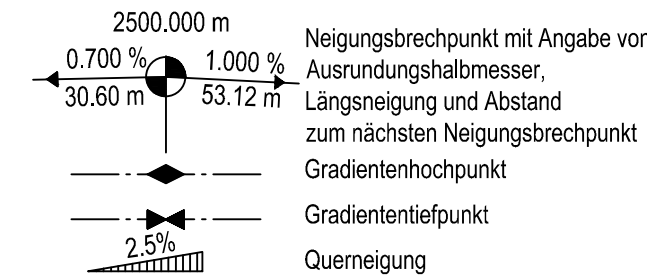
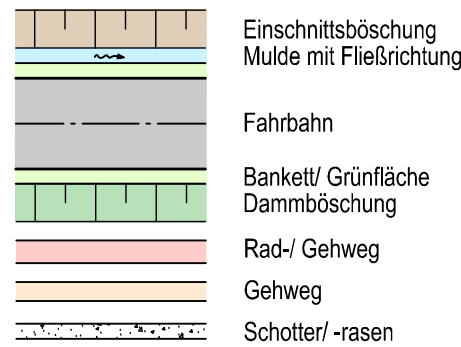
5627600

E 356053.254
N 5627492.005

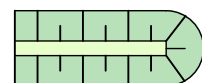


Zeichenerklärung

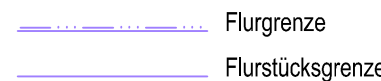
Planung



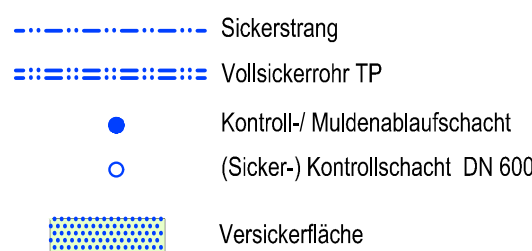
Immissionsschutz



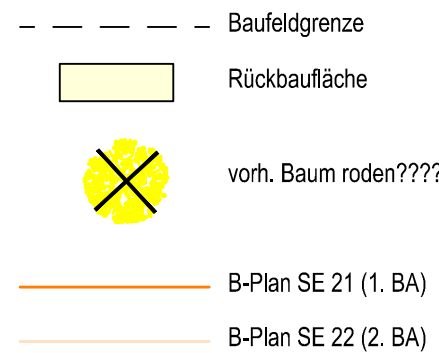
Verwaltung



Entwässerung



Sonstiges



Lage-Bezugssystem	ETRS89 / UTM, Zone 32	Höhen-Bezugssystem	NHN
-------------------	-----------------------	--------------------	-----

Boos + Kröll Ingenieure		Datum:	Oktober 2015
Hauptstraße 66		gezeichnet:	Barz
Fon: +49 6573 9535870		bearb.:	Boos
info@bwk-ingenieure.de		geprüft.:	Boos
54552 Immerath			
Fax: +49 6573 9535871			
www.bwk-ingenieure.de			

				Stadt Bornheim - Der Bürgermeister Rathausstraße 2 53332 Bornheim		 Stadtteil Sechtem	
Straße		von NK / Abschnitt	nach NK / Abschnitt	Stationsbereich		Projekt-Nr.	
K 33		5207019 / 3	5207020 / 2	km 1.54 - 1.98		Unterlage	Blatt Nr.
						x	1
Nächster Ort : Bornheim - Sechtem							
Neubau der K 33n Südtangente Bornheim-Sechtem						Bau-km	
						0+000 bis 0+667	
VORUNTERSUCHUNG						Ersatz für	
						Ersetzt durch	
ges. Bau-km 0+000 bis 0+523 (Achse 502)						Lageplan L1 - K33n	
						5-arm. KV und Abbindung Breslauer Str.	
						Maßstab 1: 1.000	
Datum		Zeichen	Nr.	Art der Änderung		Datum	Name
Grundplan erstellt							
bearbeitet							
gezeichnet							
geprüft							
aufgestellt:				gesehen/ geprüft:			
Bearbeitungsstand 27.10.2015							

77/154

Stadt Bornheim

Bebauungsplan Se 23 in der Ortschaft Sechtem

Erläuterung der Planungsabsicht

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Se 23 befindet sich am südöstlichen Ortsrand der Ortschaft Sechtem und umfasst eine Fläche von ca. 1,4 ha.

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet unter anderem eine Verkehrsfläche sowie landwirtschaftliche Fläche dar. Bei der dargestellten Verkehrsfläche handelt es sich um ein modifiziertes Teilstück als Rest der im alten Flächennutzungsplan dargestellten Vorgebirgsumgehung. Bei der Neuaufstellung des FNP wurde diese Trasse in die Planung übernommen, um in Verbindung mit den Rampen im Bereich der Kreuzung L 190 / K 42 für eine flüssigere Verkehrsführung zwischen der Ortsumgehung Bornheim, dem Autobahnanschluss und dem nördlichen Vorgebirge zu sorgen. Diese sogenannte Südumfahrung ist für die Erschließung der neuen Baugebiete in Sechtem nicht erforderlich.

Das Planungsziel des Bebauungsplanes Se 23 ist die Verlagerung des bislang auf den Knotenpunkt der Kaiserstraße mit der Landesstraße 190 zulaufenden Abschnitts der K 33 durch einen Verschwenk in Richtung Osten. Hierdurch mündet die geplante K 33 n in einen fünfarmigen Kreisverkehr als Verknüpfung der geplanten L 190 n mit der K 42. Das ca. 150 Meter lange Teilstück der Kaiserstraße (L 190 alt) zwischen K 33 alt und dem geplanten Kreisverkehr an der K 42 wird nach Umsetzung des Bebauungsplanes Se 21 wesentlich geringere Teile des Verkehrs aus dem Sechtemer Süden aufnehmen.

Das Plangebiet beinhaltet abgesehen von der Fläche für die Straßentrasse auch Flächen für die seitlich erforderlichen Versickerungsmulden, eine Flutmulde zur Regenrückhaltung sowie Flächen zum Ausgleich des Eingriffs.

Durch die Verlagerung der K 33 auf die K 33 n verlängert sich die Trasse ab dem Ausbauanfang um ca. 130 m. Das verbleibende Teilstück der Breslauer Straße (K 33 alt) soll abgebunden und mit einer ausreichend dimensionierten Wendeanlage versehen werden.

Im Rahmen der Voruntersuchung zum Trassenverlauf einer zukünftigen K 33 n wurde unter anderem Wert darauf gelegt, den Flächenverbrauch durch die Südumfahrung möglichst gering zu halten und die Trasse so zu bemessen, dass die Nutzbarkeit der Flurstücke für die betroffenen Grundstückseigentümer weitestgehend erhalten bleibt.

Zudem wurden durch die Voruntersuchung verschiedene Modelle der Verkehrsführung für die Verknüpfung mit der K 33 n geprüft. Hier kam man zu dem Ergebnis, dass sowohl eine neue Anbindung der Kaiserstraße vor dem geplanten Kreisverkehr als auch eine Einmündung der Breslauer Straße zu möglichen Konfliktfällen in den Einmündungsbereichen an der K 33 n führen können. Um dies zu vermeiden, wird seitens der Planung die Ausbildung eines fünfarmigen Kreisverkehrs empfohlen. Dieser Knotenpunkt hat nach den Berechnungen des Gutachtens der Ingenieurgruppe IVV aus Aachen die Verkehrsqualität A, was einer mittleren Wartezeit von unter 10 Sekunden entspricht und damit eine sehr gute Abwicklung aller Verkehrsströme gewährleistet.

Das Bebauungsplanverfahren soll gem. § 2 BauGB durchgeführt werden. Ein Umweltbericht mit entsprechenden Erhebungen zum Eingriff in Natur und Landschaft ist unverzichtbar und wird, wie weitere erforderliche Gutachten insbesondere zu den Lärmauswirkungen, im weiteren Verfahren erstellt.

Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
Rat	03.12.2015

öffentlich

Vorlage Nr.	565/2015-7
Stand	06.10.2015

**Betreff 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf;
Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit**

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

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

Beschlussentwurf Rat

Der Rat beschließt,

1. gemäß § 2 Abs. 1 und § 1 Abs. 8 BauGB in Verbindung mit § 13 a BauGB die Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf. Das Plangebiet wird begrenzt durch die Blumenstraße (L 183), die Bebauung an der Straße Katzentränke und die nördliche Grenze des Flurstücks 507. Die Bebauungsplanänderung wird gemäß § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt.
2. gemäß § 13a Abs. 3 BauGB auf die Durchführung einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung zu verzichten und stattdessen bei der Bekanntmachung der Aufstellung darauf hinzuweisen, dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer Frist von vier Wochen im Rathaus über die Allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann.

Sachverhalt

Seit dem 17.12.2014 ist der Bebauungsplan Ka 03 in der Ortschaft Kardorf rechtskräftig.

Das in diesem Geltungsbereich festgesetzte Regenrückhaltebecken (RRB) sollte neben der Rückhaltung des Niederschlagswassers aus dem Bereich des Bebauungsplanes Ka 03 auch der Lösung der unzureichenden Entwässerungssituation im Bereich Kardorf/Waldorf und Dersdorf dienen. Nach den Ergebnissen einer vom Abwasserwerk der Stadt Bornheim beauftragten Machbarkeitsstudie mit verschiedenen Alternativstandorten, wird nun zur großräumigen Entwässerung des Niederschlagswassers aus dem Bereich des Vorgebirges eine andere Lösung favorisiert. Lediglich eine kleine Fläche des ursprünglichen RRB muss für die Niederschlagsentwässerung des neuen Baugebietes von der Montana Wohnungsbau GmbH in Anspruch genommen werden.

Daher sollen die Flächen, die nicht mehr für ein großes Regenrückhaltebecken benötigt werden, ebenfalls zu Wohnbauflächen entwickelt werden. Hierzu ist es erforderlich, den Bebauungsplan zu ändern.

Das Plangebiet ist ca. 0,55 ha groß und wird im Wesentlichen im Nordosten durch die Blumenstraße (L 183) einschließlich dem Fuß- und Radweg, im Süden durch die Bebauung an der Straße Katzentränke und im Westen durch die nördliche Grenze des Flurstücks 507 begrenzt. Der Flächennutzungsplan stellt für diesen Bereich Wohnbaufläche dar.

Geplant ist eine Erweiterung des Baugebietes des Bebauungsplanes Ka 03 mit Einfamilien- und Doppelhäusern in 2-geschossigen Bauweise. Nach derzeitigem Stand der Planung kann ein Bauvolumen von ca. 9 Wohneinheiten realisiert werden. Die Grundstücksgrößen orientieren sich an den städtebaulichen Kriterien der Stadt Bornheim und sind im Gestaltungsplan dargestellt.

Erschlossen wird der Änderungsbereich durch eine öffentliche Anliegerstraße, die von der neuen Planstraße im Bereich des Schelmenpfades abzweigt und die als Mischverkehrsfläche in einer Breite von 6,0 m in den Bereich der Bebauungsplan- Änderung führt. Im Rahmen der Straßenausbauplanung sollen zwei Besucherparkplätze vorgesehen werden.

Die für den Bebauungsplan Ka 03 erforderliche Lärmschutzanlage soll aufgrund des vorhandenen Baumbestandes in diesem Bereich als Lärmschutzwand bis zur Katzentränke weitergeführt werden.

Die Grundzüge der Planung werden bei der vorliegenden Änderung nicht berührt. Zudem ist die nun geplante 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 eine Maßnahme der Innenentwicklung. Daher kann ein beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt werden.

Finanzielle Auswirkungen

1.000 Euro für die Bekanntmachung, Unterrichtung der Öffentlichkeit und Erstellung der nächsten Vorlage. Diese Kosten sind im Haushalt bereits berücksichtigt.

Anlagen zum Sachverhalt

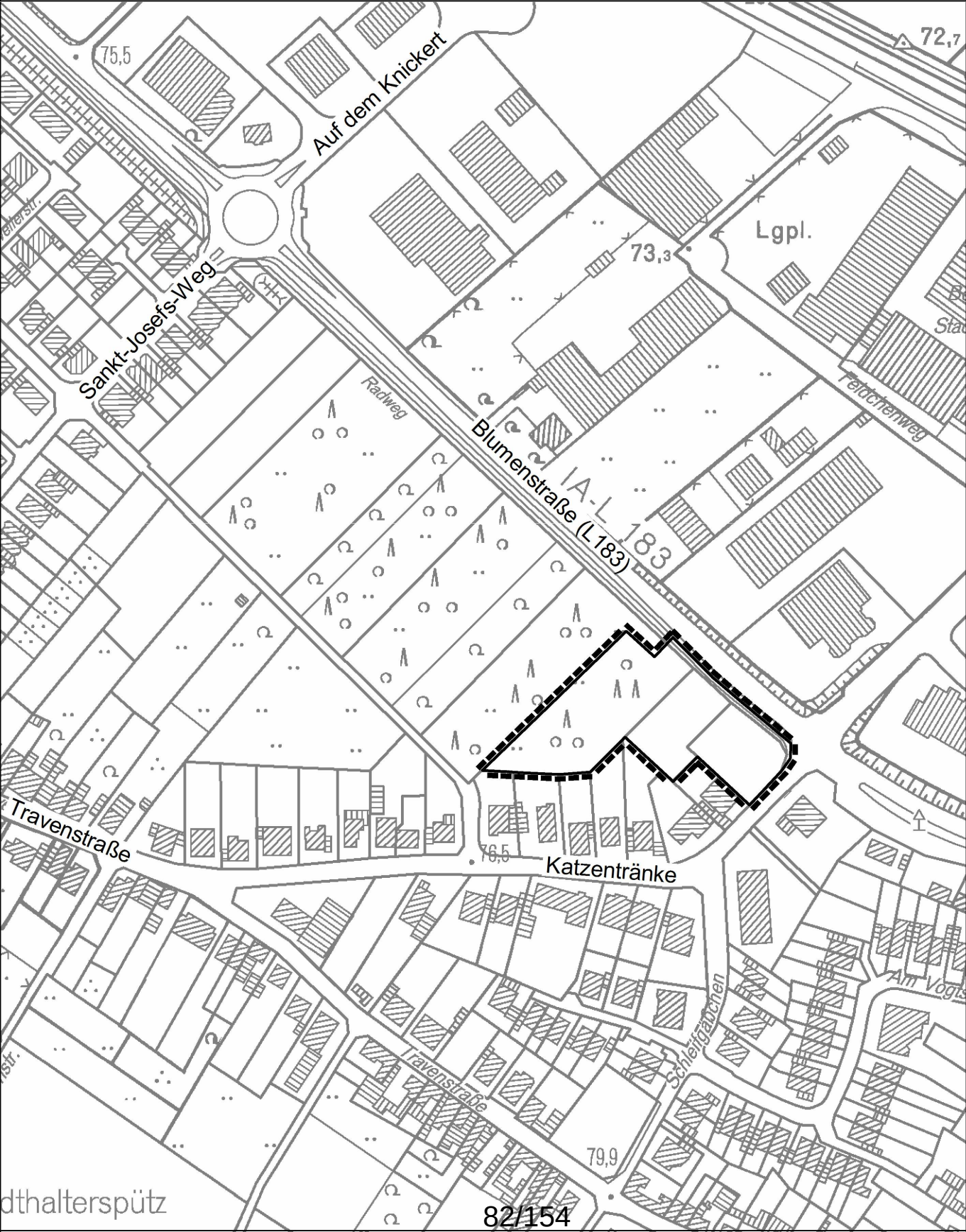
1. Übersichtskarte
2. Gestaltungsplan
3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Übersichtskarte zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03

in der Ortschaft Kardorf



02.10.2015





STADT BORNHEIM

1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf

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

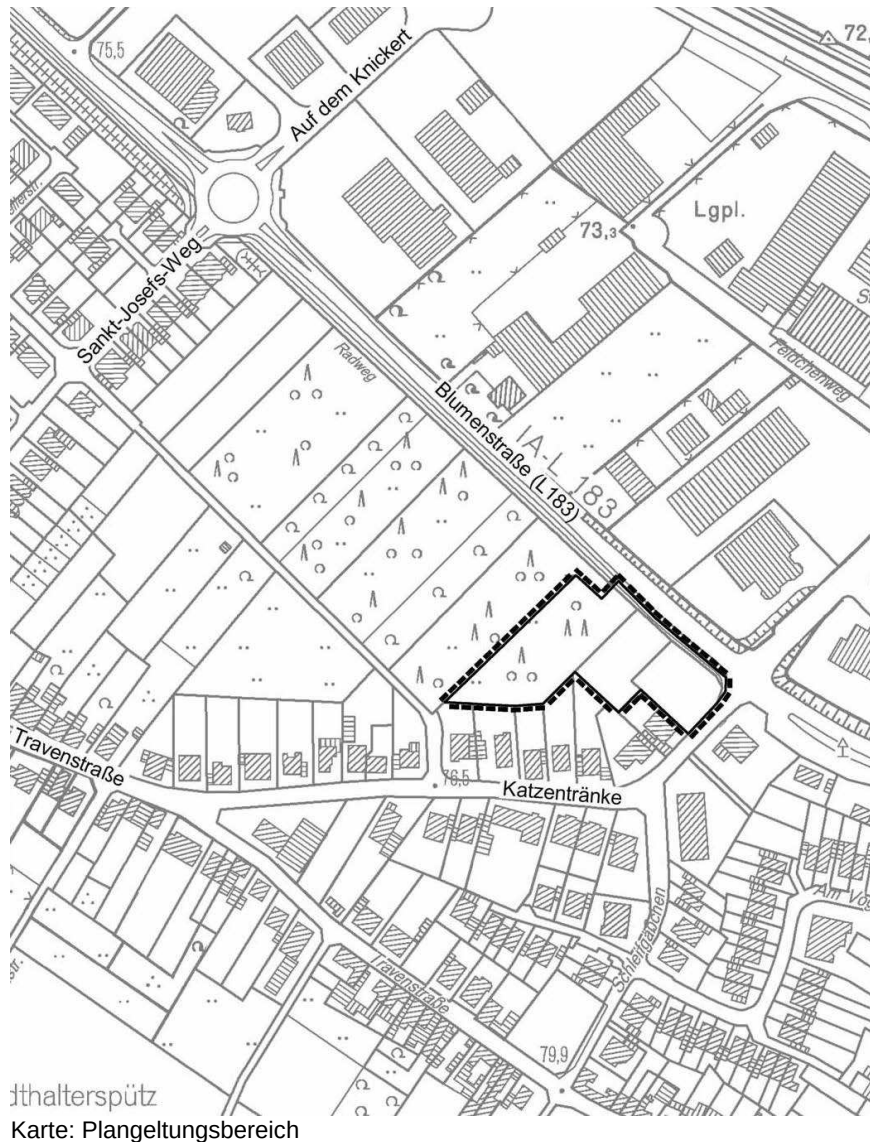
Stand: 03. November 2015

1. Lage des Plangebietes

Das ca. 0,55 ha große Plangebiet liegt in der Bornheimer Ortschaft Kardorf. Der Plangeltungsbereich wird im Wesentlichen wie folgt begrenzt:

- Im Nordosten durch die Blumenstraße (L 183), einschließlich dem Fuß- und Radweg
- Im Süden durch die Bebauung an der Straße Katzentränke
- Im Westen durch die nördliche Grenze des Flurstückes 507

Die Abgrenzung des Plangebietes ist der nachfolgenden Karte zu entnehmen:



2. Planungsanlass

Der Bebauungsplan Ka 03 der Stadt Bornheim ist mit seiner Bekanntmachung im Amtsblatt am 17.12.2014 rechtskräftig geworden. Er setzt den Bereich seiner geplanten 1. Änderung als Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Abwasser fest. In der Planzeichnung ist der Bereich zusätzlich mit „Regenrückhaltebecken“ bezeichnet.

Das festgesetzte Regenrückhaltebecken (RRB) sollte neben der Rückhaltung des Niederschlagswassers aus dem Bereich des Bebauungsplanes Ka 03 auch der Lösung der

unzureichenden Entwässerungssituation im Bereich Kardorf/Waldorf und Dersdorf dienen. Hierzu hat das Abwasserwerk der Stadt Bornheim eine Machbarkeitsstudie zur Sanierung der Vorflut Bornheimer Bach gutachterlich in verschiedenen Alternativen erarbeiten lassen. Zur großräumigen Entwässerung wurde nun eine andere Alternative aus der o.g. Machbarkeitsstudie zur Umsetzung ausgewählt, so dass das Niederschlagswasser aus dem Bereich des Vorgebirges an anderer Stelle behandelt wird.

Der Vorhabenträger aus dem Planbereich Ka 03 hat über Tiefenbohrungen nachgewiesen, dass eine tiefgründige Versickerung des Niederschlagswassers aus seinem Plangebiet möglich und nur eine kleine Fläche als RRB dafür ausreichend ist. Diese Lösung wurde mit dem Abwasserwerk der Stadt Bornheim und der Unteren Wasserbehörde abgestimmt. Die Wasserbehörde hat daraufhin eine Einleitgenehmigung für das anfallende Niederschlagswasser aus dem Bereich Ka 03 in den Untergrund erteilt.

Die Flächen, die nicht mehr für ein großes RRB benötigt werden, sollen daher von den jeweiligen Eigentümern einer baulichen Entwicklung mit Einzel- und Doppelhäusern zugeführt werden. Dabei wird die Montana Wohnungsbau GmbH das Flurstück 507 und voraussichtlich Teile des Flurstückes 26 bebauen.

In der Stadt Bornheim ist nach wie vor ein hoher Bedarf an Eigenheimen zu verzeichnen. 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. Vor diesem Hintergrund liegt die Änderung des Bebauungsplanes auch im öffentlichen Interesse.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Vorhabens zu schaffen, ist die 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 erforderlich. Sie wird nach den Vorschriften des § 13a BauGB durchgeführt.

3. Planungsrechtliche Situation

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg ist der zur Bebauung vorgesehene Bereich als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Die Planung entspricht damit den Zielen der Raumordnung.

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bornheim stellt für das Plangebiet Wohnbaufläche dar. Der Bebauungsplan ist daher aus dem FNP entwickelt.

4. Städtebauliche Situation

Die nähere Umgebung des Plangebietes ist südlich entlang der Straße Katzentränke von ein- bis zweigeschossiger Wohnbebauung in offener Bauweise geprägt. Im Bereich des Bebauungsplanes Ka 03 sind nördlich anschließend an den Änderungsbereich überwiegend Doppelhäuser geplant.

Die Plangebietsfläche wird derzeit von Grünlandbrachen eingenommen.

Die übergeordnete, verkehrliche Anbindung des Plangebietes erfolgt über die als Landstraße L 183 klassifizierte Blumenstraße. Über die L 183 erreicht man in nordwestlicher Richtung die Autobahnauffahrt Brühl/Bornheim der Autobahn A 553 auf der man nach Köln bzw. über das Autobahnkreuz Bliesheim auf die Autobahnen A1 bzw. A 61 gelangt. In östlicher Richtung fährt man über die Landstraße L 192 zur Autobahnauffahrt Wesseling der Autobahn A 555, die nach Köln und Bonn führt.

In ca. 800 Metern Entfernung befindet sich die Haltestelle Waldorf der Stadtbahnlinie 18, mit der man nach Köln und nach Bonn gelangt. Die Linie verkehrt montags bis freitags im 20-Minuten-Regeltakt.

Die Buslinie 818 verkehrt zwischen den Stationen Hersel Bahnhof und Sechtem Bahnhof unter der Woche im Stundenregeltakt und hält an der Haltestelle Auf dem Knickert nordwestlich des Plangebietes.

Die soziale Infrastruktur in Form von Kindertageseinrichtungen und Schulen in näherer Umgebung ist vielfältig: Innerhalb von 1 km befinden sich 2 Kindertageseinrichtungen (Kardorf, Waldorf). Innerhalb von ca. 2 km sind zwei Grundschulen erreichbar (Hemmerich, Waldorf). Die nächste Hauptschule (Franziskusschule) befindet sich in ca. 1,5 km Entfernung in Merten. Das Alexander- von- Humboldt- Gymnasium und die Europaschule als Gesamtschule liegen ca. 5 km entfernt in Bornheim.

Ein Lebensmitteldiscounter sowie ein Lebensmittelvollversorger sichern die Nahversorgung für den täglichen Bedarf und befinden sich direkt gegenüber dem Plangebiet im Gewerbegebiet an der Blumenstraße.

Gesundheitseinrichtungen wie Ärzte und Apotheken sind in näherer Umgebung ebenfalls vorhanden, genauso wie Sport- und Freizeiteinrichtungen. Kulturelle Einrichtungen befinden sich in Bornheim und Merten.

Im Bereich des Bebauungsplanes Ka 03 ist ein neuer Kinderspielplatz geplant, der auch dem Änderungsbereich des Bebauungsplanes zu Gute kommt.

5. Ziel und Zweck der Planung

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 wird aufgestellt, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Einklang mit den übergeordneten Planungen (Regionalplan, Flächennutzungsplan, Landschaftsplan) gewährleisten zu können. Ziel der Änderung des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung von Einzelhäusern und weiteren Doppelhäusern in Anlehnung an die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Ka 03.

Die zusätzlich ausgewiesenen Bauflächen sollen der Deckung des kurzfristigen Wohnbedarfs für Eigenheime dienen. Dabei werden die Voraussetzungen für die Errichtung einer an den heutigen Wohnbedürfnissen orientierten Wohnbebauung geschaffen. Dazu gehört auch im Sinne des Klimaschutzes die Schaffung der städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Nutzung erneuerbarer Energien. Es sind zum derzeitigen Zeitpunkt folgende Maßnahmen auf den Flächen der Montana Wohnungsbau GmbH vorgesehen:

- Einhaltung der Vorgaben der jeweils aktuellen Energieeinsparverordnung
- Einhaltung der Vorgaben des Erneuerbare- Energie- Wärmegesetzes
- Anschluss an das geplante Bockheizkraftwerk im Bereich des Bebauungsplanes Ka 03

6. Städtebauliches Konzept

Im Einmündungsbereich der Straße Katzentränke in die Blumenstraße soll dem Eigentümer des Flurstückes 223 wieder die Möglichkeit eröffnet werden, sein Grundstück einer baulichen Entwicklung zuzuführen. Diese ursprüngliche Möglichkeit wurde ihm im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Ka 03 entzogen, der dort ebenfalls eine Versorgungsfläche für das RRB vorsah. Bedingung für die Errichtung eines Wohngebäudes wird aber auch sein, dass der Eigentümer entlang der Blumenstraße eine Lärmschutzanlage

errichtet, die im späteren Rechtsplan festgesetzt wird. Gleiche Bedingung bzgl. des Lärmschutzes gilt für die Flurstücke 26 und 507.

Ausgehend von der neuen Planstraße im Bereich des Schelmenpfades wird eine neue, öffentliche Anliegerstraße im Mischsystem in einer Breite von 6,0 m in den Bereich der Bebauungsplan- Änderung geführt. Sie endet in einer Verzweigung, die zum Wenden von 3-achsigen Müllfahrzeugen genutzt werden kann.

Südlich an die o.g. Anliegerstraße angrenzend wird eine 2- geschossige Bebauung mit ausgebautem Dach angeordnet. Die Grundstücksgrößen bewegen sich in einer Spannweite von ca. 276 m² bis ca. 453 m² für eine Doppelhaushälfte und ca. 495 m² für das freistehende Einfamilienhaus. Es kann ein Bauvolumen von bis zu 9 Wohneinheiten realisiert werden. Alternativ wäre das Flurstück 223 an der Katzentränke aufgrund seiner Grundstücksgröße und seiner Lage im Kreuzungsbereich auch als Standort für ein Mehrfamilienhaus geeignet.

Für jede realisierte Wohneinheit werden 2 Stellplätze nachgewiesen. Der 2. Stellplatz befindet sich in der Garageneinfahrt. Zusätzlich sollen insgesamt zwei Besucherstellplätze in der Mischverkehrsfläche vorgesehen werden.

Der verbleibende Grundstücksteil des Flurstückes 507 auf der Nordseite der Planstraße wird den anliegenden Grundstücken außerhalb der 1. Änderung des Bebauungsplanes zugeordnet.

Aus der schalltechnischen Untersuchung der Kramer Schalltechnik aus Sankt Augustin zum Bebauungsplan Ka 03 sind die Auswirkungen des Verkehrslärms insb. aus Richtung der Blumenstraße sowie des Gewerbelärms aus dem angrenzenden Gewerbegebiet grundsätzlich bekannt. Demnach wird die geplante Lärmschutzanlage entlang der Blumenstraße bis in den Änderungsbereich fortgesetzt. Sie besteht dort aus einer 3,5 m hohen, begrünten Lärmschutzwand.

Durch die Realisierung der Lärmschutzwand werden die Erdgeschoss- und Gartenzonen sowie teilweise auch die Obergeschosse vor Lärm wirkungsvoll geschützt. Ergänzend werden passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden (Lärmpegelbereiche, fensterunabhängige Lüftungsanlagen für Schlafräume) nach DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) in den späteren Rechtsplan aufgenommen.

Bis zur Offenlage der Bebauungsplan- Änderung wird das bestehende Lärmgutachten um die neu ausgewiesenen Wohnbauflächen ergänzt.

7. Technische Infrastruktur

Das anfallende Schmutzwasser wird über den geplanten Kanal der Planstraße 4 angeschlossen, welcher in den bestehenden Mischwasserkanal im Bereich der Blumenstraße entwässert.

Das Niederschlagswasser aus dem gesamten Bereich des Bebauungsplanes Ka 03 sowie aus dem Bereich seiner 1. Änderung wird dem im städtebaulichen Entwurf dargestellten Regenrückhaltebecken zugeleitet. Dort wird es tiefgründig in die Bodenzonen der Kiesterrassen des Rheines versickert. Eine entsprechende Abstimmung mit dem Abwasserwerk der Stadt Bornheim und der Unteren Wasserbehörde beim Rhein- Sieg- Kreis ist bereits erfolgt. Es liegt eine wasserrechtliche Genehmigung für den Bereich des Ka 03 vor.

Die Entwässerung sowie Versorgung mit Wasser, Strom, Gas etc. erfolgt für das Flurstück 223 über die Straße Katzentränke.

8. Natur- und Landschaft

Die Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 wird nach den Vorschriften des § 13a BauGB aufgestellt. Demnach ist ein Umweltbericht nicht erforderlich. Dennoch werden die wesentlichen Auswirkungen der Planung beschrieben und bewertet.

Die im Rahmen der Bauleitplanung erfolgte Abwägung der Umweltbelange zur Vermeidung von Umweltschäden und Umweltbeeinträchtigungen werden im Folgenden dargestellt:

Schutzgut Mensch

Die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf den Menschen gehen primär mit Änderungen der Schutzgüter Klima, Lärmimmission, Luft, Boden und Wasser einher.

Das Plangebiet wird an seiner nordöstlichen Seite von der Blumenstraße (L183) begrenzt. Zur Minderung der Lärmemissionen wird hier als aktive Schallschutzanlage eine 3,5 m hohe, begrünte Lärmschutzwand errichtet.

Sonstige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind durch die Umsetzung des Bebauungsplans nicht gegeben.

Schutzgut Tiere und Pflanzen / Biotop / Schutzgebiete

Der westliche Teil des Plangebietes wird von einer Brachfläche eingenommen, die fast vollständig mit Brombeere bestanden ist. Den östlichen Teil des Gebietes bildet eine intensiv genutzte Garten-Rasenfläche, die im Norden und Osten mit einer Strauchhecke (Liguster, Hartriegel) bestanden ist. Im Straßenrandbereich der nördlich angrenzenden Straße (Blumenstraße) stehen zwei Laubbäume, die zu erhalten sind.

Das Biotoppotenzial wird bei der Umsetzung des Bebauungsplans in erster Linie durch den Verlust von Flächen und damit von Biotopstandorten beeinträchtigt. Die zukünftig überbauten und befestigten Flächen gehen als Lebensraum für wild lebende Pflanzen und Tiere dauerhaft verloren. Bei den in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich um Biotoptypen von geringem bis mittlerem Biotopwert.

Ein Ausgleichserfordernis ergibt sich nach dem geltenden Planungsrecht des Bebauungsplanes Ka 03. Der Verpflichtung zum Ausgleich für die Flächen des Änderungsbereiches ist noch nicht nachgekommen worden, daher wird eine Anpassung der Eingriffsregelung trotz der Anwendung des § 13a-Verfahrens erforderlich. Die überarbeitete Eingriffsregelung wird bis zur Offenlage der Bebauungsplan-Änderung vorgelegt.

Um Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorschriften zu vermeiden, darf die Rodung von Bäumen und Sträuchern innerhalb des Plangebietes, entsprechend den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 39 (5) BNatSchG) vom 1. März bis zum 30. September nicht durchgeführt werden.

Unter Einhaltung der vorgegebenen Rodungszeit können Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nrn. 1 und 2 BNatSchG vermieden werden. Da durch die Ausweichmöglichkeit auf benachbarte, ähnlich strukturierte Flächen, wie landwirtschaftliche Nutzflächen, Gärten und Gehölzbestände, eine Verschlechterung der lokalen Population nicht ersichtlich ist und die ökologische Funktion der alternativen Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfüllt wird (§ 44 (5) BNatSchG), sind Verbotstatbestände nach dem BNatSchG nicht feststellbar.

Innerhalb des Plangebietes liegen keine Flächen vor, die als Schutzwürdige Biotop im Biotopkataster von Nordrhein-Westfalen erfasst sind. Gesetzlich geschützte Biotop nach § 62 Landschaftsgesetz NRW sind im Plangebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Schutzgut Boden

Der Boden des Untersuchungsraumes wird von Parabraunerden (Bodeneinheit L35 [L31]) gebildet, die stellenweise schwach pseudovergleyt und mäßig bis schwach erodiert sind. Dabei handelt es sich um schluffige Lehm Böden, die aus pleistozänem Löß bestehen. Der im Plangebiet anstehende Boden gilt als besonders schutzwürdiger fruchtbarer Boden.

Nach Auswertung von Feldversuchen, die im Rahmen der hydrogeologischen Beurteilung für das Gebiet des B-Plans Ka 03 durchgeführt wurden, ergab sich für den vor Ort anstehenden Boden eine schwache Wasserdurchlässigkeit.

Durch die Neubebauung bisher unversiegelter Flächen wird der Bodenhaushalt des Plangebietes beeinträchtigt. Um diesen Eingriff zu minimieren ist als Maßnahme der schonende Umgang mit Grund und Boden festzusetzen.

Die für die Neuversiegelung in Anspruch genommenen Flächen sind auszugleichen. Dieses erfolgt im Plangebiet durch die Anlage der privaten und öffentlichen Grünflächen sowie des begrünten Regenrückhaltebeckens.

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich keine Altlasten oder Verdachtsflächen.

Schutzgut Wasser

Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Wasserschutzzonen. Fließ- und Stillgewässer sind im Plangebiet und in dessen näherem Umfeld nicht vorhanden.

Zur hydrogeologischen Beurteilung des B-Plangebietes Ka 03 wurden Bohrungen im Bebauungsplangebiet bis in eine Tiefe von 6 m niedergebracht. Hierbei wurde kein Grundwasser angetroffen. Ein zusammenhängender Grundwasserspiegel wird bei etwa 34 m unter Gelände erwartet.

Durch die Überbauung und Versiegelung bisher offener Bodenflächen verringern sich die Flächen, die für die Rückhaltung von Niederschlagswasser und für die Grundwasserneubildung von Bedeutung sind.

Da auf Grund der nicht gegebenen Mindestdurchlässigkeit der anstehenden Böden eine Versickerung der anfallenden Niederschlagswasser nicht möglich ist, werden diese in ein Regenrückhaltebecken im Geltungsbereich des Bebauungsplans eingeleitet.

Schutzgut Klima / Luft

Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes sind keine Auswirkungen auf das örtliche Kleinklima zu erwarten.

Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Das Plangebiet liegt im östlichen Ortsgebiet von Bornheim-Kardorf. Nach Süden grenzt eine Einfamilienhausbebauung, nach Westen eine Grünlandbrache sowie nach Norden und Osten Verkehrsflächen an das Plangebiet an.

Die entlang der nördlich angrenzenden Blumenstraße (L183) vorgesehene, begrünte Lärmschutzeinrichtung bewirkt eine optische Abgrenzung des Wohngebietes von den

angrenzenden Verkehrs- und Gewerbeflächen und dient gleichzeitig der Eingrünung des Plangebietes und Einfügung in die Umgebung.

Schutzgut Erholungsnutzung

Das Plangebiet bietet kein Angebot für eine öffentliche Erholungsnutzung.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Hinweise auf zu berücksichtigende Kultur- und Sachgüter innerhalb des Plangebietes liegen nicht vor.

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde sind die Stadt Bornheim als Untere Denkmalpflegebehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege zu informieren.

Wechselwirkungen

Wechselwirkungen bestehen in den funktionalen und strukturellen Beziehungen zwischen und innerhalb den oben beschriebenen Belangen des Umweltschutzes. Beispielhaft werden hier die Funktion des Landschaftsbildes für die Erholung und damit für den Menschen, der Boden als Pflanzstandort (auch für die Landwirtschaft), die Funktion der Vegetationsdecke für das Stadtklima/die Luft und der offene Boden als Filter für Niederschlagswasser, das dem Grundwasser zugeführt wird, genannt.

Über die oben erläuterten Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern hinaus können im Plangebiet keine entscheidungserheblichen Wechselwirkungen festgestellt werden.

Die Auswirkungen der Planung auf Wechselwirkungen zeigen sich in den oben erläuterten Beziehungen zwischen den Schutzgütern. Soweit dies für die Planung relevant ist, wird dort auf diese Wechselwirkungen eingegangen (z.B. Veränderung des Landschaftsbildes und damit verbundene Wirkung auf das Wohnumfeld/den Menschen, Versiegelung offener Bodenflächen und damit einhergehende Auswirkungen auf die Niederschlagsversickerung etc.).

Darüber hinaus sind innerhalb des Plangebietes keine erheblichen Auswirkungen auf Wechselwirkungen erkennbar.

Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	538/2015-9
Stand	11.11.2015

Betreff Ausbau der Straßen Oberdorfer Weg zwischen Berliner Straße und
Donnerstein und Donnerstein zwischen Oberdorfer Weg und Ende der
Bebauung in Roisdorf

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung

1. beschließt den Vorentwurf als Grundlage für die weitere Planung,
2. beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung einer Anliegerversammlung sowie mit der Mitteilung des Ergebnisses und der Prüfung von Anregungen und Bedenken im Ausschuss,
3. beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung des Grunderwerbs auf der Grundlage der Straßenraumplanung.

Sachverhalt

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und der Rat haben im Rahmen der Haushaltsberatungen den Ausbau des Oberdorfer Weges zwischen Berliner Straße und Donnerstein und des Donnersteins zwischen Oberdorfer Weg und Ende der Bebauung beschlossen.

Aufgrund der aktuellen Generalentwässerungsplanung sind die Kanäle in diesem Bereich zu sanieren. Ebenfalls ist die Bachverrohrung zu ertüchtigen. Diese Maßnahmen sollen gleichzeitig ausgeführt werden. Die Erneuerung der Wasserleitung soll aus verfahrenstechnischen Gründen vorher erfolgen.

Der beiliegende Straßenraumentwurf wurde durch das Ingenieurbüro für Bauwesen Schmidt GmbH, die auch die Kanalplanung durchführt, erstellt. Die Planung wird in der Sitzung durch das Ingenieurbüro vorgestellt.

Der Straßenraumentwurf sieht für die Haupteerschließungsstraßen (Sammelstraßen mit Erschließungsfunktion) Oberdorfer Weg und Donnerstein eine Regelfahrbahnbreite von 5,50 m mit beidseitig angeordneten Gehwegen von 1,50 m vor. Grundlage bildet hier, abweichend von der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) die Straßenbauleitlinie der Stadt Bornheim innerhalb einer Bestandsbebauung mit den darin festgesetzten Mindestbreiten. Dieser Querschnitt soll im Bereich Donnerstein, soweit die vorhandenen Breiten es zulassen, ebenfalls fortgeführt werden. Im Abschnitt zwischen Haus-Nr. 27 und Haus-Nr. 30 engt sich der Straßenquerschnitt aufgrund der direkt angrenzenden Bestandsbebauung ein, sodass hier ein Regelprofil mit einer Fahrbahnbreite von 4,50m, einem einseitigen Gehweg auf der östlichen Straßenseite mit einer Mindestbreite von 2,00m und einem ausreichend breiten Schrammbord auf der westlichen Straßenseite vorgesehen ist. Aufgrund der Topografie, des kurvigen Straßenverlaufs, der Vielzahl der angrenzenden Grundstückszufahrten sowie der Lage der Versorgungsleitungen (Mischwasserkanal, Bachkanal, Wasserleitung usw.) beschränkt sich die Anordnung verkehrsberuhigender Elemente (Fahrbahneinbauten, Pflanzbeete) auf ein Minimum. Eine Variantendarstellung ist aus vorgenannten Gründen nicht angezeigt. Eine Anpassung der Kanaltrasse erfolgt nach Beschlussfassung. Die Realisierung

des Straßenraumentwurfes bedingt die Inanspruchnahme angrenzender, privater Flächen. Diese sind in der Anlage Grunderwerbsübersicht ersichtlich.

Nach Beschlussfassung im Ausschuss soll anschließend der Straßenraumentwurf sowie die Kanalplanung in einer Anliegerversammlung den betroffenen Anliegern vorgestellt werden. Nach der Anliegerversammlung soll die Planung mit den vorgebrachten Anregungen erneut im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt und zum Ausbau beschlossen werden.

Die Haushaltsmittelanmeldung erfolgte unter dem Projekt 5000320 und ist nach gemäß Haushaltsplan 2015/2016 für das Jahr 2015 mit der Planung und 2016 mit dem Ausbau vorgesehen.

Sowohl Donnerstein als auch Oberdorfer Weg sind so genannte „vorhandene Erschließungsanlagen“. Für die Erneuerung/Verbesserung der Straßen sind deshalb Straßenbaubeiträge nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen zu erheben. Bei beiden Anlagen handelt es sich um Haupteerschließungsstraßen, der Anteil der Anlieger beträgt damit für die Fahrbahn 60 % sowie für Gehwege, Beleuchtung und Oberflächenentwässerung 70 % der beitragsfähigen Aufwendungen.

Finanzielle Auswirkungen

Entsprechende Mittel sind beim Projekt 5.000.320 im Haushaltsjahr 2015 mit 30.000 € für die Planung und 70.000 € für den Grunderwerb sowie im Haushaltsjahr 2016 mit insgesamt 505.000 € für den Ausbau veranschlagt.

Weiterhin sind im Haushaltsjahr 2016 Einnahmen aus Straßenbaubeiträgen in Höhe von 424.000 € geplant.

Seitens des Ingenieurbüros werden die Baukosten derzeit auf rund 714.000 € geschätzt. Ausgehend von den geschätzten Baukosten ergibt sich eine Unterdeckung im Haushaltsplan 2015/2016 in Höhe von 179.000 €. Entsprechende Mittel sind bei der Haushaltsplanung 2017 zu berücksichtigen. Im Gegenzug sind im Bereich der Einnahmen in 2017 zusätzlich rund 75.000 € an Straßenbaubeiträgen einzuplanen.

Anlagen

- Straßenraumentwurf (eine großformatige Darstellung ist über das Internet verfügbar)
- Erläuterungsbericht
- Grunderwerbsübersicht (Plan)

Stadt Bornheim

Rathausstraße 2

53332 Bornheim

Straßenneubau

Oberdorfer Weg und Donnerstein

bearbeitet:



Wiesenkamp 1
Telefon 02723 / 9670-0

57368 Lennestadt
Telefax 02723 / 9670-18
info@bauing-schmidt.de

Lennestadt, 05.11.2015

Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEINES, VERFAHRENSGEGENSTAND	4
1.1	AUFGABENSTELLUNG UND VERANLASSUNG	4
2	STRAßENBAUTECHNISCHER ENTWURF.....	5
2.1	RÄUMLICHE EINORDNUNG	5
2.1.1	<i>Bestehenden Verhältnisse.....</i>	<i>5</i>
2.2	GRUNDLAGENERMITTLUNG	9
2.2.1	<i>Vermessung</i>	<i>9</i>
2.2.2	<i>Ver- und Entsorgungsleitungen.....</i>	<i>9</i>
2.2.3	<i>Landschaftspflegerische Belange</i>	<i>10</i>
2.2.4	<i>Baugrunduntersuchungen</i>	<i>10</i>
2.3	PLANUNG	12
2.3.1	<i>Allgemeines</i>	<i>12</i>
2.3.2	<i>Trassierung</i>	<i>13</i>
2.3.3	<i>Gradientenwurf</i>	<i>13</i>
2.3.4	<i>Querschnittsgestaltung</i>	<i>14</i>
2.3.5	<i>Straßenoberbau gem. RStO 12.....</i>	<i>14</i>
2.3.6	<i>Entwässerung der befestigten Oberflächen.....</i>	<i>16</i>
2.4	BAUKOSTEN	17

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Kostenberechnung Oberdorfer Weg
Anlage 2	Kostenberechnung Donnerstein/Buschgasse

Planverzeichnis:

Unterlage 7-3	Blatt 1	Lageplan	1 : 250
Unterlage 14	Blatt 1	Grunderwerbsplan	1 : 250

1 Allgemeines, Verfahrensgegenstand

1.1 Aufgabenstellung und Veranlassung

Die Stadt Bornheim plant im Rahmen der von Seiten des Stadtbetriebs der Stadt Bornheim geplanten Erneuerung der Mischwasserkanalisation in den Straßen „Oberdorfer Weg“ und „Donnerstein/Buschgasse“ in Bornheim-Roisdorf den Vollausbau der vorhandenen Straßen im Rahmen der örtlichen Zwangspunkte und Möglichkeiten. Die Erneuerung der Mischwasserkanalisation erfolgt in Anlehnung an den gültigen Generalentwässerungsplan und wurde in einer gesonderten Planung von Seiten des Unterzeichners bearbeitet.

Der Verfasser wurde von Seiten der Stadt Bornheim mit der vermessungstechnischen Bestandsaufnahme und der Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragt.

Folgende Unterlagen liegen dem Unterzeichner vor:

- Kanalplanung	Ing.-büro Schmidt	(2015)
- Topographische Geländeaufnahme	Ing.-büro Schmidt	(2015)
- Netzplan Wasserleitungen	Stadtbetrieb Bornheim	
- Kanalbestandspläne	Stadtbetrieb Bornheim	
- Netzplan Strom	Stadtbetrieb Bornheim	
- Netzplan Gasleitungen	Regionalgas Euskirchen	
- Netzplan Telefonkabel	Telekom	
- Netzplan Datenkabel	Unitymedia	

2 Straßenbautechnischer Entwurf

2.1 Räumliche Einordnung

Das geplante Vorhaben erstreckt sich vom Beginn der Bebauung in der Straße „Donnerstein“ bis an den Kreuzungspunkt des „Oberdorfer Wegs“ mit der „Berliner Straße“

Auf der folgenden Abbildung ist das Plangebiet dargestellt.

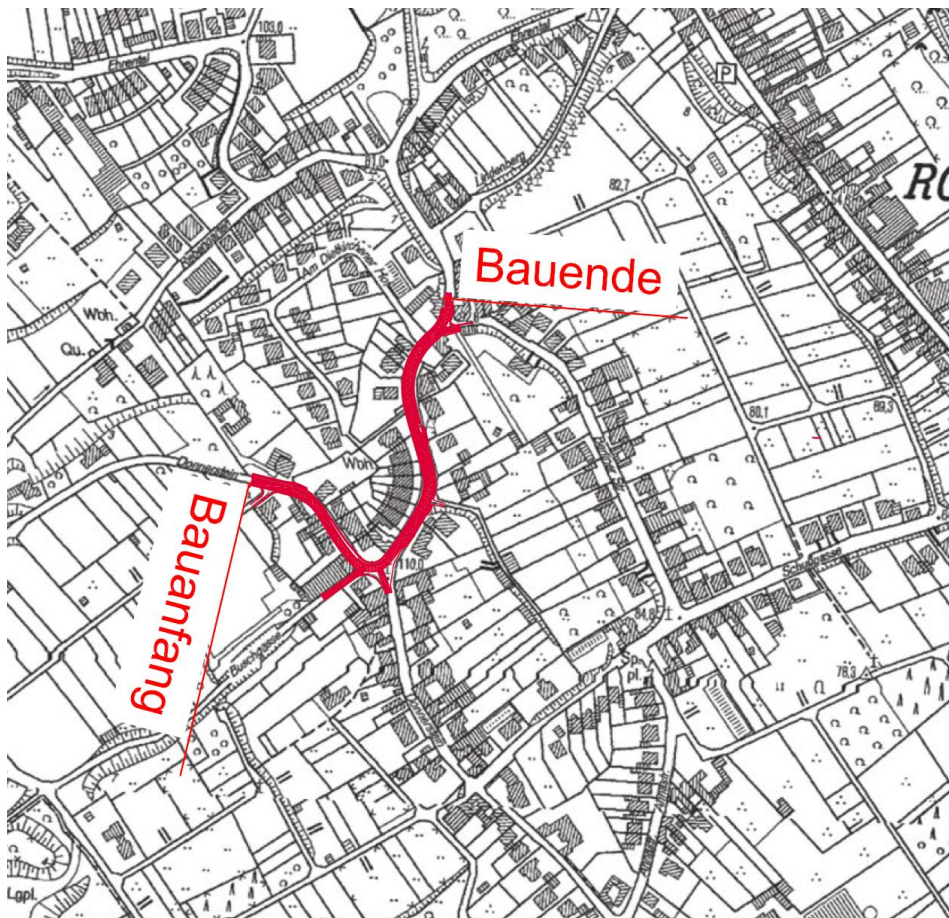


Abb. 1: Darstellung des Planbereiches

2.1.1 Bestehenden Verhältnisse

Die Oberflächen des „Oberdorfer Weges“ als auch der Straße „Donnerstein“ befinden sich in einem baufälligen Zustand. Der gebundene, z.T. durch erhöhte PAK-Gehalte

gekennzeichnete Straßenoberbau weist Stärken von 8-16cm auf und ist somit in großen Teilabschnitten nicht ausreichend dimensioniert. Die Entwässerung der Straßenoberflächen ist unzureichend und nicht auf die anfallenden Wassermengen ausgelegt.

Die nachfolgenden Fotos stellen den Planbereich in Stationierungsrichtung gesehen dar.



Foto 1: Donnerstein -
Blick vom Ortsschild in Ri. Bauanfang



Foto 2: Donnerstein -
Kreuzungsbereich Bau-km 0+10.00



Foto 3: Donnerstein -
Bereich Bau-km 0+40.00



Foto 4: Donnerstein – Hs.-Nr. 35+37
Bereich Bau-km 0+70.00



Foto 5: Donnerstein – Zufahrt Hs.-Nr. 26
Bereich Bau-km 0+72.00



Foto 6: Stichstraße „Buschgasse“
Bereich Bau-km 0+110.00



Foto 7: Kreuzung
Donnerstein/Oberdorfer Weg



Foto 8: Donnerstein – Hs.-Nr. 22+23
Bereich Bau-km 0+120.00



Foto 9: Oberdorfer Weg Hs.-Nr. 28
Bereich Bau-km 0+140.00



Foto 10: Oberdorfer Weg
Bereich Bau-km 0+170.00



Foto 11: Oberdorfer Weg Hs. 21+23
Bereich Bau-km 0+190.00



Foto 12: Oberdorfer Weg Hs.-Nr. 17
Bereich Bau-km 0+240.00



Foto 13: Oberdorfer Weg Hs.-Nr. 16
Bereich Bau-km 0+270.00



Foto 14: Kr. Oberd. Weg / Am Dietk. Hof
Bereich Bau-km 0+300.00



Foto 15: Kr. Oberd. Weg/Berliner Str.
Bereich Bau-km 0+320.00



Foto 16: Blick in Richtung Bauende
Bereich Bau-km 0+340.00

Innerhalb des Straßenquerschnitts befindet sich neben dem bereits erwähnten Mischwasserkanal und den vorhandenen Versorgungsleitungen eine Gewässerverrohrung DN500. Die Gewässerverrohrung weist derzeit Überdeckungen zur Straßenoberfläche von weniger als 0,50m auf. Im Rahmen der Gesamtmaßnahme soll die Gewässerverrohrung ebenfalls angepasst und erneuert werden. Dieses wird in einer gesonderten Planung von Seiten des Unterzeichners abgehandelt.

2.2 Grundlagenermittlung

2.2.1 Vermessung

Die vermessungstechnischen Grundlagen wurden seitens des Unterzeichners geschaffen und bilden die Basis der vorliegenden Entwurfsplanung. Die vermessungstechnische Bestandsaufnahme erfolgte im UTM-System.

2.2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Bereich des geplanten Ausbaus sind dem Unterzeichner folgende Ver- und Entsorgungsleitungen bekannt:

- Wasserleitungen, Stadtbetrieb Bornheim
- Stromleitungen, Stadtbetrieb Bornheim
- Mischwasserkanalisation, Stadtbetrieb Bornheim
- Gewässerverrohrung, Stadt Bornheim
- Gasleitungen, Regionalgas Euskirchen
- Netzplan Telefonkabel, Telekom
- Netzplan Datenkabel, Unitymedia

Im Rahmen des Ausbaus werden diese Leitungen berücksichtigt bzw. erneuert.

2.2.3 Landschaftspflegerische Belange

Sämtliche Baumaßnahmen finden innerhalb der geschlossenen Ortslage Bornheim-Roisdorf statt. Landschaftspflegerische Belange sind im Rahmen des Straßenausbaus nicht zu berücksichtigen.

2.2.4 Baugrunduntersuchungen

Entlang der Kanaltrasse wurden auf der Länge von ca. 310 m Bodenuntersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse des Bodengutachtens stellen sich bezogen auf die Bauausführung wie folgt dar:

Entlang der Kanaltrasse wurden 16 Rammkernsondierungen und 16 Rammsondierungen durchgeführt. In der geplanten Trasse stehen Böden der Bodenklassen 2 - 5 an.

<u>Anstehende Bodenarten</u>	<u>Bodenklasse</u>
Auffüllungen (Kies, Sand, Schluff, Schotter, Betonabbruch)	3 / 4 / 5
Lehm (Schluff, feinsandig, tonig)	4 / 2
Ton	4 / 5
Sand, z.T. mit Tonlinsen	3 / 4

Die anstehenden Böden sind locker gelagert und in Teilbereichen weich. Bei Tiefen von 1 m unter Geländeoberkante bis zu den untersuchten Endtiefen von 3 m bis 4 m werden mit der Rammsonde überwiegend zwischen 2 und 4 Schläge pro 10 cm erreicht.

Der natürlich anstehende Boden und der Füllboden in der vorhandenen Kanaltrasse sind zum Wieder-einbau ungeeignet. Für die Grabenverfüllung sind geeignete verdichtungsfähige Füllmaterialien (Sand, Kies, Schotter) zu liefern und einzubauen.

Asphaltuntersuchungen

Entlang der Kanaltrasse wurde die Asphaltdecke an 8 Stellen untersucht. Die Asphaltdecke weist Stärken zwischen 8 cm und 16 cm auf. Von den 8 Asphaltproben weisen 2 Proben erhöhte PAK-Gehalte von 27,1 mg/kg und 444 mg/kg auf. Die übrigen 6 Asphaltproben weisen keine erhöhten PAK-Gehalte auf. Die PAK-belasteten Asphaltschichten sind gesondert zu entsorgen.

LAGA-Untersuchungen

Aus den Rammkernen der 16 Rammkernsondierungen wurden für den Oberdorfer Weg und den Donnerstein je eine Mischprobe zur Analyse der Tragschicht, der Kanalgrabenverfüllung und des gewachsenen Bodens entnommen. Das Ergebnis der LAGA-Analysen stellt sich wie folgt dar:

<u>Bodenart:</u>	<u>Oberdorfer Weg</u>	<u>Donnerstein</u>
Tragschicht	Z 2	Z 0
Kanalgrabenverfüllung	Z 2 / Z 1.2	Z 0
gewachsener Boden	Z 0	Z 0

Im Oberdorfer Weg sind die vorhandene Tragschicht mit der LAGA-Zuordnung Z 2 und die vorhandene Kanalgrabenverfüllung mit der LAGA-Zuordnung Z 2 / Z 1.2 gesondert zu entsorgen.

Genauere Angaben sind im vorliegenden Bodengutachten aufgeführt.

2.3 Planung

2.3.1 Allgemeines

Grundlage der vorliegenden Planung bildet die „*Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RAST06*“ sowie die Planungsvorgaben der Stadt Bornheim zum vorzusehenden Straßenquerschnitt.

Folgende Straßenregelbreiten werden für die Trennverkehre vorgegeben:

Oberdorfer Weg

Zweiseitiger Gehweg 1,50m, Fahrbahnbreite 5,50m

Donnerstein:

Einseitiger Gehweg 2,00m sowie Schrammbord 0,50m, Fahrbahnbreite 5,50m

Die Fahrbahnflächen werden in Asphaltbauweise hergestellt, während die Gehweg- und Schrammbordanlagen in Pflasterbauweise auszuführen sind. Vorhandene Zwangspunkte wie Gebäude, Mauern, Zufahrten und Zugänge werden im Rahmen der Entwurfsplanung lage- und höhenmäßig berücksichtigt.

Die spätere Lage von Versorgungsleitungen und Entwässerungssystemen muss sich an der Querschnittsaufteilung der Straße orientieren und ist in den entsprechenden Planungen zu berücksichtigen.

Die Ausführung der Gehwegenbindungen und der Fußgängerführung hat barrierefrei zu erfolgen. Die Darstellung der entsprechenden bautechnischen Maßnahmen ist in der Ausführungsplanung im Detail darzustellen.

2.3.2 Trassierung

Die Trassenführung der Straße richtet sich an der vorhandenen Linienführung unter Berücksichtigung der seitlichen Anbindungen. Die Trassierungselemente wurden so gewählt, dass Eingriffe in die seitlichen Grundstücksbereiche auf ein erforderliches Mindestmaß beschränkt werden. Die Trassierung und die gewählten Trassierungselemente erfolgen nach geometrischen Gesichtspunkten ohne Berücksichtigung von fahrdynamischen Vorgaben, da die Entwurfsgeschwindigkeit im Plangebiet $v_e \leq 50\text{km/h}$ beträgt.

Die Trassierung erfolgt mit Geraden und Radien entsprechend den Vorgaben der RAST06. Der gewählte kleinste Radius beträgt $R=16\text{m}$ im Bereich der Kreuzung „Oberdorfer Weg“ / „Donnerstein“ mit $R = 16\text{m} > \min R = 10\text{m}$ gem. RAST06, Tabelle 19 an angebauten Straßen.

2.3.3 Gradientenwurf

Die Trassierung der Gradienten erfolgt unter Berücksichtigung der bestehenden Straßenhöhen und unter Berücksichtigung der seitlichen Zwangspunkte im Bereich von Kreuzungen und Zufahrten/Zugängen.

Die maximal zulässigen Längsneigungen gem. RAST06 beträgt

$\max s = 8\%$, in Aufnahmefällen 12%

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Grundstückszufahrten kann das maximale Längsgefälle von 12% an 2 Stellen nicht eingehalten werden. Die geringe Abweichung kann jedoch hier aufgrund der sehr kurzen Länge vernachlässigt werden.

2.3.4 Querschnittsgestaltung

Die Regelfahrbahnbreite beträgt 5,50m. Die seitlichen Bordeinfassungen erfolgen mit 3-zeiligen Rinnen und einer Bordanlage aus Hochborden H15x25 mit einem Auftritt von 15cm auf einem gemeinsamen Fundament. In Zufahrtbereichen wird der Gehweg über entsprechende Rampensteine abgesenkt. Die Hinterkante der Gehwege wird mit Tiefbordsteinen T10/20 eingefasst. Die Gehwege erhalten im Bereich von zweiseitigen Gehwegen eine Breite von $b=1,50\text{m}$ (Oberdorfer Weg), im Bereich des einseitigen Gehwegs (Donnerstein) beträgt die Gehwegbreite $b=2,00\text{m}$ und die Regelschrammbordbreite $b=0,50\text{m}$.

Im Bereich des Anschlusses „Buschgasse“ wird eine Fahrbahnbreite von $b=3,00\text{m}$ anhand der örtlichen beengten Gegebenheiten festgelegt. Zu den Gebäuden hin wird ein Schrammbord mit einer Breite von $b=0,50\text{m}$ festgelegt.

2.3.5 Straßenoberbau gem. RStO 12

Der Straßenoberbau wurde in Anlehnung an die RStO12 wie folgt gewählt und geplant.

Gewählte Belastungsklasse gem. Tabelle 2: Bk1,8

Boden: F3

Mindeststärke: 60cm

Frosteinwirkung: Zone 1 +0cm

Klima: keine +0cm

Wasser: es liegen keine Angaben vor: +5cm

Gradiente: Geländehöhe +0cm

Entwässerung: Rinnen und Abläufe: -5cm

Summe 60cm

Die Gesamtstärke des frostsicheren Aufbaus wird für den Fahrbahnbereich mit 60cm festgelegt.

Folgender Straßenoberbau gem. Bk1,8 ist für die **Fahrbahn** vorgesehen:

4,0 cm Asphaltbeton AC 11 DN, gem. ZTV-Asphalt 07
16,0 cm Asphalttragschicht AC 22 TN, gem. ZTV-Asphalt 07
40 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV-SOB-StB 04/07

60 cm Gesamtstärke des frostsicheren Oberbaus

Aufgrund der zahlreichen Zufahrten wird für die Gehwegbereiche dieselbe Gesamtstärke des Straßenoberbaus vorgesehen.

Folgender Straßenoberbau ist für die **Gehwege** vorgesehen:

10,0 cm Betonsteinpflaster 20/10, grau
4,0 cm Splitt-Brechsandgemisch 0/5mm
46 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV-SOB-StB 04/07

60 cm Gesamtstärke des frostsicheren Oberbaus

Auf der Grundlage des vorliegenden Bodengutachtens muss man davon ausgehen, dass die vorhandenen Böden nicht ausreichend tragfähig sind und nicht der erforderliche EV2-Wert von 45MN/m² auf dem Planum erreicht werden kann. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden demzufolge Bodenverbesserungsmaßnahmen durch Bodenaustausch und Geogitter berücksichtigt. Im Vorfeld der Ausführungsplanung und Ausschreibung der Maßnahme sollten ergänzende Untersuchungen zum vorhandenen Bodengutachten vor dem Hintergrund der Anforderungen an den Straßenbau durchgeführt werden.

2.3.6 Entwässerung der befestigten Oberflächen

Die zu entwässernden Flächen sind aufgrund der verkehrlichen Frequentierung als mit Schmutz- und Schwebstoffen belastet einzustufen. Gem. Trennerlass sollen diese Flächen nicht ohne Vorbehandlung an die vorhandene Gewässerverrohrung angeschlossen werden. Es wurde festgelegt, dass die Straßenentwässerung in Gänze an die vorhandene bzw. zu erneuernde Mischwasserkanalisation anzuschließen ist. Die hydraulische Auslegung der Mischwasserkanalisation berücksichtigt bereits diese befestigten Flächenanteile.

Die Entwässerung der Fahrbahn- und Gehwegflächen erfolgt über die geplanten Bordanlagen und die dort vorgesehenen Straßenabläufe. Die Entwässerung des Bereiches Buschgasse erfolgt aufgrund des zu erwartenden hohen Zuflusses aus den Außengebieten zusätzlich über Querrinnen, die das flächig ablaufende Wasser auf voller Breite aufnehmen.

2.4 Baukosten

Die Baukosten betragen gemäß vorliegender Kostenberechnung (AKS) unter Berücksichtigung der Synergieeffekte aus dem Kanalbau/Bau der Gewässerverrohrung in Anlage 1+2:

Straßenbau Oberdorfer Weg

Gesamtkosten Bau 0,408 Mio EUR

Straßenbau Donnerstein/Buschgasse

Gesamtkosten Bau 0,306 Mio EUR

Gesamtkosten 0,714 Mio EUR

Die Bruttogesamtbaukosten der obigen Straßenausbaumaßnahme belaufen sich auf voraussichtlich 0,714 Mio EUR.

bearbeitet:

 **SCHMIDT**
Ingenieurbüro für Bauwesen

Wiesenkamp 1
Telefon 02723 / 9670-0

57368 Lennestadt
Telefax 02723 / 9670-18
info@bauing-schmidt.de

Lennestadt, 05.11.2015

gez. *BÄCKER*

.....

Unterschrift

Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
Rat	03.12.2015

öffentlich

Vorlage Nr.	644/2015-9
Stand	10.11.2015

Betreff 2. Satzung zur Änderung der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim (Straßenreinigungssatzung) vom 15.12.2006

Beschlussentwurf

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

Beschlussentwurf Rat:

Der Rat beschließt folgende Satzung:

2. Satzung zur Änderung der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim (Straßenreinigungssatzung) vom 15.12.2006

Aufgrund des § 7 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666 / SGV. NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juni 2015 (GV. NRW. S. 496), der §§ 4 und 5 des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen (Str-ReinG NRW) vom 18. Dezember 1975 (GV. NRW. S. 706 / SGV. NRW. 2061), zuletzt geändert durch Gesetz vom 02.10.2014 (GV. NRW. S. 622) hat der Rat der Stadt Bornheim in seiner Sitzung am2015 folgende 2. Satzung zur Änderung der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim beschlossen:

Artikel I

Die Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim (Straßenreinigungssatzung) vom 15.12.2006 wird wie folgt geändert:

Anlage 2 zu §§ 1 und 2 der Straßenreinigungssatzung der Stadt Bornheim - Straßenverzeichnis - Straßenverzeichnis zur Straßenreinigung (Sommerreinigung und Winterwartung) wird durch angefügtes Straßenverzeichnis ersetzt:

Ortschaft Straße	Reinigungs-klasse	
	Sommer-reinigung	Winter-wartung
<u>Bornheim</u>		
Aeltersgasse	S 2	W 1

Ortschaft Straße	Reinigungs-klasse	
	Sommer- reinigung	Winter- wartung
Am Brunnchen	S 1	W 2
Am Hellenkreuz	S 2	W 1
Apostelpfad	S 2	W 1
Blütenweg	S 1	W 2
Botzdorfer Weg	S 2	W 1
Burgbenden	S 1	W 2
Burgstraße	S 2	W 2
Carnapstraße	S 1	W 2
Diergardtstraße	S 1	W 2
Donatusstraße	S 1	W 2
Fußkreuzweg	S 2	W 1
Gebrüder-Grimm-Straße	S 1	W 2
Goethestraße	S 2	W 1
Gringel	S 1	W 2
Hebbelstraße	S 1	W 2
Heideweg	S 1	W 2
Heinestraße	S 1	W 2
Hellstraße	S 1	W 1
Herderstraße	S 1	W 2
Hohenlindstraße	S 1	W 2
Hohlenberg	S 2	W 1
Hohlenberg (Stichweg Richtung L 183 bis Ende Bebauung)	S 1	W 2
Hordorfer Weg	S 1	W 2
In der Profffläche	S 1	W 2
Kalkstraße	S 2	W 1
Kallenbergstraße	S 1	W 2
Kantstraße	S 1	W 2
Kartäuserstraße	S 2	W 1
Kirchgäßchen	S 1	W 2
Knippstraße	S 1	W 2
Königstraße	S 2	W 1
Kuckstein	S 1	W 2
Landgraben	S 1	W 2
Leibnizstraße	S 1	W 2
Lenastraße	S 1	W 2
Leo-Koppel-Straße	S 1	W 2
Lessingstraße	S 1	W 1
Lindfläche	S 1	W 2
Mittelstein	S 1	W 1
Mühlenstraße	S 1	W 1
Om Jeeßeberch	S 1	W 2
Pohlhausenstraße	S 2	W 1
Quellenweg	S 1	W 2

Ortschaft	Reinigungs-klasse	
Straße	Sommer-reinigung	Winter-wartung
Reuterweg	S 1	W 2
Rilkestraße	S 2	W 2
Schillerstraße	S 1	W 2
Schlegelstraße	S 1	W 2
Schonewegstraße	S 1	W 2
Sechtemer Weg (OD K42)	S 2	W 1
Secundastraße	S 2	W 1
Servatiusweg	S 2	W 1
Siefenfeldchen (OD K5)	S 2	W 1
Stationenweg	S 1	W 1
Stauwehr	S 1	W 2
Steinchen	S 1	W 2
Stormstraße	S 1	W 2
Uhlandstraße	S 1	W 2
Umbachweg	S 1	W 2
Unter der Windmühle	S 1	W 2
Venantiastraße	S 1	W 2
Verbindungsstraße zwischen Fußkreuzweg und Goethestraße	S 1	W 1
Walbottstraße	S 1	W 2
Waldstraße	S 1	W 1
Wallrafstraße	S 2	W 1
Witthoffstraße	S 1	W 2
Zehnhoffstraße	S 1	W 2
<u>Brenig</u>		
Am Tonberg	S 1	W 2
Bergkreuzweg	S 1	W 2
Bisdorfer Weg	S 1	W 2
Breite Straße	S 1	W 1
Gütchenweg	S 1	W 2
Haasbachstraße	S 1	W 1
Hellstraße	S 1	W 1
Hennesenbergstraße	S 1	W 2
Hohlenberg	S 2	W 1
Hüling	S 1	W 2
Klippe	S 1	W 2
Küppersgasse	S 1	W 2
Kummenberg	S 1	W 1
Mackgasse	S 1	W 2
Meuserweg	S 1	W 2
Michelsbergstraße	S 1	W 2
Ploon	S 2	W 1

Ortschaft	Reinigungs-klasse	
Straße	Sommer-reinigung	Winter-wartung
Rankenberg (OD L 182)	S 2	W 1
Rücksgasse	S 1	W 2
Schornsberg	S 2	W 1
Stationenweg	S 1	W 1
Steinacker	S 1	W 2
Vennstraße	S 1	W 2
Vinkelgasse	S 2	W 1
Zentwinkelsweg	S 1	W 2
<u>Dersdorf</u>		
Albertus-Magnus-Straße	S 1	W 2
August-Macke-Straße	S 1	W 2
Bannweg	S 2	W 1
Breniger Straße	S 2	W 2
Dürerstraße	S 2	W 2
Grünwaldstraße (OD L183)	S 2	W 1
Karnapsweg	S 1	W 2
Lochnerstraße	S 1	W 2
Max-Ernst-Weg	S 1	W 2
Neugrabenweg	S 1	W 2
Rubensweg	S 1	W 2
Spitzwegstraße	S 1	W 2
Waldorfer Weg	S 2	W 2
<u>Hemmerich</u>		
Am Aegidius-Häuschen	S 3	-
Altenberger Gasse	S 1	W 1
Burgwiesenweg	S 1	W 1
Friedbergstraße	S 1	W 2
Ginhofer Straße	S 1	W 2
Heerweg	S 2	W 1
Hemberger Straße	S 1	W 2
Jennerstraße	S 2	W 1
Kreuzbergstraße	S 1	W 2
Kuckucksweg	S 1	W 2
Maaßenstraße	S 1	W 2
Ölbergstraße	S 1	W 2
Petersbergstraße	S 1	W 2
Pützgasse	S 1	W 2
Rösberger Straße	S 2	W 1
Steiligstraße	S 1	W 2

Ortschaft	Reinigungs-klasse	
Straße	Sommer-reinigung	Winter-wartung
Strombergstraße	S 1	W 2
Waasemstraße	S 2	W 1
Zweiggrabenweg	S 2	W 1
<u>Hersel</u>		
Aegidiusstraße	S 1	W 2
Alexander-Bell-Straße	S 2	W 1
Allerstraße	S 1	W 1
Anno-Burghof-Straße	S 3	-
Auf der Tränke	S 1	W 2
Bayerstraße	S 2	W 1
Bierbaumstraße	S 1	W 2
Carl-Benz-Straße	S 2	W 1
Clarenweg	S 1	W 2
Domhofstraße	S 1	W 2
Donaustraße	S 1	W 2
Elbestraße (OD L 300)	S 2	W 1
Fabriweg	S 2	W 2
Fuldastraße	S 1	W 2
Gartenstraße	S 2	W 1
Gillesweg	S 2	W 2
Grüner Weg	S 1	W 2
Havelstraße	S 1	W 2
Heisterbacher Straße	S 2	W 1
Höhlenstraße	S 1	W 2
Hubertusstraße	S 1	W 2
Illerstraße	S 3	-
Innstraße	S 3	-
Kleinstraße	S 1	W 2
Klosterrather Weg	S 1	W 2
Kneusgenweg	S 1	W 2
Lahnstraße	S 1	W 2
Lechstraße	S 1	W 2
Marienstraße	S 1	W 2
Mary-Anderson-Straße	S 2	W 1
Mertensgasse	S 1	W 2
Mielweg	S 1	W 2
Moselstraße	S 2	W 1
Nahestraße	S 2	W 1
Neckarstraße	S 1	W 2
Neißestraße	S 1	W 2
Oderstraße	S 1	W 2

Ortschaft Straße	Reinigungsklasse	
	Sommer- reinigung	Winter- wartung
Paul-Frings-Straße	S 3	-
Rheindorfer Straße	S 1	W 2
Rheinstraße (L 300 bis Richard-Piel-Straße)	S 2	W 1
Rheinstraße	S 1	W 1
Richard-Piel-Straße	S 2	W 1
Richard-Piel-Straße (Stichweg)	S 3	-
Robert-Bosch-Straße	S 2	W 1
Roisdorfer Straße (OD L 118)	S 2	W 1
Ruhrstraße	S 1	W 2
Saalestraße	S 1	W 2
Sebastianstraße	S 1	W 2
Siegstraße	S 2	W 2
Siemenacker	S 1	W 1
Simon-Arzt-Straße	S 2	W 1
Ursulinenstraße	S 1	W 2
Vorgebirgsstraße	S 1	W 2
Weingarten	S 1	W 2
Werrastraße	S 1	W 2
Werthstraße	S 1	W 2
Weserstraße	S 1	W 2
Wöhlerstraße	S 2	W 2
Wupperstraße	S 1	W 2
<u>Kardorf</u>		
Altenberger Gasse	S 1	W 1
Arnoldstraße	S 1	W 2
Auf dem Knickert	S 2	W 1
Baptist-Liebertz-Straße	S 1	W 2
Barweilerstraße	S 1	W 2
Buchenstraße	S 1	W 2
Katzentränke	S 2	W 2
Keimerstraße	S 1	W 2
Krüpelstraße	S 1	W 2
Lindenstraße	S 2	W 1
Lintgesfuhr	S 2	W 1
Moosgarten	S 1	W 2
Mühlenfeld	S 1	W 2
Pappelstraße (OD L 183)	S 2	W 1
Schelmanpfad	S 1	W 2
Schulstraße	S 1	W 1
St.-Josefs-Weg	S 1	W 2
Travenstraße	S 2	W 2

Ortschaft Straße	Reinigungs-klasse	
	Sommer- reinigung	Winter- wartung
Uhlstraße	S 1	W 2
<u>Merten</u>		
Am Mönchshof	S 1	W 2
Auelsgasse	S 2	W 2
Bachstraße	S 2	W 1
Beethovenstraße	S 2	W 1
Bonn-Brühler-Straße (OD L 183)	S 2	W 1
Brahmsstraße	S 1	W 2
Broichgasse	S 2	W 1
Brucknerstraße	S 1	W 2
Bungertstraße	S 1	W 2
Ferdinand-Rott-Straße	S 3	-
Friedensweg	S 1	W 1
Griegstraße	S 1	W 2
Händelstraße	S 2	W 1
Hagenstraße	S 1	W 2
Hermann-Löns-Straße	S 1	W 2
Herrenkreuzweg	S 1	W 2
Hildegard-von-Bingen-Straße	S 1	W 2
Höhenweg	S 1	W 1
Holzweg	S 1	W 1
Im Kloostergarten	S 1	W 2
Im Rosengarten	S 1	W 2
In der Liebefläche	S 1	W 2
Josephine-von-Boeselager-Straße	S 1	W 2
Kapellenstraße	S 1	W 2
Kirchstraße	S 2	W 1
Klosterstraße	S 2	W 1
Kreuzstraße	S 2	W 1
Leharstraße	S 1	W 2
Lortzingstraße	S 1	W 2
Marsdorfer Gasse	S 1	W 2
Martinstraße	S 2	W 1
Mittweidaer Straße	S 1	W 2
Mozartstraße	S 1	W 2
Offenbachstraße	S 1	W 2
Paul-Lincke-Straße	S 3	-
Regerstraße	S 1	W 2
Robert-Stolz-Straße	S 1	W 2
Rochusstraße	S 1	W 2
Rüttersweg	S 1	W 1

Ortschaft	Reinigungs-klasse	
Straße	Sommer-reinigung	Winter-wartung
SchebenstHeilgerße	S 1	W 2
Schottgasse	S 1	W 1
Schubertstraße (OD K33)	S 2	W 1
Schumannstraße	S 1	W 2
Schwalbstraße	S 1	W 2
Silcherstraße	S 1	W 2
Sommersberg	S 1	W 2
Straußweg	S 1	W 2
Talstraße	S 1	W 2
Ulrichstraße	S 1	W 2
Verdistraße	S 1	W 1
Vinzenzstraße	S 1	W 1
Wagnerstraße	S 1	W 1
Weidenbachweg	S 1	W 2
Weiherstraße	S 1	W 1
Willi-Ostermann-Straße	S 3	-
<u>Rösberg</u>		
Altenberger Gasse	S 1	W 1
Bolliggasse	S 1	W 2
Eifelstraße	S 1	W 2
Fürchespfad	S 1	W 2
Hemmergasse	S 2	W 1
Hunsrückstraße	S 1	W 2
Kuckucksweg	S 1	W 2
Markusstraße	S 1	W 2
Metternicher Straße (OD K33)	S 2	W 1
Nonnholzstraße	S 1	W 2
Odenwaldstraße	S 1	W 2
Proffgasse (OD K33)	S 2	W 1
Rüttersweg	S 2	W 1
Schwarzwaldstraße	S 1	W 2
Siebengebirgsstraße	S 1	W 2
Spessartstraße	S 1	W 2
Steinstraße	S 1	W 2
Taunusstraße	S 1	W 2
Theisenkreuzweg	S 1	W 2
Von-Weichs-Straße	S 1	W 2
Weberstraße (OD K33)	S 2	W 1
<u>Roisdorf</u>		

Ortschaft	Reinigungs-klasse	
Straße	Sommer-reinigung	Winter-wartung
Aachener Straße	S 1	W 2
Adenauerallee	S 2	W 1
Adenauerallee (Stichwege A und B)	S 1	W 2
Alter Weiher	S 2	W 2
Am Dietkirchener Hof	S 1	W 2
An der Wolfsburg	S 1	W 2
Annastraße	S 1	W 2
Bendenweg	S 1	W 2
Berliner Straße	S 1	W 2
Bonner Straße (OD L183 bis Gemeindegrenze Alfter)	S 2	W 1
Bonner Straße (Stadtstraße, Kartäuserstraße bis Herseler Straße L 118)	S 2	W 1
Brunnenallee	S 2	W 1
Brunnenhöhle	S 1	W 2
Brunnenstraße (OD K5)	S 2	W 1
Custorstraße (Fuhrweg bis Rosental - linke Seite)	S 2	W 2
Custorstraße (Widdiger Weg bis Fuhrweg - linke Seite)	S 1	W 2
Donnerstein	S 1	W 1
Dürener Straße	S 1	W 2
Ehrental	S 2	W 1
Frankfurter Straße	S 2	W 2
Freiherr-vom-Stein-Straße	S 1	W 2
Friedrichstraße	S 2	W 1
Fuhrweg	S 2	W 2
Gammersbachweg	S 1	W 2
Grenzstraße	S 1	W 2
Güterbahnhofstraße	S 2	W 2
Heilgerstraße	S 1	W 2
Herseler Straße (OD L 118)	S 2	W 1
Heussstraße	S 1	W 2
Hilger-Thiesen-Straße	S 1	W 2
Johann-Heister-Weg	S 1	W 2
Johann-Philipp-Reis-Straße	S 2	W 1
Josef-Görtz-Straße	S 1	W 2
Kartäuserstraße	S 2	W 1
Klarenhofstraße	S 1	W 2
Koblenzer Straße	S 1	W 2
Lindenberg	S 1	W 2
Lucie-Simon-Weg	S 1	W 2
Maarpfad	S 1	W 2
Mainzer Straße	S 2	W 2
Mörnerstraße	S 1	W 2
Mühlenbacher Straße	S 1	W 2
Neußer Straße	S 1	W 2

Ortschaft Straße	Reinigungs-klasse	
	Sommer- reinigung	Winter- wartung
Oberdorfer Weg	S 2	W 1
Pützweide	S 1	W 2
Raiffeisenstraße	S 2	W 1
Rathausstraße	S 2	W 1
Rebengarten	S 1	W 2
Robert-Bosch-Straße	S 1	W 1
Rosental	S 2	W 1
Schumacherstraße	S 1	W 2
Schußgasse	S 2	W 1
Sebastianusweg	S 1	W 2
Siefenfeldchen (OD K5)	S 2	W 1
Siegburger Straße	S 1	W 2
Siegesstraße	S 2	W 1
Südstraße	S 2	W 2
Trierer Straße	S 1	W 2
Widdiger Weg	S 2	W 2
<u>Sechtem</u>		
Aarhusweg	S 3	-
Ailbertusstraße	S 1	W 2
Allensteiner Straße	S 1	W 2
Alter Siebenbach	S 1	W 2
Alter Sportplatz	S 1	W 2
Am Alten Mühlenbach	S 1	W 2
An der Grauen Burg	S 1	W 2
Bahnhofstraße	S 2	W 1
Bellerstraße	S 1	W 2
Berner Straße	S 2	W 1
Bertha-von-Suttner-Straße	S 1	W 2
Bornemer Straße	S 1	W 1
Bornemer Straße (Flurstück 473, Anliegerweg, Beschränkung auf den Fußgänger- verkehr)	S 3	-
Brabantweg	S 3	-
Brachstraße	S 1	W 2
Breitbachweg	S 1	W 2
Breslauer Straße	S 1	W 2
Brüsseler Straße	S 2	W 1
Champagneweg	S 3	-
Clemensstraße	S 1	W 2
Commerstraße	S 2	W 2
Danziger Straße	S 2	W 1
Dublinweg	S 3	-

Ortschaft Straße	Reinigungsklasse	
	Sommer- reinigung	Winter- wartung
Eisenacher Straße	S 1	W 2
Elsa-Brändström-Straße	S 1	W 2
Elsaßweg	S 3	-
Eupener Straße	S 2	W 1
Europaring	S 1	W 1
Europaring (Flurstücke 451 u. 462, Anliegerwege, Beschränkung auf den Fußgängerverkehr)	S 3	-
Flandernweg	S 3	-
Friedrich-von-Spee-Straße	S 1	W 2
Galäerweg	S 1	W 2
Gebrüder-Kall-Straße	S 1	W 2
Gervasiusstraße	S 1	W 2
Geschwister-Scholl-Weg	S 3	-
Gotlandweg	S 3	-
Graue-Burg-Straße	S 2	W 1
Grommeshofstraße	S 1	W 2
Gutenbergstraße	S 2	W 1
Hollandweg	S 3	-
Im Grommesgarten	S 1	W 2
Jakobstraße	S 1	W 2
Jenaer Straße	S 1	W 2
Jupiterstraße	S 1	W 2
Kämpchenweg	S 1	W 2
Käthe-Kollwitz-Weg	S 1	W 2
Kaiserstraße	S 2	W 1
Königsberger Straße	S 1	W 2
Kolberger Straße	S 1	W 2
Kolpingweg	S 1	W 2
Krausbitzchen	S 1	W 2
Krausplatz	S 2	W 1
Kronprinzenstraße	S 1	W 2
Leipziger Straße	S 1	W 2
Linowskistraße	S 1	W 2
Lise-Meitner-Straße	S 2	W 1
Lüddigstraße	S 1	W 2
Marie-Curie-Straße	S 2	W 1
Meißener Straße	S 1	W 2
Merkurstraße	S 1	W 2
Münstergarten	S 2	W 1
Münzstraße	S 1	W 2
Naumburger Straße	S 1	W 2
Ottostraße	S 2	W 1
Pickelsgasse	S 1	W 2

Ortschaft Straße	Reinigungsklasse	
	Sommer- reinigung	Winter- wartung
Pingenstraße	S 1	W 2
Protasiusstraße	S 1	W 2
Rosenweiherweg	S 2	W 2
Schweppenburgstraße	S 1	W 2
Straßburger Straße	S 1	W 2
Tränkerhofstraße	S 1	W 2
Trakehnenstraße	S 1	W 2
Vorzepfweg	S 1	W 2
Weilerstraße	S 1	W 2
Weimarer Straße	S 1	W 2
Weiß-Burg-Straße	S 1	W 2
Wendelinusstraße	S 2	W 1
Wiener Straße	S 1	W 2
Wilhelmstraße	S 1	W 2
Willmuthstraße	S 2	W 1
Wolfsgasse	S 1	W 2
<u>Uedorf</u>		
Aggerstraße	S 1	W 2
Altmühlstraße	S 1	W 1
Bornheimer Straße	S 1	W 1
Elbestraße	S 1	W 2
Heisterbacher Straße	S 2	W 1
Hohes Ufer	S 1	W 2
Inselstraße	S 1	W 2
Isarstraße	S 1	W 2
Parkstraße	S 2	W 2
Rheinuferweg	S 1	W 2
Salzachstraße	S 1	W 2
Werthstraße	S 1	W 2
Windmühlenstraße	S 1	W 2
<u>Walberberg</u>		
Albertstraße	S 1	W 2
Alveradisstraße	S 1	W 2
Am Alten Kurfürsten	S 3	-
Am Goldacker	S 1	W 2
Am Zidderwald	S 3	-
An der Bonnstraße	S 3	-
Annograben	S 1	W 2
Ballenpfad	S 1	W 2

Ortschaft	Reinigungs-klasse	
Straße	Sommer-reinigung	Winter-wartung
Buschgasse	S 2	W 1
Cäsariusweg	S 1	W 2
Coloniastraße	S 1	W 1
Dominikanerstraße	S 2	W 1
Düffelstraße	S 1	W 1
Enggasse	S 1	W 1
Eulerhüttenweg	S 1	W 2
Flammgasse	S 1	W 1
Franz-von-Kempis-Weg	S 2	W 1
Fronacker	S 1	W 2
Frongasse	S 2	W 1
Hanrathstraße	S 1	W 1
Hauptstraße	S 2	W 1
Heinrich-von-Berge-Weg	S 2	W 2
Hohlgasse	S 1	W 1
Im König	S 1	W 2
Irlenpütz	S 1	W 2
Jesuitenbungert	S 1	W 2
Jodokusstraße	S 1	W 2
Kapitelweg	S 1	W 2
Kitzbürger Straße	S 1	W 1
Klütschpfad	S 1	W 2
Kräwinkel	S 1	W 2
Lange Fuhr	S 1	W 2
Limburger Gasse	S 1	W 2
Margaretenstraße	S 1	W 2
Matthias-Claudius-Weg	S 1	W 2
Mönchfuhrweg	S 3	-
Nonnenweg	S 1	W 2
Oberstraße	S 1	W 1
Paul-Gerhardt-Straße	S 1	W 2
Rheindorfer-Burg-Weg	S 2	W 1
Röntgenstraße	S 1	W 1
Schallenberg	S 1	W 2
Schützenstraße	S 1	W 1
Schwadorfer Kreuz	S 1	W 2
Von-Groote-Straße	S 1	W 2
Walberberger Straße (OD L 183)	S 2	W 1
Walburgisstraße	S 1	W 1
Zisterzienserweg	S 1	W 2
<u>Waldorf</u>		

Ortschaft	Reinigungs-klasse	
Straße	Sommer-reinigung	Winter-wartung
Am Vogtshostert	S 1	W 2
Am Werkersgarten	S 1	W 2
Asternstraße	S 1	W 2
Bannweg	S 2	W 1
Begonienstraße	S 1	W 2
Bergstraße	S 2	W 1
Blumenstraße (OD L183)	S 2	W 1
Brühler Garten	S 1	W 2
Büttgasse	S 1	W 2
Dahlienstraße (OD L190)	S 2	W 1
Dersdorfer Straße	S 2	W 2
Donnerbachweg	S 2	W 1
Edelweißstraße	S 1	W 2
Feldchenweg	S 1	W 1
Fliederweg	S 1	W 2
Heerweg	S 2	W 1
Hostertstraße	S 2	W 2
Hovergasse	S 1	W 1
Hühnermarkt	S 2	W 2
Husenbergweg	S 1	W 1
Kampsweg	S 1	W 2
Kardorfer Straße	S 2	W 2
Kerpengasse	S 1	W 2
Lilienstraße	S 2	W 1
Lücherweg	S 1	W 2
Michaelsweg	S 1	W 2
Mittelstraße	S 2	W 2
Nelkenstraße	S 2	W 2
Rosenweg	S 2	W 1
Sandstraße	S 2	W 1
Schleifgäßchen	S 1	W 2
Schmiedegasse	S 2	W 1
Straufsberg	S 2	W 1
Unterdorfstraße	S 1	W 2
Veilchenweg	S 1	W 2
<u>Widdig</u>		
Alemannenweg	S 2	W 1
Auf der Minnen	S 3	-
Burgunderstraße	S 1	W 2
Cheruskerstraße	S 1	W 2
Friesenweg	S 1	W 2

Ortschaft Straße	Reinigungs-klasse	
	Sommer- reinigung	Winter- wartung
Germanenstraße	S 2	W 1
Gotenweg	S 1	W 2
Hüttengarten	S 1	W 2
Karolingerstraße	S 1	W 2
Kimbernweg	S 3	-
Kölner Landstraße (OD L 300)	S 2	W 1
Lichtweg	S 2	W 1
Rheinuferweg	S 1	W 2
Römerstraße	S 2	W 1
Sachsenstraße	S 1	W 2
Salierweg	S 1	W 2
Schenkgasse	S 1	W 2
Schweizstraße	S 1	W 2
St.-Georg-Straße	S 1	W 2
Teutonenstraße	S 1	W 2
Ubierweg	S 1	W 2
Wikingerstraße	S 1	W 2
Zerrespfad	S 1	W 1

Artikel II

Diese Änderungssatzung tritt am Tage nach der Bekanntmachung in Kraft.

Sachverhalt

Seit der Aufstellung des ursprünglichen Straßenverzeichnisses der Straßenreinigungssatzung sind neue Straßen hinzugekommen und zusätzlich bereits vorhandene Straßen nunmehr mit in das Verzeichnis aufzunehmen. Der eigentliche Satzungstext bleibt unverändert, lediglich die Anlage 2 (Straßenverzeichnis) wird grundlegend geändert bzw. erweitert.

Die Änderungen sind in der vorstehenden Novellierung des Straßenverzeichnisses Anlage 2 zu §§ 1 und 2 der Straßenreinigungssatzung der Stadt Bornheim – Straßenverzeichnis – Straßenverzeichnis zur Straßenreinigung (Sommerreinigung und Winterwartung) eingearbeitet.

Die Änderungen bzw. Erweiterungen des Straßenverzeichnisses werden nachstehend erläutert. Die Erläuterungen sind keine Bestandteile des Satzungsbeschlusses.

Gründe:

1. Widmung

Die Straßen, Wege und Plätze, die durch Allgemeinverfügung mit öffentlicher Bekanntmachung dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

2. Übertragung der Straßenbaulast

Die Straßen, die nach erstmaliger Herstellung durch einen Dritten als Erschließungsträger (z. Bsp. WFG) in die Straßenbaulast der Stadt übernommen wurden.

3. Vorhandene öffentliche Straßen

Von der förmlichen Widmung ausgenommen, sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die vor dem Inkrafttreten des nordrhein-westfälischen Straßenrechts (StrWG NRW) am 01. Januar 1962 bereits die Eigenschaft einer öffentlichen Straße besaßen.

4. Tatsächliche Verkehrsfläche

Die Straßen, die zwar nicht förmlich gewidmet sind, aber i. S. v. § 60 des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) tatsächliche Verkehrsfläche darstellen.

Öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind auch diejenigen Straßen, Wege und Plätze, welche nach bisherigem Recht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße besitzen; soweit sie bisher von einer Gemeinde zu unterhalten waren, gelten sie als Gemeindestraßen, im Übrigen als sonstige öffentliche Straßen. Die bisherigen Träger der Straßenbaulast haben die Straßen auch weiter zu unterhalten.

Des Weiteren haben sich für bestimmte Straßen Änderungen in der Reinigungsklasse ergeben.

So wird beispielsweise die Straßenreinigungspflicht aufgrund der untergeordneten Verkehrsbedeutung von Sackgassen und Sackgassen in Verbindung mit der Beschilderung „Verkehrsberuhigter Bereich“, der Gehwege und Fahrbahnen bei den relevanten Straßen nunmehr komplett auf die Anlieger übertragen (Reinigungsklasse S3 Sommerreinigung/Winterwartung). Dies trifft auch auf Mischverkehrsflächen zu.

Durch Neufestsetzung der Ortsdurchfahrten durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, aufgrund zwischenzeitlich erfolgter geschlossener Bebauung, sind des Weiteren für die festgesetzten Straßen andere Reinigungsklassen erforderlich geworden

Für die Gemeinde ist dies insofern von Bedeutung, als dass die Straßenbaulast innerhalb der neu festgesetzten Ortsdurchfahrt für die Gehwege und Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) nunmehr der Stadt obliegt. Sie umfasst auch die nur den Gehwegen und Parkplätzen dienenden Straßenbestandteile (z. Bsp. Böschungen, Stützmauern). Sie erstreckt sich jedoch nicht auf die zwischen den Fahrbahnen, einschließlich der Radwege, liegenden Grünstreifen.

Aus Gründen der Einheitlichkeit wird nunmehr auf die Festsetzung einzelner Straßenabschnitte innerhalb der geschlossenen Ortslage verzichtet, lediglich die Ortsdurchfahrten sind nach wie vor entsprechend gekennzeichnet und hervorgehoben.

Finanzielle Auswirkungen

Die Refinanzierung der städtischen Aufwendungen für die Straßenreinigung und den Winterdienst gemäß dieser Satzung erfolgt anteilig über die Grundsteuer B. Aufgrund der zusätzlichen Verkehrsflächen (Straßenneubau), die seit 2007 zum Ortsstraßennetz hinzugekommen sind und die in den städtischen Reinigungsaufwand fallen, erfolgt 2016 eine Neukalkulation der Aufwendungen.

Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
Rat	03.12.2015

öffentlich

Vorlage Nr.	650/2015-7
Stand	05.11.2015

Betreff Bebauungsplan Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung:

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

Beschlussentwurf Rat:

Der Rat beschließt, gemäß § 2 Abs. 1 die Aufstellung des Bebauungsplanes Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf. Das Plangebiet liegt zwischen Bonner Straße, Rosental und Herseler Straße.

Sachverhalt

Der Bahnhof Roisdorf und sein Umfeld sollen zur Verbesserung der Funktionalität und Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs umgestaltet werden. Insbesondere der Bedarf an Park & Ride Stellplätzen ist in den letzten Jahren erheblich gestiegen und führt mittlerweile zu einem unkoordinierten Ausweichen auf alle verfügbaren Flächen im Umfeld des Bahnhofs. Hier besteht ein hoher Bedarf an P+R-Plätzen.

Auch die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind unzureichend. Darüber hinaus muss die Verknüpfung mit den zukünftig vier Buslinien im Bahnhofsumfeld neu gestaltet werden. Hierzu ist auch ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen dringend erforderlich, da die vorhandene Treppenanlage nicht ausreicht.

Eine Neugestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes von der Bonner Straße mit dem Vorplatz bis zur neuen P&R Anlage Rosental auf der rückwärtigen Seite des Bahnhofs Roisdorf ist geplant. Hierbei soll auch die Umstrukturierung der Gewerbeflächen in einer Bautiefe entlang des Rosentals sowie der Ausbau der Straße in diesem Bereich berücksichtigt werden.

Für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde bereits ein Vorentwurf im Rahmen der Verkehrsstädtebaulichen Untersuchung Bonner Straße erstellt (s. Vorlage 185/2015-7). Diese Planung und der weitere Planbereich soll nun im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Ro 21 verfeinert und gesichert werden.

Die Aufnahme des Projektes „Bahnhofsumfeld Roisdorf“ in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW wurde beantragt (s. Vorlage 579/2015-7).

Finanzielle Auswirkungen

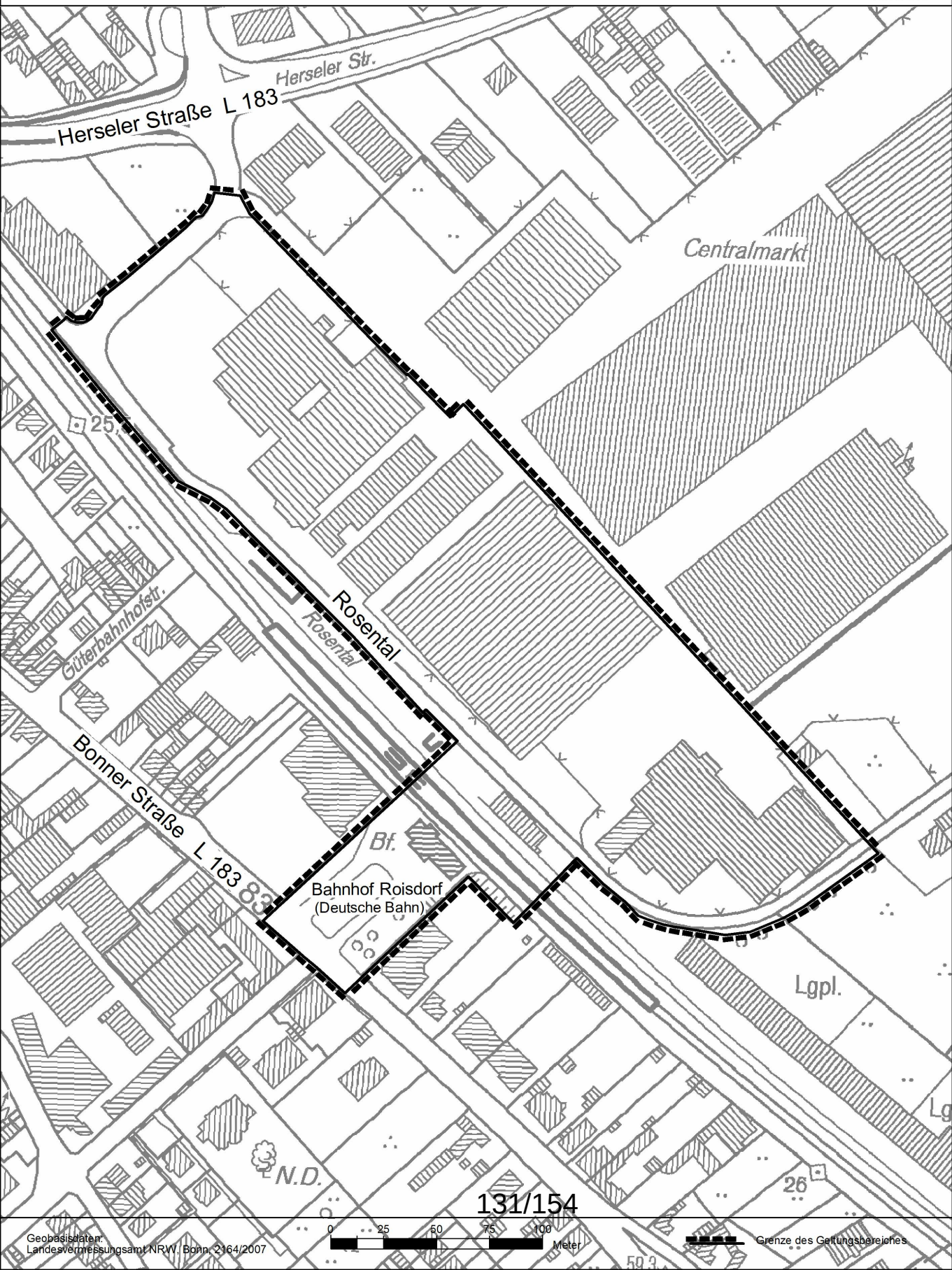
1500 Euro (zur Vorbereitung der Unterlagen für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung)

Anlagen zum Sachverhalt

- Übersichtskarte
- Maßnahmenplan
- Ausschnitt Verkehrsstädtebauliche Untersuchung Bonner Straße: Bahnhof Roisdorf (Kocks Ing., 2015)

Übersichtskarte zum Bebauungsplan Ro 21

in der Ortschaft Roidorf



131/154

Bestand: EMKA-Markt
Fläche ca. 8.500 m² ankaufen

Markt ersetzen durch Neuplanung
Park & Ride Anlage
min. 200 Stellplätze

Weiteres Projekt für ÖPNV-Bedarfsplan:
S-Bahn Neubau Köln - Bonn - Mehlem
mit Haltepunkt Roisdorf

Straßenausbau Rosental
Ungeordnete Parksituation und
Bushaltestelle neu gestalten
Verknüpfung Buslinien 817, 818
Fahrradstellplätze

Bahnsteig:
barrierefreier Ausbau
mit Aufzug

Unterführung:
barrierefreier Ausbau
mit Rampen

Bonner Straße
• Verknüpfung mit Buslinie 633
• und Kleinbuslinie

Anbindung
Kreisverkehrsplatz

Vorplatz gestalten
• Kleinbus
• Taxi
• Bike & Ride:
• (mind. 100 Fahrradstellplätze)



Ausschuss für Stadtentwicklung	04.11.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	535/2015-7
Stand	18.09.2015

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr,
Einleitungsbeschluss zum Bebauungsplan "Donnerstein" in der Ortschaft
Roisdorf

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

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

Sachverhalt

Am 20.09.2012 (Vorlage 361/2012-7) hat der Rat beschlossen, das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans zur weiteren Entwicklung von Wohnbauflächen am Donnerstein vorerst nicht einzuleiten. Der Rat hat weiterhin beschlossen, parallel zum Ausbau des Oberdorfer Weges den Bürgern zu empfehlen, eine Planung in enger Absprache mit der Verwaltung erstellen zu lassen. Bisher liegen der Verwaltung allerdings keine Anfragen oder Angebote zur Erstellung einer Planung seitens der Bürger vor.

Ebenso hat der Ausschuss für Stadtentwicklung am 22.10.2014 (Vorlage 488/2041-7) einen Beschluss zu Prioritäten der Wohnbauflächenentwicklung getroffen. Darin aufgeführt sind Rahmenplanungen und Wohnbaugebiete die vorrangig bearbeitet werden sollen. Eine vorrangige Realisierung der Wohnbauflächen am Donnerstein wurde darin nicht beschlossen.

Darüber hinaus ist für die Aufstellung eines Bebauungsplanes am Donnerstein eine verkehrssichere Erschließung erforderlich. Diese wird erst mit dem Ausbau des Oberdorfer Weges und des Donnerstein gegeben sein. Die Planung für diesen Straßenausbau ist derzeit in Bearbeitung. Die Verwaltung beabsichtigt, die Straßenraumplanung noch in diesem Jahr im zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung vorzustellen.

Die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zur Entwicklung von neuen Wohnbauflächen am Donnerstein kann daher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht empfohlen werden. Hier sollten zunächst einmal die ersten Schritte zur Umsetzung des Straßenraumentwurfs Oberdorfer Weg und Donnerstein abgewartet werden. Darüber hinaus liegt der Verwaltung aktuell kein Angebot der Bürger zur Erstellung eines Bebauungsplanes für die Wohnbauflächen vor.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag

SPD-Fraktion
im Rat der Stadt Bornheim



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

Bornheim, 7. September 2015

Sehr geehrter Herr Wirtz,

die SPD-Fraktion bittet um Aufnahme des Tagesordnungspunktes:

Einleitungsbeschluss zum Bebauungsplan „Donnerstein“, in der Ortschaft Roisdorf

für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 4. November 2015.

Hierzu stellen wir folgenden Antrag:

- **Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bauleitplans „Donnerstein“ in der Ortschaft Roisdorf.**

Begründung:

Der Rat hat bei der Beschlussfassung zum Flächennutzungsplan zur zukünftigen baulichen Entwicklung in der Ortschaft Roisdorf die Ausweisung einer Wohnbaufläche beidseitig der Straße Donnerstein beschlossen. In der VPLA-Sitzung am 25. Januar 2012 beschloss der Fachausschuss einstimmig die Einleitung eines B-Planverfahrens solange zurückzustellen, bis der Oberdorfer Weg ausgebaut wird und ein konkretes Bauinteresse besteht. Letzteres besteht seit langem. Der Ausbau des Oberdorfer Weges ist nun für 2016 geplant. Aufgrund einer Petition von 22 Eigentümern beschloss der Ausschuss für Bürgerangelegenheiten am 11. 09. 2012 und der Rat am 20. 09. 2012 gleichlautende Anträge. Die SPD-Fraktion hält nach wie vor die Aufstellung eines Bebauungsplans für eine städtebauliche Notwendigkeit, um hier eine geordnete Bauleitplanung durchzusetzen.

Die gegenüber den Anliegern vor drei Jahren gemachten Zusagen sollten von der Politik und der ausführenden Stadtverwaltung auch eingehalten werden.

Mit freundlichen Grüßen

Wilfried Hanft

Harald Stadler

Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Ergänzung zur bestehenden Vorlage Nr.	535/2015-7
Stand	18.09.2015

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr, Einleitungsbeschluss zum Bebauungsplan "Donnerstein" in der Ortschaft Roisdorf

Für den westlichen Bereich Donnerstein ist im Flächennutzungsplan der Stadt Bornheim eine noch unbeplante Fläche als Baulandpotenzial enthalten. Diese Fläche liegt im Außenbereich nach § 35 BauGB und kann nur mit einem Bebauungsplan als Baufläche entwickelt werden.

Die Aufstellung von Bebauungsplänen erfolgt derzeit über verschiedene Modelle, in Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und den Planungsbeteiligten. Bei Bauträgermaßnahmen übernimmt i.d.R. der Investor alle Planungskosten. Bei sonstigen großen Baugebieten erstellt die Stadt Bornheim den Bebauungsplan und beauftragt hierzu entsprechende Büros und Gutachter.

Bei kleineren Baugebieten übernimmt die Stadt dann die Planungsaufgaben, wenn besondere gemeindliche Interessen bestehen oder eigene Liegenschaften betroffen sind. Sind in kleineren Baugebieten lediglich private Eigentümer betroffen, dann werden die Planungskosten in vielen Fällen von den Eigentümern übernommen und in Abstimmung mit der Stadt externe Planungsbüros beauftragt. Dies führt i.d.R. zu einer Beschleunigung des Verfahrens, da die Verwaltung nur über begrenzte Arbeitskapazitäten verfügt.

Zum Plangebiet am Donnerstein hat der Ausschuss in seiner Sitzung am 12.09.2012 folgenden Beschluss gefasst:

1. *den Oberdorfer Weg für 2015/2016 parallel zu den Abwasserarbeiten in das Straßenausbauprogramm aufzunehmen,*
2. *parallel zum Ausbau des Oberdorfer Weges den Bürgern zu empfehlen, eine Planung in enger Absprache mit der Verwaltung erstellen zu lassen und*
3. *falls erforderlich, einen Bebauungsplan aufzustellen*

Aus diesem Beschluss geht hervor, dass die Planung von den Bürgern aufgestellt werden soll. Bei diesem Modell wird in der Regel ein externes Planungsbüro in Abstimmung mit der Verwaltung, von Seiten der Eigentümer, mit den Planungsarbeiten beauftragt. Hier liegt der Stadt Bornheim bislang kein entsprechendes Angebot vor. Eine Eigentümerversammlung könnte hier zu einer Klärung beitragen.

Sollte der StEA eine Bearbeitung des erforderlichen Bebauungsplans durch die Stadt Bornheim befürworten, dann sollte hierzu ein entsprechender neuer Beschluss gefasst werden. Es muss seitens der Verwaltung allerdings darauf hingewiesen werden, dass kleinere Baugebiete nicht vorrangig bearbeitet werden können und die Arbeitskapazitäten der zuständigen Abteilung begrenzt sind. Bei einer Bearbeitung durch die Verwaltung muss die Stadt Bornheim auch die Kosten für die externe Bearbeitung von Umweltbericht und sonstigen

Gutachten aufbringen. Darüber hinaus steht der Bebauungsplan im Ortsteil Roisdorf auch in zeitlicher Konkurrenz zu aktuellen Überlegungen eines Investors im Bereich Koblenzer Straße / Fuhrweg/ Herseler Straße.

Soweit mit den privaten Eigentümern kein städtebaulicher Vertrag über die Erschließung geschlossen wird, muss die Stadt auch die Erschließung selbst vornehmen. Dies ist in das Straßenausbauprogramm aufzunehmen und auch die 10%ige Kostenbeteiligung der Stadt bei Erschließungsmaßnahmen im Haushalt wäre zu veranschlagen.

Soweit ein Bebauungsplan für den Bereich Donnerstein aufgestellt wird, sollte der Plan die Bauflächen, die erforderlichen Straßenverkehrsflächen und die Ausgleichsmaßnahmen enthalten. Ein Abgrenzungsvorschlag ist in der Anlage beigelegt.

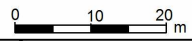
Finanzielle Auswirkungen

Gemäß HOAI entstehen Planungskosten von etwa 9.500 €. Weitere Kosten für Gutachten in noch nicht bekannter Höhe sind zu veranschlagen.

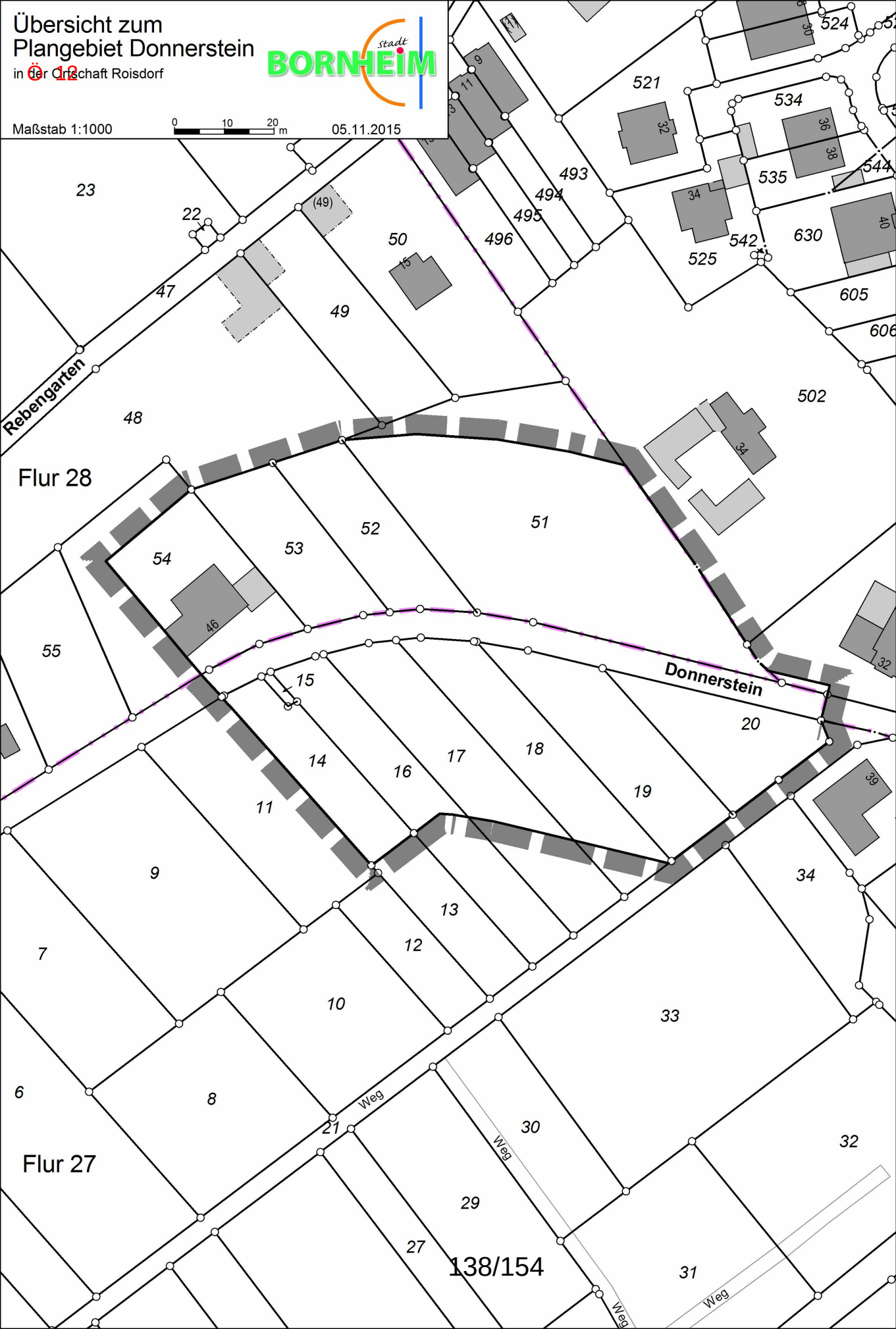
Übersicht zum
Plangebiet Donnerstein
in der Ortschaft Roisdorf



Maßstab 1:1000



05.11.2015



Ausschuss für Stadtentwicklung	04.11.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	536/2015-7
Stand	18.09.2015

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr.
Einleitungsbeschluss zum Straßenbebauungsplan "Oberdorfer Weg und
Donnerstein"

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt die Verwaltung, nach dem Beschluss über den Entwurf der Straßenraumplanung eine Vorlage zur Einleitung eines Straßenlandbebauungsplans für den Bereich Oberdorfer Weg und Donnerstein vorzulegen.

Sachverhalt

Die Planung für den Straßenausbau Oberdorfer Weg und Donnerstein ist derzeit in Bearbeitung. Die Verwaltung beabsichtigt, die Straßenraumplanung noch in diesem Jahr im zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung vorzustellen.

Aufgrund der lokalen Verhältnisse wird es erforderlich sein, eine Vielzahl von privaten Flächen für den Straßenausbau zu erwerben. Für die weitere Umsetzung wird daher empfohlen, einen Bebauungsplan für die benötigten Straßenverkehrsflächen aufzustellen. Hier sollte aber zunächst die Beschlusslage im Ausschuss über die Straßenraumplanung abgewartet werden. Es wird daher empfohlen, einen Straßenbebauungsplan für Oberdorfer Weg und Donnerstein aufzustellen, wenn der Entwurf für den Straßenausbau im Ausschuss beschlossen wurde.

Die Verwaltung wird anschließend für den Stadtentwicklungsausschuss und den Rat eine entsprechende Vorlage erstellen.

Finanzielle Auswirkungen

1000,- Euro für die zukünftige Aufstellung des Bebauungsplans. Die Kosten sind im Haushalt bereits eingestellt.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag
Flurkarte Donnerstein

SPD-Fraktion
im Rat der Stadt Bornheim



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

Bornheim, 7. September 2015

Sehr geehrter Herr Wirtz,

die SPD-Fraktion bittet um Aufnahme des Tagesordnungspunktes:

**Einleitungsbeschluss zum Straßenbebauungsplan „Oberdorfer Weg und
Donnerstein“**

für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 4. November.2015.

Hierzu stellen wir folgenden Antrag:

- **Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, zur Sicherstellung des Straßenneubaus Oberdorfer Weg und des Donnersteins, gemäß § 2 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 13 BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplans für den benannten Straßenbereich.**
- **Der Bebauungsplan wird gemäß § 13 BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt.**

Begründung:

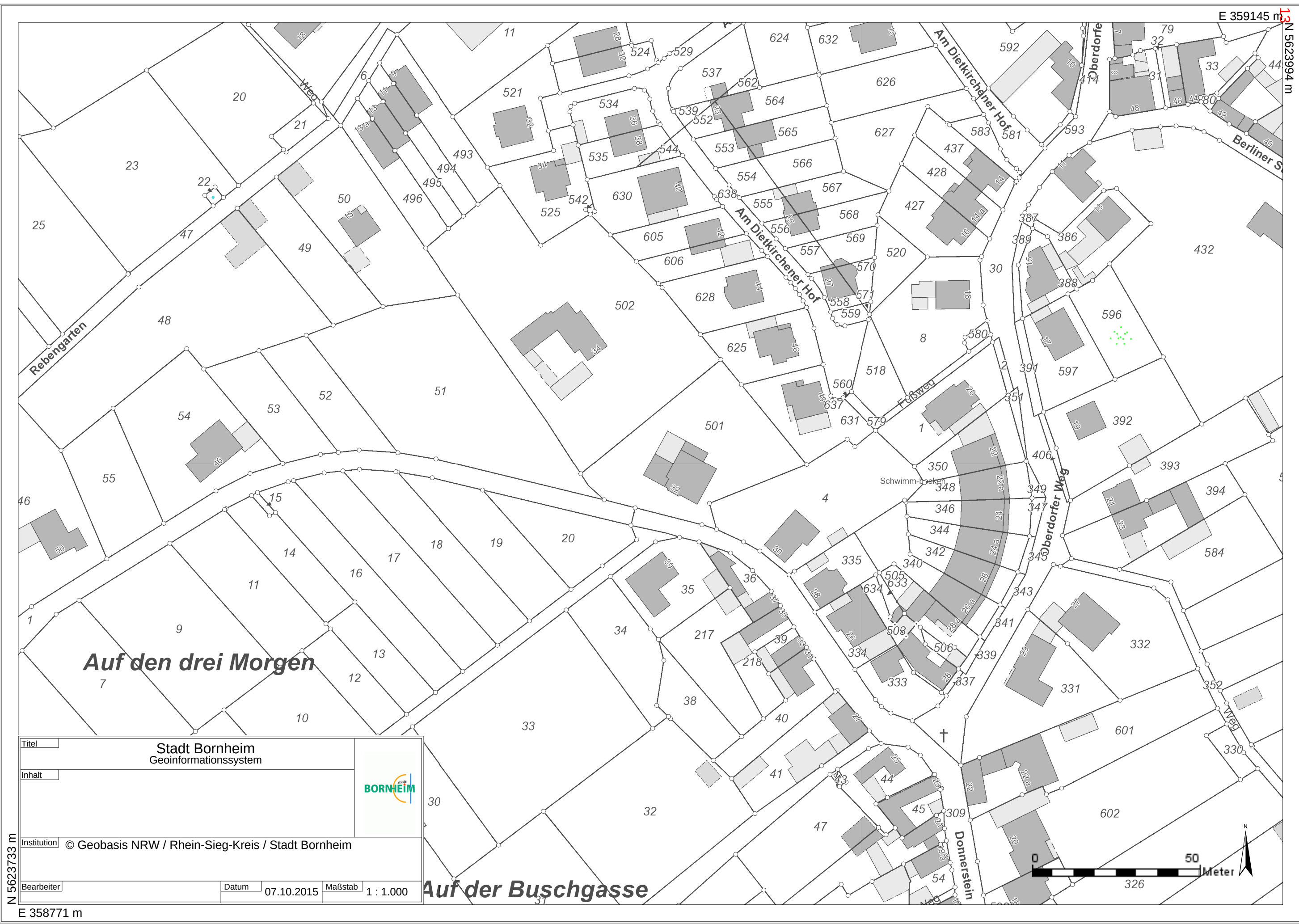
Ein Blick in die aktuelle Parzellierung der Grundstücke am Oberdorfer Weg lässt unschwer erkennen, dass viele Grundstücke, die für den zukünftigen Straßenneubau notwendig sind, sich im Privateigentum der Anlieger befinden. Dies kann man sehr gut bei einer Ortsbesichtigung erkennen. Damit es nicht zu weiteren Verzögerungen beim Grunderwerb kommt und um den gemeinsamen Beschlüssen der Ratsgremien gerecht zu werden, halten wir das beschleunigte B-Planverfahren hier für dringend notwendig. Der einstimmige Beschluss des Betriebsausschusses vom 27. 09. 2012 sah den Neubau des Oberflächen-entwässerungskanaals in den Jahren 2014/15 vor. Dann erfolgte im Straßenausbauprogramm 2015-2019 eine weitere Verschiebung ins Jahr 2016 für den Straßenausbau. Wenn nun aber erst im nächsten Jahr festgestellt wird, dass zur Sicherstellung des Straßenausbaues ein B-Planverfahren notwendig ist, wird sich diese Tiefbaumaßnahme weiter verzögern bzw. könnte wie z. B. bei anderen Maßnahmen ganz wegfallen.

Bitte fügen Sie der Sitzungsvorlage die aktuelle Flurkarte bei.

Mit freundlichen Grüßen

Wilfried Hanft

Harald Stadler



141/154

Auf den drei Morgen

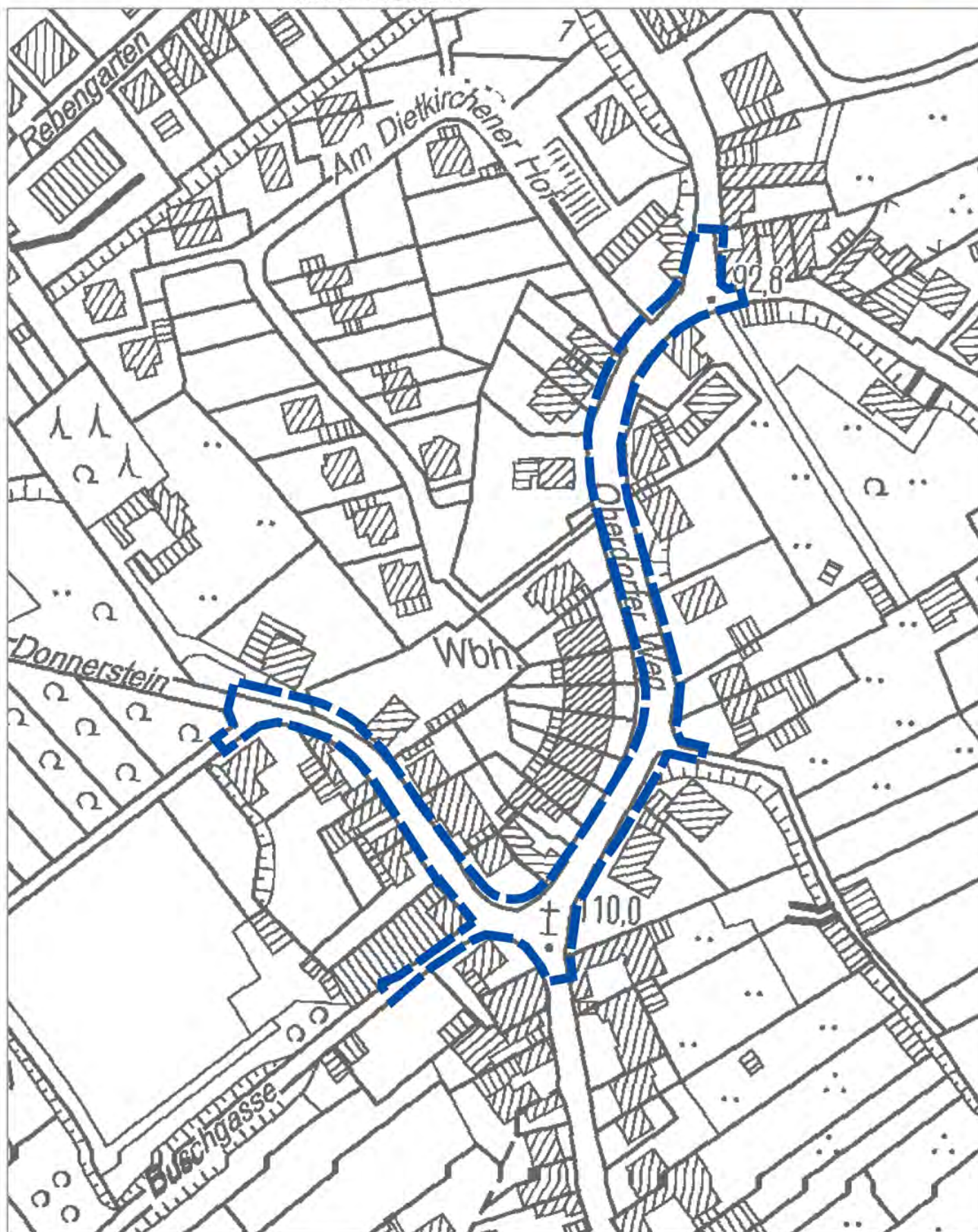
Auf der Buschgasse

Titel		Stadt Bornheim Geoinformationssystem	
Inhalt			
Institution © Geobasis NRW / Rhein-Sieg-Kreis / Stadt Bornheim			
Bearbeiter	Datum	07.10.2015	Maßstab 1 : 1.000



13 Übersichtskarte zum Bereich der Straßenplanung
Donnerstein und Oberdorfer Weg
in der Ortschaft Roisdorf

Stand: 13.11.2015



Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	634/2015-6
Stand	30.10.2015

Betreff Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 28.10.2015 (Eingang 30.10.2015) betr. Klärungen zum Bebauungsplan He 206

Sachverhalt

Zur beigefügten Anfrage vom 28.10.2015 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Frage 1:

Liegt eine Genehmigung der Bezirksregierung gemäß § 78 WHG für die Bauvorhaben in den Abschnitten 3 und 4 vor?

Antwort:

Der Bebauungsplan HE 206 mit der 3. Änderung und 1. Erweiterung ist seit dem 29.1.2014 rechtskräftig.

Ein Investor hat im Jahr 2013 drei Bauanträge (für Planhaus 1, 2 und 3 einschließlich einer gemeinsamen Tiefgarage) für die Bereiche WA 3 und WA 4 des Bebauungsplanes beantragt. Für das Planhaus 1 und 2 einschließlich der Tiefgarage wurde in dem B-Planabschnitt „WA 4“ am 15.1.2014 und 24.1.2014 jeweils eine Baugenehmigung erteilt.

Aufgrund der gesetzlichen Vorschriften, ist keine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 78 WHG von der Bezirksregierung für Planhaus 1 und 2 erforderlich gewesen.

Mit Datum vom 16.10.2013 wurde vom Investor für das Planhaus 3 (entspricht der Bebauung auf dem Baufeld WA 3) eine wasserrechtliche Genehmigung beantragt und seitens der Bezirksregierung Köln erteilt.

Diesem Antrag auf wasserrechtliche Genehmigung lagen unter anderem der Grundriss der Tiefgarage, der Lageplan des Vermessers, Schnittzeichnungen von Planhaus 1 und 2 sowie eine Bilanzierung des Retentionsraumes, Darstellung der Retentionsraumberechnung als auch eine statische Berechnung des Auftriebes bei. Der Genehmigungsbescheid ist bis zur Umsetzung des Vorhabens zwei Jahre gültig. (bis mindestens 16.10.2015)

Nach telefonischer Rücksprache mit der Bezirksregierung Köln ist davon auszugehen, dass die Tiefgaragenwand den Wall in seiner Funktion ersetzt und die Flutung der gesamten TG als Ausgleich für den Retentionsraum anzusehen ist, so dass die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 78 WHG für das „Gesamtobjekt“ als erfüllt angesehen worden sind.

Die Genehmigung der Bezirksregierung Köln nach § 78 WHG vom 16.10.2013 ist rechtskräftig und hat Gültigkeit. Die Genehmigung wurde nicht geändert oder widerrufen. Für Prüfung, Erteilung, sowie Überwachung dieser Genehmigung ist die Bezirksregierung Köln zuständig.

Mit Datum vom 24.09.2015 wurde die Baugenehmigung für das Planhaus 3 (auf dem WA 3 Gebiet) erteilt, nachdem die Voraussetzungen aus dem städtebaulichen Vertrag für die Auf-

gabe des Sportplatzes erfüllt gewesen sind. Weitere Bauanträge oder Baugenehmigungen für das Plangebiet der 3. Änderung und 1. Erweiterung des B-Planes 206 liegen zur Zeit nicht vor.

Frage 2:

Wurde eine Berechnung bezüglich des Verlustes an Retentionsraum durch die Baumaßnahme vorgenommen? Wenn ja, wie ist das Ergebnis dieser Berechnung?

Antwort:

Der Verwaltung liegt keine Kopie der genehmigten Antragsunterlagen einschließlich der Berechnungen zu dem Genehmigungsbescheid der Bezirksregierung vor. Daher kann keine konkrete Aussage seitens der Verwaltung zum Genehmigungsbescheid der Bezirksregierung gemacht werden.

Frage 3:

Wenn es einen Verlust von Retentionsraum gibt, wie wird der Verlust ausgeglichen?

Antwort:

Siehe Antwort zu 2.

Frage 4:

Konnte ein Nachweis erbracht werden, dass der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert wird? Wenn ja, wie wurde er erbracht und wie sah das Ergebnis konkret aus?

Antwort:

Siehe Antwort zu 2.

Anlagen zum Sachverhalt

Anfrage

Kopie des Bebauungsplanes He 206

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 Quadts-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

**Klärungen zum Bebauungsplans He 206
Große Anfrage gem. § 19 Abs. 1 Geschäftsordnung des
Rates für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 02.12.2015.**

Bornheim, den 28.10.2015

Sehr geehrter Herr Wirtz,

wir bitten Sie folgende große Anfrage auf die Tagesordnung der nächsten StEA-Sitzung am 02.12.2015 zu setzen.

Mit der 3. Änderung des Bebauungsplanes He 206 wurde u.a. die Bebauung des Flurstücks 333 ermöglicht, auf dem früher die Kläranlage Hersel lag. Dieses ehemals städtische Flurstück liegt im Abschnitt 4 des Bebauungsplanes und ebenso wie die Abschnitte 2 und 3 im Überschwemmungsgebiet des Rheins (bekanntgemacht von der Bezirksregierung im Amtsblatt vom 16.3.2015).

Im Änderungsverfahren zum Bebauungsplan wurde davon ausgegangen, dass der in der vorläufigen Sicherung des Überschwemmungsgebiets als solches dargestellte Abschnitt 4 nicht gesetzlich festgelegt werden würde. In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es in Bezug auf den Abschnitt 4:

„Die Bezirksregierung Köln hat mit Schreiben vom 05.04.2013 jedoch bestätigt, dass der durch einen Wall geschützte Bereich der ehemaligen Kläranlage Hersel entgegen der bisherigen Ausweisung der vorläufigen Sicherung des Überschwemmungsgebietes nicht in die gesetzliche Festsetzung des Überschwemmungsgebietes aufgenommen wird. Für den Teil der geplanten Bebauung, der innerhalb des geschützten Wallbereiches liegen wird, wird keine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich werden.“

Da der Wall inzwischen entfernt wurde, ist dieser Bereich nun doch in die endgültige Festsetzung aufgenommen worden.

Der Wall war im Herbst 2012 durch die Stadt angelegt worden (deutliche Erhöhung eines vorhandenen kleinen Walls zum Abschnitt 3 hin und Neuanschüttung entlang der Bayerstraße). Er

ist jedoch, obwohl in der Begründung thematisiert, im Bebauungsplan nicht dargestellt. In diesem Punkt ist der Plan in sich widersprüchlich.

In Bezug auf die Abschnitte 2 und 3 wird in der Begründung des Bebauungsplans ausgeführt:

„In dem an das vorliegende Bebauungsplanverfahren anschließende Baugenehmigungsverfahren ist der Nachweis zu führen, dass als Kompensation für den Eingriff in das noch festzulegende Überschwemmungsgebiet die Flutung von Garagengeschossen oder sonstiger Maßnahmen, die der Erhaltung des Retentionsvolumens dienen, umgesetzt werden.“

Dies gilt jedoch auch für Abschnitt 4, der stets innerhalb des Überschwemmungsgebiets – erst des vorläufigen, nun des festgesetzten – gelegen hat bzw. liegt.

Somit sind für das gerade begonnene Bauvorhaben in Abschnitt 3 und für das im Bau befindliche sowie das bereits fertiggestellte Gebäude im Abschnitt 4 – ggf. nachträglich einzuholende – wasserrechtliche Genehmigungen der Bezirksregierung nach § 78 Abs. 3 WHG erforderlich. Zu den Voraussetzungen, die dafür erfüllt werden müssen, gehört, dass

- die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich (andernorts z.B.: Verlust von weniger als 20 m³ Retentionsraum) beeinträchtigt wird,
- der Wasserstand bei Hochwasser nicht nachteilig verändert und
- der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird.

Wir bitten die Verwaltung daher folgende Fragen zu beantworten.

1. Liegt eine Genehmigung der Bezirksregierung gemäß § 78 WHG für die Bauvorhaben in den Abschnitten 3 und 4 vor?
2. Wurde eine Berechnung bezüglich des Verlustes an Retentionsraum durch die Baumaßnahme vorgenommen? Wenn ja, wie ist das Ergebnis dieser Berechnung?
3. Wenn es einen Verlust von Retentionsraum gibt, wie wird der Verlust ausgeglichen?
4. Konnte ein Nachweis erbracht werden, dass der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert wird? Wenn ja, wie wurde er erbracht und wie sah das Ergebnis konkret aus?

Mit freundlichen Grüßen

Markus Hochgartz

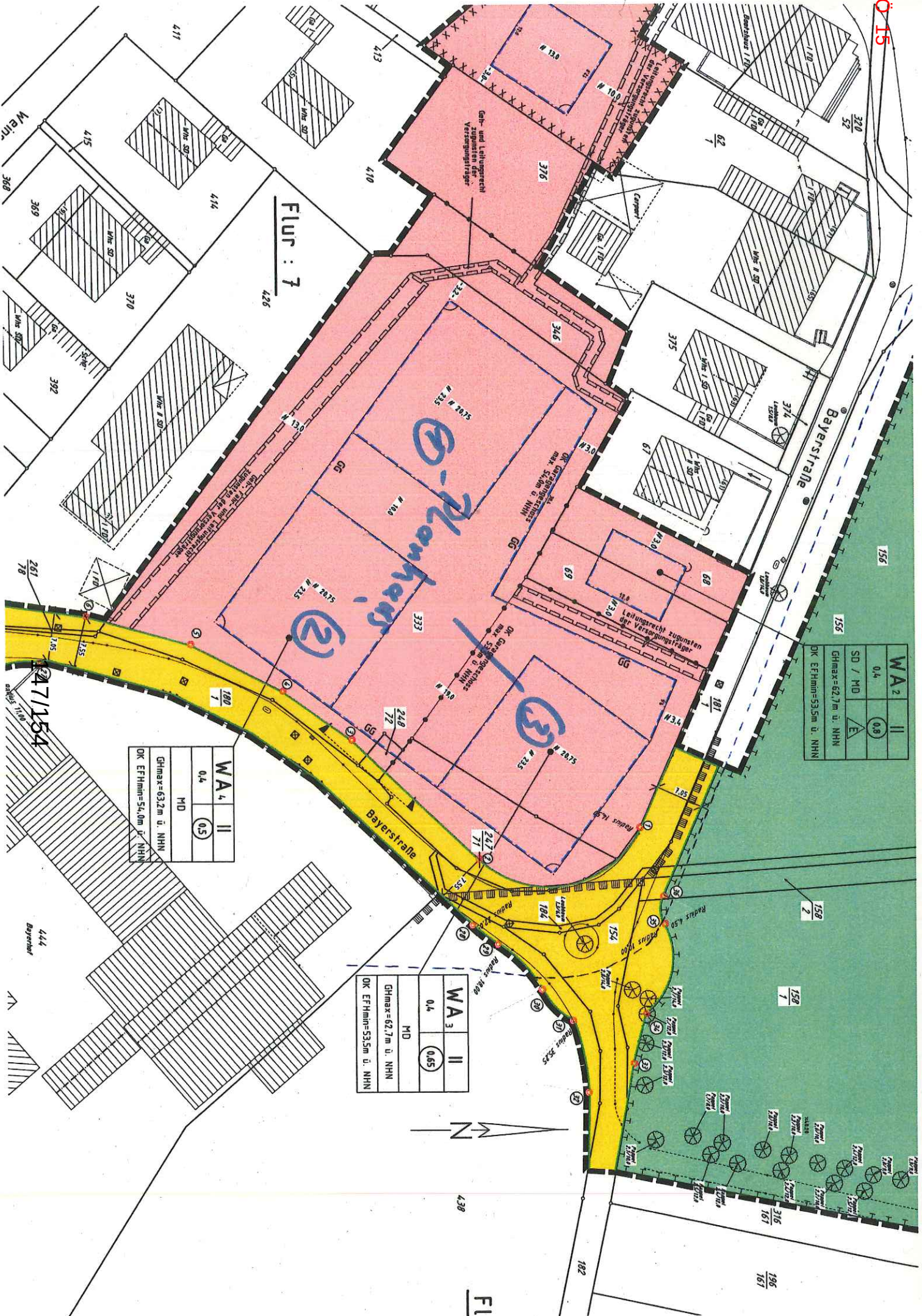
Andrea Gesell

und Fraktion

WA 2	II
0,4	0,8
SD / MD	0,8
OK EFHmin=53,5m ü. NHN	

WA 4	II
0,4	0,5
MD	0,5
Ghmax=63,2m ü. NHN	
OK EFHmin=54,0m ü. NHN	

WA 3	II
0,4	0,55
MD	0,55
Ghmax=62,7m ü. NHN	
OK EFHmin=53,5m ü. NHN	



Ausschuss für Stadtentwicklung	02.12.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	244/2015-1
Stand	14.10.2015

Betreff Mitteilung / Halbjahresberichte des Bürgermeisters (Bereich StEA)

Sachverhalt

Nach § 6 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Bornheim (GeschO) legt der Bürgermeister dem Rat halbjährlich eine Übersicht über die Beschlüsse des Rates vor, die vor mehr als drei Monaten gefasst und noch nicht – abschließend – ausgeführt sind.

Für die Beschlüsse der Ausschüsse gilt diese Regelung gem. § 31 GeschO entsprechend.

Der beigefügte Bericht umfasst die öffentlichen Beschlüsse im Beschlusszeitraum vom 01.01.2014 – 31.12.2014 zum Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Stadtentwicklung.

Anlagen zum Sachverhalt

Halbjahresbericht Ausschuss für Stadtentwicklung

Gremium	Sitz.-Datum	öff.	TOP	Vorl.-Nr.	Beschluss	Sachstand
VPLA	26.03.2014	öff.	Antrag der CDU-Fraktion vom 26.02.2014 betr. Rheinvertiefung	171/2014-9	Der Ausschuss für Verkehr-, Planung und Liegenschaften beauftragt den Bürgermeister auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, 1. in Gesprächen mit den zuständigen Behörden (Bezirksregierung Köln, Wasser- und Schifffahrtsbehörde) sicher zu stellen, dass die baulichen Maßnahmen zur Standsicherheit des Rheinufer vor dem Projekt Rheinvertiefung der NRW-Landesregierung erfolgen, 2. bei der Erstellung des Sanierungskonzeptes für das Rheinufer die mögliche Rheinvertiefung mit zu berücksichtigen.	Beschlussumsetzung steht in Abhängigkeit des laufenden Verfahrens zur Standsicherheit der Rheinuferböschung
VPLA	26.03.2014	öff.	Antrag der SPD-Fraktion vom 04.03.2014 betr. Sanierung der Rheinuferböschung in Verbindung mit dem Projekt Rheinvertiefung	179/2014-9	Der Ausschuss für Verkehr-, Planung und Liegenschaften beauftragt den Bürgermeister auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, 1. in Gesprächen mit den zuständigen Behörden (Bezirksregierung Köln, Wasser- und Schifffahrtsbehörde) sicher zu stellen, dass die baulichen Maßnahmen zur Standsicherheit des Rheinufer vor dem Projekt Rheinvertiefung der NRW-Landesregierung erfolgen, 2. bei der Erstellung des Sanierungskonzeptes für das Rheinufer die mögliche Rheinvertiefung mit zu berücksichtigen.	Beschlussumsetzung steht in Abhängigkeit des laufenden Verfahrens zur Standsicherheit der Rheinuferböschung
VPLA	29.04.2014	öff.	Antrag der CDU-Fraktion vom 31.03.2014 betr. Masterplan für die Rheinauengestaltung vom alten Herseler Sportplatz bis zum Engländerweg	297/2014-7	Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften • beschließt, auf die Erstellung eines Masterplans Rheinaue zu verzichten • bittet den Bürgermeister, im Entwurf des Haushaltsplans 2015/2016 Haushaltsmittel für die Ausführungsplanung und bauliche Umgestaltung des Herseler Sportplatzes an der Bayerstraße vorzusehen.	Zunächst war die Rechtskraft des Haushalts 2015 abzuwarten. Derzeit wird von S+P das Angebot erstellt, im Anschluss ist die Auftragsvergabe beabsichtigt.
VPLA	14.05.2014	öff.	Antrag der SPD-Fraktion vom 22.04.2014 betr. Erweiterung der Buslinie 604 in Hersel bis zum Friedhof und dem neuen Sportplatz	348/2014-7	Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften beauftragt den Bürgermeister, in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den Stadtwerken Bonn eine Verlängerung der Buslinie 604 in Hersel bis zum Friedhof zu prüfen.	Die Einrichtung der drei neuen AST-Haltepunkte und die zugehörigen Fahrpläne wurden mit dem Rhein-Sieg-Kreis abgestimmt. Sie müssen nun

Gremium	Sitz.-Datum	öff.	TOP	Vorl.-Nr.	Beschluss	Sachstand
						noch durch den Stadtbetrieb eingerichtet werden.
VPLA	14.05.2014	öff.	Antrag der CDU-Fraktion vom 22.04.2014 betr. straßenverkehrsrechtliches Anhörverfahren gem. § 45 STVO für die Grünwaldstraße, Dersdorf	351/2014-9	Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften beauftragt den Bürgermeister, die Verkehrsverhältnisse in Dersdorf, Grünwaldstraße im Rahmen eines straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahrens nach § 45 StVO mit dem Ziel der Verbesserung des Geschwindigkeitsverhaltens zu überprüfen, die ggf. notwendigen Anordnungen zu treffen und dem Ausschuss über den Ausgang des Verfahrens zu berichten.	Anhörverfahren wurde mit dem Ergebnis, dass alternierendes Parken angeordnet werden soll, abgeschlossen. Allerdings gibt es immer noch deutlichen Widerstand eines Anwohners gegen diese Maßnahme, so dass hier noch weitere Abstimmungen erforderlich sind.
VPLA	14.05.2014	öff.	Antrag der CDU-Fraktion vom 22.04.2014 betr. Park & Ride-Anlage an der Haltestelle der Stadtbahnlinie in Waldorf	352/2014-7	Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften beauftragt den Bürgermeister zu prüfen, in welcher Form und mit welchem finanziellen Aufwand eine Erweiterung der P+R-Anlage am Bahnhofstempel der Linie 18 in Waldorf möglich ist. Dabei sollten vor allem kostengünstige Lösungen auf dem vorhandenen städtischen Gelände entlang der Stadtbahnstrecke in die Überlegungen einbezogen werden.	Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.
StEA	10.09.2014	öff.	Antrag der CDU-Fraktion vom 17.07.2014 betr. Verkehrssituation auf der Jennerstraße - Ortsdurchfahrt Hemmerich	443/2014-9	Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt den Bürgermeister zu prüfen, ob die Jennerstraße in Hemmerich den derzeitigen verkehrlichen Belastungen insbesondere dem Schwerlastverkehr gewachsen ist und welche Möglichkeiten und Maßnahmen ergriffen werden können, die zur Verbesserung der Gesamtsituation führen.	Die Prüfung kann erst nach Ende der derzeit laufenden Kanalbaumaßnahme abgeschlossen werden.
StEA	22.10.2014	öff.	Antrag der CDU-Fraktion vom 11.08.2014 betr. Gestaltung des Bahnhofsumfeldes und Ausbau für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	531/2014-7	Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt den Bürgermeister, 1. den aktuellen Sachstand der Planungen und Perspektiven für den DB-Bahnhof Roisdorf und das Bahnhofsumfeld darzustellen, 2. die Kosten für eine Umgestaltung zu ermitteln und 3. einen Antrag auf Förderung des Ausbaus des Bahnhofs für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	Planung Bahnhofsvorplatz vorgestellt, weitere Planung in Kooperation mit BEG

Gremium	Sitz.-Datum	öff.	TOP	Vorl.-Nr.	Beschluss	Sachstand
					zu stellen und zu einem späteren Zeitpunkt darzustellen, wie der Eigenanteil der Stadt finanziert werden kann.	
StEA	22.10.2014	nö.	Abschluss eines Nutzungsvertrages zum Betrieb einer Windenergieanlage auf städtischen Grundstücken	573/2014-6	Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt den der Vorlage beigefügten Nutzungsvertrag mit der Enercon GmbH für die Inanspruchnahme der städtischen Grundstücke Gemarkung Sechtem, Flur 25, Flurstücke 2 und 5 sowie die Errichtung einer Windenergieanlage auf dem Flurstück 5 zu einem voraussichtlichen Nutzungsentgelt in Höhe von 1.675,00 € pro Jahr zzgl. der jährlich variierender Einspeiseerlöse abzuschließen.	Nutzungsvertrag noch nicht unterschrieben, da alle in diesem Zusammenhang stehenden Genehmigungen abgewartet werden sollten.
StEA	05.11.2014	öff.	Antrag der CDU-Fraktion vom 11.10.2014 betr. Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich Grüner Weg/Clarenweg	635/2014-9	Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt den Bürgermeister, in einem straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren nach § 45 StVO zu prüfen, welche Maßnahmen zur Temporeduzierung im Bereich Grüner Weg und Clarenweg (Richtung Rheinstraße) vorgenommen werden können.	Das notwendige Anhörverfahren steht wegen der Vielzahl der kurzfristigen Anträge zum Glasfaserkabelausbau noch aus.
StEA	12.11.2014	öff.	Antrag der SPD-Fraktion vom 17.10.2014 betr. Verkehrssituation in der Coloniastraße	643/2014-9	Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt den Bürgermeister, die 1. Verkehrsverhältnisse im innerörtlichen Teilstück der Coloniastraße in Walberberg erneut in einem straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren gem. § 45 StVO zu überprüfen, die ggf. notwendigen Anordnungen zu treffen, 2. Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz darzustellen und den Ausschuss über die Ergebnisse zu unterrichten.	Das notwendige Anhörverfahren steht wegen der Vielzahl der kurzfristigen Anträge zum Glasfaserkabelausbau noch aus.
StEA	03.12.2014	öff.	Antrag der FDP-Fraktion vom 25.08.2014 betr. Farbliche Markierung von Radwege-Kreuzungen im Stadtgebiet	584/2014-9	Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen des Bürgermeisters zur Kenntnis und beauftragt den Bürgermeister, den Sachverhalt im Rahmen der Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes zu überprüfen und entsprechende Lösungsvorschläge zu erarbeiten.	Das Radverkehrskonzept wird in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt.

Ausschuss für Stadtentwicklung	04.11.2015
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	551/2015-6
Stand	28.09.2015

Betreff Mitteilung betr. Bauantrag zur Errichtung eines Betriebsleiterhauses

Sachverhalt

Grundstück: Gemarkung Bornheim-Brenig, Flur 81, Flurstück 27, Tombergstraße
 Bauvorhaben: Errichtung eines Betriebsleiter- und Altenteilhauses
 Bauleitplanung: Das Bauvorhaben liegt außerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles. Es ist gemäß § 35 Absatz 1 Nummer 1 Baugesetzbuch zu bewerten, da es einem landwirtschaftlichen Betrieb dient und nur einen untergeordneten Teil der Betriebsfläche einnimmt.
 Im Landschaftsplan Nr. 1 „Bornheim“ ist die Fläche als „Landschaftsschutzgebiet“ festgesetzt.
 Im Flächennutzungsplan ist der Bereich als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.
 Erschließung: ist gesichert.

Stellungnahme:

Antragsgegenstand ist die Errichtung eines Betriebsleiter- und Altenteilwohnhauses in unmittelbarer Nachbarschaft zu der bestehenden Hofstelle. Derzeit befinden sich auf dem Betriebsgelände lediglich Wirtschaftsgebäude ohne Wohnnutzung.

Der landwirtschaftliche Betrieb verfügt über eine Produktionsfläche von etwa 24 ha und produziert vorwiegend heimische Gemüse- und Obstsorten sowie Rhabarber und Zierpflanzen nach den Richtlinien des ökologischen Landbaus. Der Betrieb beschäftigt neben den familienangehörigen Kräften mehrere fest angestellte Mitarbeiter und Auszubildende, in der Erntezeit werden zusätzlich Saisonarbeitskräfte angestellt.

Rechtsgrundlage für eine Zulassung ist § 35 Nummer 1 Baugesetzbuch in Verbindung mit den durch die Landesregierung erlassenen „Grundsätzen zur planungsrechtlichen Beurteilung von Bauvorhaben im Außenbereich – Außenbereichserlass“.

Die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen bescheinigt dem Vorhaben die betriebliche Notwendigkeit. Von der Unteren Landschaftsbehörde wurde das Benehmen gemäß § 6 Landschaftsgesetz NRW sowie die Ausnahmeerlaubnis von den Verbotsvorschriften des Landschaftsplanes erteilt.

Die Verwaltung hat dem Vorhaben mit Bescheid vom 22.09.2015 zugestimmt.

Anlagen zum Sachverhalt

Lageplan
Übersicht

47 Flur 75

Weg 15

Weg 22

Weg 37

Weg 48

Weg 56

Weg 110

Weg 18

Weg 21

Weg 23

Weg 24

Weg 25

Weg 26

Weg 27

Weg 28

Weg 29

Weg 30

Weg 31

Weg 32

Weg 33

Weg 34

Weg 35

Weg 36

Weg 37

Weg 38

Weg 39

Weg 40

Weg 41

Weg 42

Weg 43

Weg 44

Weg 45

Weg 46

Weg 47

Weg 48

Weg 49

Weg 50

Weg 51

Weg 52

Weg 53

Weg 54

Weg 55

Weg 56

Weg 57

Weg 58

Weg 59

Weg 60

Weg 61

Weg 62

Weg 63

Weg 64

Weg 65

Weg 66

Weg 67

Weg 68

Weg 69

Weg 70

Weg 71

Weg 72

Weg 73

Weg 74

Weg 75

Weg 76

Weg 77

Weg 78

Weg 79

Weg 80

Weg 81

Weg 82

Weg 83

Weg 84

Weg 85

Weg 86

Weg 87

Weg 88

Weg 89

Weg 90

Weg 91

Weg 92

Weg 93

Weg 94

Weg 95

Weg 96

Weg 97

Weg 98

Weg 99

Weg 100

Weg 101

Weg 102

Weg 103

Weg 104

Weg 105

Weg 106

Weg 107

Weg 108

Weg 109

Weg 110

Weg 111

Weg 112

Weg 113

Weg 114

Weg 115

Weg 116

Weg 117

Weg 118

Weg 119

Weg 120

Weg 121

Weg 122

Weg 123

Weg 124

Weg 125

Weg 126

Weg 127

Weg 128

Weg 129

Weg 130

Weg 131

Weg 132

Weg 133

Weg 134

Weg 135

Weg 136

Weg 137

Weg 138

Weg 139

Weg 140

Weg 141

Weg 142

Weg 143

Weg 144

Weg 145

Weg 146

Weg 147

Weg 148

Weg 149

Weg 150

Weg 151

Weg 152

Weg 153

Weg 154

Weg 155

Weg 156

Weg 157

Weg 158

Weg 159

Weg 160

Weg 161

Weg 162

Weg 163

Weg 164

Weg 165

Weg 166

Weg 167

Weg 168

Weg 169

Weg 170

Weg 171

Weg 172

Weg 173

Weg 174

Weg 175

Weg 176

Weg 177

Weg 178

Weg 179

Weg 180

Weg 181

Weg 182

Weg 183

Weg 184

Weg 185

Weg 186

Weg 187

Weg 188

Weg 189

Weg 190

Weg 191

Weg 192

Weg 193

Weg 194

Weg 195

Weg 196

Weg 197

Weg 198

Weg 199

Weg 200

Weg 201

Weg 202

Weg 203

Weg 204

Weg 205

Weg 206

Weg 207

Weg 208

Weg 209

Weg 210

Weg 211

Weg 212

Weg 213

Weg 214

Weg 215

Weg 216

Weg 217

Weg 218

Weg 219

Weg 220

Weg 221

Weg 222

Weg 223

Weg 224

Weg 225

Weg 226

Weg 227

Weg 228

Weg 229

Weg 230

Weg 231

Weg 232

Weg 233

Weg 234

Weg 235

Weg 236

Weg 237

Weg 238

Weg 239

Weg 240

Weg 241

Weg 242

Weg 243

Weg 244

Weg 245

Weg 246

Weg 247

Weg 248

Weg 249

Weg 250

Weg 251

Weg 252

Weg 253

Weg 254

Weg 255

Weg 256

Weg 257

Weg 258

Weg 259

Weg 260

Weg 261

Weg 262

Weg 263

Weg 264

Weg 265

Weg 266

Weg 267

Weg 268

Weg 269

Weg 270

Weg 271

Weg 272

Weg 273

Weg 274

Weg 275

Weg 276

Weg 277

Weg 278

Weg 279

Weg 280

Weg 281

Weg 282

Weg 283

Weg 284

Weg 285

Weg 286

Weg 287

Weg 288

Weg 289

Weg 290

Weg 291

Weg 292

Weg 293

Weg 294

Weg 295

Weg 296

Weg 297

Weg 298

Weg 299

Weg 300

Weg 301

Weg 302

Weg 303

Weg 304

Weg 305

Weg 306

Weg 307

Weg 308

Weg 309

Weg 310

Weg 311

Weg 312

Weg 313

Weg 314

Weg 315

Weg 316

Weg 317

Weg 318

Weg 319

Weg 320

Weg 321

Weg 322

Weg 323

Weg 324

Weg 325

Weg 326

Weg 327

Weg 328

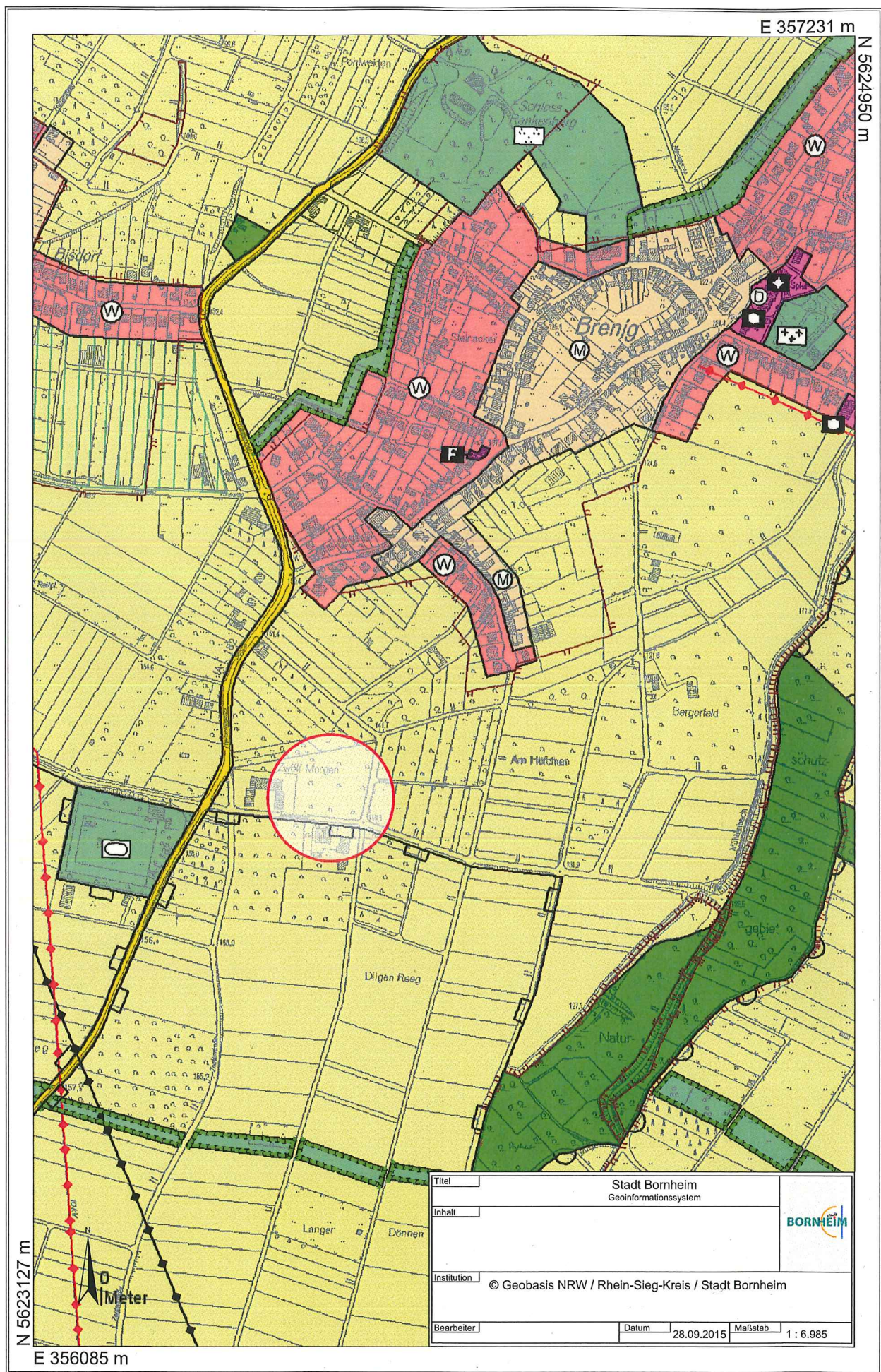
Weg 329

Weg 330

Weg 331

Weg 332

Weg 333



Titel	Stadt Bornheim	
Inhalt	Geoinformationssystem	
		BORNHEIM
Institution	© Geobasis NRW / Rhein-Sieg-Kreis / Stadt Bornheim	
Bearbeiter	Datum	Maßstab
	28.09.2015	1 : 6.985

154/154

Inhaltsverzeichnis

82/2015, 02.12.2015, Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung	1
Sitzungsdokumente	
Einladung Ausschüsse	5
Niederschrift ö StEA 21.10.2015	7
Vorlagendokumente	
TOP Ö 5 Vorstellung Verkehrsgutachten Sechtem L190n/K33n	
Vorlage 621/2015-7	15
Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Se 21 621/2015-7	16
TOP Ö 6 Bebauungsplan Se 23 - Aufstellungsbeschluss Straßenbebauungsplan	
Vorlage 622/2015-7	74
Übersichtsplan 622/2015-7	76
Vorplanung Verlauf K33n 622/2015-7	77
Erläuterung der Planungsabsicht 622/2015-7	78
TOP Ö 7 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf; Aufstel	
Vorlage 565/2015-7	80
1. Übersichtskarte 565/2015-7	82
2. Gestaltungsplan 565/2015-7	83
3. Allgemeine Ziele u. Zwecke 565/2015-7	84
TOP Ö 8 Ausbau der Straßen Oberdorfer Weg zwischen Berliner Straße und Donnerst	
Vorlage 538/2015-9	92
Straßenraumentwurf 538/2015-9	94
Erläuterungsbericht 538/2015-9	95
Grundwerksübersicht (Plan) 538/2015-9	112
TOP Ö 9 2. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim	
Vorlage 644/2015-9	113
TOP Ö 11 Bebauungsplan Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss	
Vorlage 650/2015-7	129
1. Übersichtskarte 650/2015-7	131
2. Maßnahmenplan 650/2015-7	132
3. Ausschnitt Verkehrsstädtebauliche Untersuchung Bonner Straße: Bahnh	133
TOP Ö 12 Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr, Einl	
Vorlage 535/2015-7	134
Antrag 535/2015-7	135
Ergänzung zur bestehenden Vorlage 535/2015-7	136
Übersicht des Plangebiets Donnerstein 535/2015-7	138
TOP Ö 13 Antrag der SPD-Fraktion vom 07.09.2015 (Eingang 17.09.2015) betr. Einl	
Vorlage 536/2015-7	139
Antrag 536/2015-7	140
Flurkarte Donnerstein 536/2015-7	141
Ergänzung Übersichtskarte zur Straßenplanung 536/2015-7	142
TOP Ö 15 Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 28.10.2015 (Eingang 3	
Vorlage ohne Beschluss 634/2015-6	143
Anfrage 634/2015-6	145
Kopie Bebauungsplan He 206 634/2015-6	147
TOP Ö 16 Mitteilung / Halbjahresberichte des Bürgermeisters (Bereich StEA)	
Vorlage ohne Beschluss 244/2015-1	148
Halbjahresbericht Ausschuss für Stadtentwicklung 244/2015-1	149
TOP Ö 18 Mitteilung betr. Bauantrag zur Errichtung eines Betriebsleiterhauses	

Vorlage ohne Beschluss 551/2015-6	152
Lageplan 551/2015-6	153
Übersicht 551/2015-6	154
Inhaltsverzeichnis	155