

Inhaltsverzeichnis

18.02.2016 Sitzung des Rates

Sitzungsdokumente

Einladung Rat
Niederschrift ö. Rat 03.12.2015

Vorlagendokumente / Antragsdokumente

Top Ö 4	Machbarkeitsstudie Roisdorf Ost	Vorlage: 066/2016-7
	Vorlage	
	Vorlage: 066/2016-7	Vorlage: 066/2016-7
	Übersichtskarte	
	Vorlage: 066/2016-7	Vorlage: 066/2016-7
	Machbarkeitsstudie	
	Vorlage: 066/2016-7	Vorlage: 066/2016-7
	Alternative 1	
	Vorlage: 066/2016-7	Vorlage: 066/2016-7
	Alternative 2	
	Vorlage: 066/2016-7	Vorlage: 066/2016-7
	Alternative 3	
	Vorlage: 066/2016-7	Vorlage: 066/2016-7
	Alternative 4	
Top Ö 5	Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes	Vorlage: 024/2016-7
	Vorlage	
	Vorlage: 024/2016-7	Vorlage: 024/2016-7
	1. Radverkehrskonzept 2015	
	Vorlage: 024/2016-7	Vorlage: 024/2016-7
	2. Anlagenband 2015	
Top Ö 6	1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf; Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	Vorlage: 078/2016-7
	Vorlage	
	Vorlage: 078/2016-7	Vorlage: 078/2016-7

	1. Übersichtskarte Vorlage: 078/2016-7	Vorlage: 078/2016-7
	2. Gestaltungsplan Vorlage: 078/2016-7	Vorlage: 078/2016-7
	3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung Vorlage: 078/2016-7	Vorlage: 078/2016-7
Top Ö 7	4. Antwortschreiben der Montana Wohnungsbau GmbH 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
Top Ö 9	2. Maßnahmenplan Ergänzungswahlen zu Ausschüssen Vorlage Vorlage: 084/2016-1	Vorlage: 084/2016-1 Vorlage: 084/2016-1
	Antrag CDU-Fraktion Vorlage: 084/2016-1	Vorlage: 084/2016-1
	Ergänzungsvorlage Vorlage: 084/2016-1	Vorlage: 084/2016-1
Top Ö 10	Ergänzungsvorlage (Antrag Fraktion-DIE LINKE) Antrag der CDU-Fraktion vom 22.10.2015 (Eingang 02.11.2015) betr. Weiterentwicklung des Frauenförderplanes Vorlage Vorlage: 657/2015-GB	Vorlage: 657/2015-GB Vorlage: 657/2015-GB
Top Ö 11	Antrag Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.01.2016 betr. Digitale Kalenderformate Vorlage Vorlage: 093/2016-11	Vorlage: 093/2016-11 Vorlage: 093/2016-11
Top Ö 12	Antrag Antrag der SPD-Fraktion vom 20.01.2016 betr. Bürger(planungs)-werkstatt für den Bereich des B-Plan RO 21 Vorlage	Vorlage: 094/2016-7

	Vorlage: 094/2016-7	Vorlage: 094/2016-7
Top Ö 14	Antrag Mitteilung betr. interkommunale Zusammenarbeit in der Vollstreckung	Vorlage: 086/2016-2
Top Ö 15	Vorlage ohne Beschluss Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	Vorlage: 097/2016-1
	Vorlage Vorlage: 097/2016-1	Vorlage: 097/2016-1
	Dezernatsverteilung 2016 Vorlage: 097/2016-1	Vorlage: 097/2016-1
	Mitteilung Entschädigungsverordnung Vorlage: 097/2016-1	Vorlage: 097/2016-1
	Entschädigungsverordnung	

Einladung



Sitzung Nr.	09/2016
Rat Nr.	2/2016

An die Mitglieder
des **Rates**
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 25.01.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

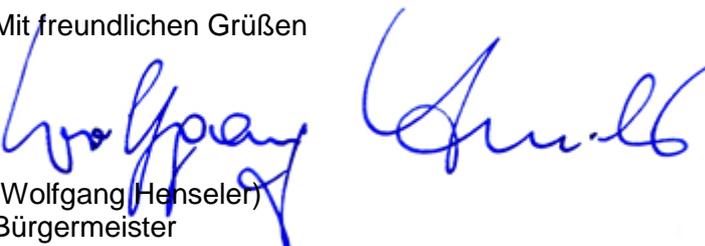
zur nächsten Sitzung des **Rates** der Stadt Bornheim lade ich Sie herzlich ein.
Die Sitzung findet am **Donnerstag, 18.02.2016, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2**, statt.

Die Tagesordnung habe ich wie folgt festgesetzt:

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Einwohnerfragestunde	
3	Entgegennahme der Niederschrift über die Sitzung Nr. 83/2015 vom 03.12.2015	
4	Machbarkeitsstudie Roisdorf Ost (StEA 17.02.2016)	066/2016-7
5	Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes (StEA 17.02.2016)	024/2016-7
6	1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf; Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit (StEA 17.02.2016)	078/2016-7
7	Bebauungsplan Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss (StEA 02.12.2015, Rat 03.12.2015, StEA 12.01.2016, Rat 26.01.2016, StEA 17.02.2016)	650/2015-7
8	Aufnahme und Unterbringung von Flüchtlingen	105/2016-5
9	Ergänzungswahlen zu Ausschüssen	084/2016-1
10	Antrag der CDU-Fraktion vom 22.10.2015 (Eingang 02.11.2015) betr. Weiterentwicklung des Frauenförderplanes (HFA 14.01.2016)	657/2015-GB
11	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.01.2016 betr. Digitale Kalenderformate	093/2016-11
12	Antrag der SPD-Fraktion vom 20.01.2016 betr. Bürger(planungs)-werkstatt für den Bereich des B-Plan RO 21 (StEA 17.02.2016)	094/2016-7
13	Antrag der FDP-Fraktion vom 21.01.2016 betr. Konzept für städtischen Ordnungsdienst	101/2016-3
14	Mitteilung betr. interkommunale Zusammenarbeit in der Vollstreckung	086/2016-2
15	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	097/2016-1

16	Anfragen mündlich	
	<u>Nicht öffentliche Sitzung</u>	
17	Unterbringung von Flüchtlingen	102/2016-5
18	Vergaben im Zusammenhang mit der Unterbringung von Flüchtlingen	103/2016-5
19	Mitteilung über Vergaben zwischen 25.000 € und 50.000 € brutto ab dem 16.12.2015	025/2016-1
20	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	098/2016-1
21	Anfragen mündlich	

Mit freundlichen Grüßen



(Wolfgang Henseler)
Bürgermeister

Niederschrift



Sitzung des Rates der Stadt Bornheim am Donnerstag, **03.12.2015**, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2

X	Öffentliche Sitzung
	Nicht-öffentliche Sitzung

Sitzung Nr.	83/2015
Rat Nr.	7/2016

Anwesende

Bürgermeister

Henseler, Wolfgang SPD

Mitglieder

Aharchi, Loubna SPD-Fraktion
Breuer, Paul ABB-Fraktion
Engels, Hans-Günther CDU-Fraktion
Feldenkirchen, Else UWG/Forum-Fraktion
Feldenkirchen, Hans Gerd UWG/Forum-Fraktion
Freynick, Jörn FDP-Fraktion
Gesell, Andrea Bündnis 90/Grüne-Fraktion ab TOP 4 tw.
Günther, Jann SPD-Fraktion
Hanft, Wilfried SPD-Fraktion
Hayer, Sebastian CDU-Fraktion
Heller, Petra CDU-Fraktion
Heßling, Günter CDU-Fraktion
Hochgartz, Markus Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Jaritz, Karin SPD-Fraktion
Kabon, Matthias FDP-Fraktion
Keils, Ewald CDU-Fraktion
Kleinekathöfer, Ute SPD-Fraktion
Koch, Christian FDP-Fraktion
Koch, Maria - Charlotte Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Kretschmer, Gabriele CDU-Fraktion
Krüger, Frank W. SPD-Fraktion
Krüger, Ute SPD-Fraktion
Kuhn, Arnd Jürgen Dr. Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Lamprichs, Holger CDU-Fraktion
Lehmann, Michael Fraktion-DIE LINKE
Marx, Bernd CDU-Fraktion
Montenarh, Stefan UWG/Forum-Fraktion
Müller, Heinz UWG/Forum-Fraktion
Müller, Marc CDU-Fraktion
Oster, Thomas CDU-Fraktion
Prinz, Rüdiger CDU-Fraktion
Quadt-Herte, Manfred Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Roitzheim, Frank SPD-Fraktion
Schmitz, Heinz Joachim UWG/Forum-Fraktion
Schulz, Heinz-Peter Fraktion-DIE LINKE
Schwarz, Wolfgang CDU-Fraktion
Söllheim, Michael CDU-Fraktion
Stadler, Harald SPD-Fraktion

Strauff, Bernhard	CDU-Fraktion
Tourné, Peter Dr.	SPD-Fraktion
Velten, Konrad	CDU-Fraktion
Voigt, Philipp	SPD-Fraktion
Wehrend, Lutz	CDU-Fraktion
Weiler, Jürgen	ABB-Fraktion
Wingenbach, Matthias	CDU-Fraktion
Wirtz, Hans-Dieter	CDU-Fraktion
Züge, Rainer	SPD-Fraktion

Verwaltungsvertreter

Brandt, Joachim
Cugaly, Ralf Kämmerer
Paulus, Wolfgang Dr.
Pilger, Christiane
Schier, Manfred Erster Beigeordneter
Schnapka, Markus Beigeordneter
Seck, Thomas

Schriftführerin

Altaner, Petra

Nicht anwesend (entschuldigt)

Bandel, Helga CDU-Fraktion

Tagesordnung

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Einwohnerfragestunde	
3	Gemeinsame Initiative aller Fraktionen bzgl. Forderungen an Bund und Land zur Flüchtlingsunterbringung sowie Festlegung eigener Anforderungen	671/2015-BM
4	Wasserversorgungskonzept für die Stadt Bornheim	617/2015-1
5	10. Satzung zur Änderung der Satzung über die öffentliche Wasserversorgung und den Anschluss an die öffentliche Wasserversorgungsanlage - Wasserversorgungssatzung - der Stadt Bornheim vom 24.10.2001	624/2015-2
6	Wirtschaftsplan 2016 für das Wasserwerk der Stadt Bornheim	616/2015-SBB
7	7. Änderung der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bornheim	670/2015-1
8	Bebauungsplan Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss	650/2015-7
9	Bebauungsplan Se 23 - Aufstellungsbeschluss Straßenbebauungsplan	622/2015-7
10	1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf; Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	565/2015-7
11	2. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim (Straßenreinigungssatzung) vom 15.12.2006	644/2015-9
12	Weitergabe von Krediten an die StadtBetrieb Bornheim AöR und die Stromnetz Bornheim GmbH & Co. KG	556/2015-2
13	Bau Übergangwohnheim in Walberberg, Ackerweg - Dachkonstruktion und Fassadengestaltung	587/2015-6

14	Richtlinien der Stadt Bornheim zur Förderung der Inklusion in Bildungseinrichtungen	462/2015-INK
15	Gesetzesentwurf zur geplanten Verteilung von unbegleiteten minderjährigen Flüchtlingen	666/2015-4
16	Gesetz zur Neuregelung des Brandschutzes, der Hilfeleistung und des Katastrophenschutzes	500/2015-3
17	Verkaufsoffene Sonntage im Stadtgebiet Bornheim im Jahr 2016	658/2015-3
18	Aktuelle Information zur Aufnahme von Flüchtlingen	654/2015-5
19	Ergänzungswahlen zu Ausschüssen	583/2015-1
20	Antrag auf Entlassung aus dem Beamtenverhältnis	669/2015-11
21	Gemeinsamer Antrag der Fraktion CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP vom 05.11.2015 betr. Ausschreibung der Stelle eines Beigeordneten	652/2015-11
22	Antrag der CDU-Fraktion vom 02.11.2015 betr. Gesundheitsversorgung von Asylbewerberinnen und Asylbewerbern	638/2015-1
23	Mitteilung zur Einführung der Gesundheitskarte für Flüchtlinge	635/2015-1
24	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	661/2015-1
25	Anfragen mündlich	

Vor Eintritt in die Tagesordnung (der gesamten Sitzung)

Bürgermeister Wolfgang Henseler eröffnet die Sitzung des Rates der Stadt Bornheim, stellt fest, dass ordnungsgemäß eingeladen worden ist und dass der Rat beschlussfähig ist.

Der Rat beschließt auf Vorschlag des Bürgermeisters,

1. die Einführung und Verpflichtung eines Ratsmitgliedes,
2. die Tagesordnung um den Tagesordnungspunkt
28 „Aufstellort Mietcontaineranlage Rubensweg, Brenig“,
Vorlage-Nr. 684/2015-6,
zu erweitern,
3. den neuen Tagesordnungspunkt 28 zusammen mit Tagesordnungspunkt 27 zu behandeln,
4. die Tagesordnungspunkte 22 und 23 zusammen zu behandeln,
5. die Tagesordnungspunkte 8, 11 und 29 von der Tagesordnung abzusetzen.

RM Weiler gibt folgende persönliche Erklärung ab:

„Wie sie den Veröffentlichungen in der Presse entnehmen konnten, gibt es innerhalb der ABB erhebliche Spannungen.

Ich mache es kurz: diese Spannungen ließen sich nicht auflösen; ein Gespräch fand bis heute nicht statt. Das Aussitzen durch die ABB-Führung weist daraufhin, dass offenbar keinerlei Interesse am Fortbestand der Fraktion besteht.

Die Bornheimer Piraten haben daher beschlossen, die Zusammenarbeit mit der ABB mit sofortiger Wirkung einzustellen.

Ich habe heute meinen Austritt aus der ABB erklärt.

Die formalen Voraussetzungen für eine Fraktion gem. § 56 Abs. 1 der Gemeindeordnung NRW sind damit nicht mehr erfüllt.“

Durch diese Änderung der Tagesordnung werden die bisherigen

TOP 28 - 34 zu neuen TOP 29 - 35.

Die Tagesordnung der öffentlichen Sitzung wird in folgender Reihenfolge behandelt:

TOP 1-7, 9, 10,12-25.

	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
	<u>Einführung und Verpflichtung eines Ratsmitgliedes</u>	

Der Bürgermeister führt das neue Ratsmitglied, Herrn Matthias Wingenbach, Bornheim, gem. § 67 Abs. 3 GO in sein Mandat ein und verpflichtet ihn in feierlicher Form zur gesetzmäßigen und gewissenhaften Wahrnehmung seiner Aufgaben.

1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
----------	--	--

Frau Altaner ist bereits zur Schriftführerin bestellt.

2	Einwohnerfragestunde	
----------	-----------------------------	--

Die Einwohnerfragestunde entfällt, da keine Fragen vorliegen.

3	Gemeinsame Initiative aller Fraktionen bzgl. Forderungen an Bund und Land zur Flüchtlingsunterbringung sowie Festlegung eigener Anforderungen	671/2015-BM
----------	--	--------------------

Beschluss:

Der Rat beschließt folgende Erklärung:

**Aufnahme, Betreuung und Integration von Flüchtlingen
Stellungnahme des Rates und der Verwaltung der Stadt Bornheim**

Im Oktober 2014 hat der Rat der Stadt Bornheim die Bornheimer Erklärung verabschiedet und sich damit in besonderer Weise zu seiner Verantwortung gegenüber den uns zugewiesenen Flüchtlingen bekannt. Auf dieser Basis setzen wir uns für folgende Maßnahmen ein, um die Situation für die Flüchtlinge und die Bürgerinnen und Bürger in unserer Stadt weiter bestmöglich zu gestalten:

- Die Notzuweisungen von Flüchtlingen müssen schnell beendet werden. Bund und Land müssen ausreichend Erstaufnahme- und zentrale Unterbringungseinrichtungen schaffen.
- Die Kosten der Kommunen für die Flüchtlingsunterbringung, Versorgung und Integration müssen durch Land und Bund übernommen werden.
- Das Angebot der Landesregierung für eine monatliche Vorleistung in Form einer Pauschale erfüllt eine wichtige Forderung der Kommunen. Diese Pauschale muss aber so bemessen sein, dass auch anfallende Personal- und Sachkosten insbesondere bei Kindertagesstätten und Schulen berücksichtigt werden.

- Rückwirkend sind die Kosten für 2015 von Bund und Land zu 100% zu übernehmen.. Auch die Kosten für die Betreuung der geduldeten Flüchtlinge, deren Anträge rechtskräftig abgelehnt wurden, sind von Bund und Land zu übernehmen.
- Um zu vermeiden, dass es in Kommunen wie Bornheim, in denen ein großer Druck auf dem Wohnungsmarkt herrscht, zu einer Verschärfung bei der Wohnungssuche kommt, müssen Bundes- und Landesregierung noch mehr Bauprogramme auflegen, die mittel- und langfristig für Entlastung sorgen.
- Damit eine Integration der Flüchtlinge gelingt, müssen entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Bund und Land sind hier gefordert die Kommunen umfassend zu unterstützen und entsprechende Initiativen umgehend anlaufen zu lassen.
- Zur Entlastung der Kommunen und auch der Flüchtlinge selbst muss die Bearbeitung der Asylanträge beschleunigt werden.
- Die Einführung eines Flüchtlingsausweises und die damit verbundene Verknüpfung von Leistungsgewährung ist von der Bundesregierung umgehend umzusetzen.
- Für Menschen, die aus wirtschaftlichen Gründen in der Europäischen Union einreisen und bei uns Arbeit und eine bessere Zukunft suchen, haben wir Verständnis. Ihnen kann jedoch kein Asylrecht gewährt werden. Diejenigen, die kein Asyl erhalten, keine Flüchtlingseigenschaften nach der Genfer Konvention und auch keine subsidiären Gründe zum Bleiben aufweisen, sollen in menschenwürdiger Form zügig in ihr Herkunftsland zurückgeführt werden. Grundlage dafür sind die Beurteilungen des BAMF. Die Ausländerbehörde des Rhein-Sieg-Kreises muss dieser Aufgabe gerecht werden, damit nicht Kapazitäten, die dringend für die große Zahl von Flüchtlingen benötigt werden, die Aussicht auf Anerkennung haben, gebunden werden.
- Auch um das Grundrecht auf Asyl zu bewahren und zu schützen, muss Deutschland seine selbstgewählte Definition als Einwanderungsland in geltendes Recht umsetzen und ein Einwanderungsgesetz schaffen, das die Zuwanderung, die nicht in Form von Flucht geschieht, regelt.
- Die Bezirksregierung muss die kommunale Verwaltung über Zuweisungen deutlich früher (z.B. Vorlaufzeit) und umfassender (z.B. Informationen über ankommende Flüchtlinge) informieren. Der teilweise irrationale Ablauf des Zuweisungsverfahrens muss durch eine einen planbare Zuweisung abgelöst werden. Nur so kann die Stadt dauerhaft handlungsfähig bleiben denn die Belastungsgrenze der städtischen Verwaltungsmitarbeiter/innen ist längst erreicht. Auch die Tatkraft der ehrenamtlichen Kräfte droht zurückzugehen, wenn die Informationen der Bezirksregierung zur Zahl und Umfang der Flüchtlingsaufnahme unzuverlässig ist.
- Die Zusage der Landesregierung, dass die Turnhalle Bornheim bis März 2016 als Erstaufnahmeeinrichtung geräumt wird, muss bindend sein und wird von uns mit Nachdruck verfolgt.

Darüber hinaus erklären Rat und Verwaltung der Stadt Bornheim, folgende Kriterien und Zielvorgaben bei der Bewältigung der verschiedenen Aufgaben zu berücksichtigen.

- Wir stehen für ein friedliches Zusammenleben von Menschen in Bornheim auf Basis unseres Grundgesetzes und unserer politischen Kultur. Dazu gehören auch und insbesondere die Religions- und Meinungsfreiheit und die Gleichberechtigung von Mann und Frau.
- Wir streben weiterhin eine ausgewogene und dezentrale Unterbringung im Stadtgebiet an.
- Turn- und Mehrzweckhallen sollen nur als allerletztes Mittel für die Unterbringung von Flüchtlingen genutzt werden. Allerdings können wir auf Grund der nicht zu kalkulierenden Entwicklung dies leider nicht vollständig ausschließen.

Der Rat der Stadt Bornheim beauftragt den Bürgermeister,

1. die Forderungen des Rates an die zuständigen Stellen in geeigneter Form zu übermitteln.
2. die Prioritätenliste zur Schaffung von neuen Unterbringungsmöglichkeiten monatlich zu aktualisieren und den Fraktionen als nicht öffentliche Information auch außerhalb des Sitzungsrhythmus' zur Verfügung zu stellen.
3. alle zwei Wochen die Fraktionen einzuladen, um den Informationsfluss zu gewährleisten.
4. die Bürgerinnen und Bürger weiter regelmäßig zu allgemeinen Informationsveranstaltungen einzuladen, in der die Öffentlichkeit umfassend und sachlich informiert wird.
5. seine Personalplanung hinsichtlich der Unterbringung von Flüchtlingen für das kommende Jahr in Hinblick darauf, dass der Flüchtlingsstrom in absehbarer Zeit nicht abnehmen wird, vorzustellen.
6. Informationen zur Anmietung von Wohnungen und Häusern für Flüchtlinge sowie die zuständigen Ansprechpartner/-innen in der Verwaltung öffentlich bekannt zu geben.
7. die Unterbringung von Flüchtlingen trotz Platzmangel in zumutbaren sozialen und hygienischen Verhältnissen zu gewährleisten; ein Mindestmaß an Sauberkeit und Funktionstüchtigkeit der vorhandenen Einrichtung ist sicherzustellen. Die Flüchtlinge sollen diese Aufgaben mit übernehmen. Die Entwicklung solcher Anleitungs- und Mitmachprogramme für die Einrichtungen soll schnellstmöglich umgesetzt und ausgeführt werden. Ferner sollte in jeder Einrichtung eine mehrsprachige Hausordnung gut sichtbar aufgestellt sein und mit bildlichen Darstellungen unterstützt werden.

Die Flüchtlingsarbeit wird – sowohl bei den zugewiesenen Flüchtlingen als auch bei den Erstunterkünften – in großem Umfang von ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern unterstützt. Ohne dieses beeindruckende Engagement der Bornheimer Bürgerinnen und Bürger sind die Aufgaben der Betreuung und Integration kaum zu leisten. Der Bürgermeister wird beauftragt, das Ehrenamt weiterhin unbürokratisch und voll umfänglich zu unterstützen und eine effektive und aktuelle Kommunikation sicherzustellen.

- Einstimmig -

4	Wasserversorgungskonzept für die Stadt Bornheim	617/2015-1
----------	--	-------------------

Beschluss:

Der Rat beauftragt die Verwaltung auf Antrag der SPD-Fraktion, UWG/Forum-Fraktion, FDP-Fraktion und die Fraktion DIE LINKE einen Ratsbürgerentscheid vorzubereiten.

Abstimmungsergebnis

- | | | |
|----|-----------------------------|------------------------------|
| 23 | Stimmen für den Beschluss | (SPD, FDP, UWG, LINKE, BM) |
| 22 | Stimmen gegen den Beschluss | (CDU, B90/Grüne tw., Breuer) |
| 03 | Stimmenthaltungen | (B90/Grüne tw., Weiler) |

5	10. Satzung zur Änderung der Satzung über die öffentliche Wasserversorgung und den Anschluss an die öffentliche Wasserversorgungsanlage - Wasserversorgungssatzung - der Stadt Bornheim vom 24.10.2001	624/2015-2
----------	---	-------------------

Beschluss:

Der Rat beschließt folgende 10. Satzung vom zur Änderung der Satzung über die öffentliche Wasserversorgung und den Anschluss an die öffentliche Wasserversorgungsanlage - Wasserversorgungssatzung - der Stadt Bornheim vom 24.10.2001

Aufgrund der §§ 7, 8 und 9 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.495), und der §§ 1, 2, 4, 6, 7, 8 und 10 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712 / SGV. NRW. 610), vom 21.10.1969 (GV. NRW. S.

712), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011(GV. NRW. S.687), hat der Rat der Stadt Bornheim in seiner Sitzung am 03.12.2015.folgende 10. Satzung zur Änderung der Satzung über die öffentliche Wasserversorgung und den Anschluss an die öffentliche Wasserversorgungsanlage - Wasserversorgungssatzung - der Stadt Bornheim vom 24.10.2001 beschlossen:

Artikel I

§ 34 Gebührenmaßstab und Gebührensatz

wird wie folgt neu gefasst:

(3) Die monatliche Grundgebühr beträgt für einen Wasserzähler mit einer maximalen Durchflussmenge von

5 cbm/h (Qn 2,5)	12,60 EUR
12 cbm/h (Qn 6)	33,03 EUR
20 cbm/h (Qn 10)	56,27 EUR
30 cbm/h (Qn 15)	108,87 EUR
80 cbm/h (Qn 40)	161,48 EUR
mehr als 80 cbm/h (> Qn 40)	215,30 EUR

Artikel II

Die Satzung tritt mit Wirkung vom 01. Januar 2016 in Kraft.

Abstimmungsergebnis

46 Stimmen für den Beschluss (CDU, SPD, B90/Grüne, FDP, UWG, Weiler, Breuer, BM)
 2 Stimmen gegen den Beschluss (LINKE)

6	Wirtschaftsplan 2016 für das Wasserwerk der Stadt Bornheim	616/2015-SBB
----------	---	---------------------

Beschluss:

Der Rat beschließt auf Empfehlung des Betriebsausschusses den Wirtschaftsplan des Wasserwerkes der Stadt Bornheim für das Wirtschaftsjahr 2016 wie folgt:

**Wasserwerk der Stadt Bornheim
 Betriebsführung durch den Stadtbetrieb Bornheim (SBB) AöR**

Wirtschaftsplan Geschäftsjahr 2016

I.	Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2016 wird im	
	Erfolgsplan	
	mit Aufwendungen von	5.486.940 €
	mit Erträgen von	5.845.903 €
	Vermögensplan	
	mit Ausgaben von	4.753.700 €

	mit Einnahmen von	1.631.863 €
	festgestellt.	
II.	Kredite sind in Höhe von 3.121.837 € veranschlagt.	
III.	Mehrausgaben für vermögenswirksame Vorhaben, die den Betrag von 25.000 € überschreiten, bedürfen der Zustimmung des Betriebsausschusses.	

Bornheim, den 03.12.2015

.....
(Wolfgang Henseler)
Bürgermeister

- Einstimmig -

7	7. Änderung der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bornheim	670/2015-1
----------	---	-------------------

Beschluss:

Der Rat beschließt folgende

7. Satzung vom zur Änderung der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bornheim vom 11.11.2004

Der Rat der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung am 03.12.2015 auf Grund der §§ 7 Abs. 1 Satz 1 und 41 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe f) der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NRW.S.666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.06.2015 (GV.NRW.S.496), folgende 7. Satzung zur Änderung der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bornheim vom 11.11.2004 beschlossen:

Artikel I

Die Zuständigkeitsordnung der Stadt Bornheim vom 11.11.2004 wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird um folgende Ziffer 3 ergänzt:

„Ausnahmeregelung bis zum 30.06.2016: Der Rat entscheidet nach § 83 GO NRW innerhalb der Produktgruppe 1.05.02 "Soziale Einrichtungen und Leistungen" sowie innerhalb der Produktgruppen 1.01.14 "Liegenschaftsverwaltung" und 1.01.15 "Gebäudewirtschaft" über die Leistung über- und außerplanmäßiger Aufwendungen und Auszahlungen im Zusammenhang mit der Unterbringung, Versorgung und Betreuung von Flüchtlingen von mehr als 500.000,- EUR."

2. § 11 Abs. 6 wird um folgenden Absatz ergänzt:

„Ausnahmeregelung bis zum 30.06.2016: Der Ausschuss für Schule, Soziales und demographischen Wandel entscheidet innerhalb seines Zuständigkeitsbereichs über die Vergabe von

1. Lieferungen und Leistungen einschließlich geistiger Leistungen und
2. städtischen Baumaßnahmen

innerhalb der Produktgruppe 1.05.02 "Soziale Einrichtungen und Leistungen" sowie innerhalb der Produktgruppen 1.01.14 "Liegenschaftsverwaltung" und 1.01.15 "Gebäudewirtschaft" von mehr als 500.000,- EUR."

3. § 15 Abs. 2 wird um folgende Ziffer 4a ergänzt:

„**Ausnahmeregelung bis zum 30.06.2016:** Dem Bürgermeister/Der Bürgermeisterin werden abweichend von Abs. 2 Ziffer 4 innerhalb der Produktgruppe 1.05.02 "Soziale Einrichtungen und Leistungen" sowie innerhalb der Produktgruppen 1.01.14 "Liegenschaftsverwaltung" und 1.01.15 "Gebäudewirtschaft" die Vergabe von Lieferungen und Leistungen einschl. geistiger Leistungen bis zur Höhe von 500.000 EUR je Einzelfall übertragen.“

Artikel II

Diese Satzung tritt mit dem Tage nach der Bekanntmachung in Kraft.

Abstimmungsergebnis

- 41 Stimmen für den Beschluss (CDU tw., SPD, B90/Grüne, FDP, UWG tw., LINKE, Weiler, BM)
- 5 Stimmen gegen den Beschluss (CDU tw. UWG tw.)
- 1 Stimmenthaltung (Breuer)

8	Bebauungsplan Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss	650/2015-7
----------	---	-------------------

- abgesetzt -

9	Bebauungsplan Se 23 - Aufstellungsbeschluss Straßenbauungsplan	622/2015-7
----------	---	-------------------

Beschluss:

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.
4. stellt auf Antrag der SPD-Fraktion fest, dass bei der Erläuterung der Planungsabsicht der letzte Satz im zweiten Absatz (Diese sogenannte Südumfahrung ist für die Erschließung der neuen Baugebiete in Sechtem nicht erforderlich) nicht zutrifft.

- Einstimmig -

10	1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf; Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	565/2015-7
-----------	---	-------------------

Auf Antrag des RM Chr. Koch wird die Sitzung von 19.30 Uhr bis 19.35 Uhr unterbrochen.

Beschluss:

Der Rat beschließt auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Verwaltung zu beauftragen, mit einem Investor Verhandlungen zur Errichtung eines Mehrfamilienhauses für den Sozialen Wohnungsbau an der Stelle, die jetzt neu geplant werden muss, aufzunehmen.

Abstimmungsergebnis

- 25 Stimmen für den Beschluss (SPD, B90/Grüne, FDP, LINKE, Breuer, Weiler, BM)
- 23 Stimmen gegen den Beschluss (CDU, UWG)

11	2. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Bornheim (Straßenreinigungssatzung) vom 15.12.2006	644/2015-9
----	--	------------

- abgesetzt -

12	Weitergabe von Krediten an die Stadtbetrieb Bornheim AöR und die Stromnetz Bornheim GmbH & Co. KG	556/2015-2
----	--	------------

Beschluss:

Der Rat beschließt die Weitergabe eines Kommunaldarlehens an die Stadtbetrieb Bornheim AöR in Höhe von 18.253.400 € sowie an die Stromnetz Bornheim GmbH & Co. KG in Höhe von 2.290.410 € und beauftragt die Verwaltung, die hierzu erforderlichen Verträge abzuschließen.

- Einstimmig -

13	Bau Übergangswohnheim in Walberberg, Ackerweg - Dachkonstruktion und Fassadengestaltung	587/2015-6
----	--	------------

Beschluss:

Der Rat beschließt auf Antrag der CDU-Fraktion die Realisierung der in der Anlage 1 dargestellte Variante 2 umzusetzen.

Abstimmungsergebnis

- | | | |
|----|-----------------------------|------------------------------------|
| 27 | Stimmen für den Beschluss | (CDU, SPD tw., B90/Grüne, Weiler) |
| 20 | Stimmen gegen den Beschluss | (SPD tw., FDP, UWG, LINKE, Breuer) |
| 1 | Stimmenthaltung | (BM) |

14	Richtlinien der Stadt Bornheim zur Förderung der Inklusion in Bildungseinrichtungen	462/2015-INK
----	--	--------------

Beschluss:

Der Rat beschließt folgende Richtlinien der Stadt Bornheim zur Förderung der Inklusion in Bildungseinrichtungen:

Richtlinie der Stadt Bornheim zur Förderung der Inklusion in Bildungseinrichtungen

Präambel

Die Stadt Bornheim tritt dafür ein, die Umsetzung der UN-Behindertenkonvention als einen Prozess des Miteinanders und der Mitwirkung aktiv zu gestalten. Die Bestrebungen konzentrieren sich dabei zunächst darauf, die Ziele der Inklusion in allen Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet zu verankern und ihre Verwirklichung zu ermöglichen.

Mit dieser Richtlinie wird die Verwendung der Mittel zur Durchführung des Aktionsplanes „Inklusive Bildung in Bornheim“ geregelt.

§ 1 Gegenstand der Förderung

1. Gegenstand der Förderung sind alle Maßnahmen, die im Rahmen des standortbezogenen Aktionsplanes der Verwirklichung der Inklusion in den Bildungseinrichtungen¹ dienen. Förderfähig sind insbesondere Maßnahmen für
 - Qualifizierung durch Fort- und Weiterbildung,

¹ Bildungseinrichtungen im Sinne dieser Richtlinien sind trägerübergreifend alle Kindertageseinrichtungen, Schulen, Jugendfreizeiteinrichtungen und Einrichtungen der Erwachsenenbildung im Stadtgebiet Bornheim

- Bereitstellung einer fachlichen Beratung und Begleitung,
 - Unterstützung durch nicht-lehrendes Personal,
 - Verbesserung der sächlichen Ausstattung ,
 - den bedarfsgerechten Ausbau von Räumen entsprechend den individuellen Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen, die in eine Einrichtung aufgenommen werden sollen.
2. Nicht förderfähig sind Hilfsmittel oder Maßnahmen, die über andere Träger zu finanzieren sind.

§ 2 Voraussetzungen der Förderung

1. Grundvoraussetzung für eine Förderung einer Bildungseinrichtung nach diesen Richtlinien ist das Vorliegen eines standortbezogenen Aktionsplans zur Inklusion.
2. Die Mittel werden ausschließlich zur Inklusion in der Bildung verwendet.
3. Die im Antrag genannte Maßnahme kann nicht durch Mittel aus anderen Quellen finanziert werden. Die Verwendung der Bornheimer Fördermittel als Grundlage für eine Förderung durch Drittmittel ist möglich.„

§ 3 Verfahren der Förderung

1. Die Richtlinien finden im Rahmen der durch den Rat der Stadt Bornheim zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel Anwendung. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Förderung besteht nicht.
2. Das Land Nordrhein-Westfalen gewährt den Gemeinden aufgrund des Gesetzes zur Förderung kommunaler Aufwendungen für die schulische Inklusion vom 09.07.2014 eine Inklusionspauschale. Diese dient der Unterstützung der Schulen des Gemeinsamen Lernens durch nicht-lehrendes Personal der Kommunen, soweit diese Kosten nicht vorrangig der Finanzierung individueller Ansprüche nach § 35 a des Achten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VIII) und § 54 des Zwölften Buches Sozialgesetzbuch (SGB XII) dienen.

Die zweckgebundene Verwendung dieser Mittel ist besonders zu beachten.

§ 4 Antragsstellung

1. Die Förderung wird auf Antrag gewährt. Antragsberechtigt sind alle Bildungseinrichtungen nach § 1.
2. Jede Bildungseinrichtung kann zu Beginn des Haushaltsjahres, spätestens jedoch bis zum 01. März Fördermittel beantragen.
3. Die Anträge müssen enthalten:
 - a) eine Beschreibung des jeweiligen Vorhabens mit Inhalt und Ziel sowie der messbaren Wirkung der Maßnahme
 - b) den Zeitrahmen für die Umsetzung
 - c) die/den Projektverantwortliche/n
 - d) die Höhe der beantragten Fördersumme sowie der Gesamtkosten
 - e) die Darstellung, ob es sich um eine Voll- oder Teilfinanzierung handelt. Bei Letzterem sind die Drittmittelgeber zu nennen.

§ 5 Bewilligung

1. Die Projektgruppe „Inklusion“ bewertet die grundsätzliche Förderfähigkeit der beantragten Maßnahmen und spricht eine Förderempfehlung aus.
Übersteigt das Gesamtvolumen der Anträge die zur Verfügung stehenden Mittel, spricht die Projektgruppe eine Empfehlung zur Priorität der beantragten Maßnahmen aus.
Der Projektgruppe "Inklusion" gehören die Inklusionsbeauftragte, die Sprecher und Sprecherinnen der Schulen und Kindertagesstätten, Vertreter der Schulträgerin Stadt Bornheim, die Vertreterin der Weiterbildungsträgerin (VHS) und die Leiterin des Inklusionsbüros an.
2. Der Bürgermeister entscheidet unter Einbeziehung der Empfehlung der Projektgruppe "Inklusion" nach pflichtgemäßem Ermessen unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes über die Gewährung der Förderung.

§ 6 Nachweis- und Berichtsführung

1. Die erfolgte Verwendung der abgerufenen Mittel ist bis zum 30.11. eines jeden Jahres nachzuweisen.
2. Alle Ausgaben, die für die geförderte Maßnahme angefallen sind, sind mit den Originalrechnungen zu belegen.
3. Mittel, die nicht entsprechend der Antragstellung verwendet oder deren Verwendung nicht fristgerecht nachgewiesen wurden, sind dem Bürgermeister der Stadt Bornheim bis zum 30.12. zurückzuzahlen.
4. Dem Verwendungsnachweis ist ein Bericht über die durchgeführten Maßnahmen beizufügen, in dem der Verlauf der Maßnahme dargestellt und das Ergebnis anhand der ursprünglichen Zielsetzung und beabsichtigten messbaren Wirkung dokumentiert wird.

§ 7 Inkrafttreten

Die Richtlinie tritt am 01.01.2016 in Kraft.

- Einstimmig -

15	Gesetzesentwurf zur geplanten Verteilung von unbegleiteten minderjährigen Flüchtlingen	666/2015-4
----	---	------------

Beschluss:

Der Rat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

- Einstimmig -
bei 1 Stimmenthaltung (CDU tw.)

16	Gesetz zur Neuregelung des Brandschutzes, der Hilfeleistung und des Katastrophenschutzes	500/2015-3
----	---	------------

Beschluss:

Der Rat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

- Einstimmig -

17	Verkaufsoffene Sonntage im Stadtgebiet Bornheim im Jahr 2016	658/2015-3
-----------	---	-------------------

Beschluss:

Der Rat beschließt in Änderung der bestehenden ordnungsbehördlichen Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- und Feiertagen in der Stadt Bornheim vom 04.02.2015 den unter Ziffer 2.1 aus Anlass des Brunnenfestes beabsichtigten verkaufsoffenen Sonntag in der Ortschaft Roisdorf im Jahr 2016 auf den 26.Juni 2016 festzulegen

Der Rat nimmt Kenntnis von den im Jahr 2016 insgesamt im Stadtgebiet Bornheim geplanten verkaufsoffenen Sonntagen.

- Einstimmig -

18	Aktuelle Information zur Aufnahme von Flüchtlingen	654/2015-5
-----------	---	-------------------

Mündliche Informationen zur Aufnahme von Flüchtlingen

-Kenntnis genommen-

Zusatzfragen von
RM Marx

1. Welche Turnhallen sollen belegt werden, um die Zahl 300 zu realisieren?

Antwort:

Zwei kleine Turnhallen und eine Dreifachturnhalle.

2. In welchen Ortschaften?

Antwort:

Man befindet sich noch im Abstimmungsprozess. Im nicht öffentlichen Teil können Ergänzungen gemacht werden.

RM Dr. Kuhn

Worauf beruht unsere Prognose, dass wir gegenüber dem Ist-Stand eine Verdoppelung bis Ende März 2016 haben werden? Wie sicher sind diese Prognosen?

Antwort:

Die Prognose hat Unsicherheiten. Eine kurze Frist muss als Prognose vorgenommen werden. Bis März wird mit den Zuwachsdaten gerechnet, die es in den letzten Monaten gegeben hat.

RM Velten 700 Flüchtlinge Bornheim, 2.700 Flüchtlinge Bonn (Bonn ist sechsfach größer als Bornheim von der Einwohnerzahl)

Wie kommen diese Unterschiede beim Zuweisungsschnitt?

Antwort:

Bei den Bonner Zahlen waren diejenigen aus der Unterbringungseinrichtung, die in Delegationen des Landes errichtet worden sind, nicht mit eingerechnet.

RM Hanft betr. Aufgabe der Turnhalle als Erstaufnahme als Konsequenz, dass künftig kleinere Kommunen für eine Erstaufnahme nicht mehr in Anspruch genommen oder fast nicht mehr berücksichtigt werden sollen.

Gibt es eine solche Tendenz?

Antwort:

Es gibt die Aussage des Landes, die Turnhallen in den Kommunen, die eine Anzahl von unter 250 Plätzen haben, abzubauen. Diese werden durch zentrale Aufnahmeeinrichtungen und andere Landeseinrichtungen ersetzt .Es sollen größere Einheiten errichtet werden und dies soll bis März vollzogen sein.

RM Prinz betr. Fragezeichen in der Präsentation für Hersel

Wo soll die Aufnahmeeinrichtung in Hersel hinkommen und wie viele sollen dort untergebracht werden?

Antwort:

Das Fragezeichen war angegeben, weil man auf Vorverhandlungen mit anderen Eigentümern angewiesen ist. Diese waren bislang noch nicht erfolgreich. Hier kann nichts prognostiziert werden. Es gilt der Grundsatz, dass bei jeder Maßnahme, die durchgeführt wird, es ein Bürgergespräch geben wird.

19	Ergänzungswahlen zu Ausschüssen	583/2015-1
-----------	--	-------------------

Beschluss:

Die Ratsmitglieder

1. wählen aufgrund eines einheitlichen Wahlvorschlages
 - 1.1 in den **Ausschuss für Schule, Soziales und demographischen Wandel**
 - 1.1.1. zum Mitglied SKB Frau Margarete Schreiber, Merten, CDU-Fraktion, anstelle der als Mitglied ausgeschiedenen SKB Petra Fendel-Sridharan.
 - 1.1.2 zum Mitglied SKB Herrn Steffen Zander, Bornheim, FDP-Fraktion, anstelle dem als Mitglied ausgeschiedenen SKB Michael Walter.
 - 1.1.3 als beratendes Mitglied der Stadtschulpflegschaft Herrn Rainer Erdorf
 - 1.2. in den **Haupt-und Finanzausschuss**
 - 1.2.1 zum Mitglied RM **Hans-Dieter Wirtz**, Walberberg, CDU-Fraktion, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen RM Jewgenia Borodichin,
 - 1.2.2 zum stv. Mitglied RM **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,
 - 1.3 in den **Rechnungsprüfungsausschuss**
zum Mitglied RM **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen RM Jewgenia Borodichin,
 - 1.4 in den **Ausschuss für Bürgerangelegenheiten**
zum stv. Mitglied RM **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,
 - 1.5 in den **Umweltausschuss**
zum stv. Mitglied RM **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,
 - 1.6 in den **Fachausschuss Volkshochschule**
zum stv. Mitglied RM **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,
 - 1.7 in den **Betriebsausschuss**
zum stv. Mitglied RM **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,
 - 1.8 in den **Ausschuss für Stadtentwicklung**
zum stv. Mitglied RM **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,
 - 1.9 in den **Sport- und Kulturausschuss**

zum stv. Mitglied RM **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,

- Einstimmig -

20	Antrag auf Entlassung aus dem Beamtenverhältnis	669/2015-11
-----------	--	--------------------

Beschluss:

Der Rat nimmt Kenntnis von den Ausführungen der Verwaltung und stimmt der Versetzung des Beigeordneten Markus Schnapka in den Ruhestand zum 01.03.2016 zu.

- Einstimmig -

21	Gemeinsamer Antrag der Fraktion CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP vom 05.11.2015 betr. Ausschreibung der Stelle eines Beigeordneten	652/2015-11
-----------	---	--------------------

Auf Antrag des RM Hanft werden die Punkte getrennt abgestimmt.

Beschluss:

Der Rat

1. beschließt, die Stelle des zum 01.03.2016 ausscheidenden Beigeordneten Markus Schnapka zur Nachbesetzung umgehend auszuschreiben und
2. beauftragt die Verwaltung mit der redaktionellen Anpassung der Hauptsatzung hinsichtlich der Änderung der Anzahl der Beigeordneten von drei auf zwei Beigeordnete.

Abstimmungsergebnis zu Ziffer 1:

36 Stimmen für den Beschluss	(CDU, B90/Grüne, FDP, UWG, LINKE, Weiler, Breuer)
01 Stimme gegen den Beschluss	(SPD tw.)
11 Stimmenthaltungen	(SPD tw., BM)

Abstimmungsergebnis zu Ziffer 2:

-Einstimmig-

22	Antrag der CDU-Fraktion vom 02.11.2015 betr. Gesundheitsversorgung von Asylbewerberinnen und Asylbewerbern	638/2015-1
-----------	---	-------------------

Beschluss:

Der Rat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

- Einstimmig -

bei 1 Stimmenthaltung (CDU tw.)

23	Mitteilung zur Einführung der Gesundheitskarte für Flüchtlinge	635/2015-1
-----------	---	-------------------

- Kenntnis genommen -

24	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	661/2015-1
-----------	---	-------------------

Mitteilungen mündlich

1. Neureglung der Buslinie im Bereich Alfter/Bornheim

-Kenntnis genommen-

Zusatzfragen von

RM Züge betr. Linie 633 und 818 fahren durch die Wendelinusstraße

Kann geprüft werden, ob die Linie 818 (hat keine Haltestelle in der Wendelinusstraße) nicht einen anderen Weg vom Krausplatz zum Bahnhof fahren kann?

Antwort:

Wird geprüft.

RM Stadler betr. 1 Mio mehr Fahrkilometer

Kann dies zur Folge haben, dass die Umlage des Rhein-Sieg-Kreises sich dadurch erhöht?

Antwort:

Ja, jeder weitere Fahrkilometer kostet zusätzliches Geld. Das sind mehr als 60.000 Euro für die Stadt Bornheim.

2. betr. L 118; der Landesbetrieb errichtet die Sicherungseinrichtung entlang des Radweges, ab Montag dem 07.12.2015 erfolgt auf Grund dessen eine Teilsper- rung der L118 für 2 Wochen im Abschnitt zwischen Mittelweg und der Kölner Au- tobahnauffahrt

-Kenntnis genommen-

3. betr. Schadstoffe in der Sebastianschule
Die Luftmessungen haben kein Belastungsergebnis gezeigt, die Atemluft ist nicht gesundheitsschädlich.

-Kenntnis genommen-

Zusatzfrage von

RM Engels

In welchen Materialien ist Asbest verbaut worden?

Antwort:

Im Putz, in Bodenplatten und Fensterbänken.

Es wird geprüft, ob ergänzende Maßnahmen erforderlich sind.

Beantwortung von Anfragen aus vorherigen Sitzungen

Keine.

25	Anfragen mündlich	
-----------	--------------------------	--

RM Stadler betr. Dauer der Sperrung Auf der Lüste/Stadtbahnhaltepunkt West

1. Kann die Verwaltung mitteilen, warum dies nicht fertiggestellt ist und wie lange die Sperrung noch anhalten wird?

Antwort:

Wird schriftlich beantwortet.

2. Kann, wenn die Erkenntnisse der Stadt vorliegen, der Bürgermeister über die Pres- sestelle eine Pressemitteilung herausgeben werden, warum und wie lange die Sperrung noch anhält?

Antwort:

Es wird eine Pressemitteilung herausgegeben.

RM Hanft betr. Gesundheitsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises, Ablehnung der Prüfung der Einführung der Gesundheitskarte für kreisangehörige Kommunen

Welche Auswirkungen hat das auf die ausgesetzte Entscheidung hier in der Stadt Bornheim?

Antwort:

Dieser Beschluss hat keine Wirkung auf die Entscheidungskompetenz der Stadt. Es gibt eine verbindliche Mitteilung die uns sagt, dass die Stadt auch vor Frist aus dem Vertrag ausstei-

gen kann. Insofern haben wird die Freiheit zu prüfen, in wie weit bei einem Ausstieg aus der interkommunalen Vereinbarung sich eine Gesundheitskarte lohnt oder nicht. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

RM Marx betr. zugesagtes Gespräch zwischen Landesbetrieb Straßen und den Ortsvorstehern zum Bürgerradweg entlang der L 300

Antwort:

Wann findet dieses statt?

Antwort:

Ein Termin konnte bisher mit dem Landesbetrieb nicht festgelegt werden.

RM Velten betr. Fertigstellung der Erftstraße zum Sportplatz

1. Wann wird die Straße wieder freigegeben?

Antwort:

Einige Absperrungen werden sukzessive entfernt. Der Kreuzungsbereich ist noch umzubauen.

betr. Umleitungsschilder sind auf Grund des Sturmes umgefallen

2. Kann der Stadtbetrieb beauftragt werden, diese wieder aufzustellen?

Antwort:

Dies wird der Baufirma mitgeteilt.

RM Heller betr. Markierung auf der Wagnerstraße, Parkeinschränkung

Kann die Markierung von der Parkeinschränkung abgenommen werden?

Antwort

Wird geprüft.

Ende der Sitzung: 21:10 Uhr

gez. Wolfgang Henseler
Bürgermeister

gez. Petra Altaner
Schriftführung

Ausschuss für Stadtentwicklung	17.02.2016
Rat	18.02.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	066/2016-7
Stand	06.01.2016

Betreff Machbarkeitsstudie Roisdorf Ost**Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung**

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

Beschlussentwurf Rat

Der Rat

1. nimmt die Machbarkeitsstudie für den Bereich Roisdorf Ost zwischen Herseler Straße, Wirtschaftsweg, Koblenzer Straße und Maarpfad mit den vier Planalternativen zur Kenntnis.
2. beschließt, die vorliegenden Alternativen der Machbarkeitsstudie der Öffentlichkeit im Rahmen einer Einwohnerversammlung vorzustellen und hierüber im Ausschuss für Stadtentwicklung wieder zu berichten.

Sachverhalt

Im Osten der Ortschaft Roisdorf sind im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung 2011 neue gemischte Bauflächen zwischen Herseler Straße, Koblenzer Straße, Maarpfad und dem Wirtschaftsweg ausgewiesen worden. In seiner Sitzung am 22.10.2014 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung Prioritäten der Wohnbauflächenentwicklung für das gesamte Bornheimer Stadtgebiet beschlossen (s. Vorlage 488/2014-7). Darin wurden auch die Flächen zwischen Herseler Straße, Wirtschaftsweg, Koblenzer Straße und Maarpfad als Baugebiete mit entsprechender Priorität aufgenommen.

Der Betrachtungsraum umfasst eine Fläche von ca. 20 ha. Darin befinden sich neben bereits bebauten Flächen entlang der Straßen auch Acker, Gehölz- und Brachflächen, die teilweise mit Gewächshäusern versehen sind. Ebenso besteht eine Hofanlage. Große Flächenanteile sind im Eigentum von sieben Landwirten, wovon fünf ihre Betriebe jedoch bereits aufgeben haben.

Interessierte Grundstückseigentümer haben einen Investor aus Bornheim beauftragt, ihre Grundstücke für eine bauliche Nutzung zu entwickeln. Dazu hat das Planungsbüro H + B Stadtplanung eine Machbarkeitsstudie auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Grundstücke erstellt. So wurde insgesamt eine Fläche von ca. 8,5 ha genauer analysiert.

In der Machbarkeitsstudie wurden auf Grundlage der Analyse vier Alternativen erarbeitet, die immer in zwei Bereiche gegliedert sind. Die Teilbereiche liegen im Innenbereich zwischen Fuhrweg, Koblenzer Straße, Maarpfad und Wirtschaftsweg sowie zwischen Herseler Straße, Wirtschaftsweg, Fuhrweg und Mannheimer Straße. Im nördlichen Bereich soll ein Wohnquar-

tier mit unterschiedlichen Bau- und Wohnungsformen entstehen, dass die bestehende Hofanlage im Rahmen einer Wohnnutzung integriert. Im südlichen Bereich ist neben der Entwicklung eines Wohnquartiers auch der Erhalt von gemischten Bauflächen entlang der Herseler Straße geplant. Das eröffnet die Möglichkeit Gewerbebetriebe anzusiedeln, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Ein Gewerbestandort an der Herseler Straße bietet eine gute lokale bis überregionale Verkehrsanbindung mit Nähe zum Roisdorfer Zentrum. Bei Erhaltung der gemischten Baufläche kann von der Errichtung eines Lärmschutzwalls entlang der Herseler Straße abgesehen werden.

Die vier Alternativen unterscheiden sich im Wesentlichen in der Erschließung. In Alternative 1 wird der nördliche Bereich über die Koblenzer Straße sowie dem östlichen Bereich des Fuhrwegs erschlossen. Im unausgebauten Teil der Koblenzer Straße nördlich des Fuhrwegs stehen öffentliche Flächen in einer Breite von 8 bis 11 Metern und im östlichen Bereich des Fuhrwegs ca. 6,50 Meter zur Verfügung. Damit entspricht der Fuhrweg nicht den Vorgaben einer Sammelstraße nach RAS 06 und im Fall einer Erschließung über den Fuhrweg wird ein Grunderwerb erforderlich. Für die Koblenzer Straße wird voraussichtlich teilweise auch Grunderwerb erforderlich.

In Alternative 1 wird der südliche Bereich an der Herseler Straße über den Wirtschaftsweg erschlossen, der bis zum Fuhrweg ausgebaut werden müsste. Da die Wohnbebauung in der Alternative bis an die Straße rückt, ist hier ein Lärmschutzwall notwendig.

In Alternative 2 wird der nördliche Teil dagegen vollständig über den Wirtschaftsweg erschlossen. Damit muss die Straße vollständig ausgebaut werden und weiterer Grunderwerb östlich des Wirtschaftswegs wird erforderlich. Eine Noterschließung kann über den Fuhrweg erfolgen. Im südlichen Bereich erfolgt auch eine Anbindung über den Wirtschaftsweg oder direkt über die Herseler Straße. Aufgrund möglicher Ansiedlung von Gewerbebetrieben entlang der Herseler Straße kann von einem Lärmschutzwall abgesehen werden.

Die Alternativen 3 und 4 werden im nördlichen Bereich vollständig über die Koblenzer Straße erschlossen, mit einer Noterschließung über den Fuhrweg. In Alternative 4 kann jedoch auch von der Errichtung eines Lärmschutzwalls abgesehen werden und die Ansiedlung nicht wesentlich störendes Gewerbes ist möglich. Die innere Erschließung wird in allen Alternativen im weiteren Verfahren weiter ausdifferenziert.

Die Verwaltung sieht einen Bedarf für nicht wesentlich störendes Gewerbe und favorisiert den Erhalt der gemischten Baufläche entlang der Herseler Straße.

Entsprechend der Teilung der Planbereiche durch den Fuhrweg wird im weiteren Verfahren angestrebt zwei Bebauungsplanverfahren einzuleiten. Die Kosten für zwei Bauleitplanverfahren und den Ausbau der Erschließungsstraßen werden durch den Investor übernommen.

Es wird empfohlen die Varianten in einer Einwohnerversammlung vorzustellen.

Finanzielle Auswirkungen

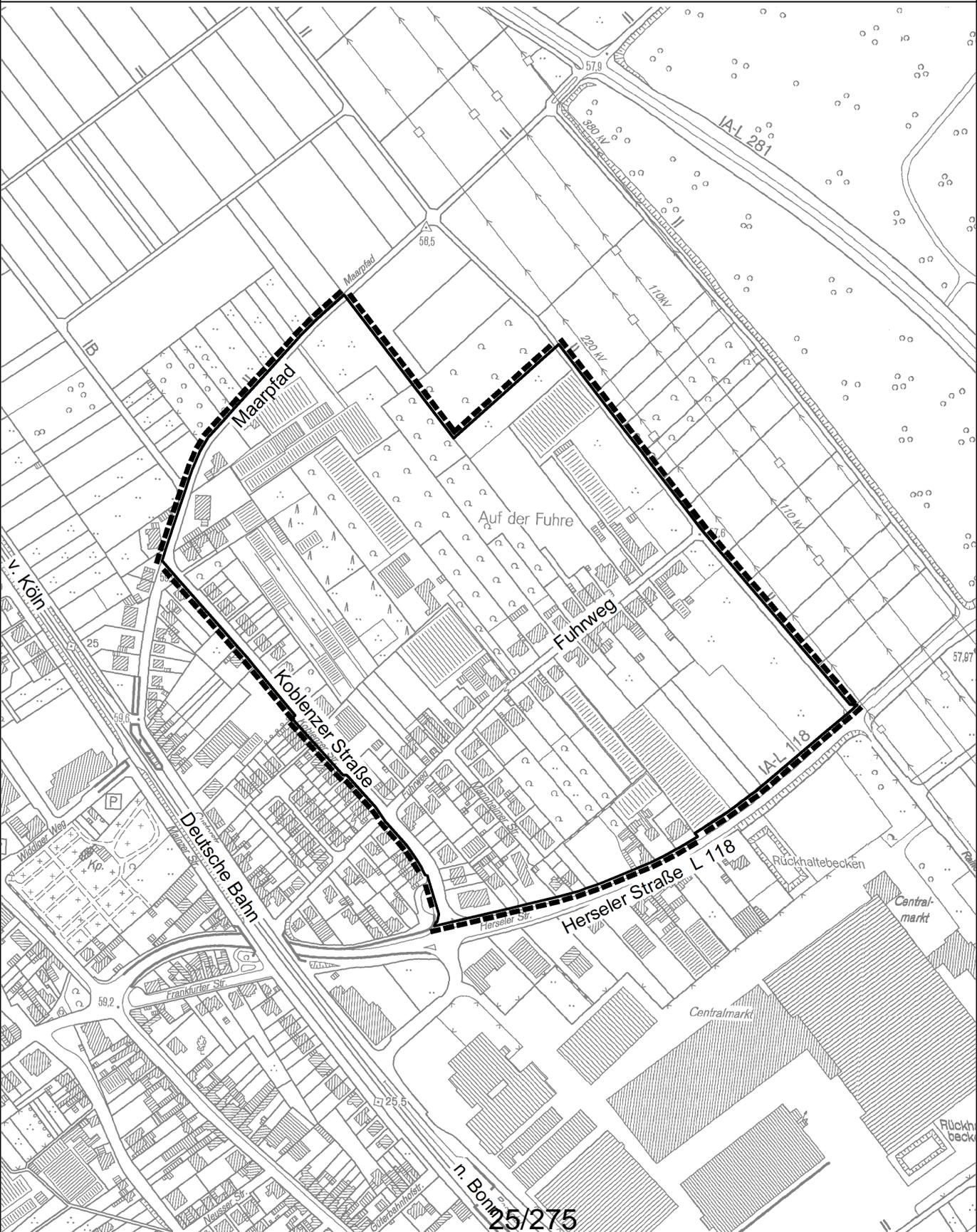
2000 € (Vorbereitung und Durchführung einer Einwohnerversammlung, Abwägung und Fertigung einer nächsten Beschlussvorlage). Die Kosten sind im Haushalt bereits eingestellt.

Anlagen zum Sachverhalt

- 1 Übersichtskarte
- 2 Machbarkeitsstudie
- 3 Alternative 1
- 4 Alternative 2
- 5 Alternative 3
- 6 Alternative 4

Übersichtskarte zur Machbarkeitsstudie Roisdorf Ost

In der Ortschaft Roisdorf



STADT BORNHEIM - ROISDORF

Machbarkeitsstudie Roisdorf Ost

Erläuterungsbericht

Stand: 08. Januar 2016

Erschließungsträger:

Fuhrweg Projekt GmbH
Johann- Philipp- Reis-Str. 15
53332 Bornheim

Stadtplanungsbüro:

H+B Stadtplanung

H+B Stadtplanung Beele und Haase Partnerschaftsgesellschaft mbB
Dillenburger Straße 75
51105 Köln

Bearbeitung: Stefan Haase, Christoph Johnecke
BOR-eb11.doc, 08.01.2016

Inhaltsverzeichnis

1. Lage des Plangebietes 2

2. Planungsanlass 2

3. Planungsrechtliche Situation 3

4. Städtebauliche Situation 4

5. Ziel und Zweck der Planung 5

6. Städtebauliches Konzept 5

7. Technische Infrastruktur 9

8. Natur- und Landschaft 9

9. Bewertung der Alternativen10

Anlagen: Flächenbilanzen

1. Lage des Plangebietes

Das ca. 8 ha große Plangebiet liegt in der Bornheimer Ortschaft Roisdorf. Der Untersuchungsbereich der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird aus zwei Teilbereichen gebildet, die sich im Wesentlichen wie folgt abgrenzen lassen:

Nördlicher Teilbereich

- Im Norden durch den Maarpfad
- Im Osten durch die freie Feldflur
- Im Süden durch die Bebauung am Fuhrweg
- Im Westen durch die Bebauung an der Koblenzer Straße

Südlicher Teilbereich

- Im Norden durch die Bebauung am Fuhrweg
- Im Osten durch den bestehenden Feldwirtschaftsweg
- Im Süden durch die Bebauung an der Herseler Straße
- Im Westen durch die Bebauung an der Mannheimer Straße

Die Abgrenzung der beiden Teilbereiche kann den Planzeichnungen entnommen werden.

2. Planungsanlass

Die Grundstückseigentümer im Plangebiet möchten mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie mit dem Wunsch an die Stadt Bornheim herantreten, ihre Grundstücke für eine wohnbauliche Entwicklung zur Verfügung zu stellen.

In der Stadt Bornheim ist ein hoher Bedarf an Mehrfamilienhäusern und 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.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Anliegens zu schaffen, wäre die Aufstellung von zwei Bebauungsplänen jeweils für die o.g. Teilbereiche erforderlich.

3. Planungsrechtliche Situation

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bornheim stellt für das Plangebiet gemischte Bauflächen dar. Im Kapitel 4.3 der Begründung zum FNP wird erläutert, dass es sich hierbei bisher um landwirtschaftliche Flächen des glasüberdachten Gemüseanbaues handelt. Demnach sollte die Darstellung von gemischten Bauflächen dazu dienen, sowohl die landwirtschaftlichen Betriebe und die bestehende Wohnnutzung zu sichern, als auch eine neue Wohnbebauung zu ermöglichen.

Die nachfolgende Karte zeigt, dass im Plangebiet ursprünglich fünf landwirtschaftliche Betriebe vorhanden waren. Vier landwirtschaftliche Betriebe (Nr. 2 bis 5) haben ihren Betrieb bereits aufgegeben bzw. haben sich zur Bereitstellung ihrer Flächen für die Wohnbaulandentwicklung bereit erklärt (schraffierte Flächen).

Die beiden Wohnhäuser des Betriebes Nr. 3 bleiben erhalten.

Der Betrieb Nr. 1 wird zurzeit noch bewirtschaftet. Diese Flächen sind als optionale Erweiterung in der Machbarkeitsstudie vorgesehen.

Ein landwirtschaftlicher Betrieb (Nr. 6) wird auf absehbare Zeit seinen Betrieb aufrechterhalten, wobei dieser nur zu einem untergeordneten Teil innerhalb der gemischten Bauflächen des FNP liegt.



Karte: Landwirtschaftliche Betriebe mit Grenze Baugebiete im FNP

Die beiden verbleibenden landwirtschaftlichen Betriebe (Nr. 1 und 6) werden zum einen vom Maarweg und zum anderen vom Fuhrweg bzw. dem östlich angrenzenden Feldwirtschaftsweg erschlossen. Diese Ein- und Ausfahrten (siehe Einträge in der Karte) stellen die Hauptimmissionsorte

dar. Sie liegen abseits der neu geplanten Wohnbebauung, so dass hieraus keine erheblichen, immissionsschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten sind.

Zusammenfassend kann daher gesagt werden, dass die Annahmen, die zur Ausweisung der gemischten Bauflächen innerhalb des FNP geführt haben, nicht mehr aktuell sind. Vier von fünf landwirtschaftlichen Betrieben innerhalb der im FNP dargestellten, gemischten Bauflächen haben sich zur endgültigen Betriebsaufgabe entschlossen.

Es erscheint daher angeraten, zumindest Teilbereiche des FNP, in der die vier Landwirte ihre endgültige Betriebsaufgabe angekündigt haben, von gemischten Bauflächen in Wohnbauflächen zu ändern.

Auf Ebene des Bebauungsplanes können daraus dann allgemeine Wohngebiete (WA) entwickelt werden, die bzgl. ihres immissionsschutzrechtlichen Schutzanspruches unempfindlicher als reine Wohngebiete (WR) sind.

Im Landschaftsplan Nr. 2 (Bornheim) des Rhein- Sieg- Kreises ist für das Untersuchungsgebiet der Machbarkeitsstudie keine Eintragung in der Festsetzungskarte enthalten.

Das Plangebiet wird im Osten von verschiedenen Hochspannungsfreileitungen tangiert. Der Bereich, der nach dem Abstandserlass des Landes NRW von einer Bebauung ausgespart bleiben muss, wurde in der Planzeichnung eingetragen.

4. Städtebauliche Situation

Die nähere Umgebung des Plangebietes wird entlang der Herseler Straße, der Koblenzer Straße, dem Fuhrweg, dem Maarpfad sowie der Mannheimer Straße von ein- bis zweigeschossiger Wohnbebauung in offener Bauweise (Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauung sowie Mehrfamilienhäusern) geprägt.

Außerdem befinden sich teilweise noch landwirtschaftliche Betriebe im Planbereich, von denen jedoch bereits mehrere Betriebe aufgegeben wurden oder kurz- bis mittelfristig aufgegeben werden sollen (s.o.).

Südlich der L 118 liegt das Gewerbegebiet Bornheim- Süd.

Die Flächen des Plangebietes werden derzeit noch überwiegend landwirtschaftlich genutzt. In Teilbereichen sind auch Gehölzstrukturen insb. im Bereich aufgelassener Gartenbaubetriebe anzutreffen.

Die übergeordnete, verkehrliche Anbindung des Plangebietes erfolgt über die Herseler Straße, die noch als L 118 klassifiziert ist. Sie stellt die Verbindung zur Anschlussstelle der Autobahn A555 her. Nach erfolgter Fertigstellung der L 281 ist zu erwarten, dass die L 118 mittelfristig zurückgestuft wird. Jedoch verbleibt sie als Haupteinfahrstraße

zwischen der Ortslage Roisdorf und der A555, sodass auch nach der Rückstufung weiterhin mit einer starken Verkehrsbelastung zu rechnen ist.

In ca. 600 Metern Luftlinie befindet sich der Bahnhof Roisdorf. Dort verkehren die DB- und MRB-Regionallinien jeweils im Stundentakt.

Die Haltestelle Roisdorf West der Stadtbahnlinie 18, mit der man nach Köln und nach Bonn gelangt, liegt ca. 700 Meter Luftlinie vom Plangebiet entfernt. Die Linie 18 verkehrt montags bis freitags im 20- Minuten- Takt. Weitere Buslinie, die an den o.g. Haltepunkten abfahren, tragen zur Feinverteilung der Fahrgäste im Ortsteil Roisdorf und darüber hinaus bei.

Der zum Neubau vorgesehene REWE- Verbrauchermarkt an der Schumacherstraße in etwa 400 Meter Luftlinie Entfernung sichert sowohl die Nahversorgung für den täglichen Bedarf als auch den mittelfristigen Bedarf. Er ist am Maarpfad durch eine Unterführung unter der Gleistrasse bequem zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad erreichbar.

Die soziale Infrastruktur in Form von Kindertageseinrichtungen und Schulen in näherer Umgebung ist vielfältig: Innerhalb von Roisdorf befinden sich 4 Kindertageseinrichtungen sowie eine Grundschule. Alle weiterführenden Schulen befinden sich im nahen Ortsteil Bornheim.

5. Ziel und Zweck der Planung

Mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Vorfeld der verbindlichen Bauleitplanung vorbereitet werden.

Die vorgeschlagenen Bauflächen sollen insbesondere der Deckung des mittel- bis längerfristigen Wohnbedarfs für Eigenheime und einen maßvollen Anteil an Mehrfamilienhäusern dienen. Die Größe des Plangebietes ermöglicht auch die Unterbringung von Sonderwohnformen.

In den Alternativen 2 und 4 werden Mischgebietsflächen in die Planungen integriert, um auch nicht wesentlich störendes Gewerbe zuzulassen. Der Bedarf an Gewerbeflächen ist vorhanden, die auch angrenzend zu Wohngebieten geplant werden können.

6. Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept für die neuen Wohnquartiere besteht aus zwei Teilgebieten nördlich und südlich des Fuhrweges, die nachfolgend näher beschrieben werden. Es wurden insgesamt 4 Alternativen entwickelt.

6.1 Erschließung

Das nördliche Quartier wird in Alternative 1 über die bestehende Einmündung der Koblenzer Straße in die Herseler Straße und dann weiter über die Koblenzer Straße erschlossen.

Im unausgebauten Teil der Koblenzer Straße nördlich des Fuhrweges stehen öffentliche Flächen in einer Breite von ca. 8,0 bis 11,0 m zur Verfügung.

Wie im Regelquerschnitt dargestellt, soll die Fahrbahn in einer Breite von 5,50 m (mit der Möglichkeit des Parkens auf der Fahrbahn) und die Randbereiche als Gehwege mit einer Breite von jeweils 2,50 m nach der RAST 06 ausgebaut werden.

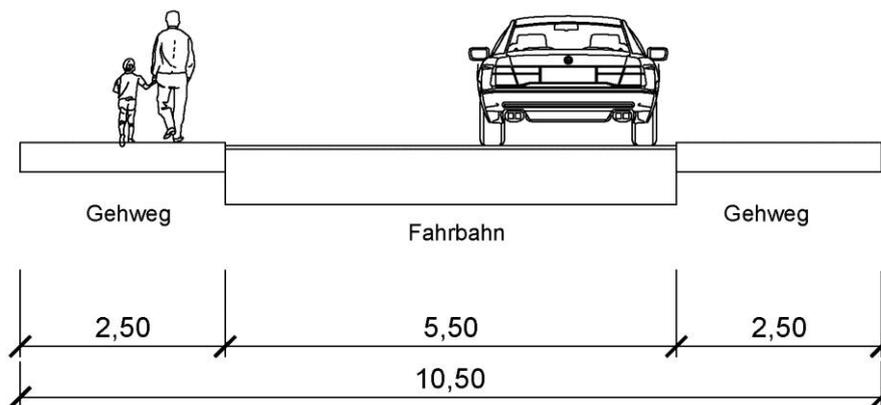


Abbildung: Regelquerschnitt im nördlichen Abschnitt der Koblenzer Straße

Aufgrund der o.g. Flächenverfügbarkeit ist dieser Regelquerschnitt nicht auf der gesamten Länge des unausgebauten Teiles der Koblenzer Straße nördlich des Fuhrweges durchführbar, so dass dort ggfs. auch Engstellen entstehen werden. Zur Umsetzung des Regelquerschnittes ist voraussichtlich noch Grunderwerb erforderlich.

In Alternative 1 soll zusätzlich zur Anbindung an die Koblenzer Straße auch eine Verkehrsanbindung in östliche Richtung über den Fuhrweg untersucht werden. Im weiteren Verlauf wäre dann auch ein Ausbau des bestehenden Feldwirtschaftsweges als Sammelstraße zur Kreuzung Herseler Straße/Raiffeisenstraße erforderlich. Im unausgebauten, östlichen Abschnitt des Fuhrweges stehen dafür öffentliche Flächen in einer Breite von ca. 6,5 m zur Verfügung. Hier ist im weiteren Planverfahren eine Einbahnstraßen-Regelung oder ein Grunderwerb im Bereich der anliegenden Vorgartenflächen zu prüfen.

In den Alternativen 2, 3 und 4 wird auf einen Ausbau des Fuhrweges verzichtet.

Die äußere Verkehrsanbindung des südlichen Quartiers erfolgt in allen Alternativen über einen Kreuzungsanschluss an den bestehenden Knoten Herseler Straße/Raiffeisenstraße. In einer angefertigten Voruntersuchung des Gutachterbüros IGEPA aus Eschweiler wurde die Leistungsfähigkeit des betroffenen Knotenpunktes im Planungszustand bewertet. Die Überprüfung ergab, dass das Verkehrsaufkommen problemlos abgewickelt werden kann.

In der Alternative 2 wird eine Erschließung des nördlichen Teilgebietes über eine neu auszubauende Straße im Bereich des vorhandenen Feldwirtschaftsweges in Verlängerung der Raiffeisenstraße überprüft. Die Verbindung wird nördlich des Fuhrweges so geplant, dass keine Betriebsflächen des landwirtschaftlichen Betriebes Nr. 6 betroffen sind. Allerdings müsste dann auf der Ostseite der neuen Sammelstraße Grunderwerb für den Ausbau der Straße getätigt werden. In diesem Bereich liegen nur teilweise Grundstücke von Eigentümern, die an der Baulandentwicklung partizipieren. Bei Realisierung dieser neuen Straße ist jedoch der Ausbau der Koblenzer Straße und des Fuhrweges nicht erforderlich.

Ausgehend von der o.g. äußeren Verkehrsanbindung verästelt sich das weitere Erschließungssystem in schleifen- bzw. stichförmigen Anliegerstraßen sowohl im Trenn- als auch im Mischsystem, die zum Teil in Wendehämmern für 3-achsige Müllfahrzeuge enden. Dieses Straßensystem stellt ein Prinzip dar und muss im weiteren Planverfahren weiter ausdifferenziert werden.

Die beiden Teilgebiete werden durch Fuß- und Radwegeverbindungen durchzogen, die abseits der Verkehrsräume für den MIV angenehme Voraussetzungen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer auch im Sinne der landschaftsgebundenen Naherholung über die anliegenden Feldwege schafft. Sie können auch als „Notwege“ von Fahrzeugen genutzt werden, falls die übrigen Zufahrtsstraßen blockiert sein sollten.

6.2 Nutzung

Die Struktur der neuen Wohnquartiere soll aus einer abwechslungsreichen Mischung unterschiedlicher Bauformen gebildet werden. Es wird vorgeschlagen, Mehrfamilienhäuser (Miet- oder Eigentumswohnungen), Sonderwohnformen (gemeinschaftliches Wohnen), Doppel- und Reihenhäuser sowie freistehende Einfamilienhäuser in einem noch festzulegenden Mix vorzusehen. Für eine direkte Bebauung entlang der Herseler Straße ist jedoch eine Lärmschutzmaßnahme erforderlich.

Die Flächen, die für eine kurzfristige bauliche Entwicklung zur Verfügung stehen, sind im Plan farbig dargestellt.

Im südlichen Teil des Plangebietes wird in Alternative 2 und 4 ein ca. 50 m breiter Streifen als gemischte Baufläche vorgesehen. Dort sind neben der Wohnnutzung auch nicht störende Gewerbebetriebe zulässig. Diese alternative Darstellung erfordert demnach entlang der Herseler Straße keinen aktiven Lärmschutz. Die Erschließung dieser Grundstücke soll direkt von der Herseler Straße oder über die geplante Erschließungsstraße erfolgen.

Im Norden des Plangebietes befindet sich noch ein in Bewirtschaftung befindlicher, landwirtschaftlicher Betrieb (Nr. 1). Die Machbarkeitsstudie zeigt eine darauf abgestellte, längerfristige Entwicklung dieses Teils des Plangebietes in einer Größenordnung von 1,5 ha als Erweiterungsoption auf.

Die Bebauung soll in der Regel ein Maß von 2 Vollgeschossen mit ausgebautem Dach nicht übersteigen. In begründeten, städtebaulichen Situationen wie zum Beispiel zur Markierung von Stadteingängen im südlichen Quartier kann ein 3. Vollgeschoss sinnvoll sein.

Aufgrund der Größe der neuen Wohnquartiers und fehlender Angebote in fußläufiger Entfernung wird im nördlichen Teilbereich des Plangebietes ein größerer Spielbereich (Bolzplatz, Kinderspielplatz) vorgesehen. Im südlichen Planbereich erscheint die Anordnung eines Kinderspielplatzes zu genügen.

Bei der weiteren Durcharbeitung des Plangebietes im Hinblick auf einen städtebaulichen Entwurf sollen die „Kriterien im Rahmen der Bauleitplanung“ gelten, die die Stadt Bornheim als Vorgaben formuliert hat.

6.3 Immissionsschutz

Auf Grundlage der Umgebungslärmkarten des Landes NRW lassen sich die Auswirkungen des Verkehrslärms insb. aus Richtung der Herseler Straße einschätzen. Entlang der L 118 wird daher in den Alternativen 1 und 3 zum Schutz vor Verkehrslärm aber auch den Emissionen des gegenüberliegenden Gewerbegebietes eine Fläche für eine Lärmschutzanlage vorgesehen. Dabei wird an eine Kombination aus Wall und Wand gedacht. Die notwendige Höhe der Anlage muss im weiteren Planverfahren gutachterlich ermittelt werden.

Durch die Errichtung der Lärmschutzanlage werden die Erdgeschoss- und Gartenzone vor Verkehrs- und Gewerbelärm-Emissionen wirkungsvoll geschützt. Zum Schutz der Wohnruhe in den Innenbereichen der Obergeschosse der Häuser müssen für einen ebenfalls gutachterlich noch festzulegenden Bereich passive Schallschutzmaßnahmen an den Außenbauteilen der Gebäude gemäß DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) vorgesehen werden. Ab dem Lärmpegelbereich IV sind auch

fensterunabhängige Lüftungsanlagen für Schlaf- und Ruheräume notwendig, um die Nachtruhe zu sichern.

In den Alternativen 2 und 4 übernimmt der ca. 50 m breite Geländestreifen, der als gemischte Baufläche vorgesehen ist, eine immissionsschutzrechtliche Pufferfunktion zu der sich nördlich anschließenden Wohnbebauung. Innerhalb der gemischten Bauflächen ist davon auszugehen, dass entweder Hallen von nicht störenden Gewerbebetrieben oder Mehrfamilienhäuser neben dem größeren Abstand der Wohngebiete zur Herseler Straße einen Beitrag zur Lärmabschirmung leisten können.

7. Technische Infrastruktur

Das Schmutzwasser soll dem örtlichen Kanalnetz zugeleitet werden. Die Leistungsfähigkeit des Netzes muss untersucht werden.

Es sollen auch Versickerungsversuche auf dem Gelände stattfinden, die der Frage nachgehen, ob insb. unbelastetes Dachwasser ortsnah versickert werden kann. Generell ist aus Bauvorhaben in der näheren Umgebung bekannt, dass der Boden sehr versickerungsfähig ist.

Desweiteren werden auch Überflutungsbetrachtungen für das Plangebiet erforderlich. Dabei wird zum Einen von einem 30-jährlichen Starkregenereignis ausgegangen. Zum anderen werden auch Untersuchungen angestellt, welche Auswirkungen ein 100-jährliches Ereignis haben könnte.

Die o.g. Bestandteile der Entwässerungsplanung sollen im weiteren Planverfahren bearbeitet und auch mit dem Stadtbetrieb Bornheim abgestimmt werden.

Die Leistungsfähigkeit der übrigen Medien der technischen Infrastruktur wird innerhalb des Planverfahrens bei den jeweiligen Versorgungsträgern abgefragt.

8. Natur- und Landschaft

Die geplanten Bauflächen sowie die Flächen für die neu zu schaffenden Erschließungsanlagen sind als Eingriffe in Natur und Landschaft anzusehen. Im weiteren Verfahren wird der ökologische Eingriff unter Beachtung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen in Form einer Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung bewertet.

Soweit möglich ist eine Kompensation bzw. Minderung des ökologischen Eingriffes innerhalb des Plangebietes (zum Beispiel Ortsrandeingrünungen)

vorgesehen. Der überwiegende Teil des notwendigen Ausgleichs wird jedoch auf externen Flächen außerhalb des Plangebietes erfolgen müssen.

Es wurde bereits eine artenschutzrechtliche Vorprüfung von RMP Landschaftsarchitekten aus Bonn erstellt. Auf Grundlage einer Ortsbegehung wurde festgestellt, dass das Plangebiet augenscheinlich keine Lebensräume artenschutzrechtlich relevanter Tier- und Pflanzenarten aufweist. Ein Vorkommen streng geschützter Amphibien und Reptilien wird ausgeschlossen. Die Freiflächen werden möglicherweise von Fledermäusen als Jagdrevier genutzt. Quartiere von Fledermäusen wurden nicht gefunden. Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Vogelarten sind nach fachlicher Einschätzung ebenfalls nicht vorhanden. Als vorsorgliche Maßnahme schlägt der Gutachter vor, die Baufeldfreimachung des Geländes außerhalb der Brutzeiten durchzuführen. Dazu eignet sich demnach das Winterhalbjahr.

9. Bewertung der Alternativen

Die bereits beschriebenen 4 Alternativen wurden nach einheitlichen Maßstäben und im Hinblick auf umsetzungsrelevante Kriterien bewertet. Die nachfolgende Tabelle stellt das Ergebnis dieser Bewertung dar:

Kriterium	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3	Alternative 4
Herstellung der Grundstücksverfügbarkeit zur Herstellung der Erschließung	0 - 1	-	0 - 1	0 - 1
Wohnnutzung	+	+	+	+
Gewerbliche Nutzung	-	+	-	+
Minimierung der Beeinträchtigungen für Anlieger durch Neuverkehr	-	+	-	-
Geringer Erschließungsaufwand	-	-	+	+

Erläuterung:

- + Positiv
- Negativ
- 0 Neutral

1 Für den Fall, dass Grunderwerb in privaten Vorgartenbereichen getätigt werden müsste.

Die Tabelle zeigt, dass die Vorzüge der Alternative 1 begrenzt sind. Die schlagen sogar ins Negative um, wenn Grunderwerb im Bereich der privaten Vorgartenflächen am Fuhrweg getätigt werden müsste.

Die Alternative 2 würde den Vorteil bieten, dass der Neuverkehr an den bereits bebauten Gebieten vorbeigeleitet werden könnte. Dies wird aber durch einen hohen Erschließungsaufwand über schwer verfügbar zu machende Grundstücke erkaufte.

Die Alternativen 3 und 4 sind in ihrer Erschließung der Plangebiete vergleichbar. Alternative 4 bietet jedoch mit der Integration von Mischgebietsflächen eine größere Nutzungsvielfalt, da die Möglichkeit eröffnet wird, auch Gewerbe anzusiedeln. Sowohl für Wohnraum als auch gewerbliche Nutzungen sind Bedarfe vor Ort vorhanden. Zudem verringert Alternative 4 den Erschließungsaufwand, da kein zusätzlicher Schallschutz entlang der Herseler Straße erforderlich ist.

Anlagen: FlächenbilanzenAlternative 1

Planbereich nördlich Fuhrweg			
Teilgebiete	Fläche (in ha)	Einwohner (in Personen)	Flächenanteil (in %)
Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)	3,3	165	68,8
Straßen, Fuß- und Radwege	0,6	-	12,5
Ausbauflächen Koblenzer Straße und Fuhrweg	0,4	-	8,3
Grünflächen	0,5	-	10,4
Summe	4,8	165	100,0
Planbereich südlich Fuhrweg			
Teilgebiete	Fläche (in ha)	Einwohner (in Personen)	Flächenanteil (in %)
Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)	2,4	120	68,6
Straßen, Fuß- und Radwege	0,5	-	14,3
Grünflächen	0,6	-	17,1
Summe	3,5	120	100,0
Gesamtsumme	8,3	285	100,0

Alternative 2

Planbereich nördlich Fuhrweg			
Teilgebiete	Fläche (in ha)	Einwohner (in Personen)	Flächenanteil (in %)
Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)	3,3	165	68,8
Straßen, Fuß- und Radwege	0,9	-	18,8
Grünflächen	0,6	-	12,4
Summe	4,8	165	100,0
Planbereich südlich Fuhrweg			
Teilgebiete	Fläche (in ha)	Einwohner (in Personen)	Flächenanteil (in %)
Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)	1,8	90	54,6
Mischgebiet (25	0,7	18	21,2

Einwohner/ha)			
Straßen, Fuß- und Radwege	0,4	-	12,1
Grünflächen	0,4	-	12,1
Summe	3,3	108	100,0
Gesamtsumme	8,1	273	100,0

Alternative 3

Planbereich nördlich Fuhrweg			
Teilgebiete	Fläche (in ha)	Einwohner (in Personen)	Flächenanteil (in %)
Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)	3,3	165	67,3
Straßen, Fuß- und Radwege	0,7	-	14,3
Ausbauflächen Koblenzer Straße	0,3	-	6,1
Grünflächen	0,6	-	12,3
Summe	4,9	165	100,0
Planbereich südlich Fuhrweg			
Teilgebiete	Fläche (in ha)	Einwohner (in Personen)	Flächenanteil (in %)
Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)	2,4	120	70,6
Straßen, Fuß- und Radwege	0,4	-	11,8
Grünflächen	0,6	-	17,6
Summe	3,4	120	100,0
Gesamtsumme	8,3	285	100,0

Alternative 4

Planbereich nördlich Fuhrweg			
Teilgebiete	Fläche (in ha)	Einwohner (in Personen)	Flächenanteil (in %)
Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)	3,3	165	67,3
Straßen, Fuß- und Radwege	0,7	-	14,3
Ausbauflächen Koblenzer Straße	0,3	-	6,1

Grünflächen	0,6	-	12,2
Summe	4,9	165	100,0
Planbereich südlich Fuhrweg			
Teilgebiete	Fläche (in ha)	Einwohner (in Personen)	Flächenanteil (in %)
Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)	1,9	95	57,6
Mischgebiet (25 Einwohner/ha)	0,7	18	21,2
Straßen, Fuß- und Radwege	0,3	-	9,1
Grünflächen	0,4	-	12,1
Summe	3,3	113	100,0
Gesamtsumme	8,2	278	100,0



LEGENDE

- Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)
- Optionale Erweiterung
- Straßenverkehrsflächen
- Ausbauflächen Koblenzer Straße und Fuhrweg
- Fuß- und Radwege
- Grünflächen
- Grenze Hochspannungstrasse
- Grenze Flächennutzungsplan

Bornheim-Roisdorf

Machbarkeitsstudie Fuhrweg, Alternative 1

H+B Stadtplanung

H+B Stadtplanung PartG
Dillenburger Straße 75
51105 Köln

Stand: 08.01.2016
Maßstab: 1: 2000

Blattgröße: A2 im Original



LEGENDE

- Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)
- Gemischte Baufläche (25 Einwohner/ ha)
- Optionale Erweiterung
- Straßenverkehrsflächen
- Fuß- und Radwege
- Grünflächen
- Grenze Hochspannungstrasse
- Grenze Flächennutzungsplan

Bornheim-Roisdorf

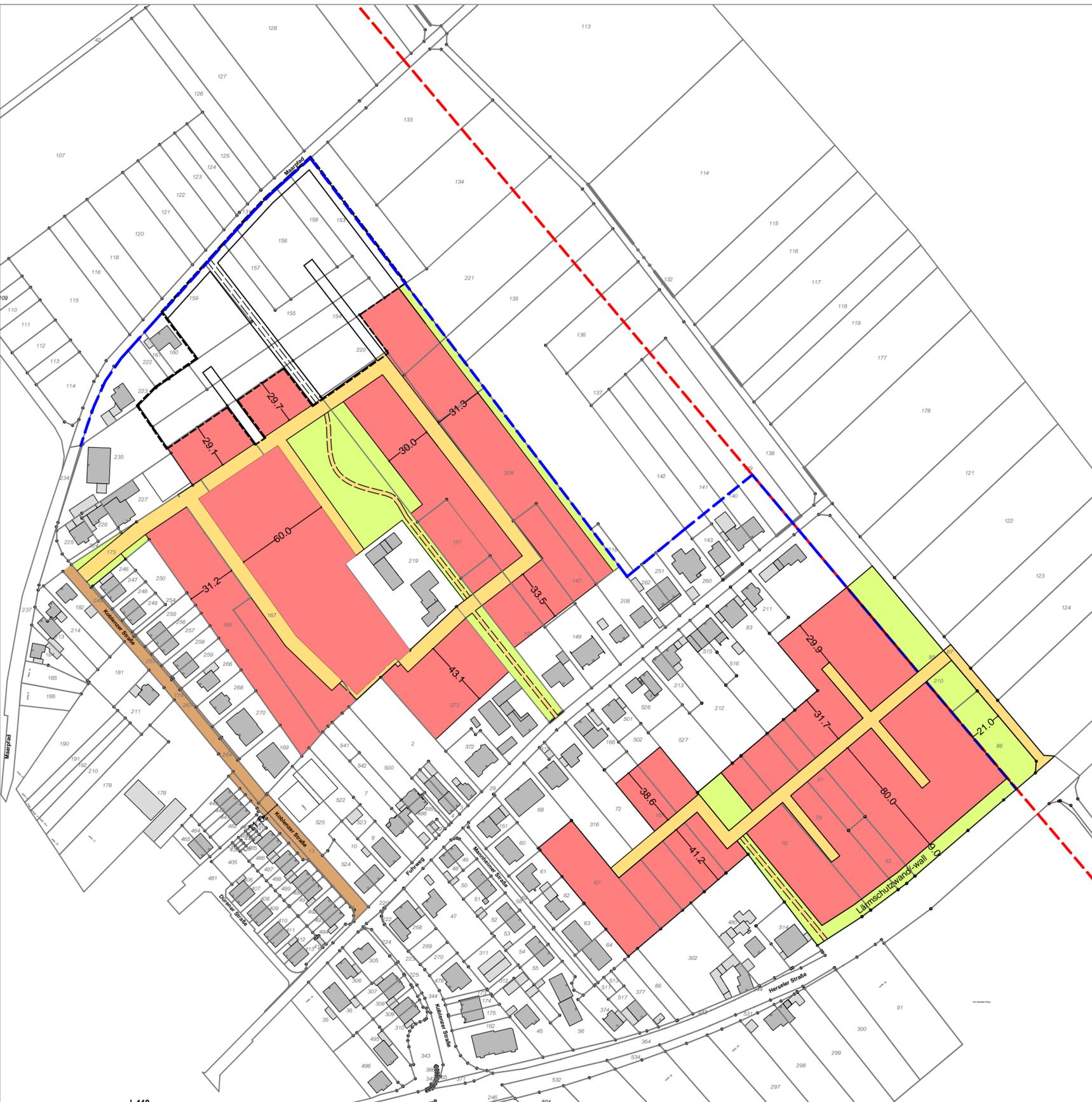
Machbarkeitsstudie Fuhrweg, Alternative 2

H+B Stadtplanung

H+B Stadtplanung PartG
 Dillenburger Straße 75
 51105 Köln

Stand: 08.01.2016
 Maßstab: 1: 2000

Blattgröße: A2 im Original



LEGENDE

- Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)
- Optionale Erweiterung
- Straßenverkehrsflächen
- Ausbauflächen Koblenzer Straße
- Fuß- und Radwege
- Grünflächen
- Grenze Hochspannungstrasse
- Grenze Flächennutzungsplan

Bornheim-Roisdorf

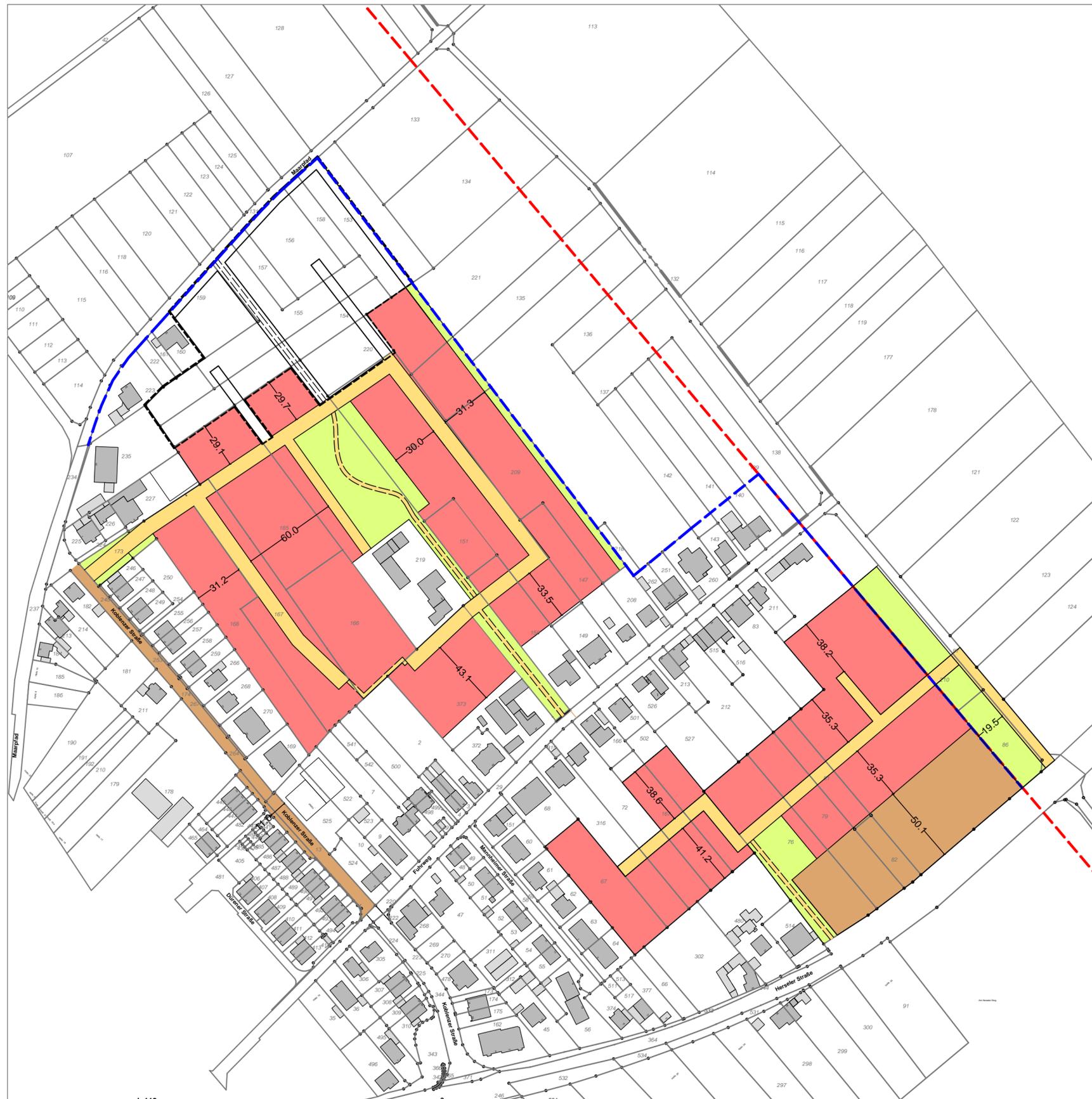
Machbarkeitsstudie Fuhrweg, Alternative 3

H+B Stadtplanung

H+B Stadtplanung PartG
 Dillenburger Straße 75
 51105 Köln

Stand: 08.01.2016
 Maßstab: 1: 2000

Blattgröße: A2 im Original



LEGENDE

- Wohnbauflächen (50 Einwohner/ha)
- Gemischte Baufläche (25 Einwohner/ ha)
- Optionale Erweiterung
- Straßenverkehrsflächen
- Ausbauflächen Koblenzer Straße
- Fuß- und Radwege
- Grünflächen
- Grenze Hochspannungstrasse
- Grenze Flächennutzungsplan

Bornheim-Roisdorf

Machbarkeitsstudie Fuhrweg, Alternative 4

H+B Stadtplanung

H+B Stadtplanung PartG
Dillenburger Straße 75
51105 Köln

Stand: 08.01.2016
Maßstab: 1: 2000

Blattgröße: A2 im Original

Ausschuss für Stadtentwicklung	17.02.2016
Rat	18.02.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	024/2016-7
Stand	13.01.2016

Betreff Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

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

Beschlussentwurf Rat

Der Rat

1. nimmt die Ausführungen zur Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes zur Kenntnis,
2. beauftragt die Verwaltung, das Konzept mit der Stellungnahme des ADFC erneut zur Beschlussfassung vorzulegen,
3. beauftragt den Bürgermeister, zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein Budget in den Haushaltsplanentwürfen 2017-2021 vorzusehen.

Sachverhalt

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung am 19.10.2011 die Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes 2003 beschlossen. Seit der Erarbeitung des Konzeptes von 2003 haben sich sowohl die planerischen Instrumentarien, als auch die rechtlichen Vorgaben zur Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur weiterentwickelt.

Durch eine Überprüfung und Aktualisierung des bestehenden Konzeptes sollten die damals empfohlenen Maßnahmen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Diese Überprüfung erfolgte unter Berücksichtigung der StVO, der ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) sowie weiterer aktuell geltender Regelwerke. Durch geeignete Maßnahmen soll die Nutzung des Fahrrads attraktiver und sicherer und dadurch eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommens erreicht und gleichzeitig der Stellenwert des Radverkehrs in Bornheim erhöht werden.

Das bestehende Radverkehrsnetz wurde in einer umfangreichen Befahrung erfasst und bewertet. Die bestehende Netzqualität bzw. der Netzzusammenhang der Radverkehrsverbindungen wurde begutachtet, sowie die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit der vorhandenen Radverkehrsführungen bewertet.

Hierfür wurden neben einer Einschätzung des Planungsbüros auch die Unfallstatistiken mit Radfahrerbeteiligung der Jahre 2010-2013 ausgewertet. Auffallend ist, dass es sich bei den meisten Unfällen um Zusammenstöße mit einem Fahrzeug handelt, dass in einem Kreuzungs- oder Einfahrtsbereich ab- oder einbiegt und hierbei Vorfahrtsregelungen nicht beachtet wurden.

Weiterhin sind alle bestehenden Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV, also zur DB in Roisdorf und Sechtem sowie entlang der Stadtbahnlinien 16 und 18 im Bestand und Ausnutzung erhoben sowie bewertet worden.

Zusätzlich wurden aktuelle Verkehrsplanungen, wie die Planungen zur Bonner Straße oder zum Apostelpfad unter dem Blickwinkel der Radverkehrsführung überprüft und bewertet.

Aus den oben genannten Bereichen – Netzbeurteilung, Bestandserfassung und Verkehrssicherheit – wurden die Stärken, Schwächen und Potenziale im bestehenden Radverkehrssystem herausgearbeitet. Die Darstellung dieser Ergebnisse ist in einer umfangreichen textlichen Ausführung mit ergänzenden Karten und einem umfassenden Mängelkataster erfolgt.

Die im konzeptionellen Teil vorgeschlagenen Maßnahmen sind wie folgt gegliedert worden:

- Maßnahmen an Zweirichtungswegen
- Fahrbahnführung außerorts
- Tempo-30-Zonen – Verkehrsberuhigung
- Umlaufsperrern
- Einbahnstraßen
- Sackgassen
- Fahrbahnführungen innerorts

Eine Gesamtübersicht über alle empfohlenen Maßnahmen wird durch die Karten 10 und 11 des Konzeptes, die noch einmal in Maßnahmen an den Strecken und an den Knotenpunkten unterscheiden, sowie in tabellarischer Form dargestellt.

Für die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen sind diese durch ein Bewertungsschema in drei Prioritäten eingeteilt worden. Stufe A für kurzfristige Maßnahmen, Stufe B für mittelfristige Maßnahmen und Stufe C für langfristige Maßnahmen. Die Verteilung der Umsetzung wird in Karte 12 räumlich dargestellt.

Deutlich wird, dass vor allem die vorgeschlagenen Knotenmaßnahmen überwiegend der Umsetzungsstufe A zuzuordnen sind. Mit deren zügiger Realisierung ist eine deutliche Verbesserung sowohl in der Radverkehrssicherheit, als auch für die Wahrnehmung des Radverkehrs im Stadtgebiet zu erwarten. Bei Maßnahmen der Umsetzungsstufe A überwiegen kurzfristige weniger kostenintensive Maßnahmen, die zeitnah umzusetzen sind.

Die Maßnahmen der Umsetzungsstufe B sollten zumindest was deren Planungsaufwand angeht, parallel angegangen werden, ihre tatsächliche Realisierung hat dagegen einen längeren Zeithorizont.

Die Themen Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV, die Auswertung des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung von 2010-2013, das Kataster zur Freigabe der Einbahnstraßen sowie die Maßnahmen 2015 und deren Priorisierung sind aufgrund des Umfangs in einem Anlagenband zum Radverkehrskonzept dargestellt.

Grundlage für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist neben einer personellen Ausstattung vor allem eine ausreichende Mittelausstattung für den Radverkehr. Eine größere finanzielle Ausstattung der Radverkehrsförderung ist notwendig, wenn weitere, teilweise kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen verstärkt umgesetzt werden sollen.

Auch hieran ist in der Vergangenheit die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes fehlgeschlagen. In die Haushaltsplanungen der mindestens nächsten 5 Jahre sind daher entsprechende Mittel einzuplanen. Nach dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 wird der Finanzbedarf von Städten für den Radverkehr pro Einwohner ermittelt und darüber hinaus nach Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern in der Radverkehrsförderung unterschieden. Da Bornheim in dieser Systematik aufgrund der bestehenden unzureichenden Radverkehrsstrukturen

als Einsteiger einzustufen ist, liegt der Finanzierungsaufwand nach dem NRVP 2020 in einer Spanne zwischen ca. 400.000,- € und ca. 850.000,- €

Eine Umsetzung des Konzeptes und die damit einhergehende Stärkung des Radverkehrs sind wichtige Beiträge zum Klimaschutz in Bornheim. Eine Verlagerung auf den nicht motorisierten Individualverkehr kann jedoch nur dann funktionieren, wenn hierfür eine angemessene Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird.

Das Konzept soll nun vorgestellt und zur Diskussion gestellt werden. Der ADFC wird parallel beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind noch im Rahmen der Haushaltsplanberatungen der nächsten Jahre sowie in Abhängigkeit von der abschließenden Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept festzulegen.

Der Bürgermeister empfiehlt dringend, in den Haushaltsplanberatungen ein konkretes Budget für laufende Maßnahmen im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt und der für diesen Bereich vorhandenen Personalkapazitäten vergleichbar dem Straßenausbaukonzept festzulegen.

Anlagen zum Sachverhalt

1. Radverkehrskonzept 2015
2. Anlagenband 2015



Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzepts



August 2015



AB Stadtverkehr . Büro für Stadtverkehrsplanung
A. Blase

Stadt Bornheim

Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes

Auftraggeber:	Stadt Bornheim
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr – Arne Blase, Alte Bahnhofstraße1-3, 53173 Bonn
Telefon	02 28 – 390 50 90
Fax	02 28 – 390 50 91
E-Mail	bonn@ab-stadtverkehr.de
Homepage	www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Arne Blase Dipl.-Ing. Ulrike Ewen

Stand August 2015

Inhalt

1	Zielsetzung	5
2	Bestandsanalyse – Stärken, Schwächen und Potenziale im System	5
2.1	Bestehendes Radverkehrsnetz	5
2.2	Analyse zur Radverkehrsinfrastruktur	6
2.2.1	Bestehende Radverkehrsführungen	6
2.2.2	B+R-Angebot - Abstellanlagen	16
2.2.3	Radverkehrsrelevante Planungen	17
2.3	Unfälle	31
2.4	Stärken, Schwächen und Potenziale der bestehenden Radverkehrsstruktur	32
3	Radverkehrsnetz Bornheim 2015	34
3.1	Allgemeines	34
3.1.1	Aufgaben und Ziele der Radverkehrsnetzplanung	34
3.1.2	Anforderungen an das Radverkehrsnetz	34
3.1.3	Netzkategorien	35
3.2	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes	39
4	Führungsformen	43
4.1	Auswahl der Führungsformen	43
4.2	Führungsformen	45
4.2.1	Führungsformen innerhalb geschlossener Ortschaften	46
4.2.2	Führungsformen außerhalb geschlossener Ortschaften	49
5	Maßnahmen	53
5.1	Maßnahmen aus dem RVK 2003	53
5.2	Maßnahmen 2015	55
5.2.1	Maßnahmen an Zweirichtungsradwegen	55
5.2.2	Fahrbahnführungen außerorts	56
5.2.3	Tempo-30-Zonen - Verkehrsberuhigung	57
5.2.4	Umlaufsperrn	58
5.2.5	Einbahnstraßen	59
5.2.6	Sackgassen	63
5.2.7	Fahrbahnführungen innerorts	63
5.2.8	Maßnahmen zur Stärkung der Radverkehrsachse Walberberg – Roisdorf	64
5.3	Flankierende Maßnahmen	64
5.3.1	Mitgliedschaft in der AGFS	65
5.3.2	Schaffung einer Personalstelle „Beauftragter für Nahmobilität“	65
5.3.3	Finanzierung von Radverkehrsprojekten	65
6	Umsetzungsprogramm	69
7	Abkürzungen und Verkehrszeichen	73
8	Anhang	74

Abbildungen

Abbildung 1: Problematische Situationen an Zweirichtungsradwegen	10
Abbildung 2: Straßen außerorts ohne RV-Angebot	11
Abbildung 3: Überdimensionierte Knoten innerhalb Tempo-30-Zonen	12
Abbildung 4: Planausschnitt L118 / Koblenzer Straße	19
Abbildung 5: Beginn des Radwegs in Sechtem	22
Abbildung 6: Planausschnitt Apostelpfad (Anschluss Zweirichtungsradweg)	25
Abbildung 7: Planausschnitt Apostelpfad (Einmündung Reuterweg)	26
Abbildung 8: Planausschnitt Kreisel Bonner Straße / L 118 (Herseler Straße)	27
Abbildung 9: Hauptnetz - Radschnellverbindung (rot) und Hauptverbindungswege (blau)	37
Abbildung 10: Verbindungsnetz mit Hauptnetz und Verbindungswegen (hellblau)	38
Abbildung 11: Belastungsbereiche nach ERA 2010	43
Abbildung 12: Beispiele für die Ausgestaltung von Umlaufsperrern	59
Abbildung 13: Einbahnstraßenbeschilderung	60
Abbildung 14: Beispiel einer Beschilderung bei vorgeschriebener Fahrtrichtung (Z. 209 + ZZ 1022-10)	60
Abbildung 15: Markierung von Ein- bzw. Ausfahrhilfen für den Radverkehr in Einbahnstraßen	61
Abbildung 16: Ausgestaltung schmaler und breiter Fahrgassen	62
Abbildung 17: Z 357-50 (links) und Z 357-51 (rechts)	63

Kartenverzeichnis

Karte 1 Bestehende Radverkehrsführungen	8
Karte 2 Bestandsanalyse Knoten	14
Karte 3 Bestandsanalyse Strecken	15
Karte 4 Infrastrukturplanungen seit 2003	18
Karte 5 Touristische Planungen seit 2003	30
Karte 6 Änderungen im Radverkehrsnetz	40
Karte 7 Radverkehrsnetz 2014	42
Karte 8 Belastungsbereiche nach ERA 2010	44
Karte 9 Umsetzung der Maßnahmen von 2003	54
Karte 10 Maßnahmen an Knoten	67
Karte 11 Maßnahmen an Strecken	68
Karte 12 Priorisierung der Maßnahmen	72

Tabellen

Tabelle 1: Planungen zu Zweirichtungsradwegen in Bornheim	17
Tabelle 2: sonstige infrastrukturelle Planungen in Bornheim	24
Tabelle 3: Planungen zur Radwegweisung in Bornheim	29
Tabelle 4: Stärken und Schwächen im bestehenden Radverkehrsangebot	32
Tabelle 5: Hauptanforderungen an ein Radverkehrsnetz (angelehnt an CROW 1994)	35
Tabelle 6: Netzkategorien des Radverkehrsnetzes	36
Tabelle 7: Änderungen im Radverkehrsnetz 2015	41
Tabelle 8: Führungsformen innerhalb geschlossener Ortschaften	47
Tabelle 9: Ausgestaltung von Führungsformen innerorts	49
Tabelle 10: Führungsformen außerhalb geschlossener Ortschaften	50
Tabelle 11: Ausgestaltung von Führungsformen außerorts	52
Tabelle 12: Umsetzung der Maßnahmen von 2003	53
Tabelle 13: Maßnahmen an Zweirichtungsradwegen	56
Tabelle 14: Einbahnstraßen in Bornheim	63
Tabelle 15: Bewertungsschema der Maßnahmenpriorisierung	70

1 Zielsetzung

Mit der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes 2003 wurde in Bornheim die Entscheidung zu einer umfassenden Radverkehrsförderung getroffen. Seitdem haben sich sowohl die planerischen Instrumentarien als auch die rechtlichen Vorgaben zur Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur weiterentwickelt. Gleichzeitig wurden in Bornheim in den vergangenen Jahren einige Verkehrsplanungen in Angriff genommen, die sich auch auf die Situation des Radverkehrs auswirken. Für eine zukunftsorientierte und anspruchsgerechte Radverkehrsförderung ist daher eine Aktualisierung und Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes unumgänglich.

Im Rahmen der Weiterentwicklung sind das 2003 entwickelte Radverkehrsnetz sowie die damals empfohlenen Maßnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Diese Überprüfung erfolgt unter Berücksichtigung der StVO, der ERA 2010 sowie weiterer aktuell geltender Regelwerke. Weitergehend sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um die Nutzung des Fahrrads attraktiver und sicherer zu machen. Dadurch sollen eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommens erreicht und gleichzeitig der Stellenwert des Radverkehrs in Bornheim erhöht werden.

2 Bestandsanalyse – Stärken, Schwächen und Potenziale im System

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde die bestehende Situation für den Radverkehr erfasst und bewertet. Dabei wurden einerseits die bestehende Netzqualität bzw. der Netzzusammenhang der Radverkehrsverbindungen begutachtet. Andererseits wurden die Verkehrs- und Infrastrukturqualität sowie die Verkehrssicherheit der vorhandenen Radverkehrsführungen eingeschätzt. In einem ersten Schritt erfolgte dazu eine umfangreiche Befahrung mit Bestandserfassung im bestehenden Radverkehrsnetz Bornheim sowie an den Verknüpfungspunkten mit dem schienengebundenen ÖPNV. Ergänzt wurde diese Bestandserfassung durch die Analyse der radverkehrsrelevanten Planungen, die seit 2003 in Bornheim initiiert wurden. Zur Einschätzung der Verkehrssicherheit wurden neben der subjektiven Einschätzung während der Bestandserfassung die Unfallstatistiken der Jahre 2010 – 2013 ausgewertet.

Aus diesen drei Bereichen (Netzbeurteilung, Bestandserfassung, und Verkehrssicherheit) wurden die Stärken, Schwächen und Potenziale im bestehenden Radverkehrssystem herausgearbeitet. Die Darstellung dieser Ergebnisse erfolgte neben den folgenden textlichen Ausführungen in ergänzenden Karten und einem umfassenden tabellarischen Mängelkataster.

2.1 Bestehendes Radverkehrsnetz

Unter dem Begriff Radverkehrsnetz ist zunächst das gesamte für den Radverkehr in Bornheim zur Verfügung stehende Straßen- und Wegenetz zu verstehen. Dabei ist den möglichst direkten Verbindungen zwischen Ortsteilzentren untereinander und anderen wichtigen Zielen (z.B. Schulen, Haltestellen, etc.) eine höhere Bedeutung zu geben. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Anforderungen im Alltags- und Freizeitradverkehr werden die Netze für beide Verkehrsarten unterschieden.

In 2003 wurde ein Radverkehrsnetz sowohl für den Alltags- und den Freizeitradverkehr entwickelt. Zusammenhängende Teilstrecken dieser beiden Netze wurden über die Radwegweisung ausgewiesen und ergeben zusammen das Radwegweisungsnetz. Daher ist dieses Radwegweisungsnetz nicht so engmaschig wie das gesamte Radverkehrsnetz. Gegenstand der folgenden Betrachtungen und des gesamten Konzepts ist aufgrund der Bedeutung nahezu ausschließlich das Alltagsnetz.

Grundsätzlich verfügt Bornheim über ein dichtes und nahezu vollständig zusammenhängendes Netz von Radverkehrsverbindungen sowohl innerhalb als auch zwischen den einzelnen Ortsteilen. Allerdings sind vereinzelt Netzlücken und Beeinträchtigungen im Netzzusammenhang festzustellen, die sich folgendermaßen darstellen (vgl. auch Karte 3):

- **Netzlücken**, definiert als Strecken, an denen aufgrund hoher Kfz-Verkehrsbelastungen eigene Radverkehrsführungen notwendig sind, bisher aber fehlen (z.B. Bornheimer Straße, Uedorfer Weg, Bonner Straße, Rüttersweg, etc.)
- **Fehlende Wege** und Verbindungen (z.B. Anschluss Uedorf an Leinpfad)
- Schlecht oder **nur wetterabhängig befahrbare Wege**, (z.B. Verbindung Walberberg-Trippelsdorf, Wirtschaftsweg zur L 192)
- **Einbahnstraßen**, die in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben sind (z.B. Heinestraße, Vorgebirgsstraße)

2.2 Analyse zur Radverkehrsinfrastruktur

Als Grundlage der Bewertung der bestehenden Radverkehrsführungen und der Einschätzung der B+R-Situation an den Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV diente eine umfangreiche Bestandserhebung. Die Befahrungen mit dem Fahrrad fanden überwiegend im Frühjahr 2014 statt. Einige Nacherhebungen wurden aufgrund aktueller Baufertigstellungen bis in den November 2014 notwendig. Der räumliche Rahmen der Erfassung war durch das 2003 definierte Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr vorgegeben. Die Strecken des Freizeitnetzes, die teilweise auch auf Strecken des Landesnetzes (Radwegweisung) verlaufen, wurden nicht in die Bearbeitung einbezogen (vgl. Kapitel 3). Erweitert wurde die Bestandserfassung auf die Standorte der seit 2003 initiierten radverkehrsrelevanten Planungen im Stadtgebiet.

2.2.1 Bestehende Radverkehrsführungen

Bei den Erhebungen wurden alle in 2003 festgelegten Haupt- und nahezu alle Verbindungswege befahren und deren Führungsformen erfasst.¹ Für die anschließende Bewertung der Verkehrs- und Infrastrukturqualität sowie die Einschätzung des Konfliktpotenzials wurden situationsbezogen die folgenden Merkmale erhoben:

- Breite der Radverkehrsanlage
- Art und Zustand der Oberfläche der Radverkehrsanlage

¹ Die Freizeitverbindungen des RVK 2003 werden nachrichtlich in das aktualisierte Radverkehrsnetz 2015 übernommen.

- Mängel in Führung und Komfort an Knotenpunkten
- Sicherheitsabstände zu Fahrbahnen und Parkständen
- Ausgestaltung von Führungswechseln
- Merkmale der Fußverkehrsführung

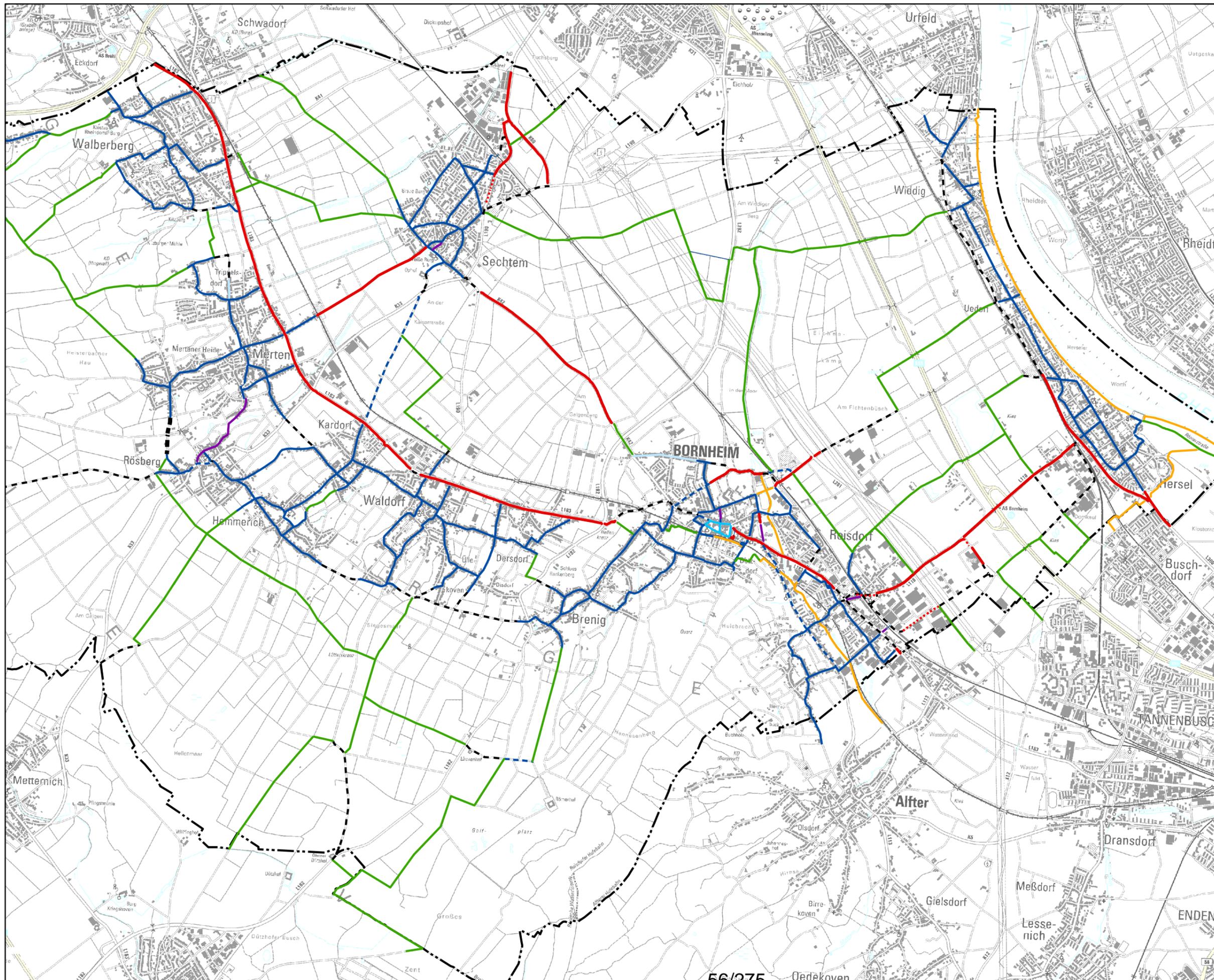
Die Auswertungen des Bestandes sowie das Aufzeigen von Mängeln wurden aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen nach Knotenpunkten und den dazwischen liegenden Streckenabschnitten differenziert.

Bei der Erfassung der Führungsformen des Radverkehrs konnten die folgenden drei Hauptformen ausgemacht werden. Ergänzend bietet Karte 1 einen Überblick über die bestehenden Radverkehrsführungen in Bornheim.

- Die Hauptverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen verlaufen überwiegend entlang klassifizierter Straßen auf **baulich getrennten Radwegen** (rote Linien), die als gemeinsame Geh- und Radwege mit Zweirichtungsbetrieb benutzungspflichtig ausgewiesen sind. Sie bieten die Möglichkeit, zügig und vergleichsweise knotenarm voranzukommen. Gemeinsame Geh- und Radwege befinden sich entlang der L183 von Walberberg bis Bornheim sowie zwischen Bornheim und Roisdorf, entlang der L118 zwischen Roisdorf und Hersel sowie an der L300 zwischen Hersel und Uedorf. Auch die Kreisstraßen K42 (Sechtem-Bornheim), K60 (Sechtem-Wesseling), sowie die Händelstraße zwischen Sechtem und Merten verfügen über einen begleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg.
- In **Tempo-30-Zonen** (blaue Linien), die in allen Ortsteilen die vorherrschende Verkehrsregelung sind, wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Damit verlaufen innerhalb der Ortsteile sowohl die Haupt- als auch die Verbindungen bis hin zu Erschließungsverbindungen auf derselben Führung, die sich lediglich durch die Qualität und Breite der Fahrbahn unterscheidet.
- **Wirtschaftswege** (grüne Linie) stellen die dritte wesentliche Führungsform des Radverkehrs dar. Neben den klassifizierten Straßen bieten sie ein engmaschiges Wegenetz zur Verbindung der einzelnen Ortsteile untereinander. Wirtschaftswege weisen meist nur sehr geringe Kfz-Verkehrsstärken auf, da sie nur für landwirtschaftlichen Kfz-Verkehr freigegeben sind, und bieten damit für den Radverkehr hervorragende Alternativen.

Zurzeit bestehen in Bornheim keine expliziten Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn in Form von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen. Entlang der innerörtlichen Hauptstraßen mit höherem Verkehrsaufkommen (z.B. Straßen der Belastungsbereiche III) wird der Radverkehr bisher auf folgende Weise geführt:

- einseitige Zweirichtungsradswege mit gemeinsamer Fußverkehrsführung, was zu erhöhtem Konfliktpotenzial mit Fußgängern und einer Gefährdung der Radfahrer an einmündenden untergeordneten Straßen führt, oder
- Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr, was aufgrund der Verkehrsstärken und der Verkehrszusammensetzung zu einer erhöhten Gefährdung der Radfahrer führt bzw. von einzelnen Nutzergruppen zumindest als subjektiv gefährdend wahrgenommen wird.



Bestehende Führungsformen des Radverkehrs

- Eigenständige Führung**
- Fahrbahnbegleitender Geh-/ Radweg (Zweirichtungsbetrieb)
 - selbständiger gemeinsamer Geh- / Radweg
 - Wirtschaftsweg

- Fahrbahnführungen**
- Verkehrsberuhigter Bereich
 - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo-20-Zone
 - Tempo-30-Zone
 - Führung auf der Fahrbahn Tempo 30
 - Führung auf der Fahrbahn mit VZ 260
 - Führung auf der Fahrbahn Tempo 50
 - Führung auf der Fahrbahn Tempo 70 km/h

- sonstige Führungsformen**
- Gehweg (Z 239) für Rf. freigegeben
 - Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte 1

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

--	--

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3
Karte: DTK25

Unter Maßgabe der Vorgaben der StVO, VwV-StVO² und der Empfehlungen der ERA 2010³, der RAS⁴, der RAL⁵ sowie weiterer Regelwerke der FGSV⁶ wurden die bestehenden Radverkehrsführungen beurteilt. Untersuchungsmerkmale waren dabei vor allem die tatsächlichen und potenziellen Konfliktlagen mit anderen Verkehrsarten (Kfz-Verkehr und Fußverkehr). Die Beurteilung der Infrastrukturqualität richtet sich nach der Funktionalität der Ausgestaltung und dem Zustand der Radverkehrsführungen.

Bei der Auswertung wurden einige Mängel wiederholt festgestellt, die im Folgenden erläutert werden. Eine detaillierte Auflistung aller festgestellten Mängel, unterschieden nach Strecken und Knoten, kann den Tabellen im Anhang I sowie den Karte 2 und 3 entnommen werden.

Zweirichtungsradwege

Die bestehenden Zweirichtungsradwege verlaufen überwiegend außerorts als direkte und vergleichsweise knotenarme Verbindung zwischen einzelnen Ortsteilen. Diese gemeinsamen Geh- und Radwege sind im Außerortsbereich eine gängige Führungsform, wobei es insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen zu Verkehrssicherheitsproblemen kommen kann. Auch bei den vorhandenen Geh- und Radwegen gibt es problematische Aspekte:

- Beginn und Ende der Zweirichtungsradwege müssen eine gesicherte Querungsmöglichkeit bieten. Dies ist in vielen Fällen nicht gegeben, es fehlen komfortable und sichere Anschlüsse bzw. Querungsangebote an eine weitergehende Fahrbahnführung (z.B. L 183, K 42 / L 190, Händelstraße, Brüsseler Straße)
- Die Furten entlang der Zweirichtungsradwege zur Querung untergeordneter Straßen sind in den meisten Fällen nicht regelkonform ausgeführt, es fehlen häufig die Richtungspfeile und Piktogramme (z.B. L 183, L 118, K 42).
- Die Beschilderung der Furten an den untergeordneten Straßen weist Mängel auf, so fehlt häufig das ZZ 1000-32 an den Z 205 und Z 206 (z.B. L 183, L 118).
- In den Knoten ist das Queren der parallelen Hauptstraße häufig nur sehr umständlich, regelwidrig oder gar nicht für den Radverkehr möglich. Es fehlen Aufstellflächen für den wartenden Radverkehr. Die querende Führung gemeinsam mit dem Fußverkehr endet häufig im Seitenraum auf der linken Straßenseite ohne Bordabsenkung für die Weiterfahrt (z.B. L 183).
- An den meisten gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts wird das Regelmaß der ERA 2010 von 2,50m nicht eingehalten, was zu Nutzungskonflikten mit Fußgängern und entgegenkommenden Radfahrern führen kann. Hinzu kommen teilweise massive Oberflächenschäden (z.B. L 183), die zu Gefährdungen und Komforteinbußen führen.

² Allgemeine Verwaltungsverordnung zur StVO; 2009

³ FGSV (Hrsg.); ERA 2010 – Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen - ERA 2010; Köln 2010

⁴ FGSV (Hrsg.); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RAS⁰⁶; Köln 2006

⁵ FGSV (Hrsg.); Richtlinie für die Anlage von Landstraßen – RAL; Köln 2012

⁶ FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

- An der L 183 bestehen in einigen Streckenabschnitten in Merten Nutzungskonflikte durch parkende Kfz. Hier wird der Radweg als „Zufahrt“ zum regelwidrigen „Parken“ im Seitenraum genutzt.



Abbildung 1: Problematische Situationen an Zweirichtungsradwegen

Innerorts bergen Zweirichtungsradwege ein stark erhöhtes Konfliktpotenzial, vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten (Radfahrer von rechts). Hier führt eine RV-Führung im Zweirichtungsbetrieb zu einer Behinderung der Verkehrsverflechtungen, zu verlängerten Wartezeiten und Umwegen für die Radfahrer. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr führt zusätzlich zu potenziellen Nutzungskonflikten, vor allem wenn die Breite der Anlagen nur den Mindestmaßen entspricht. Aus diesem Grund legt die VwV-StVO fest, dass eine Zweirichtungsführung innerorts „grundsätzlich nicht angeordnet werden“⁷ soll.

Daher sind die innerörtlich angelegten gemeinsamen Geh- und Radwege im Zweirichtungsbetrieb als problematisch zu kritisieren (z.B. Königstraße, Bahnhofstraße Sechtem).

⁷ VwV-StVO zu § 2 (4)S. 3-4 StVO Nr. II

Sonstige Radverkehrsführungen außerorts

An den nicht oder geringer klassifizierten Verbindungsstraßen außerorts bestehen häufig keine expliziten Radverkehrsangebote. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten und gleichzeitig oft engeren Straßenquerschnitte gerät der Radverkehr hier schnell in Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. Einige Abschnitte der Hauptverbindungen im Radverkehrsnetz verlaufen auf solchen (meist kurzen) Außerortsabschnitten (z.B. Rüttersweg). In wenigen Fällen weisen diese Strecken keinen Außerortscharakter auf, sind jedoch durch die Lage der Ortstafel so definiert. Das Fehlen der Radverkehrsführung stellt eine Netzlücke dar.



Abbildung 2: Straßen außerorts ohne RV-Angebot

Diese Straßen sind von den Wirtschaftswegen zu unterscheiden, die häufig für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt sind und aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens für den Radverkehr in den zwischenörtlichen Verbindungen bestens geeignet sind.

Tempo-30-Zonen

In Tempo-30-Zonen bedarf es keiner Radverkehrsführungen, benutzungspflichtige Führungen sind nach VwV-StVO nicht gestattet. Aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn „mitschwimmen“. In den alten Ortskernen oberhalb der L 183 sowie in den Rheinorten bestehen jedoch aufgrund der alten Ortstrukturen, die auf den landwirtschaftlichen Verkehr ausgerichtet waren, folgende Probleme für den Radverkehr:

- Zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auf längeren geraden Abschnitten der Hauptsammelstraßen.
- Knoten, die für die heutigen Anforderungen des Kfz-Verkehrs zu weiträumig gestaltet sind und aufgrund der Überdimensionierung zu überhöhten Geschwindigkeiten und / oder regelwidrigem Parken verleiten. Sie bedeuten für den Radfahrer sehr lange und teilweise unklare Wege zur Knotenquerung bzw. führen zu fehlenden Sichtbeziehungen.
- Ungünstig aufgeteilte Straßenräume, in denen aufgrund zu schmaler oder fehlender Gehwege Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sowie zusätzlich parkenden Kfz am

Fahrbahnrand entstehen. Für den Radverkehr, der sich i.A. zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr bewegt, bedeutet diese Ausgangslage eine ständige latente Gefahr von Nutzungskonflikten.



Abbildung 3: Überdimensionierte Knoten innerhalb Tempo-30-Zonen

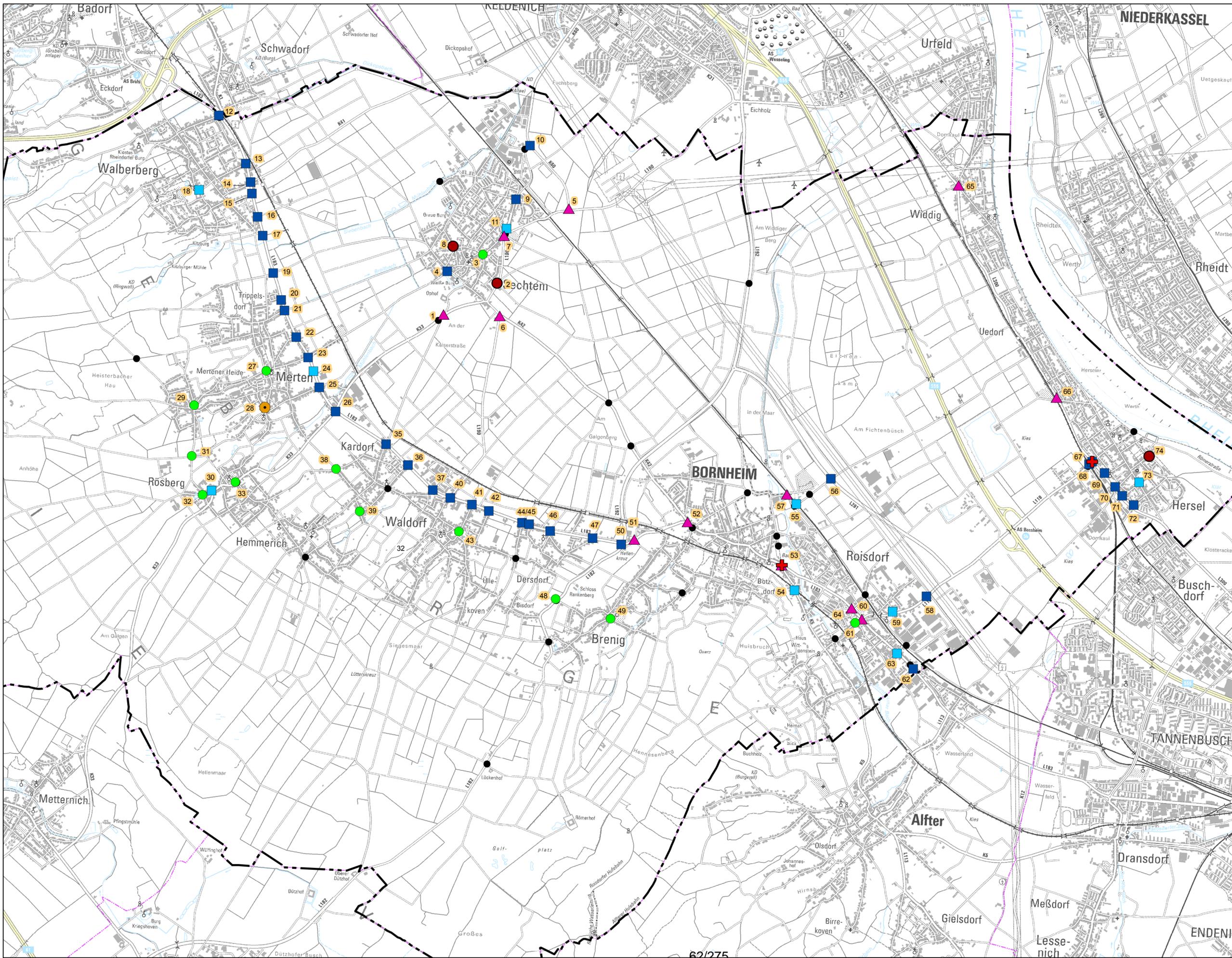
Einbahnstraßen

Im gesamten Stadtgebiet bestehen heute noch 15 Einbahnstraßen, die bisher nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Diese Strecken sind Netzlücken. Nach §45 StVO lässt sich herleiten, dass alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden müssen, wenn nicht eine besondere Gefahrenlage dagegen spricht. Mindestbreiten werden nicht vorgegeben, da sich gezeigt hat, dass gerade schmale Straßen unproblematisch sind. Bei Breiten unter 3,50m sollten Ausweichstellen vorhanden sein (z.B. Zufahrten) oder eingerichtet werden. Lediglich bei vorhandenem Linienbetrieb oder starkem Lkw-Verkehr muss eine Mindestbreite von 3,50m vorliegen. (vgl. Kapitel 5.2.5, S. 60, Einbahnstraßen)

Umlaufsperrn

Umlaufsperrn stellen an einigen Stellen im Verlauf eigenständiger Geh- und Radwege ein Ärgernis für Radfahrer dar, da sie zu starkem Abbremsen und häufig zum Absteigen zwingen. Für Radfahrer, die mit Tandem oder Anhänger unterwegs sind, können sie sogar zu einem unüberwindbaren Hindernis werden. Umlaufsperrn sind **nur** an den Stellen sinnvoll und gerechtfertigt, wo eben dieses massive Abbremsen aus Sicherheitsgründen (z.B. an starken Gefällestrrecken mit Anschluss an schlecht einzusehende Vorfahrtsstraßen) geboten ist. An allen anderen Stellen bedeuten Umlaufsperrn für den Radverkehr eine starke Komforteinschränkung und Behinderung, die es zu beheben gilt. Häufig können Umlaufsperrn ersatzlos demontiert werden, da eine zu verhindernde Kfz-Befahrung ohnehin nicht realistisch ist. Ist eine Blockade der Einfahrt für zweispurige Fahrzeuge notwendig, kann der Einsatz von reflektierenden Pollern mit umlaufenden Markierungen (vgl. Kap.5.2.4) als Ersatz erwogen werden.





Analyse Knoten

Mängel und Konflikte

Knoten

- Infrastrukturmängel
Zwei-Richtungs-Verkehr
- sonstige
Infrastrukturmängel
- ▲ fehlende / ungünstige
RV-Führung
- Beschilderungsmängel
- überdimensionierte
Knoten
- + Unfallschwerpunkt
- Umlaufsperrn
- weitere, bereits 2003
erfasste Knotenpunkte
mit Mängeln, die heute
noch bestehen
(vgl. Bericht, Kapitel 5)

36 Nr. Knoten
(vgl. Analysetabelle)

**Stadtgrenze
Bornheim**

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

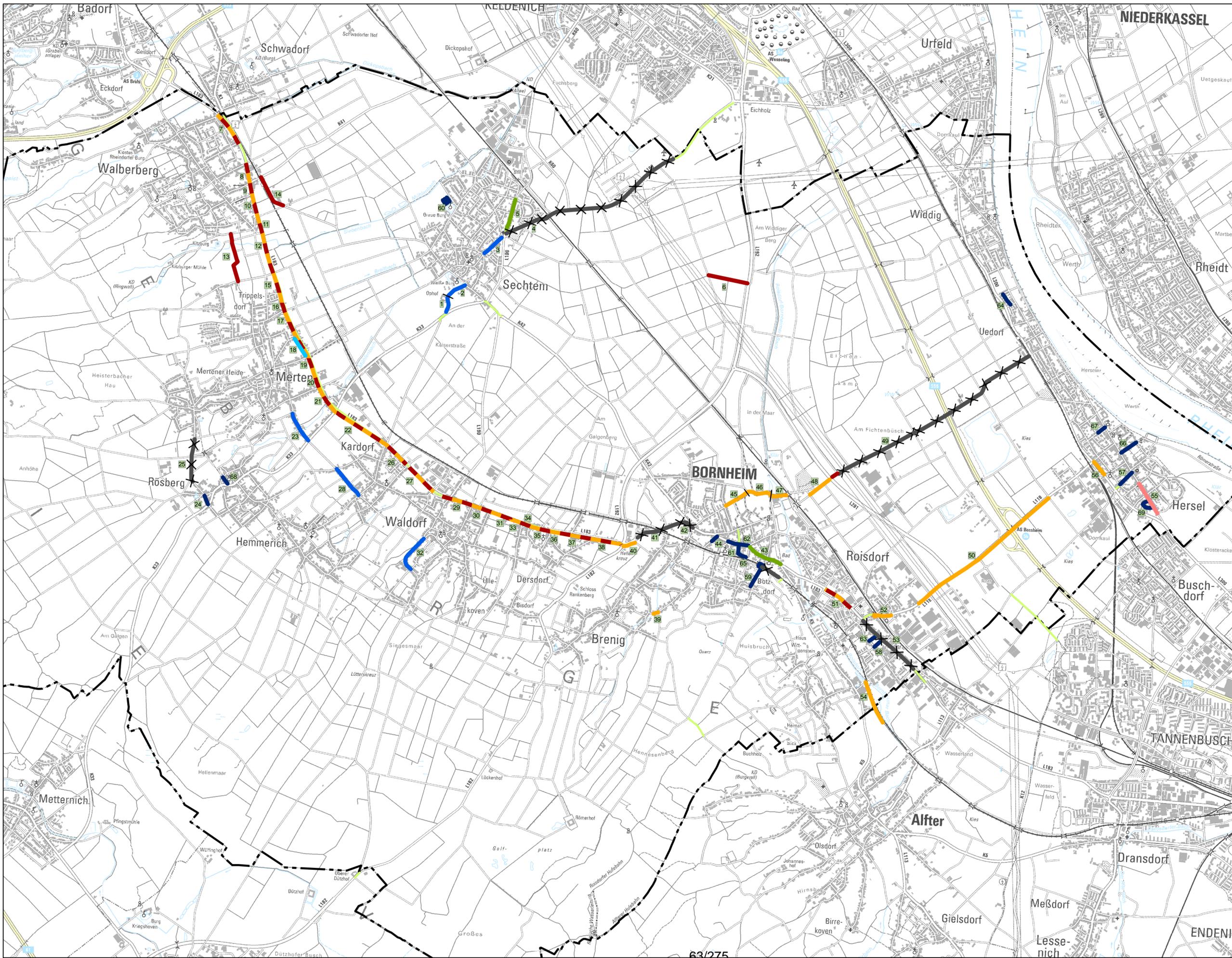
Karte 2

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr -
Arne Blase
Büro für
Stadtverkehrsplanung

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A2
Karte: DTK25



Analyse Strecken

Mängel und Konflikte

Strecken

- Breite der RV-Anlage nicht ERA-konform
- Oberflächenschäden
- Markierungen
- Straßenraumaufteilung ungünstig
- ungeeignete Führungsform

Konflikte

- ✕ Netzlücke
- Nutzungskonflikte
- Einbahnstraßen ohne Freigabe der Gegenrichtung für RV

— weitere, bereits 2003 erfasste Strecken mit Mängeln, die heute noch bestehen (vgl. Bericht, Kapitel 5)

26 Nr. Strecke (vgl. Analysetabelle)

- - - Stadtgrenze Bornheim

Stadt Bornheim

Radverkehrs-konzept 2015

Karte 3

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

Stand: August 2015 Maßstab: o.M.	Blattgröße: A2 Karte: DTK25

2.2.2 B+R-Angebot - Abstellanlagen

Insgesamt betrachtet gibt es in Bornheim heute ein relativ gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen an den SPNV-Haltestellen, auch ist mehr als die Hälfte der Anlagen qualitativ hochwertig. Für die erhobenen 369 abgestellten Räder⁸ standen 629 Stellplätze bereit, jedoch parkten 43,3 % (160 Fahrräder) dieser abgestellten Fahrräder nicht in den Abstellanlagen. Die Verteilung der frei abgestellten Fahrräder an den einzelnen Haltestellen und Bahnhöfen verdeutlicht, welche Ursachen zu diesem Phänomen führen.

- Fehlen von Anlagen (z.B. Uedorf)
- mangelnde Qualität einzelner Anlagen (z.B. Widdig, Hersel)
- ungünstiger Standort einzelner Anlagen
- Anspruch der Radfahrer möglichst in Zielnähe zu parken

Ein „wildes“ Abstellen von Rädern gerade im Umfeld der Haltestellen, wo häufig räumlich beengte Verhältnisse bestehen, kann zu Nutzungskonflikten bis hin zur Gefährdung von Fußgängern und hier insbesondere blinden/sehbehinderten Menschen führen. Daher ist eine Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfe mit funktionalen, quantitativ ausreichenden und sinnvoll positionierten Abstellanlagen unerlässlich.

Für die folgenden Standorte ergibt sich somit ein Handlungsbedarf.

- Die beiden Bahnhöfe Sechtem und Roisdorf sollten ein umfangreicheres und deutlich attraktiveres B+R-Angebot erhalten, das der Nachfrage sowohl qualitativ als auch quantitativ gerecht wird. An beiden Bahnhöfen sind überdachte Anlagen vorzusehen, wie es für Sechtem (210 Stellplätze) bereits geplant und in Umsetzung ist. Zusätzlich ist die Einrichtung von Fahrradboxen, z.B. für teurere Räder oder E-Bikes anzustreben.
- In Uedorf sollte ein erstes B+R-Angebot bereitgestellt werden.
- In Widdig und Hersel werden die bestehenden Vorderradhalter den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht und sind zu ersetzen.
- Die Anlagen der Haltestelle Bornheim Rathaus sollten langfristig überdacht werden.
- Die Überdachungen der Anlagen in Walberberg, Merten, Waldorf, Bornheim und Roisdorf West sind gründlich zu reinigen.
- Als Signal für den Willen zur Radverkehrsförderung in der gesamten Stadt ist am Rathaus eine überdachte Abstellanlage mit ca. 25 Stellplätzen in Eingangsnähe anzulegen.

Die vollständige Betrachtung und Analyse der bestehenden Situation in der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem schienenengebundenen ÖPNV kann der gesonderten Darstellung im Anhang II entnommen werden.

⁸ Erhebung vom 04.12.2013

2.2.3 Radverkehrsrelevante Planungen

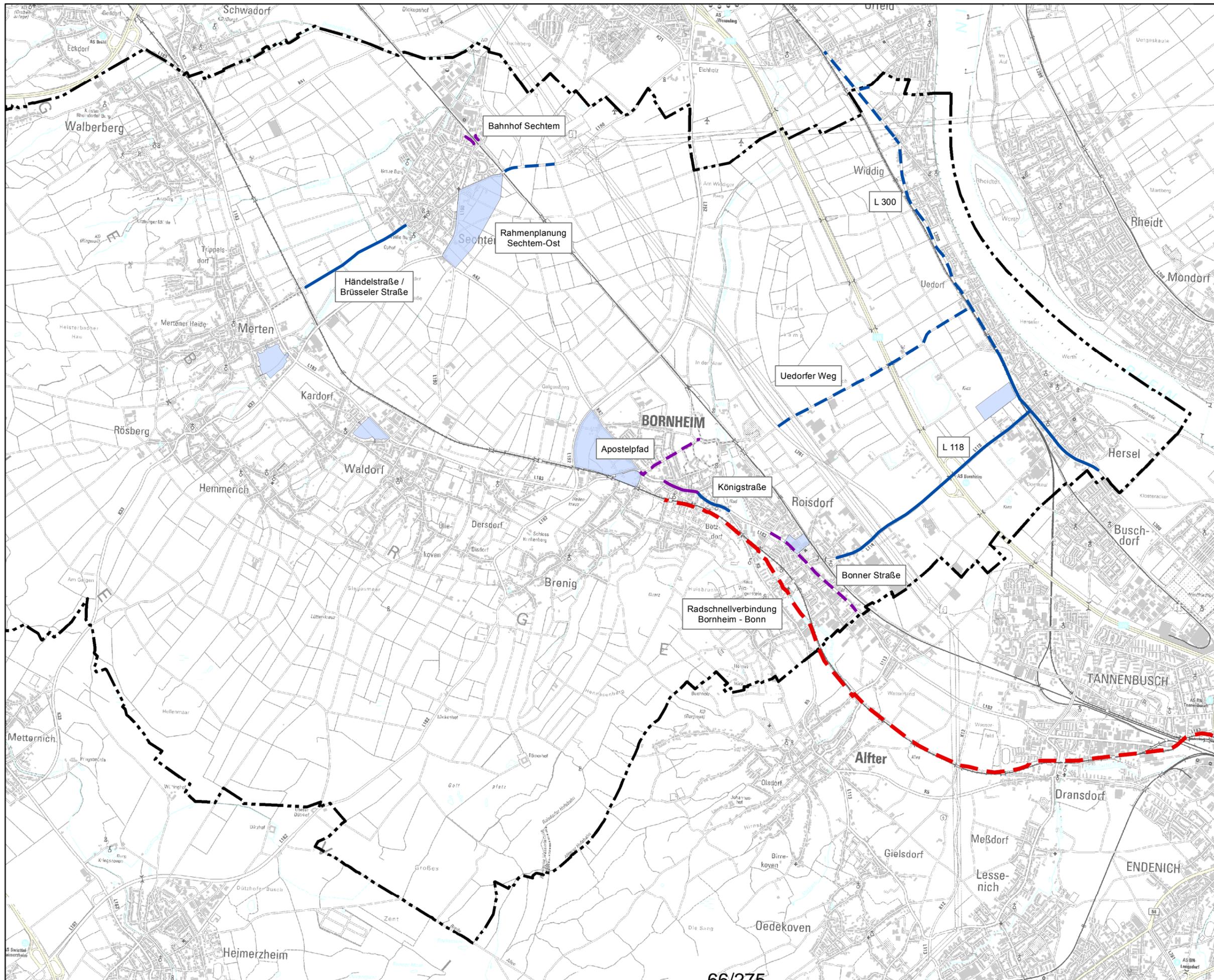
Neben den Maßnahmen des RVK 2003 wurden in den vergangenen Jahren weitere Verkehrsplanungen initiiert, die für den Radverkehr von Bedeutung und teilweise schon realisiert sind. Im Folgenden werden diese Planungen und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Infrastruktur- und Verkehrsqualität für den Radverkehr analysiert. Die räumliche Darstellung der Planungen ist Karte 4 und Karte 5 zu entnehmen.

Zweirichtungsradwege

Allein für fünf Strecken wurden in den vergangenen Jahren neue Zweirichtungsradwege entwickelt, die der folgenden Tabelle 1 entnommen werden können. Deren Analyse erfolgte auf der Grundlage der obigen Ausführungen zu Zweirichtungsradwegen. (vgl. Kap. 2.2.1)

Standort	Gegenstand	Umsetzung
L 118	Anlage eines Zweirichtungsradwegs zwischen Roisdorf und Hersel	In Umsetzung
Händlerstraße / Brüsseler Straße	Anlage eines Zweirichtungsradwegs zwischen Merten und Sechtem	Umgesetzt
L 300	Anlage eines Zweirichtungsradwegs zwischen Stadtgrenze Hersel und Richard-Piel-Straße	Umgesetzt
L 300	Anlage eines Zweirichtungsradwegs zwischen Stadtgrenze Widdig und Richard-Piel-Straße	In Planung
Uedorfer Weg	Verbreiterung des Straßenquerschnitts und Anlage eines Zweirichtungsradwegs	In Planung
Königstraße (Servatiusweg – Siefenfeldchen)	Anlage eines Zweirichtungsradwegs und Umbau des Straßenquerschnitts	Umgesetzt
L 190	Anlage eines Zweirichtungsradwegs zwischen Bahnüberführung und Wirtschaftsweg östlich	in Planung

Tabelle 1: Planungen zu Zweirichtungsradwegen in Bornheim



Radverkehrsrelevante Planungen und Umsetzungen seit 2003

Infrastrukturplanungen

Zweirichtungsradwege

- umgesetzt
- - - in Planung

Radschnellverbindung

- - - in Planung

Sonstige Verkehrsinfrastrukturplanungen

- umgesetzt
- - - in Planung

Sonstige Darstellungen

- geplante Neubaufächen
- Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte 4

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung



Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3
Karte: DTK25

L 118 - Anlage eines Zweirichtungsradwegs von Roisdorf bis Hersel (umgesetzt)

An der L 118 wurde über die gesamte Länge zwischen Bonner Straße (Roisdorf) und L 300 (Hersel) eine Radverkehrsführung angelegt, die ab dem Knoten Koblenzer Straße in Richtung Hersel als Zweirichtungsradweg ausgestaltet wurde. Damit wurde ein Lückenschluss zwischen Hersel und Roisdorf hergestellt, der eine schnelle und direkte Verbindung beider Ortsteile ermöglicht und in das zukünftige Radverkehrsnetz aufzunehmen ist.

Knoten L 118 / Koblenzer Straße



Abbildung 4: Planausschnitt L118 / Koblenzer Straße

1. Die ERA 2010 empfehlen, den Radverkehr innerorts gerade in den Knoten auf der Fahrbahn zu führen, damit die Sichtbeziehungen und die Verflechtungen der Verkehrsströme nicht unnötig behindert werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird. Daher sollte die ankommende RV-Führung (von Herseler Str.) auf der Fahrbahn nicht vor, sondern frühestens nach dem Knoten in den Seitenraum geführt werden. Durch die vorzeitige Führung in den Seitenraum entstehen vor allem für den linksabbiegenden Radverkehr umständliche Wege. Auch der rechtsabbiegende Radverkehr erfährt durch die Seitenraumführung ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit Fußgängern.
2. Für den vom Seitenraum auf die Fahrbahn wechselnden Radverkehr ist eine Markierung mit Fahrradpiktogramm auf dem einführenden Schutzstreifen notwendig.
3. Durch den Seitenwechsel im Knoten wird die Querung des Knotens um eine Signalphase verlängert, was u.U. zu regelwidrigen gefährlichen Querungsvorgängen im Knotenvorfeld führt.

Koblenzer Straße - Raiffeisenstraße

Zweirichtungsradswege sollen nach den ERA 2010 innerorts aufgrund der Konflikträchtigkeit möglichst nicht angelegt werden. (vgl. Kapitel 4.2.1, S. 47) Daher sollte dem Radverkehr auch an derartigen Ortsausfahrten zumindest die Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn- und Seitenraumnutzung gelassen werden. Günstig wäre deshalb, den Radverkehr mindestens zwischen Koblenzer Straße und Ortsausgang auf der Fahrbahn zuzulassen, indem die Seitenraumnutzung in beiden Richtungen nicht mehr benutzungspflichtig sondern nur noch mit Z 239 (Gehweg) und ZZ 1022-10 (Radfahrer frei) ausgewiesen wird.

Die angelegte Mittelinsel am Knoten Raiffeisenstraße, als günstige Querung zur Fahrbahnführung ist mit ca. 2,00m Breite allerdings deutlich zu schmal. Fahrräder mit Anhängern können diese Mittelinsel nicht sicher nutzen.

Zur Querung der Raiffeisenstraße ist eine vollständige und qualitativ hochwertige Furtmarkierung (Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen) aufzubringen. Die heutige Markierung ist bereits teilweise nicht mehr erkennbar.

Raiffeisenstraße – L 281

Der angelegte Zweirichtungsradsweg verläuft hier teilweise zwischen Leitplanke und Holzzaun und bietet nur eine lichte Breite von max. 2,40m, überwiegend nur 2,25m. Damit wird das Regelmaß der ERA 2010 von 2,50m unterschritten und führt, auch aufgrund der seitlichen Beschränkungen, zu einem erhöhtem Konfliktpotenzial mit Fußgängern und entgegenkommendem Radverkehr. Nach Aussage der Verwaltung war jedoch aufgrund mangelnder Grundstücksverfügbarkeiten ein breiterer Ausbau nicht realisierbar.

Am Knoten L118 / L 281 fehlt an der Zufahrt der L 183n am Z 206 (STOP) das ZZ 1000-32. Die Furten sollten hier eingefärbt und mit Fahrradpiktogrammen und zwei Richtungspfeilen versehen werden.

L 281 – Auffahrt A 555

Auch in diesem Abschnitt wurde der Zweirichtungsradsweg mit 2,25m Breite nicht entsprechend den Vorgaben der ERA 2010 angelegt. An den Knoten sind die Furten einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen zu versehen.

Auffahrt A 555 – Ortseingang Hersel

Alle Furten sind entsprechend den Vorgaben der ERA 2010 einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen zu versehen.

Ortseingang Hersel – L 300

Der Radweg in Hersel entspricht mit 3,00m zwar den Regelmaßen der ERA 2010, bietet allerdings keinen ausreichenden Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn, was durch das hohe Schwerverkehrsaufkommen für den entgegen gerichteten Radverkehr direkt an

der Fahrbahn zu einem Sicherheitsrisiko wird. Hier besteht u.U. die Möglichkeit, den Radverkehr schon am Ortseingang auf die Fahrbahn und damit ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu holen oder zumindest einen Trennstreifen auf der Fahrbahn zu markieren.

Knoten L 118 / L 300

Spätestens vor der Bahnquerung (ab Simon-Arzt-Straße) und dem Knoten mit der L 300 sollte der Radverkehr die Wahlfreiheit zwischen Seitenraum- und Fahrbahnführung erhalten, um im Knoten umständliche Wege für den Radverkehr zu vermeiden und die Verflechtungen der Verkehrsströme nicht zu behindern. Die Führung im Seitenraum birgt komplizierte Wege für den Radverkehr, die zudem teilweise über schmale Seitenräume mit dem Fußverkehr führen und zu Konflikten führen können. Sinnvoll ist hier die Anlage eines Schutzstreifens von der Simon-Arzt-Straße (Einrichtung Velo-Weiche) bis über den Rechtsabbiegestreifen hinweg. Aufgrund des dann engen Aufstellbereichs kann kein ARAS markiert werden.

Da der Knoten derzeit außerorts liegt, ist die Anlage des Fußgängerüberwegs am Rechtsabbieger nicht zulässig. Sinnvoll wäre die Umwidmung des Knotens zum Innerortsbereich durch Verlegen der Ortstafeln. In diesem Fall kann der FGÜ verbleiben. Um den eher unsicheren Radfahrern eine parallele Möglichkeit im Seitenraum zu bieten, sollte eine eingefärbte Furt für den Radverkehr parallel zum FGÜ mit Richtungspfeilen markiert werden. Langfristig sollte die Signalisierung des Rechtsabbiegers, aufgrund der Unfallsituation, angestrebt werden.

Für den Radverkehr aus Richtung Moselstraße in Richtung L 118 sollte durch Aufheben der Benutzungspflicht die Möglichkeit der Fahrbahnnutzung gegeben werden. Hierzu ist weiterhin auf Höhe der Einmündung Simon-Arzt-Straße eine Aufstellfläche im rechten Seitenraum (Bordabsenkung) zu schaffen, um den Radfahrer dann die Querung zum Zweirichtungsradweg zu ermöglichen.

Händelstraße / Brüsseler Straße - Anlage eines Zweirichtungsradwegs zwischen Merten und Sechtem (umgesetzt)

Dieser Zweirichtungsradweg bietet eine komfortable und direkte Verbindung der beiden Ortsteile Merten und Sechtem. Der Radweg ist in der Regelbreite von 2,50m mit ausreichenden Sicherheitstrennstreifen angelegt. Problematisch sind allerdings die Anschlüsse an die Fahrbahnführungen in beiden Ortsteilen. In Merten führt der Radweg mit Benutzungspflicht noch innerhalb der Tempo-30-Zone über die Bahntrasse und den Haltestellenbereich, was zu Nutzungskonflikten mit Fußgängern führen kann und den Regelungen der StVO widerspricht. Zudem fehlt am Ende des Radwegs eine Querungsmöglichkeit zur Fahrbahnführung. Hier wäre es günstiger, die Seitenraumführung schon am Ortseingang mit Beginn der Tempo-30-Zone aufzulösen und den Radverkehr mit einer Mittelinsel oder vorgezogenem Seitenraum sicher auf die Fahrbahn zu führen.



In Sechtem bietet sich eine ähnliche Problematik. Hier führt der benutzungspflichtige Radweg nach dem Ortseingang durch den Bushaltestellenbereich. Direkt dahinter besteht zwar eine Mittelinsel für die Fahrbahnquerung, allerdings führt diese Querung direkt auf den überdachten Wartebereich, wo es zu Konflikten zwischen Radfahrern, Fußgängern und Wartenden kommen kann. Auch hier ist es sinnvoller, den Radverkehr am Ortseingang mit Beginn der Tempo-30-Zone auf die Fahrbahn zu führen.

Abbildung 5: Beginn des Radwegs in Sechtem

L 300 - Anlage eines Zweirichtungsradwegs zwischen Stadtgrenze Widdig und Richard-Piel-Straße (In Planung)

Mit der Anlage eines Zweirichtungsradweges entlang der L 300 (Bürgerradweg) wird eine Netzlücke zwischen Wesseling und Bonn geschlossen und die bereits realisierte schnelle und direkte Radverkehrsverbindung von Süden bis zur Richard-Piel-Straße in Uedorf nach Norden verlängert. Für den regionalen Radverkehr wird damit eine schnelle Alternative zur innerörtlichen Rheinstraße und dem Rheinuferweg geschaffen. Damit wird eine deutliche Qualitätssteigerung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr an der L 300 erreicht.

Uedorfer Weg - Verbreiterung des Straßenquerschnitts und Anlage eines Zweirichtungsradwegs (in Planung)

Im Flächennutzungsplan ist die Verbreiterung des Uedorfer Weges mit der parallelen Anlage eines Zweirichtungsradweges vorgesehen. Da Uedorfer Weg und Bornheimer Straße die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen Uedorf und Bornheim mit direktem Anschluss an das Schulzentrum bieten, sollte zukünftig auf dieser Strecke auch ein Abschnitt des Hauptverbindungsnetzes verlaufen. Damit ist die geplante Anlage des Zweirichtungsradwegs als Lückenschluss anzusehen.

Königstraße (Servatiusweg – Siefenfeldchen) - Anlage eines Zweirichtungsradwegs und Umbau des Straßenquerschnitts (umgesetzt)

Wie bereits oben ausgeführt, sollten Zweirichtungsradwege laut VwV-StVO grundsätzlich nicht innerorts angelegt werden (vgl. Kap.2.2.1). Da auf der Königstraße zusätzlich die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist, ist die Benutzungspflicht des Zweirichtungsradweges aufzuheben. Die in der Unfallanalyse ermittelte erhöhte Unfallzahl am Knoten Königstraße / Siefenfeldchen ist ein weiterer Hinweis darauf, dass der vorhandene Zweirichtungsradweg für die

Radfahrer eher ein Sicherheitsrisiko als eine sichere Führung bedeutet. Des Weiteren ist die derzeitige Führung vor allem am Kreisverkehr Siefenfeldchen in Richtung Rilkestraße sehr umständlich.

Um die zu realisierende Fahrbahnführung auf der Königstraße sicherer zu gestalten, können auf der Fahrbahn Fahrradpiktogramme zur Erhöhung der Aufmerksamkeit aufgetragen werden. Sinnvoll wäre es, die Fahrbahnführung von Bornheim bis nach Roisdorf durchgehend anzubieten.

L 190 – Anlage eines Zweirichtungsradwegs zwischen Ortsausgang Sechtem und Wirtschaftsweg (östl. K 60)

Der auf der nördlichen Seite der L190 geplante Zweirichtungsradweg bietet nicht nur eine zweite sichere Querung der Bahnstrecke, sondern schließt zugleich eine Netzlücke zwischen dem Ortskern Sechtem und dem Zweirichtungsradweg an der K60. Die Weiterführung bis zum östlich gelegenen Wirtschaftsweg eröffnet weiterhin den Anschluss an das Wegenetz abseits der Hauptverkehrsstraßen. Zur sicheren Querung der L190 ist auf Höhe des Wirtschaftsweges eine ausreichend breite Querungsinsel anzulegen. Zukünftig sollte der geplante Zweirichtungsradweg bis an die Stadtgrenze Wesseling verlängert werden, um eine durchgehende Verbindung zwischen beiden Städten zu erreichen.

Andere infrastrukturelle Planungen

Neben den Zweirichtungsradwegen wurden die in Tabelle 2 dargestellten Infrastrukturplanungen seit 2003 initiiert.

Standort	Gegenstand	Umsetzung
Bornheim - Bonn	Anlage einer Radschnellverbindung parallel zur Stadtbahnlinie 18 ab Haltestelle Bornheim	In Planung
Apostelpfad	Umbau des Straßenquerschnitts mit Anlage eines Schutzstreifens	In Planung
Königstraße(Pohlhausenstraße – Secundastraße)	Umbau des Straßenquerschnitts mit neuen Verkehrsregelungen	In Umsetzung
Bonner Straße	Anlage von zwei neuen Kreisverkehren	Planung abgeschlossen
Bonner Straße	beidseitige Anlage von Schutzstreifen	Planung abgeschlossen
Sechtem	Rahmenplanung für neues Baugebiet in Sechtem-Ost mit Änderung der Verkehrsführung und neuer Ortsumgehung	In Planung
Bahnhof Sechtem	Umstrukturierung der Bahnhofsvorplätze mit Anlage von 210 überdachten B+R-Anlagen	Planung abgeschlossen

Tabelle 2: sonstige infrastrukturelle Planungen in Bornheim

Anlage einer Radschnellverbindung Bornheim - Bonn (in Planung)

Parallel zur Stadtbahnlinie 18 zwischen Bornheim und Bonn soll eine Radschnellverbindung geschaffen werden, die schon Teilabschnitt des geplanten Radschnellweges Bornheim - Siegburg war.⁹ Die Anforderungen, die an einen Radschnellweg gestellt werden, sind in NRW durch die AGFS¹⁰ sowie bundesweit durch die FGSV¹¹ vorgegeben. Diese Anforderungen werden wahrscheinlich in einzelnen Abschnitten der geplanten Strecke nicht erfüllt werden können. Dennoch bietet die Schaffung einer komfortablen, knotenarmen und bevorrechtigten Radschnellverbindung zwischen Bornheim und Bonn, die selbständig geführt und –wo möglich - mit Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr verläuft, einen guten Beitrag zur Förderung des Radverkehrs.

Zukünftig sollte aufgrund des regionalen Potenzials eine Verlängerung der Radschnellverbindung nach Norden bis nach Brühl angedacht werden.

⁹ Wettbewerbsbeitrag der Region Bonn / Rhein-Sieg zum Planungswettbewerb Radschnellwege des Landes NRW; 2013

¹⁰ AGFS (Hrsg.): Arbeitskreis Radschnellwege; 2012

¹¹ FGSV (Hrsg.): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen; Köln 2014

Apostelpfad–Anlage eines Schutzstreifens, Anschluss an bestehenden Zweirichtungsradweg und Umbau des Straßenquerschnitts zwischen Königstraße und Reuterweg (in Planung)

Der für den Apostelpfad geplante Querschnittsumbau aufgrund der steigenden Bedeutung für den Kfz-Verkehr beinhaltet weitestgehend eine zeitgemäße Integration des Radverkehrs. Im Anschluss an die Königstraße mit der geplanten abknickenden Vorfahrt ist es für den Radfahrer sicherer, wenn in der Kurve zusätzlich Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand markiert werden, wenn im Querschnitt die Breite für einen Schutzstreifen nicht ausreicht. Im weiteren Verlauf des Apostelpfads sollte an den Engstellen (bei Querungseisen) die Schutzstreifenmarkierung ausgesetzt und allenfalls über Piktogramme ersetzt werden.

Als problematisch ist der geplante nordöstliche Anschluss an den bestehenden Zweirichtungsradweg anzusehen. Die direkte Führung des südlichen Schutzstreifens in den Seitenraum zwingt den Radfahrer zum Abbremsen vor der Querung. Mit dem Einsatz einer diagonal zu passierenden Querungseisen, die eine breite Bordabsenkung aufweist, kann der Radfahrer direkt aus dem Schutzstreifen die Querungseisen anfahren. Eher unsichere Radfahrer haben dann immer noch die Möglichkeit, erst in den südlichen Seitenraum (mit Bordabsenkung) zu wechseln. Am nördlichen Geh- / Radweg ist eine entsprechend breite Bordabsenkung vorzusehen.

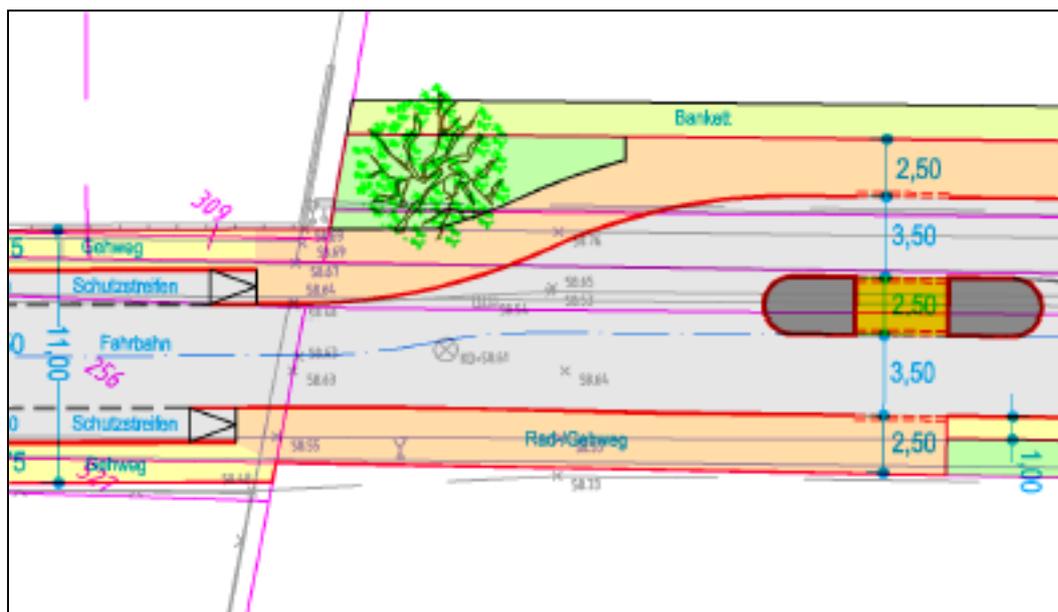


Abbildung 6: Planausschnitt Apostelpfad (Anschluss Zweirichtungsradweg)

Auch an der Einmündung Reuterweg ist die geplante Radverkehrsführung als ungünstig zu bewerten. Mit dem Einsatz eines freien Rechtsabbiegers werden höhere Abbiegegeschwindigkeiten ermöglicht und dem Radfahrer eine zusätzliche Querung mit Wartezeiten und potenziellen Konflikten zugemutet. Mit dem davorgesetzten Verschwenk entsteht für den Radfahrer eine unkomfortable und den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs untergeordnete Führung, die zu einer zusätzlichen Gefährdung führt. Hier ist eine zur Fahrbahn parallel verlaufende Führung mit möglichst wenigen Querungen anzustreben.



Abbildung 7: Planausschnitt Apostelpfad (Einmündung Reuterweg)

Königstraße (Kallenbergstraße – Secundastraße) - Umbau des Straßenquerschnitts (in Umsetzung)

Zwischen Pohlhausenstraße und Secundastraße wird die Königstraße zur Einbahnstraße umgebaut, in der die Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben wird. Diese Durchlässigkeit für den Radverkehr ist aufgrund der Fahrbahnbreite von 4,50m bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h problemlos realisierbar und durch die geplanten Markierungen auch verkehrssicher zu gewährleisten. In der VwV-StVO wird bereits bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nur eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50m gefordert. Allerdings sollte am Kreisverkehr Secundastraße für den gegenläufigen Radverkehr zur Einführung in den Kreisverkehr eine Leitlinie oder ein Schmalstrich mit Fahrradpiktogramm aufgetragen werden, um den einbiegenden Kfz-Verkehr auf den entgegenkommenden Radverkehr hinzuweisen und dem Radverkehr den notwendigen Verkehrsraum zu sichern. (vgl. Kapitel 5.2.5, S. 59, Einbahnstraßen)

Bonner Straße - Anlage von zwei neuen Kreisverkehren (Planung abgeschlossen)

Für die Ausgestaltung der Radverkehrsführung am geplanten Kreisverkehr am Knoten Bonner Straße / L 118 (Herseler Straße) liegen zwei verschiedene Alternativen vor. In beiden Planungen wird der Radverkehr sinnvoll im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Planungen unterscheiden sich hinsichtlich der Radverkehrsführung in den Anschlüssen an den Kreisverkehr. Hier ist die Planung vorzuziehen, die den Radverkehr in allen Zu- und Abfahrten mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn führt.

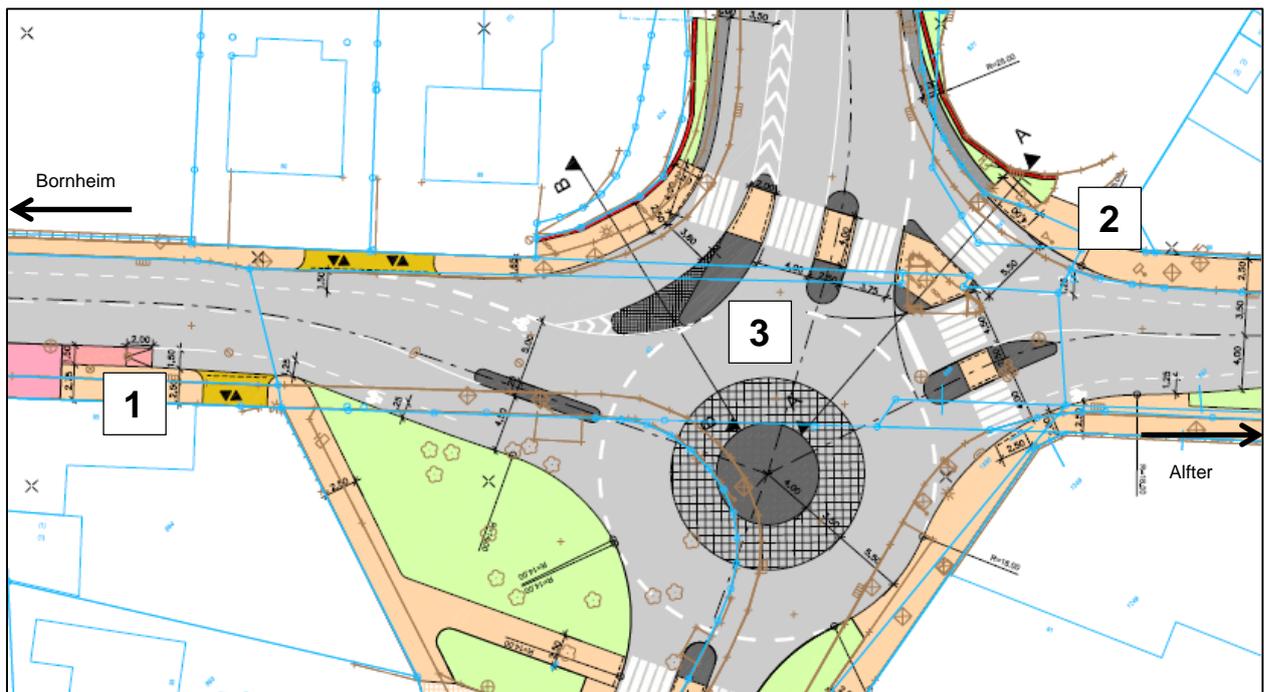


Abbildung 8: Planausschnitt Kreisel Bonner Straße / L 118 (Herseler Straße)

1. Da auch am Widdiger Weg ein neuer Kreisel gebaut wird, ist es empfehlenswert, den Radverkehr spätestens dort aus dem Seitenraum (einseitiger Zweirichtungsradweg) auf die Fahrbahn zu holen, so dass die Einfädelung vor dem Kreisverkehr an der L 118 entfällt. In diesem Fall kann der Radverkehr in direktem Sichtbezug zum Kfz-Verkehr sicher den Kreisel in allen Richtungen passieren.
2. Problematisch ist bei der bestehenden Planung noch der Anschluss für den Radverkehr an die Frankfurter Straße. Von Alfter kommend kann der Radverkehr in den direkten Rechtsabbieger und den Seitenraum einbiegen. Aus dem Kreisverkehr kommend sollte im Schatten der Insel (Fahrbahnsteiler) ein kurzer Linksabbieger für den Radverkehr eingerichtet werden. U.U. ist dafür eine Verkürzung der Insel notwendig. In jedem Fall werden eine Bordabsenkung sowie die Beseitigung der Umlaufsperrern an der Frankfurter Straße erforderlich.
3. Der Innenring des Kreisverkehrs sollte mit einem leichten Bord ausgestaltet werden. Dadurch wird der Kfz-Verkehr weitgehend auf dem Außenring gehalten und das regelkonforme Befahren des Kreisels ohne Schneiden oder gefährliche Überholvorgänge bei Radfahrern gesichert.

Für den Fall, dass der geplante Umbau zum Kreisverkehr nicht realisiert wird, werden im Kapitel 5.2 Maßnahmen empfohlen, die zur Verbesserung der bestehenden Radverkehrsführung im Knoten erforderlich sind.

Bonner Straße – Anlage von beidseitigen Schutzstreifen

Nach der Fertigstellung der L 183n bietet sich für die Bonner Straße die Möglichkeit einer Verkehrsberuhigung, vor allem da der Schwerverkehr zukünftig die Ortsumgehung nutzen soll. In diesem Rahmen sollen entlang der Bonner Straße beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr

angelegt werden. Da in diesem Abschnitt bisher keine Radverkehrsführung besteht, wird damit eine Netzlücke geschlossen. Die Schutzstreifen sind aufgrund des geringen Straßenquerschnitts nur mit dem Mindestmaß von 1,25m angesetzt, deshalb sollte im Abschnitt zwischen Brunnenallee und Herseler Straße zusätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. In Abschnitten, in denen nicht genügend Fläche für Schutzstreifen gegeben ist, können alternativ Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand (1,00m Abstand) markiert werden. (vgl. Kapitel 4.2.1, S. 47)

Sechtem - Rahmenplanung Sechtem-Ost mit Änderung von Verkehrsführungen (in Planung)

Mit der Entwicklung des Neubaugebietes Sechtem-Ost gehen massive Änderungen der Verkehrsführung in Sechtem einher, die für den Radverkehr große Chancen bieten. Mit dem Umbau zu Kreisverkehren können die beiden für den Radverkehr problematischen Knoten an der heutigen L 190 (mit K 33 und K 42) mit einer günstigen Radverkehrsführung ausgestattet werden. Die Führung in beiden Knoten wird nicht zuletzt von der zukünftigen Lage der Ortstafel abhängig sein. Maßnahmenempfehlungen dafür sind dem Kapitel 5.2 zu entnehmen.

Auch die Umgestaltung bzw. Verkehrsberuhigung des Knotens Willmuthstraße / Eichholzweg bringt eine starke Qualitätssteigerung für den Radverkehr mit sich. Denn innerhalb des geplanten Baugebietes ist der Radverkehr durchgehend auf der Fahrbahn zu führen. Für die Erfurter Straße ist aufgrund der zukünftigen Funktion für den Kfz- und ÖPNV-Verkehr eine Anordnung als Tempo-30-Zone nicht zu empfehlen. Stattdessen ist der Straßenquerschnitt so zu planen, dass für den Radverkehr Schutzstreifen mit 1,50m Breite markiert werden können. Eine Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist jedoch empfehlenswert.

In nordöstlicher Richtung ist der Radverkehr aus dem Baugebiet in Richtung L 190 im nördlichen Seitenraum über die bestehende Brücke herauszuführen und an den geplanten Zweirichtungsradweg an der L 190 anzuschließen.

Bahnhof Sechtem - Anlage von überdachten B+R-Anlagen (Planung abgeschlossen)

Die für 2015/16 insgesamt geplanten 210 B+R-Stellplätze am Bahnhof Sechtem werden nach den derzeitigen Zählungen dem Bedarf gerecht. Für das sichere Abstellen von teureren Rädern, vor allem Pedelecs, ist die Anlage von Fahrradboxen empfehlenswert, die in der Kombination mit den angedachten Ladestationen für Pedelecs sinnvoll sind.

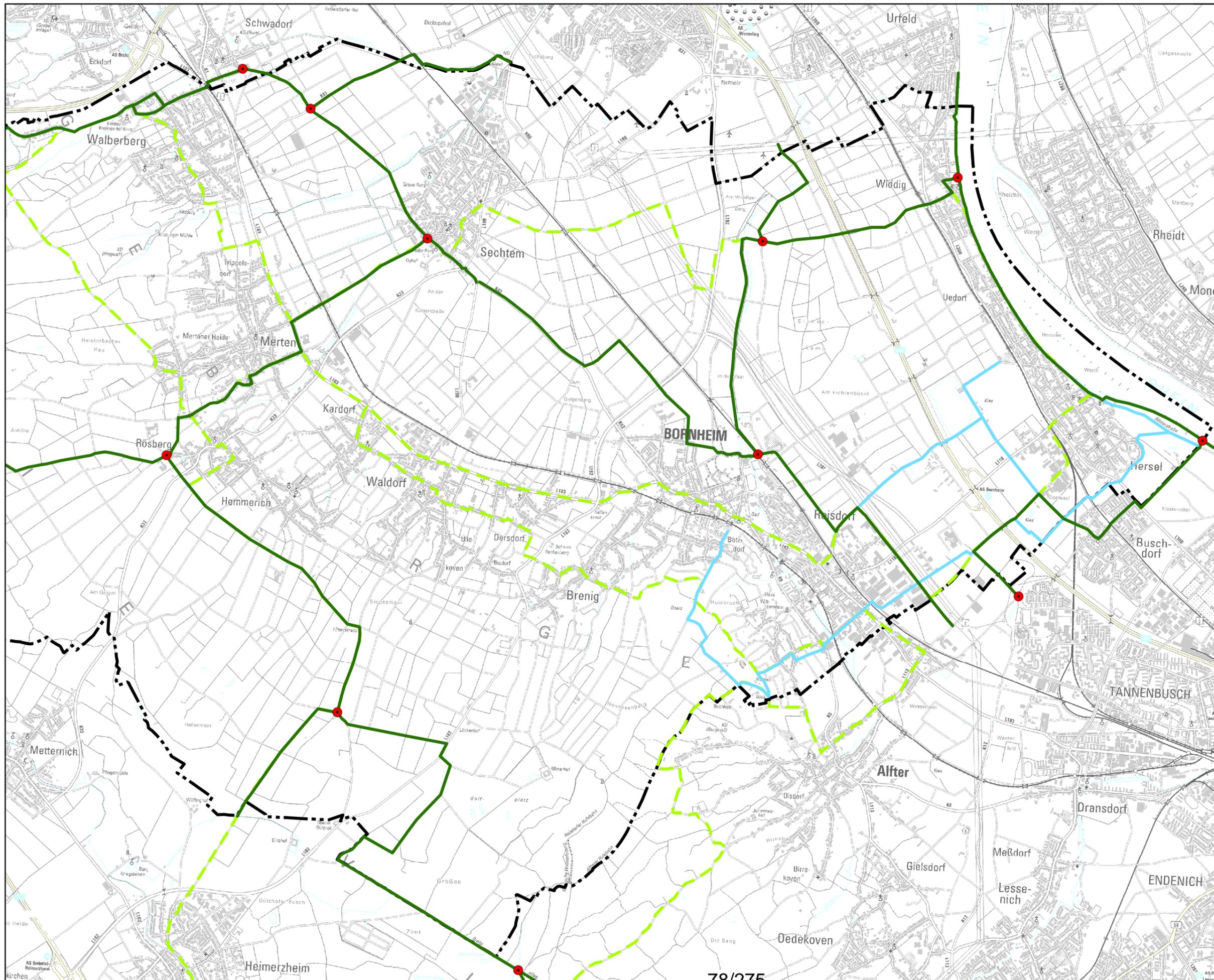
Touristische Radverkehrsplanungen

Zur Vervollständigung werden in der folgenden Tabelle 3 die Planungen aufgeführt, die zur Verbesserung der bestehenden Radwegweisung bzw. des Freizeitverkehrs vorgenommen wurden.

Standort	Gegenstand	Umsetzung
Radrouten Grünes C	Ausweisung von selbständigen Geh-/ Radwegen in Grünanlagen und am Ortsrand und Verknüpfung mit Wegenetz von Bonn (teilweise Neubau)	umgesetzt
Apfelroute	Ausweisung einer neuen Themenroute auf dem bestehenden Wegweisungsnetz	Planung abgeschlossen
RadRegionRheinland	Einführung eines Knotenpunktsystems in die bestehende Radwegweisung	umgesetzt

Tabelle 3: Planungen zur Radwegweisung in Bornheim

Diese Planungen ergänzen und verbessern das bestehende Angebot an Radrouten für den Freizeitradverkehr und sind daher sehr zu begrüßen.



Radverkehrsrelevante Planungen und Umsetzungen seit 2003

Touristische Planungen

-  Knotenpunkte RadRegionRheinland
-  Routen der RadRegionRheinland
-  Radrouten Grünes C
-  Apfelroute (noch in Planung)

 Stadtgrenze

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte 5

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

	
---	---

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3
Karte: DTK25

2.3 Unfälle

Zur Beurteilung der Radverkehrssicherheit in Bornheim wurde, neben der subjektiven Einschätzung während der Befahrungen, das Radfahrerunfallgeschehen der Jahre 2010 – 2013 ausgewertet. Die vollständige Auswertung kann dem Anhang III entnommen werden. An dieser Stelle werden nur die wichtigsten Fakten genannt:

- In den Jahren 2010 – 2013 ereigneten sich insgesamt **133 Unfälle mit Radfahrern**, bei denen 2 Radfahrer getötet und 21 schwer verletzt wurden.
- Der größte Anteil mit über 20 Unfällen ist entlang der **L 183** (Walberberg bis Dersdorf) zu verzeichnen, davon 3 Unfälle mit Schwerverletzten. Die meisten Unfälle sind den Typen Abbiegeunfälle bzw. Einbiegen/Kreuzen-Unfälle zuzuordnen, ereigneten sich also an den Knoten.
- Entlang der **L 300** wurden bei 3 von 13 Unfällen Personen schwer verletzt. Allein drei Unfälle ereigneten sich am Rechtsabbieger des Knotens mit der L 118.
- 9 Unfälle der Typen Abbiegeunfälle bzw. Einbiegen/Kreuzen-Unfälle ereigneten sich entlang der **K 33**, davon vier zwischen Rösberg und der L 183, sowie drei Unfälle zwischen L 183 und Sechtem.
- Eine erhöhte Anzahl von Unfällen musste weiterhin entlang der Königstraße, hier vor allem am neuen Kreisverkehr Siefenfeldchen (5 Unfälle) festgestellt werden.
- Die meisten Unfälle mit **Schwerverletzten** ereigneten sich in den Ortschaften von Merten, Kardorf, Waldorf und Hersel sowie am westlichen Ortsrand von Bornheim.
- Die beiden tödlichen Unfälle ereigneten sich bei der Querung der K33 zwischen Sechtem und Merten sowie an der Einmündung Siemenacker an der L 118 (Hersel).

2.4 Stärken, Schwächen und Potenziale der bestehenden Radverkehrsstruktur

Zusammenfassend und abschließend werden in der folgenden Tabelle die ermittelten Stärken und Schwächen der bestehenden Radverkehrsangebote (Netz, Infrastruktur, Führung) dargestellt.

Stärken und Schwächen - Hauptstraßen	
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Nahezu vollständiger Netzzusammenhang im Hauptverbindungsnetz – Eigenständige RV-Führungen zwischen nahezu allen Ortsteilen bieten bei ausreichender Breite direkte und komfortable Verbindung der Ortsteile.
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Teilweise konfliktbehaftete Anschlüsse bei Wechseln der Führungsform, vor allem bei Anschlüssen von Zweirichtungswegen außerorts (z.B. L118; L300, L183, L190) – Fehlende Radverkehrsanlagen (Netzlücken, z.B. L190, Uedorfer Weg, Abschnitte der Ortsdurchfahrten der L 183 in Bornheim und Roisdorf, Rüttersweg zwischen Rösberg und Merten) – Infrastrukturelle Mängel der bestehenden RV-Anlagen, vor allem in Breite und / oder Zustand (z.B. L183, L118) – Fehlende Gewährleistung aller Abbiegebeziehungen für den Radverkehr in Knoten an klassifizierten Straßen (Zweirichtungswegen) – Mangelhafte Markierung und Beschilderung der vorhandenen Radverkehrsführungen in den Knotenpunkten (z.B. L183, L118) – Konflikte mit Fußverkehr (z.B. an Ortsdurchfahrten der L 183 aufgrund von starken Verflechtungen und gleichzeitigen Engstellen des gemeinsamen Geh-/ Radweges) – Fehlerhafte Ausweisung der Benutzungspflicht von gem. Geh-/ Radwegen (z.B. Königstraße) bzw. falsche Wahl der Führungsform
Stärken und Schwächen – Erschließungsstraßen und sonstige Wege	
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Engmaschiges Verbindungsnetz innerorts, da alle Ortsteile nahezu flächendeckend als Tempo-30-Zonen ausgestaltet sind – Engmaschige Ergänzung der innerörtlichen Verbindungen durch zahlreiche gut ausgebaute Wirtschaftswege
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Konflikte mit dem Fußverkehr innerhalb Erschließungsstraßen aufgrund fehlender oder mangelhafter Fußverkehrsführung – Konflikte mit Kfz-Verkehr aufgrund ungünstiger Straßenquerschnittsgestaltung (z.B. überdimensionierte Knoten, fehlende Regelung des ruhenden Verkehrs) in Tempo-30-Zonen (vgl. Unfälle mit Schwerverletzten) – Mängel in der Anschlussgestaltung zwischen Zweirichtungswegen und Tempo-30-Zonen (z.B. hohe Borde, Führung in den linken Seitenraum) – Fehlende Öffnung vieler Einbahnstraßen

Tabelle 4: Stärken und Schwächen im bestehenden Radverkehrsangebot

Aufgrund der vorangegangenen Analyse lassen sich zusammenfassend die folgenden **Entwicklungsgrundsätze** als Ausgangsposition für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes und seiner Ausgestaltung definieren:

- Verbesserung der Netzqualität durch Schließung von Netzlücken
- Verbesserung der Ausgestaltung von RV-Führungswechseln, vor allem an Beginn, Ende und Anschlüssen von Zweirichtungsradwegen
- Verbesserung der Infrastrukturqualität und Verkehrssicherheit für den Radverkehr in den bestehenden Radverkehrsführungen (vornehmlich der Zweirichtungsradwege)
- Entwicklung von Gestaltungsmöglichkeiten für Knoten und Straßenquerschnitte innerhalb von Tempo-30-Zonen zur Stärkung der Verträglichkeiten von Fuß-, Rad- und ruhendem sowie fahrendem Kfz-Verkehr
- Entwicklung von Führungsangeboten für Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften auf nicht oder geringer klassifizierten Straßen
- Öffnung von allen geeigneten Einbahnstraßen für entgegengerichteten Radverkehr
- Steigerung der Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet von Bornheim

3 Radverkehrsnetz Bornheim 2015

3.1 Allgemeines

3.1.1 Aufgaben und Ziele der Radverkehrsnetzplanung

Mit der Planung und Realisierung eines Radverkehrsnetzes wird angestrebt, Radfahrern eine schnelle und sichere Verbindung zwischen allen relevanten Quellen und Zielen zu ermöglichen. Im Hinblick auf eine an diesen Qualitätszielen orientierte Ausgestaltung des Verkehrsnetzes ist es notwendig zu wissen, welche Bedeutung jedes einzelne Netzelement im Verbindungsgefüge der Raumstrukturen besitzt. Nur so kann in Abwägung mit den Belangen der übrigen Verkehrsträger und den Ansprüchen aus dem wegeseitigen Umfeld eine situationsangepasste Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen.

Aufgabe der Radverkehrsnetzplanung ist es daher, das System der Radverkehrsverflechtungen im räumlichen Verkehrsbeziehungsgefüge transparent zu machen und die daraus resultierenden Ansprüche hinsichtlich der anzustrebenden Verbindungsqualitäten zu definieren. Es resultiert hieraus ein funktional gegliedertes Netzgefüge, das vom planerischen Anspruch her auf den verbindungsbedeutsamen Netzabschnitten in hierarchischer Abstufung hohe Verkehrsqualitäten in Form einer schnellen Zielerreichbarkeit gewährleistet und in den untergeordneten Abschnitten mit der Erschließung die Anbindung an das Verkehrsnetz sicherstellt.

Mit der Planung des Radverkehrsnetzes soll insgesamt also auf eine anspruchsgerechte Wegeführung der Radfahrer hingewirkt werden und dies nicht nur im Bereich der Strecke, sondern auch im Bereich der Knotenpunkte und der Überquerung stark vom Kraftfahrzeugverkehr befahrener Straßen. Große Bedeutung kommt der Identifikation von so genannten Netzlücken zu, Netzabschnitten also, die den Qualitätsstandards in unzureichender Weise Rechnung tragen.

3.1.2 Anforderungen an das Radverkehrsnetz

Die an das Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit zu stellenden Anforderungen leiten sich aus den Ansprüchen seiner einzelnen Nutzergruppen und den unterschiedlichen Fahrtzwecken ab. Generell ist zwischen Fahrten im Alltagsverkehr und im Freizeitverkehr zu unterscheiden.

Radfahrer, die sich im Alltagsverkehr bewegen (z.B. auf der Fahrt zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte), erwarten eine möglichst schnelle und direkte Zielerreichbarkeit. Dies wird erreicht durch umwegarme Radverkehrsführungen, eine zügige Befahrbarkeit der Streckenabschnitte und eine Passierbarkeit von Knotenpunkten und Überquerungsstellen ohne längere Wartezeiten. Radfahrer im Freizeitverkehr und insbesondere Radtouristen möchten vor allem auf attraktiven Wegen mit reizvollem städtebaulichem oder landschaftlichem Umfeld geführt werden.

Allen Nutzergruppen gemeinsam ist der Wunsch nach möglichst verkehrssicheren und beeinträchtigungsschweren Verkehrsführungen. In den nutzungsschwachen Bereichen ist eine Mischung der Verkehrsarten angebracht, in den nutzungsintensiven Abschnitten des Wegenetzes ist eine konfliktarme Führung am ehesten durch eine Trennung der Verkehrsarten zu erreichen. Besondere Bedeutung kommt der Sicherung der Verkehrswege für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen zu.

In Anlehnung an das niederländische Planungsleitwerk „Radverkehrsplanung von A bis Z“ [CROW 1994] können fünf Hauptkriterien definiert werden, an denen die Qualität der Radverkehrsverbindungen zu messen ist. Die Tabelle stellt die wesentlichen Forderungen zusammen. Sie sind als Zielvorstellung zu verstehen, die in einem städtischen Umfeld aufgrund der vielfältigen Nutzungsüberlagerungen und Nutzungskonkurrenzen nicht von allen Netzabschnitten im gesamten Umfang erfüllt werden können.

Die unterschiedlichen Ansprüche an die Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes können zur Folge haben, dass im Rahmen der Netzstrukturierung in Teilabschnitten alternative Wegeführungen für den Radverkehr gewählt werden müssen.

Zusammenhang	Die Routen bilden ein zusammenhängendes und dichtes Netz, das keine Lücken aufweist und alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs, alle Ortsteile und wichtigen Nachbarorte verbindet und erschließt.
Direktheit	Für den Alltagsverkehr werden immer möglichst direkte Routen angeboten. Umwege werden minimiert. Innerhalb der Ortslagen wird eine hohe Netzdurchlässigkeit gewährleistet.
Attraktivität	Die Radverkehrsverbindungen sind so gestaltet, dass sie sich in die Umgebung einpassen und das Radfahren attraktiv ist. Hierzu zählen eine geringe Lärm- und Abgasbelastung sowie die Führung durch ein möglichst reizvolles städtebauliches und landschaftliches Umfeld.
Sicherheit	Auf den Radverkehrsverbindungen ist durchgängig ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet. Auf verkehrsarmen Wegen spielt auch der Aspekt der sozialen Kontrolle eine wichtige Rolle (Führung entlang angebauter Straßen, Beleuchtung, etc.).
Komfort	Die Führung der Radfahrer ermöglicht einen zügigen und störungsarmen Verkehrsfluss, was insbesondere durch die Minimierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und eine anspruchsgerechte Befahrbarkeit (Belagsqualität) erreicht wird.

Tabelle 5: Hauptanforderungen an ein Radverkehrsnetz (angelehnt an CROW 1994)

3.1.3 Netzkategorien

Die Strukturierung des Radverkehrsnetzes erfolgt in enger Anlehnung an die Vorgaben der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ [RIN] und den ERA 2010. Bei der Planung von Radverkehrsnetzen hat es sich jedoch vor dem Hintergrund der differierenden Netzanforderungen als angebracht erwiesen, zwischen den Belangen des Alltagsverkehrs (z.B. Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr) und denen des Freizeitverkehrs zu differenzieren.¹²

Mit der Netzkategorie wird die Bedeutung eines einzelnen Netzabschnittes oder Weegelementes innerhalb des Netzsystems gekennzeichnet. Für die Kategorisierung der Netze erweist es sich als zweckmäßig, die höchste Verbindungsfunktionsstufe mit der Stufe I zu belegen und hiervon

¹² Da sich das vorliegende Radverkehrskonzept ausschließlich auf die Weiterentwicklung des Alltagsnetzes erstreckt, werden die Aspekte des Freizeitverkehrs nicht weiter betrachtet.

ausgehend die weitere Hierarchisierung vorzunehmen. Wert wird darüber hinaus auf die Wahl eingängiger und sich leicht einprägender Begriffe gelegt. Da es sich um die Beschreibung der Netzbedeutung einzelner Wegeelemente handelt, werden sämtliche Netzkategorien aus Einheitlichkeitsgründen mit dem Begriff „Weg“ belegt. Die konkrete Ausgestaltung der Wegeelemente ist hiervon unabhängig zu sehen.

Nutzungsfunktion	Netzkategorie	Bezeichnung	Netzzuordnung
Alltags- verkehr	RA I	Schnellweg	Hauptnetz
	RA II	Hauptverbindungsweg	Hauptnetz
	RA III	Verbindungsweg	Verbindungsnetz
	RA IV	Erschließungsweg	Erschließungsnetz

Tabelle 6: Netzkategorien des Radverkehrsnetzes

Schnellwege (Kategorie RA I) sollen die schnelle Überbrückung größerer Distanzen ermöglichen. Sie verbinden besonders radverkehrsbedeutsame Quellen und Ziele miteinander. Sie sind durch einen zieldirekten Verlauf, eine relativ geradlinige Linienführung, komfortable Breiten und eine sehr gute Belagsqualität gekennzeichnet. Die Zahl der notwendigen Halte ist gering, die Wartezeiten sind kurz. An den Überquerungsstellen im Bereich verkehrsärmerer Straßen wird Schnellwegen in der Regel der Vorrang eingeräumt. In Einzelfällen dienen niveaufreie Führungen der schnellen Passierbarkeit.

In diese Kategorie ist die geplante Radschnellverbindung von Bornheim nach Bonn einzuordnen, auch wenn sie nicht in allen Teilabschnitten entsprechend den in NRW geltenden Standards für Radschnellwege ausgestaltet werden kann.

Hauptverbindungswegen (Kategorie RA II) stellen die Verbindung zwischen Nutzungsschwerpunkten des Radverkehrs her. Hierzu zählen in erster Linie die Verflechtungen zwischen den Ortsteilen und dem Hauptort. Auch wichtige Verbindungen zu den Nachbarorten werden dieser Kategorie zugeordnet. Hauptverbindungswegen sollen einen möglichst zieldirekten Verlauf haben und eine komfortable Befahrbarkeit sicherstellen.

Schnellwege und Hauptverbindungswegen bilden zusammen das **Hauptnetz**. Das Hauptnetz stellt mit möglichst direkten Wegeführungen die Verbindungen zwischen allen wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs sicher. Im Hauptnetz überlagern sich die Fahrten unterschiedlicher Fahrtzwecke. Die einzelnen Elemente des Hauptnetzes – Schnellwege und Hauptverbindungswegen – bilden ein zusammenhängendes Netzgefüge und hiermit das Grundgerüst der innerörtlichen Radverkehrsabwicklung.



Abbildung 9: Hauptnetz - Radschnellverbindung (rot) und Hauptverbindungswege (blau)

Verbindungswege (Kategorie RA III) übernehmen im Wesentlichen innerhalb der einzelnen Ortsteile die Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs. Auch (nachgeordnete) Verbindungen zwischen Ortsteilen und zu Nachbarorten sind dieser Kategorie zuzuordnen. Ein System von Verbindungswegen bildet das **Verbindungsnetz**, das das Hauptnetz ergänzt. Es nimmt in engmaschiger Verknüpfung den Verkehr aus dem Erschließungsnetz auf und verbindet ihn mit dem Hauptnetz.

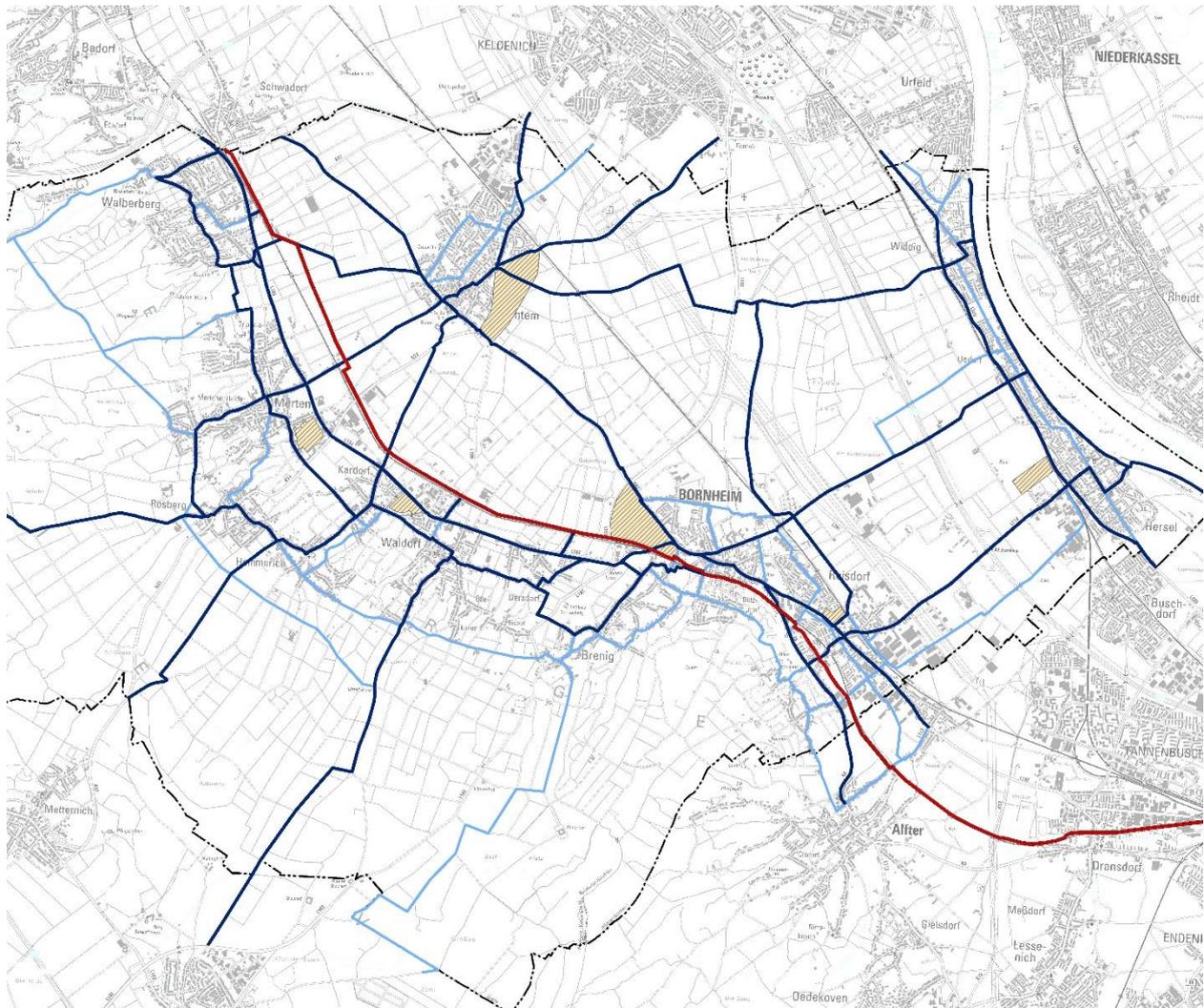


Abbildung 10: Verbindungsnetz mit Hauptnetz und Verbindungswegen (hellblau)

Erschließungswege (Kategorie RA IV) dienen der Anbindung der einzelnen Grundstücke und der Sicherstellung der Verflechtung mit weiteren potenziellen Zielen des Radverkehrs. Sie bilden das **Erschließungsnetz**. Die Führung des Radverkehrs erfolgt hier standardmäßig über Wohn- und Erschließungsstraßen, Bereiche mit Tempo-30-Zone, verkehrsberuhigte Bereiche oder selbstständig geführte Wege. Explizite Radverkehrsmaßnahmen müssen hier selten getroffen werden. Das Hauptaugenmerk gilt daher eher allgemeinen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und der Sicherstellung einer möglichst hohen Netzdurchlässigkeit auf kleinräumiger Ebene. Das Erschließungsnetz bleibt in Karten bei Netzdarstellungen ausgespart.

In Kopplung der Einzelelemente ergibt sich so zur Abwicklung des Alltagsradverkehrs ein lückenloses stadtweites Radverkehrsnetz. Neben den schon benannten Aspekten möglichst wenig umwegbehafteter – und schnell befahrbarer Wegeverbindungen kommt insbesondere der verkehrssicheren Ausgestaltung der Infrastruktur mit Minimierung des Konfliktpotenzials wesentliche Bedeutung zu. Die Wegeverbindungen sollten zudem so geführt werden, dass ein möglichst hoher Schutz vor Übergriffen gegeben ist. Zu erreichen ist dies in erster Linie durch Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle. Zur Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum sollten die Wegeverbindungen des Radverkehrs bei Dunkelheit auch ausreichend beleuchtet sein. Vom Fahrtkomfort her ist eine ganzjährig gut befahrbare Oberfläche sicherzustellen.

3.2 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Aus den Ergebnissen der Netzanalyse und den oben genannten Aspekten ergeben sich klare Handlungsvorgaben für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes. In der Weiterentwicklung wurden daher die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Integration der Radschnellverbindung als neues übergeordnetes Netzelement
- Integration neu angelegter und geplanter Radverkehrsinfrastrukturelemente
- Schließung von Netzlücken im Hauptverbindungsnetz
- Überprüfung der Differenzierung der Netzelemente nach Hauptverbindungen, Verbindungen und ggf. Freizeitverbindungen unter Berücksichtigung heutiger Nutzungskonflikte
- Nachrichtliche Übernahme aller Verbindungen des Freizeitnetzes

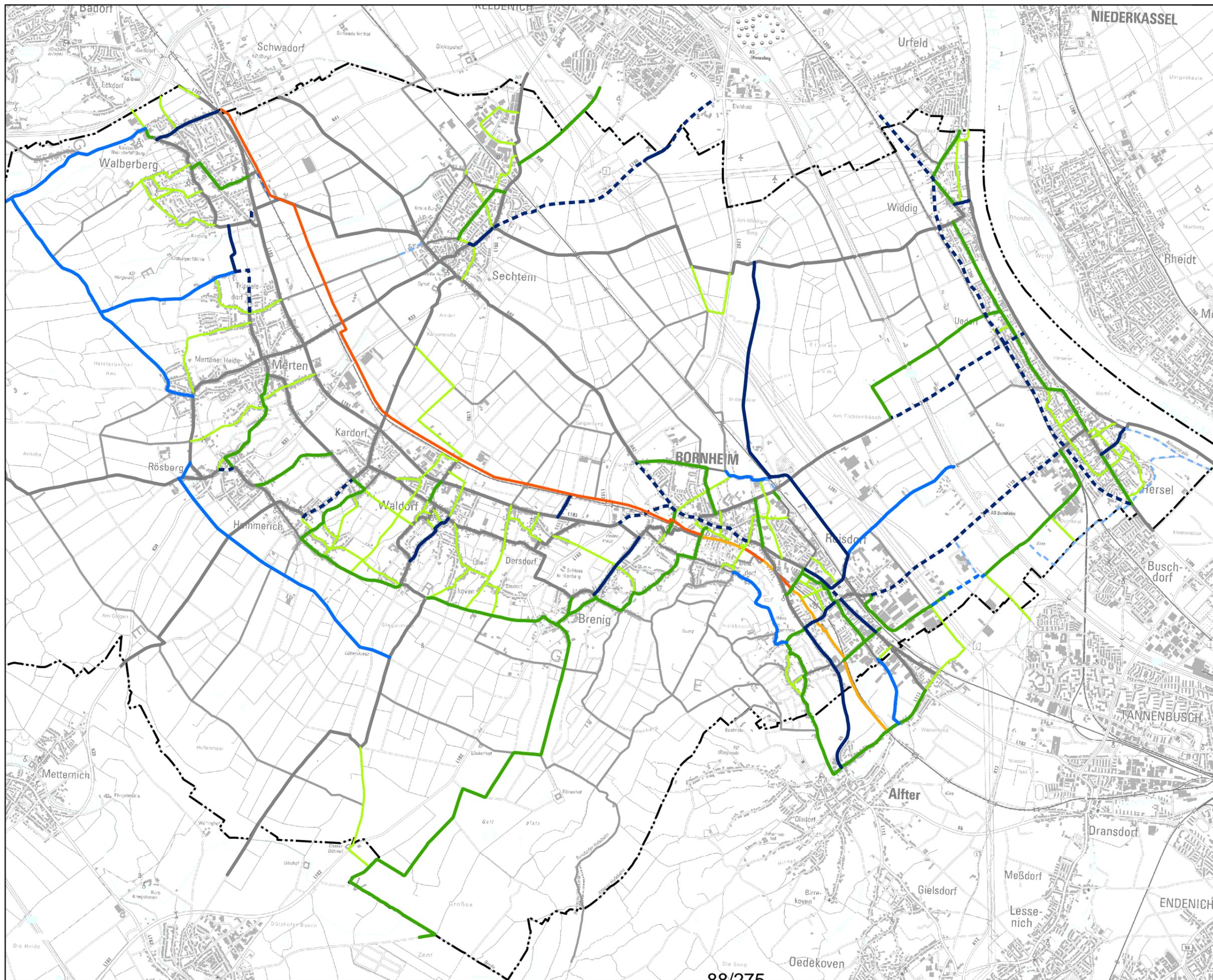
Der Fokus bei der Netzweiterentwicklung lag auf der Verbesserung der wichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Hauptverbindungen. Dadurch soll vor allem für den Alltagsverkehr eine attraktive und leistungsfähige Radverkehrsinfrastruktur mit den bestmöglichen Verkehrsqualitäten zur Verfügung gestellt werden. Dagegen wurden die untergeordneten Verbindungen, vor allem die Freizeitverbindungen, weitestgehend nachrichtlich übernommen und als engmaschige Basis des Radverkehrsnetzes zugrunde gelegt.

Eine Hauptachse und damit das Rückgrat des Radverkehrsnetzes bildet die **L183**, an der sich von Walberberg bis Roisdorf die meisten Ortsteile aufreihen und damit zugleich die Verbindungen zum Hauptort Bornheim sowie nach Brühl und Alfter bestehen. Eine zweite Hauptachse besteht entlang der **L300** von Hersel nach Widdig. Zwischen diesen beiden Hauptachsen gibt es drei wichtige Verbindungsstrecken, die **L118** (Hersel – Roisdorf), der **Uedorfer Weg** (Uedorf – Bornheim) sowie die Verbindung Widdig – Sechtem – Merten. Diese Hauptachsen dienen sowohl der Verbindung der einzelnen Ortsteile untereinander als auch der überörtlichen Einbindung der Bornheimer Ortsteile.

Die ergänzenden **Hauptverbindungen** bieten möglichst sichere und zieldirekte Wege zwischen den Ortsmitten der einzelnen Ortsteile, Anschlüsse an den ÖPNV und verdichtende Querspangen zu den Hauptachsen.

Die **Verbindungen** bieten dagegen im gesamten Stadtgebiet Bornheim die Verknüpfung der einzelnen innerörtlichen Ziele untereinander sowie mit den Hauptverbindungsstrecken. Sie gewährleisten teilweise etwas weniger zügige und zieldirekte Verkehre zur Verbindung der Ortsteile.

Bei der Überarbeitung des Netzes ergaben sich dadurch Änderungen, die der Karte 6 und der Tabelle 7 entnommen werden können. Karte 7 stellt im Anschluss das neue Radverkehrsnetz 2015 dar.



Radverkehrsnetz 2015

Netzänderungen gegenüber 2003

Radschnellverbindung

-  vorher niedrigere Netzkategorie
-  vorher kein Netzbestandteil

Hauptverbindungen

-  vorher niedrigere Netzkategorie
-  vorher kein Netzbestandteil

Verbindungen

-  vorher niedrigere Netzkategorie
-  vorher kein Netzbestandteil
-  vorher höhere Netzkategorie

Freizeit- und Erschließungsverbindungen

-  vorher kein Netzbestandteil
-  vorher höhere Netzkategorie

Sonstige Darstellungen

-  Netzkategorie beibehalten
-  Stadtgrenze Bornheim

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte 6

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

	
---	---

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3
Karte: DTK25

Neue Netzsegmente

Hauptverbindungen

- Route der geplanten Radschnellverbindung von Hst. Bornheim bis Stadtgrenze Alfter
- L 118 neu angelegter straßenbegleitender gemeinsamer Rad- und Gehweg
- L 300 als Hauptverbindung zwischen Wesseling und Bonn sowie zügige bevorrechtigte Verbindung mit direkter Anbindung an die Ortslagen Widdig, Uedorf und Hersel (neu anzulegender straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg)
- Bornheimer Straße / Uedorfer Weg als direkteste Verbindung zwischen Bornheim und Uedorf (neu anzulegender straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zur Bornheimer Straße in Uedorf)
- L 190 als schnellste Verbindung zwischen Sechtem und Kendenich (neu anzulegender straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg)
- Königstraße und Bonner Straße als durchgehende Verbindungen zwischen Bornheim und Roisdorf mit direkter Anbindung des Stadtzentrums
- Sechtemer Weg als kürzeste Anbindung zwischen Sechtem und Bornheim
- Linden- und Jennerstraße in Kardorf
- Brahmsstraße in Trippelsdorf als steigungsärmere Verbindung zwischen Walberberg und Merten

Verbindungen

- Neu geschaffene Verbindung zwischen Rosental und Allerstraße im Gewerbegebiet Roisdorf

Veränderte Netzsegmente

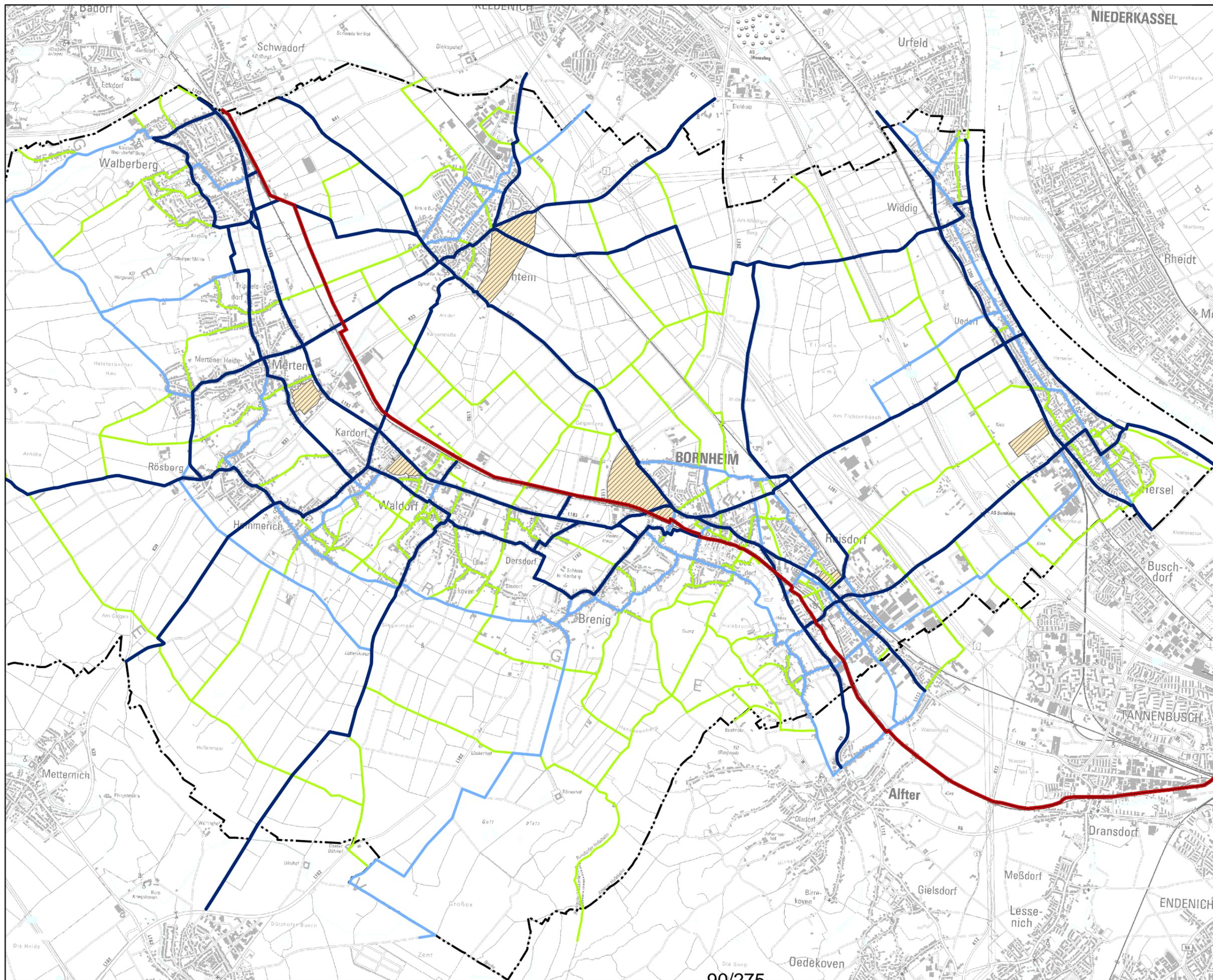
Hauptverbindungen

- Innerörtliche Hauptachsen auch als Hauptverbindungen für den Radverkehr nutzen (z.B. Waldorf, Brenig, Roisdorf)
- Direkte Wirtschaftswege zwischen Ortsteilen (z.B. Walberberg-Trippelsdorf, Roisdorf-Bornheimer Bach)

Verbindungen

- Verdichtende innerörtliche Strecken als Verbindungen nutzen (z.B. Roisdorf, Bornheim)
- zwischenörtliche Strecken als Verbindungen nutzen (z.B. Widdig-Hersel, durchgehende Verbindung von Bornheim über Brenig bis Walberberg oberhalb der Ortslagen)

Tabelle 7: Änderungen im Radverkehrsnetz 2015



Radverkehrsnetz 2030
Anzustrebende Zielkonzeption

Netzkategorien

-  Radschnellverbindung
-  Hauptverbindung
-  Verbindung
-  Freizeitverbindung

sonstige Darstellungen

-  geplante Baugebiete
-  Stadtgrenze Bornheim

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte 7

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

	
---	---

Stand: August 2015
 Maßstab: o.M.

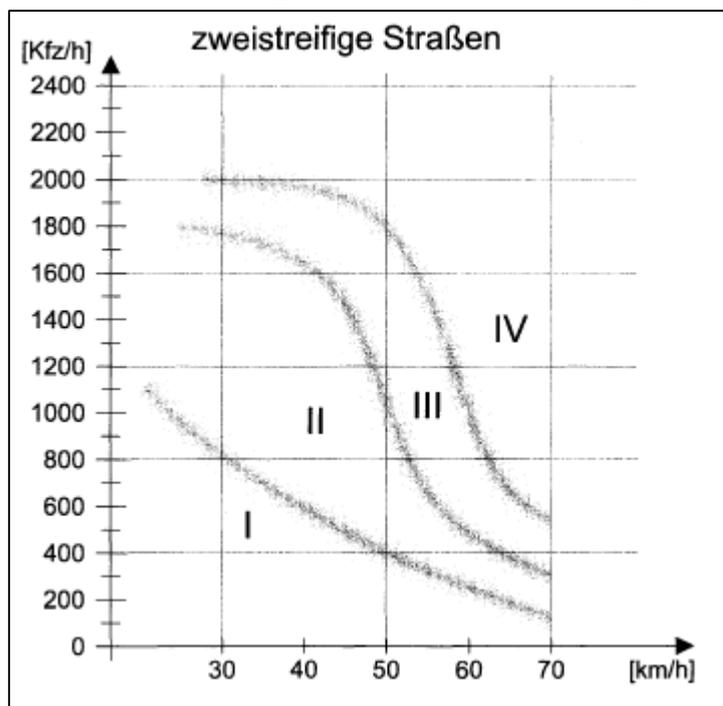
Blattgröße: A3
 Karte: DTK25

4 Führungsformen

4.1 Auswahl der Führungsformen

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 wird die Vorauswahl einer Führungsform des Radverkehrs im Spannungsfeld zwischen zulässiger Geschwindigkeit (km/h) und Verkehrsstärke (Kfz/h) definiert. Mit Hilfe eines Diagramms kann das Erfordernis einer Trennung vom Kfz-Verkehr für die einzelnen Streckenabschnitte ermittelt werden. (vgl. Abbildung 11).

Im unteren Belastungsbereich I wird die Führung im Mischverkehr empfohlen und in den oberen



Belastungsbereichen die Trennung vom Kfz-Verkehr durch einen Radweg oder Radfahrstreifen empfohlen (Bereich III) bzw. gefordert (Bereich IV). In den Bereichen II und III können bzw. sollen Zwischenstufen zwischen Mischung und Trennung zum Einsatz kommen (z.B. Schutzstreifen).

Es wird in den ERA 2010 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen keine harten Trennlinien darstellen. Dies ist bei der Darstellung der Belastungsbereiche in Karte 8 sowie der Auswahl der Führungsformen zu beachten.

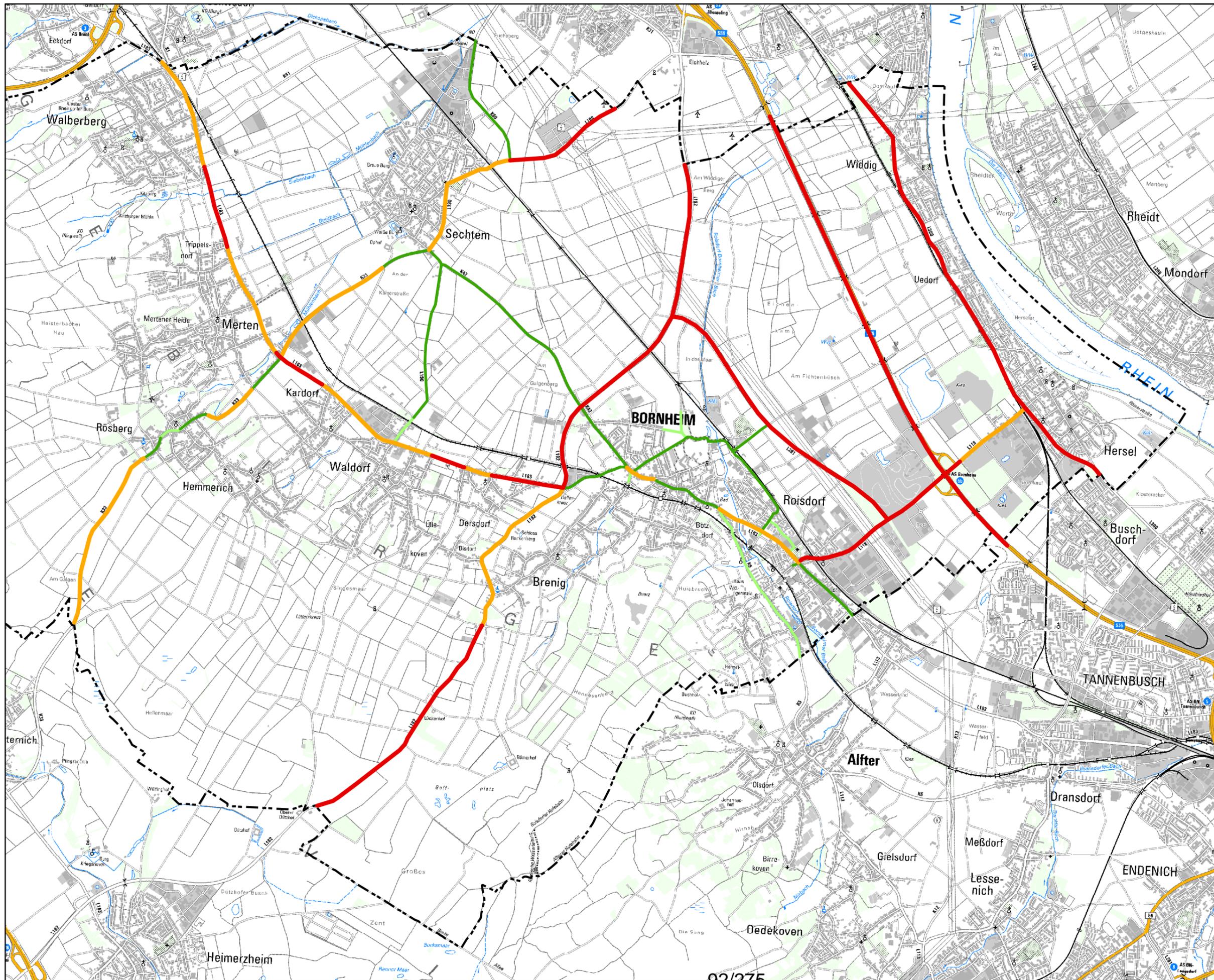
Abbildung 11: Belastungsbereiche nach ERA 2010¹³

Außerorts ist damit, vor allem auf den klassifizierten Straßen, aufgrund der höheren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Gefährdungslage für den Radverkehr eine Trennung vom Kfz-Verkehr erforderlich und somit eine Führung im Seitenraum meist die erste Wahl. Für die innerörtlichen Bereiche lagen außerhalb der klassifizierten Straßen kaum Daten zu den Verkehrsstärken vor. Da in den meisten Ortslagen Tempo-30-Zonen eingerichtet sind, ist hier überwiegend mit den Belastungsbereichen I und II zu rechnen.

Innerhalb der einzelnen Belastungsbereiche bieten die ERA 2010 teilweise verschiedene Möglichkeiten der Radverkehrsführung an. Die jeweilige Auswahl für die einzelnen Streckenabschnitte ist dann in Abhängigkeit von der Funktionsstufe im Netz sowie bestehenden Straßenräumen und zu erwartenden Nutzungskonflikten zu treffen.

Karte 8 gibt einen Überblick über die Zuordnung der einzelnen Strecken zu den Belastungsbereichen in Bornheim. Dargestellt wurden nur die Strecken, für die verlässliche Angaben der Verkehrsstärke aus Verkehrszählungen vorlagen.

¹³ Quelle: FGSV: ERA 2010, Bild 7



Belastungsbereiche nach ERA 2010

Belastungsbereiche

- Bereich I
- Bereich II
- Bereich III
- Bereich IV

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte 8

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

	
---	---

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3
Karte: DTK25

4.2 Führungsformen

Infrastruktur für den Radverkehr soll das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen. Hierzu sind die Führungselemente des Radverkehrs an den Strecken und Knotenpunkten so anzulegen und auszugestalten, dass sie die Verkehrssicherheit des Radverkehrs und der anderen Verkehrsteilnehmer gewährleisten und eine zügige und komfortable Befahrbarkeit ermöglichen. Radverkehrsführungen sind so auszugestalten, dass sie eindeutig erkennbar, im Verlauf durchgängig und stetig sind und an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr ausreichend Sicht besteht. Bei der Ausgestaltung von Verkehrsanlagen sind die beiden Komponenten Verkehrssicherheit und komfortable Nutzbarkeit als Einheit zu betrachten. Formal sichere, jedoch wenig attraktive Radverkehrsführungen werden oft nur unzureichend angenommen und bewirken durch das regelabweichende Verhalten der Radfahrer eine erhöhte Gefährdung. Ebenso wenig vertretbar sind aber auch Führungen, die ein subjektives Sicherheitsgefühl suggerieren und von den Radfahrern angenommen werden, objektiv aber unsicher sind.

In Abhängigkeit von der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und der Netzbedeutung kommen für den Radverkehr in Bornheim drei Grundformen der Verkehrsführung in Frage:

Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr: Die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr ist auf öffentlichen Straßen nach §2 StVO¹⁴ der Regelfall. Auch die Führung auf Schutzstreifen ist dieser Grundform zuzuordnen, da der Schutzstreifen im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr befahren werden darf (z.B. bei Begegnung mit Lastkraftwagen). Auch auf Fahrradstraßen wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt, wenn diese für die Nutzung durch den Kfz-Verkehr freigegeben werden.

Führung auf Straßen / Sonderwegen für den Radverkehr: Grundsätzlich ist zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen zu unterscheiden. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)¹⁵ gilt: „Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.“ Die Rechtsprechung fordert jedoch eine besondere Gefahrenlage, so dass benutzungspflichtige Radwege innerorts nur noch eine Ausnahme darstellen sollten. Nicht benutzungspflichtige Radwege müssen die gleichen Qualitätskriterien wie benutzungspflichtige Radwege erfüllen.

Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr: Die ERA 2010¹⁶ formuliert: „Gehwege sollen dem Fußgängerverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglichen. Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. [...] Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering sind.“ Insbesondere

¹⁴Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013

¹⁵VwV-StVO - Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert am 2009-07-17

¹⁶FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 2010, S. 27

auf Hauptverbindungen des Radverkehrs innerorts sowie an Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung sind gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr auszuschließen.

Diese Grundformen sind im weiteren Verlauf hinsichtlich der Lage innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften zu unterscheiden.

4.2.1 Führungsformen innerhalb geschlossener Ortschaften

In der nachfolgenden Tabelle werden die für Bornheim wichtigsten Regelungen und Einsatzkriterien der StVO und der VwV-StVO sowie die Empfehlungen der ERA 2010 zusammengefasst.

Führung im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	
Straßen innerorts mit Schutzstreifen	<ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nur bei Bedarf überfahren werden. • Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden. • Nach ERA 2010 wird die Anlage von Schutzstreifen auf zweistreifigen Straßen mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h in der Regel bis ca. 1.200 Kfz/h empfohlen. Nur bei günstigen Rahmenbedingungen können sie bis ca. 1.800 Kfz/h eingesetzt werden.¹⁷
Straßen innerorts ohne Schutzstreifen	<ul style="list-style-type: none"> • Nach ERA 2010 wird die Führung im Mischverkehr ohne Schutzstreifen auf zweistreifigen Straßen mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h in der Regel bis ca. 400 Kfz/h und bei günstigen Rahmenbedingungen bis ca. 1.000 Kfz/h empfohlen.¹⁸ • Bei Bedarf hat sich die ergänzende Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil am Fahrbahnrand bewährt.
Tempo 30-Zonen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. • benutzungspflichtige Radwege und Schutzstreifen dürfen in Tempo-30-Zonen nicht angeordnet werden.
Fahrradstraßen für Kfz freigegeben	<ul style="list-style-type: none"> • Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. • Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. • Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. • Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr).
Führung auf Straßen / Sonderwegen für den Radverkehr	
Radfahrstreifen (benutzungspflichtig)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedingung für die Markierung eines Radfahrstreifens: Es stehen ausreichende Flächen für den Fußgängerkehr zur Verfügung und es besteht ein Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufs. • Nach ERA 2010 wird die Anlage von Radfahrstreifen auf zweistreifigen Straßen mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ab ca. 1.000 Kfz/h empfohlen.¹⁹
Baulicher Radweg (benutzungspflichtig)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedingung für die Anlage eines Radwegs: Es stehen ausreichende Flächen für den Fußgängerkehr zur Verfügung und es besteht ein zwingendes Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufs. • Nach ERA 2010 wird die Anlage von Radwegen auf zweistreifigen Straßen mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ab ca. 1.000 Kfz/h empfohlen.²⁰
Zweirichtungsradweg	<ul style="list-style-type: none"> • Das Befahren von Radwegen in Gegenrichtung zählt innerorts zu den häufigsten Unfallursachen. Problematisch ist der Einsatz von Zweirichtungsradwegen, sobald Radwege über Grundstückszufahrten, Einmündungen oder Knotenpunkte geführt werden. Zweirichtungsradwege sollten daher grundsätzlich nicht bzw. erst nach sorgfältiger Prüfung innerorts angeordnet werden.²¹

¹⁷ ERA 2010 (FGSV), S. 18/19

¹⁸ ERA 2010 (FGSV), S. 18/19

¹⁹ ERA 2010 (FGSV), S. 18/19

²⁰ ERA 2010 (FGSV), S. 18/19

²¹ Vgl. VwV zur StVO: Nr. 33 zu §2 der StVO: „Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“

Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr

Gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg, Radfahrer frei

- Die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist.
- Ausschlusskriterien (u.a.): Hauptverbindungen des Radverkehrs innerorts, Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung

Tabelle 8: Führungsformen innerhalb geschlossener Ortschaften

Die Anforderungen an die Ausgestaltung der einzelnen Führungsformen sind in den ERA 2010 und der StVO vorgegeben. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick, wie die in Bornheim relevanten Führungsformen regelkonform angelegt werden müssen. Diese Standards sind zukünftig bei radverkehrsrelevanten Planungen in Bornheim zugrunde zu legen und durch entsprechende Maßnahmen zu realisieren. Darüber hinausgehende Ausgestaltungshinweise sind den ERA 2010 zu entnehmen.

Radfahrstreifen	
Knoten	Strecken
<p><u>Furtmarkierung</u>: 0,5m Breitstrich – 0,2m Lücke mit Piktogramm</p> <p><u>Abbiegen</u>: direktes Abbiegen mit Kfz-Verkehr, oder Aufstellflächen für indirektes Abbiegen anbieten</p> <p><u>LSA</u>: Kombination mit ARAS (4,00m) oder vorgezogener Haltlinie (4,00m)</p>	<p><u>Markierung</u>: durchgezogener Breitstrich, Piktogramm</p> <p><u>Beschilderung</u>: Z 237</p> <p><u>Breite</u>: mind. 1,85m (incl. Markierung)</p> <p><u>Sicherheitsabstand Parken</u>: 0,50 – 0,75m, durch Breitstrich abgetrennt</p>
	

Schutzstreifen	
Knoten	Strecken
<p><u>Markierung:</u> Fahrbahnrandmarkierung und unterbrochener Schmalstrich (1,00m Strich - 1,00m Lücke), Piktogramm</p> <p><u>Abbiegen:</u> direktes Abbiegen mit Kfz-Verkehr</p> <p><u>LSA:</u> Kombination mit ARAS (4,00m) oder vorgezogener Haltlinie (4,00m)</p>	<p><u>Markierung:</u> unterbrochener Schmalstrich (1,00m Strich - 1,00m Lücke), Piktogramm</p> <p><u>Beschilderung:</u> keine</p> <p><u>Breite:</u> mind. 1,25m, möglichst $\geq 1,50\text{m}$</p> <p><u>Sicherheitsabstand Parken:</u> 0,50m, ggf. durch Schmalstrich oder baulich gekennzeichnet</p>
	
Piktogramme	
Knoten	Strecken
<p><u>Markierung:</u> ggf. Furt</p> <p><u>Abbiegen:</u> direktes Abbiegen mit Kfz-Verkehr</p> <p><u>LSA:</u> Kombination mit ARAS (4,00m) oder vorgezogener Haltlinie (4,00m)</p>	<p><u>Markierung:</u> Piktogramm mit Richtungspfeil</p> <p><u>Abstand vom Fahrbahnrand:</u> 1,00m (Pfeilspitze)</p> <p><u>Beschilderung:</u> keine</p>
	

Einseitige Geh- / Radwege (Zweirichtungsbetrieb)	
Knoten	Strecken
<u>Furtmarkierung:</u> 0,5m Breitstrich – 0,25m Lücke, Fahrradpiktogramm, 2 Richtungspfeile, Einfärbung <u>Bauliche Ausgestaltung:</u> halbseitige Nullabsenkung der Borde, ggf. Anheben der Furt <u>Beschilderung:</u> ZZ 1000-32 über Z 205 und Z 206 an untergeordneten Knotenzufahrten <u>Abbiegen:</u> indirektes Abbiegen mit Aufstellflächen <u>LSA:</u> ARAS (4,00m) an untergeordneten Knotenzufahrten mit paralleler Bordabsenkung	<u>Markierung:</u> keine <u>Beschilderung:</u> Z 240 in beiden Richtungen <u>Breite:</u> Regelmaß 3,00m <u>Sicherheitstrennstreifen Fahrbahn:</u> mind. 0,50m <u>Bauliche Merkmale:</u> Bordabsenkungen (z.B. Grundstückszufahrten) zur parallelen Fahrbahn erst im Sicherheitstrennstreifen anlegen

Tabelle 9: Ausgestaltung von Führungsformen innerorts

4.2.2 Führungsformen außerhalb geschlossener Ortschaften

Für die Radverkehrsführung außerorts steht aufgrund der deutlich höheren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr derzeit ein sehr viel kleineres Spektrum an Führungsformen zur Verfügung. Neben der Mischverkehrsführung für die Entwurfsklassen (EKL) 3 und 4 nach RAL²² ist der Regelfall außerorts eine fahrbahnbegleitende oder straßenunabhängige Führung des Radverkehrs auf einseitigen Radwegen im Mischverkehr mit dem Fußverkehr sowie im Zweirichtungsbetrieb. Nach StVO bzw. VwV-StVO in Nr. 35 und 36 zu §2 der StVO soll in diesen Fällen in der Regel eine Benutzungspflicht angeordnet werden: „Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht. [...] Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen“.

Da man in den Niederlanden und in der Schweiz positive Erfahrungen mit der Markierung von Schutzstreifen²³ außerorts gesammelt hat, wird innerhalb eines bundesweiten Modellprojekts seit 2013 untersucht, inwieweit eine Markierung von Schutzstreifen auf schmalen und weniger bis mittel stark vom Kfz-Verkehr belasteten Außerortsstraßen praktikabel und zugleich ausreichend sicher für den Radverkehr ist. Modellstrecken liegen beispielsweise im Rhein-Erft-Kreis (K10 Pohlhofstraße, K46 Goldenbergstraße) sowie in der Stadt Köln (K9 Thenhover-Escher-Weg, K10 Pescher Straße). Die Markierung von Schutzstreifen kann eine deutlich kostengünstigere Alternative zum Bau von fahrbahnbegleitenden Radwegen sein bzw. ggf. auch die einzige Möglichkeit, eine Radverkehrsführung anzubieten, da ein erforderlicher Grunderwerb langwierig und mühsam sein kann. Erste öffentliche Forschungsergebnisse werden im Herbst 2015 erwartet. Im Anschluss wird ggf. die Aufnahme dieser Führungsform in die StVO geprüft werden. Bis dahin besteht für die Stadt Bornheim die Möglichkeit, Streckenabschnitte als Verkehrsversuch nach §45 StVO zu markieren.

²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. RAL, Köln 2012. EKL 3: Regelquerschnitt (RQ 11) mit 8m Fahr- und Randstreifen und 3m Bankette / EKL 4: Regelquerschnitt (RQ 9) mit 6m Fahr- und Randstreifen und 3m Bankette.

²³ In Deutschland dürfen Schutzstreifen bislang aufgrund fehlender Erkenntnisse außerorts und aufgrund von Sicherheitsbedenken auf Kreisfahrbahnen von Kreisverkehren nicht markiert werden.

Eine Erweiterung des Spektrums an Führungsformen außerorts könnte auch die Markierung von Fahrradpiktogrammen sein, wie sie inzwischen in verschiedenen Städten innerorts praktiziert wird. Diese Markierung ist bisher durch kein Regelwerk autorisiert, widerspricht in der heutigen Anwendung aber nicht den bestehenden Regelungen, da Fahrradpiktogramme anders als Leitlinien von Schutzstreifen, kein Verkehrszeichen nach StVO sind. Eine versuchsweise Markierung auf schmalen und wenig vom Kfz-Verkehr belasteten kurzen Abschnitten außerorts könnte in Bornheim ein kostengünstiges Mittel zur Schließung bestehender Netzlücken sein. Empfohlen wird trotzdem die Markierung als Verkehrsversuch nach §45 StVO durchzuführen und damit wissenschaftlich zu begleiten. Hiermit hätte Bornheim innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises und der Region die Möglichkeit, sich als „Vorreiter“-Kommune in der Förderung des Radverkehrs hervorzuheben und Prototypen für die Radverkehrsführung zu testen. Auch im Rahmen der Überlegungen des Kreises, Mitglied in der AGFS²⁴ zu werden, könnte hier eine kreisweite Initialzündung entstehen.

Der folgenden Tabelle 10 können die – teilweise auch nur testweise – möglichen Führungsformen für Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften entnommen werden.

Führung im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	
Straßen außerorts mit Schutzstreifen	<ul style="list-style-type: none"> • Bisher nur im Rahmen eines bundesweiten Modellprojektes an Landstraßen markiert. • Nach StVO ist die Anlage von Schutzstreifen außerorts bisher nicht zulässig.
Straßen außerorts (ohne Schutzstreifen)	<ul style="list-style-type: none"> • Nach ERA 2010 wird die Führung im Mischverkehr (ohne Schutzstreifen) auf Landstraßen der EKL 3 bei unter 4.000 Kfz/24h oder Landstraßen der EKL 4 empfohlen.
Straßen außerorts mit Piktogrammen	<ul style="list-style-type: none"> • Markierungsform, die in heutigen Regelwerken nicht aufgeführt, innerorts in vielen Bereichen bereits angewendet wird; • Bietet die Möglichkeit, versuchsweise in kurzen Abschnitten (z.B. zwischen Ortsteilen) getestet zu werden. • Markierung nur auf kurzen Abschnitten von nicht klassifizierten Gemeindestraßen.
Führung auf Straßen / Sonderwegen für den Radverkehr	
Zweirichtungsradweg	<ul style="list-style-type: none"> • ERA 2010: „Fahrbahnbegleitende Radwege werden i.d.R. einseitig baulich angelegt, dabei für eine Zweirichtungsführung geplant und [...] als gemeinsame Geh- und Radwege angelegt.“²⁵ • Beidseitige Radwege im Zweirichtungsbetrieb werden nach ERA 2010 u.a. „bei dichter Folge von Ortsdurchfahrten“ empfohlen.²⁶
Wirtschaftswege	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzereingeschränkte Wege, die durch Z 260 mit ZZ 1026-36 für landwirtschaftliche Fahrzeuge freigegeben sind, sind für den Radverkehr aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sehr gut geeignet.

Tabelle 10: Führungsformen außerhalb geschlossener Ortschaften

Für die Ausgestaltung der Radverkehrsführungen außerorts geben die ERA 2010 und die RAL²⁷ die im Folgenden zusammengestellten grundsätzlichen Vorgaben. Auch diese Standards sind zukünftig bei Planungen und Maßnahmen zum Radverkehr einzuhalten.

²⁴ AGFS – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

²⁵ ERA 2010 (FGSV) S. 67

²⁶ ebenda

²⁷ RAL – Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (FGSV)

Schutzstreifen	
Knoten	Strecken (entsprechend Modellversuch)
<p>Innerhalb des Modellversuchs werden derzeit nur Streckenabschnitte ohne Knoten untersucht, daher bestehen zur Ausgestaltung von Knoten mit Schutzstreifen außerorts noch keine Vorgaben</p>	<p><u>Markierung:</u> unterbrochener Schmalstrich (1,00m Strich - 1,00m Lücke), Piktogramm</p> <p><u>Beschilderung:</u> keine</p> <p><u>Geschwindigkeit:</u> max. 70 km/h</p> <p><u>Breite:</u> mind. 1,25m (ggf. anzupassen)</p> <p><u>Verbleibende Fahrbahnbreite:</u> mind. 2,75m (ggf. anzupassen)</p>
Straßen ohne Radverkehrsanlage	
Knoten	Strecken
<p><u>Querungen von übergeordneten Straßen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Z 205 an untergeordneter Straße montieren – Z 138 an übergeordneter Straße, wenn RV-Querung nicht klar erkennbar – ggf. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf max. 70 km/h – Querungshilfe, z.B. Insel (mind. 2,50m breit) anlegen 	<p><u>Markierung:</u> ggf. Piktogramm mit Richtungspfeil</p> <p><u>Abstand vom Fahrbahnrand:</u> 1,00m (Pfeilspitze)</p> <p><u>Beschilderung:</u> keine</p> <p><u>Geschwindigkeit:</u> max. 50 km/h</p> <p><u>Pflege:</u> regelmäßige Unterhaltung der befestigten Fahrbahnränder</p>
Einseitige gemeinsame Geh- / Radwege (Zweirichtungsbetrieb)	
Knoten	Strecken
<p><u>Furtmarkierung:</u> 0,5m Breitstrich – 0,25m Lücke, Fahrradpiktogramm, 2 Richtungspfeile, Einfärbung</p> <p><u>Bauliche Ausgestaltung:</u> halbseitige Nullabsenkung der Borde, ggf. Anheben der Furt</p> <p><u>Beschilderung:</u> ZZ 1000-32 über Z 205 und Z 206 an untergeordneten Knotenzufahrten</p> <p><u>Abbiegen:</u> indirektes Abbiegen mit Aufstellflächen im Seitenraum</p> <p><u>Querung:</u> wartepflichtig</p> <ul style="list-style-type: none"> – Querunginsel (mglst. 3,50m breit, bei geringerer Breite Verlängerung des Aufstellbereichs, z.B. für Gespanne) oder – Fahrbahneinengung auf max. 5,50m – mind. befestigter Abschnitt im Sicherheitstrennstreifen – Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h – Beschilderung mit Z 205 für Radverkehr, keine Furtmarkierung 	<p><u>Beginn / Ende:</u> Nullabsenkung der Borde, sichere Quermöglichkeit (Insel mind. 2,50m breit oder vorgezogener Seitenraum)</p> <p><u>Markierung:</u> keine</p> <p><u>Beschilderung:</u> Z 240 in beiden Richtungen</p> <p><u>Breite:</u> mind. 2,50m</p> <p><u>Sicherheitstrennstreifen Fahrbahn:</u> mind. 1,75m</p> <p><u>Bepflanzung Sicherheitstrennstreifen:</u> keine Heckenhöhe, die Sichtbeziehungen zu Kfz-Verkehr einschränkt; Strauchpflanzungen dürfen nicht in Verkehrsraum wachsen</p> <p><u>Unübersichtliche Stellen:</u> Markierung einer Leitlinie zur Trennung der Fahrtrichtungen</p>

<p><u>LSA:</u></p> <ul style="list-style-type: none">– ARAS an untergeordneten Knotenzufahrten mit paralleler Bordabsenkung– Kombinierte Signalgeber für Fußgänger- und Radverkehr– Bei verkehrsabhängigen Steuerungen Schleifen vor dem Knoten in Radweg einbauen	
--	--

Tabelle 11: Ausgestaltung von Führungsformen außerorts

5 Maßnahmen

Bei der Übertragung der zusammengestellten Standards auf das definierte Radverkehrsnetz wird deutlich, dass die bestehenden Radverkehrsführungen häufig nicht den anzustrebenden Standards entsprechen. In einigen Fällen ist das Erreichen des anzustrebenden Standards aufgrund baulicher und / oder rechtlicher Gegebenheiten nicht oder nur durch sehr umfangreiche und kostenintensive Eingriffe möglich. Meistens ergeben sich jedoch aus der Diskrepanz zwischen Bestand und anzustrebendem Standard die möglichen und notwendigen Maßnahmen, mit deren Umsetzung zukünftig regelkonforme und qualitativ hochwertige Radverkehrsführungen angeboten werden können.

In die Maßnahmenentwicklung flossen, neben den Ergebnissen der bisherigen Arbeitsschritte, die bereits 2003 für Bornheim entwickelten Maßnahmenempfehlungen mit ein. Diese wurden entsprechend den heute geltenden Regelwerken sowie hinsichtlich ihrer Umsetzung bzw. weiterhin bestehenden Erforderlichkeit betrachtet.

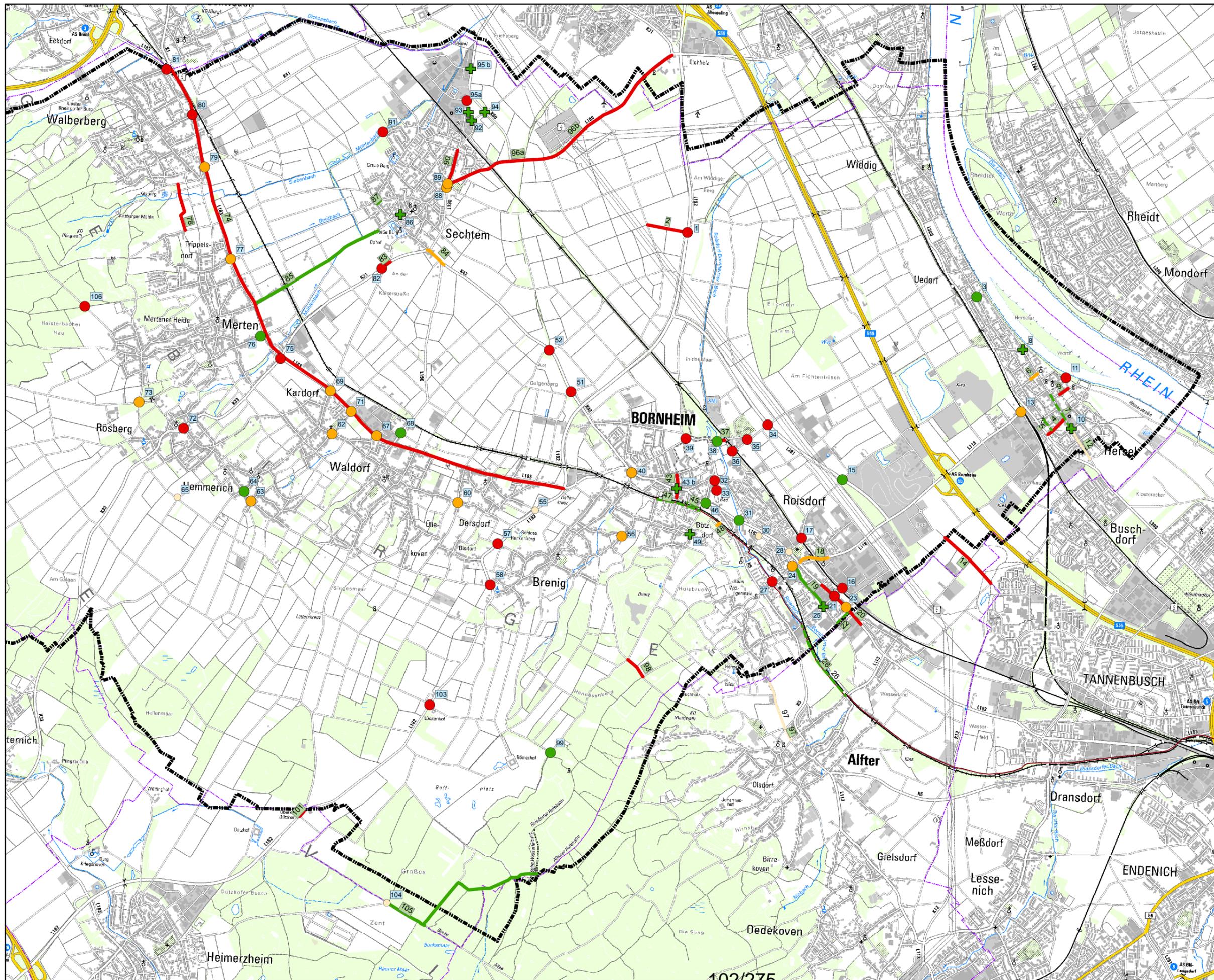
5.1 Maßnahmen aus dem RVK 2003

Die in 2003 formulierten 106 Maßnahmen waren räumlich insgesamt 95 Strecken und Knoten zugeordnet. Wie die folgende Tabelle 12 zeigt, wurden davon nur 13,7% vollständig umgesetzt, fast 70% der Maßnahmen wurden gar nicht angegangen. Über 40% der Maßnahmen sind heute noch unverändert erforderlich, weitere 21% sollten überarbeitet werden.

Maßnahmen	Knoten		Strecken		gesamt	
	[absolut]	[%]	[absolut]	[%]	[absolut]	[%]
umgesetzt	9	13,8%	4	13,3%	13	13,7%
umgesetzt bzw. teilweise umgesetzt, Ergänzung notwendig	10	15,4%	6	20,0%	16	16,8%
nicht umgesetzt, aber erforderlich	25	38,5%	14	46,7%	39	41,1%
nicht umgesetzt, Überarbeitung notwendig	16	24,6%	4	13,3%	20	21,1%
nicht umgesetzt, nicht mehr erforderlich	5	7,7%	2	6,7%	7	7,4%
Summe	65		30		95	

Tabelle 12: Umsetzung der Maßnahmen von 2003

Alle weiterhin erforderlichen sowie die zu überarbeitenden Maßnahmen wurden in den neuen Maßnahmenkatalog aufgenommen. Eine vollständige Zusammenstellung und Bewertung der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2003 sind den Ausführungen und der Tabelle im Anhang IV sowie der Karte 9 zu entnehmen.



Umsetzung der Maßnahmen aus dem Jahr 2003

Maßnahmen an Knoten

- umgesetzt
- + umgesetzt bzw. teilweise umgesetzt
Ergänzungen notwendig
- nicht umgesetzt jedoch weiter erforderlich
- nicht umgesetzt und wird überarbeitet
- nicht umgesetzt und nicht mehr erforderlich
- 45 Maßnahmen-Nr.

Maßnahmen an Strecken

- umgesetzt
- - - umgesetzt
Ergänzungen notwendig
- nicht umgesetzt jedoch weiter erforderlich
- nicht umgesetzt und wird überarbeitet
- nicht umgesetzt und nicht mehr erforderlich
- 45 Maßnahmen-Nr.

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrs-konzept 2015

Karte 9

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr -
Arne Blase
Büro für
Stadtverkehrsplanung



Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3
Karte: DTK25

5.2 Maßnahmen 2015

Das Ziel ist es, Maßnahmen zu entwickeln, die geeignet sind, Radverkehrsstrukturen und Angebote zu schaffen, die einen Anreiz bieten, zukünftig verstärkt Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Mit der Realisierung der von den Regelwerken geforderten Ausgestaltungen von Radverkehrsanlagen ist ein erster großer Baustein zur Attraktivierung des Radverkehrs getan. Daher wurden überwiegend Maßnahmen benannt, die an den bestehenden Radverkehrsführungen notwendig sind, um den anzustrebenden Standard zu erreichen. Ergänzend wurden Maßnahmen entwickelt, die das bestehende Radverkehrsangebot erweitern und vervollständigen können.

Neben verschiedenen Einzelmaßnahmen wurden einige, in mehreren Ortsteilen wiederkehrende Maßnahmen entwickelt. Aufgrund ihrer Häufigkeit werden diese „prototypischen“ Maßnahmen im Anschluss ausführlicher erklärt:

- Maßnahmen an Zweirichtungsradwegen
- Radverkehrsführungen außerorts
- Maßnahmen in Tempo-30-Zonen (Verkehrsberuhigung)
- Umlaufsperrern
- Einbahnstraßen und Sackgassen
- Radverkehrsführungen innerorts

Für einige Standorte innerhalb der Tempo-30-Zonen sowie für die L 183 wurden neben den zügig realisierbaren Maßnahmen „weiterführende“ Maßnahmen entwickelt, die langfristig eine grundsätzliche Veränderung der bestehenden Situation erzielen sollen und zu einer deutlichen Aufwertung führen.

Eine Gesamtübersicht über alle empfohlenen Strecken- und Knotenmaßnahmen kann den Tabellen im Anhang V entnommen werden. Die Karte 10 und Karte 11 verdeutlichen die räumliche Lage der Maßnahmen.

5.2.1 Maßnahmen an Zweirichtungsradwegen

Da die bestehenden Zweirichtungsradwege nur in wenigen Abschnitten den Regelwerken entsprechen, sie aber gleichzeitig die Hauptachsen des Radverkehrsnetzes darstellen, werden hier die meisten Maßnahmen notwendig. Viele der bestehenden Mängel sind relativ kostengünstig und mit wenig Aufwand zu beheben. Diese Maßnahmen wirken sich jedoch direkt auf die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs aus. So kann ein konsequentes regelkonformes und qualitativ hochwertiges Markieren aller Furten an einer Strecke die Aufmerksamkeit für den Radweg enorm steigern. Die folgende Tabelle 13 gibt einen Überblick über alle Maßnahmen, die in Bornheim an den Zweirichtungsradwegen erforderlich sind.

Beginn und Ende des Zweirichtungsradwegs
<ul style="list-style-type: none"> – Bordabsenkung auf mind. 5,00m Länge – Fahrbahneinengung durch Vorziehen des Seitenraums, oder – Anlage einer Mittelinsel mit mglst. 3,50m Breite zur Querung (bei geringerer Breite Verlängerung des Aufstellbereichs z.B. für Gespanne) – eindeutige Ausgestaltung der Führungswechsel – an unübersichtlichen Stellen Beschilderung der Radverkehrsquerung für Kfz-Längsverkehr mit Z 138
Knoten – Führung im Längsverkehr
<ul style="list-style-type: none"> – Alle Furten vollständig mit Piktogrammen und Richtungspfeilen markieren. – Markierung der Furtbegrenzungslinien (0,5 / 0,2m) außerhalb der Verlängerung der Asphaltkanten des Radwegs zur optischen Aufweitung der Furt – Entlang der Hauptverbindungen, mind. an der L 183, Furten einfärben und ggf. anheben – Ergänzung aller Z 205 und 206 an den untergeordneten Straßen mit dem ZZ 1000-32
Knoten – Führung für Querverkehr
<p>Signalisierte Knoten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Markierung von ARAS (aufgeweitete Radaufstellstreifen) an untergeordneten Straßen mit paralleler Bordabsenkung, so dass Radverkehr vom Zweirichtungsradweg ohne Hindernis vor der Querung ARAS zum Aufstellen nutzen kann. – Einsatz der Streuscheiben mit kombinierten Fußgänger- und Radfahrersymbol an allen signalisierten Übergängen (zwingend bis zum 31.12.2016 nach StVO) <p>Nicht-signalisierte Knoten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Markierung von Aufstellflächen für indirekte Abbieger
Strecken
<ul style="list-style-type: none"> – Verbreiterung der gemeinsamen Geh- und Radwege mindestens auf 2,50m – Reparatur aller Oberflächenschäden, Wurzelaufwürfe und Kantenabbrüche – An Engstellen oder vor Knoten ggf. Markierung von Leitlinien auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und dadurch Fahrtrichtungstrennung auf dem Geh-/Radweg

Tabelle 13: Maßnahmen an Zweirichtungsradwegen

Maßnahmen an Zweirichtungsradwegen sind vor allem entlang der L 183 sowie in kleinerem Umfang ergänzend am neu angelegten Geh- / Radweg entlang der L 118 vorzunehmen. An der L 183 ist neben den sofort realisierbaren Maßnahmen weiterführend eine beidseitige Radverkehrsführung langfristig anzustreben. Damit soll einerseits den Verflechtungen in den Ortsdurchfahrten und an den Knoten Rechnung getragen werden. Andererseits ist zukünftig innerorts eine Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr anzustreben. Um dies ohne Einschränkungen im Verkehrsfluss durch häufige Querungen realisieren zu können, ist eine beidseitige Seitenraumführung außerorts notwendig.

5.2.2 Fahrbahnführungen außerorts

Aufgrund des bisher eingeschränkten Spektrums an Führungsformen außerorts sind Städte wie Bornheim mit einem weit gestreuten Siedlungskörper in der zwischenörtlichen Radverkehrsförderung gehandicapt. In Bornheim existieren einige Nebenstraßen außerorts, die sich als Strecken

für den Radverkehr anbieten, an denen die Neuanlage eines baulichen Radwegs im Seitenraum kaum realisierbar bzw. rentabel ist. Hier bietet sich die Chance, vielversprechende Markierungsansätze versuchsweise zu realisieren und damit, auch innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises, eine Vorreiterposition in Sachen Radverkehrsförderung einzunehmen. Mit der angestrebten Mitgliedschaft des Kreises in der AGFS sollte der Stadt Bornheim ein motivierter Partner zur Seite stehen. Mögliche Strecken für die versuchsweise Markierung von Schutzstreifen außerorts wären die beiden Kreisstraßen K 33 und K 41. Das versuchsweise Markieren von Piktogrammen könnte beispielsweise am Rüttersweg oder der Ophofstraße getestet werden. Beide Maßnahmen bieten eine kostengünstige Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs, Schließung von Netzlücken und Steigerung des Radverkehrsanteils in den zwischenörtlichen Verflechtungen.

Für den außerorts liegenden Eichenweg als sehr wichtige RV-Hauptverbindung zwischen Merten und Sechtem kommen aufgrund der Fahrbahnbreite (unter 5,25m) weder die Markierung von Piktogrammen noch von Schutzstreifen in Frage. Hier wird die Ausweisung einer Fahrradstraße empfohlen, auf der der Kfz-Verkehr auch nicht mehr ausnahmsweise zugelassen werden sollte.

Zusätzlich sollte an einigen Standorten in Bornheim die Lage der bestehenden Ortstafeln überprüft werden. Z.B. an der Bonner Straße zwischen Bornheim und Roisdorf sind heute schon die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt und der Außerortscharakter der Straße kaum noch erkennbar. Mit der Verlegung bzw. Demontage der Ortstafeln wird der gesamte Abschnitt zwischen Siefenfeldchen und Widdiger Weg zu einem Innerortsabschnitt, für den aus dem gesamten Führungsformenrepertoire die passende Radverkehrsanlage ausgewählt werden könnte.



Im Konzept 2003 wurde bereits an einigen Knoten mit Landes- und Kreisstraßen, an denen das RV-Hauptnetz quert, die Beschilderung mit Z 138 (Radfahrer kreuzen) empfohlen, teilweise kombiniert mit der Anordnung einer verringerten Geschwindigkeit. Diese kombinierten Maßnahmen sind notwendig, um die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf den Radverkehr zu erhöhen und die Geschwindigkeitsbeschränkung zu erklären. Damit wird den Radfahrern ein sichereres Queren der Fahrbahn ermöglicht, ohne in jedem Fall eine Mittelinsel anlegen zu müssen. Aus diesem Grund sollten diese Maßnahmenvorschläge auch umgesetzt werden.

5.2.3 Tempo-30-Zonen - Verkehrsberuhigung

Grundsätzlich sind innerhalb von Tempo-30-Zonen keine expliziten Radverkehrsführungen notwendig, da das geringe Geschwindigkeitsniveau eine ausreichende gegenseitige Berücksichtigung gewährleistet. An überdimensionierten Knoten und in ungünstig aufgeteilten Straßenräumen können verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Entschleunigung eingesetzt werden.

Die Markierung von einfachen oder **Dreiecks-Wartelinien** (Haifischzähne) an allen Zufahrten eines Knotens weisen alle Verkehrsteilnehmer auf die Gleichberechtigung im Knoten hin. Die Markierung führt zum Abbremsen und erhöht die Aufmerksamkeit und Umsicht im Knoten, so dass Radfahrer eher berücksichtigt werden. Mit Blick auf die Unfallzahlen mit Schwerverletzten innerhalb der Tempo-30-Zonen und aufgrund des relativ geringen Kostenaufwands der Markierungs-

maßnahmen, sollte an möglichst vielen Knoten die Markierung von Haifischzähnen vorgenommen werden. So entstehen auch eine einheitliche Gestaltung und damit eine stärkere Wiedererkennung der Verkehrsführungen.

Zur Erweiterung des Seitenraums, einer Reduzierung von Fahrbahnbreiten oder Verringerung von Kurvenradien können **Sperrflächen am Fahrbahnrand** markiert werden. Teilweise werden heute schon Streifen von 1,00m Breite am Fahrbahnrand z.B. für den Fußverkehr abgetrennt. Eine Kombination an Beginn und Ende mit Sperrflächen und einer zusätzlichen Markierung mit Fußgängerpiktogrammen stärkt die Position der Fußgänger und verdeutlicht, dass der Radverkehr in der Mischung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn verläuft.

Zur Einhaltung von Sperrflächen oder provisorischen Verbreiterung des Seitenraums können **reflektierende Fahrbahnbegrenzungen aus Kunststoff** montiert werden.

Deutlich kostenintensiver, dafür aber auch am effektivsten ist ein Umbau der problematischen Knoten und Straßenquerschnitte, um den heutigen Anforderungen gerecht zu werden. Damit einhergehen können veränderte straßenverkehrsrechtliche Regelungen, wie z.B. die Einführung eines **verkehrsberuhigten Bereiches**.

In den Ortsmitten mit Einzelhandelsgeschäften (z.B. Sechtem) kann auch die Einführung eines „**Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs**“ mit einer weiteren Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h und klar geregelten Stellplatzflächen zu einer Verkehrsberuhigung und weitergehenden Förderung des Radverkehrs führen. Gleichzeitig ist dadurch eine langfristige Aufwertung der Geschäftsbereiche und eine Verbesserung der Nahmobilität unter Beachtung der Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr zu erreichen.

5.2.4 Umlaufsperrn

Der Einsatz von Umlaufsperrn als „Bremse“ für den Radverkehr sollte nur dann erfolgen, wenn bei großen Sicherheitsproblemen erhöhte Vorsicht und langsame Geschwindigkeiten erforderlich sind. Es widerspricht den Zielen der Radverkehrsförderung, wenn mit dem Mittel der Umlaufsperrn versucht wird, das Befahren von Wegen durch motorisierte Fahrzeuge zu verhindern. Dies kann auch mit Pollern o.ä. geschehen, die den Radverkehr, aber auch Rollstuhlfahrer etc. weniger behindern.

Wenn Umlaufsperrn erforderlich sind, sollten sie stets so bemessen sein, dass einerseits ein bequemes und sicheres Durchfahren möglich ist, andererseits der bremsende Charakter erhalten bleibt. Der Abstand zwischen den Umlaufgittern sollte bei allen Wegbreiten 1,50 m betragen. Bei schmalen Wegbreiten ist eine schräge Aufstellung der Gitter möglich.

Zwischen dem Umlaufgitter und der zu querenden Straße muss eine Aufstellfläche von 3,00 m Länge vorhanden sein. Radfahrern wird somit ermöglicht, sich nach dem Durchfahren des Gitters ganz auf den Quervorgang zu konzentrieren.

Damit die Umlaufgitter auch bei Dunkelheit gut erkennbar sind, sollten sie mit einer Warnmarkierung versehen werden.

Poller sind immer mit reflektierender Folie auszustatten. Damit Radfahrer im Pulk das Hindernis frühzeitig erkennen, ist eine umlaufende Markierung (Sperrfläche) einzusetzen. Wenn möglich sollten lange Rohrpfosten verwendet werden.

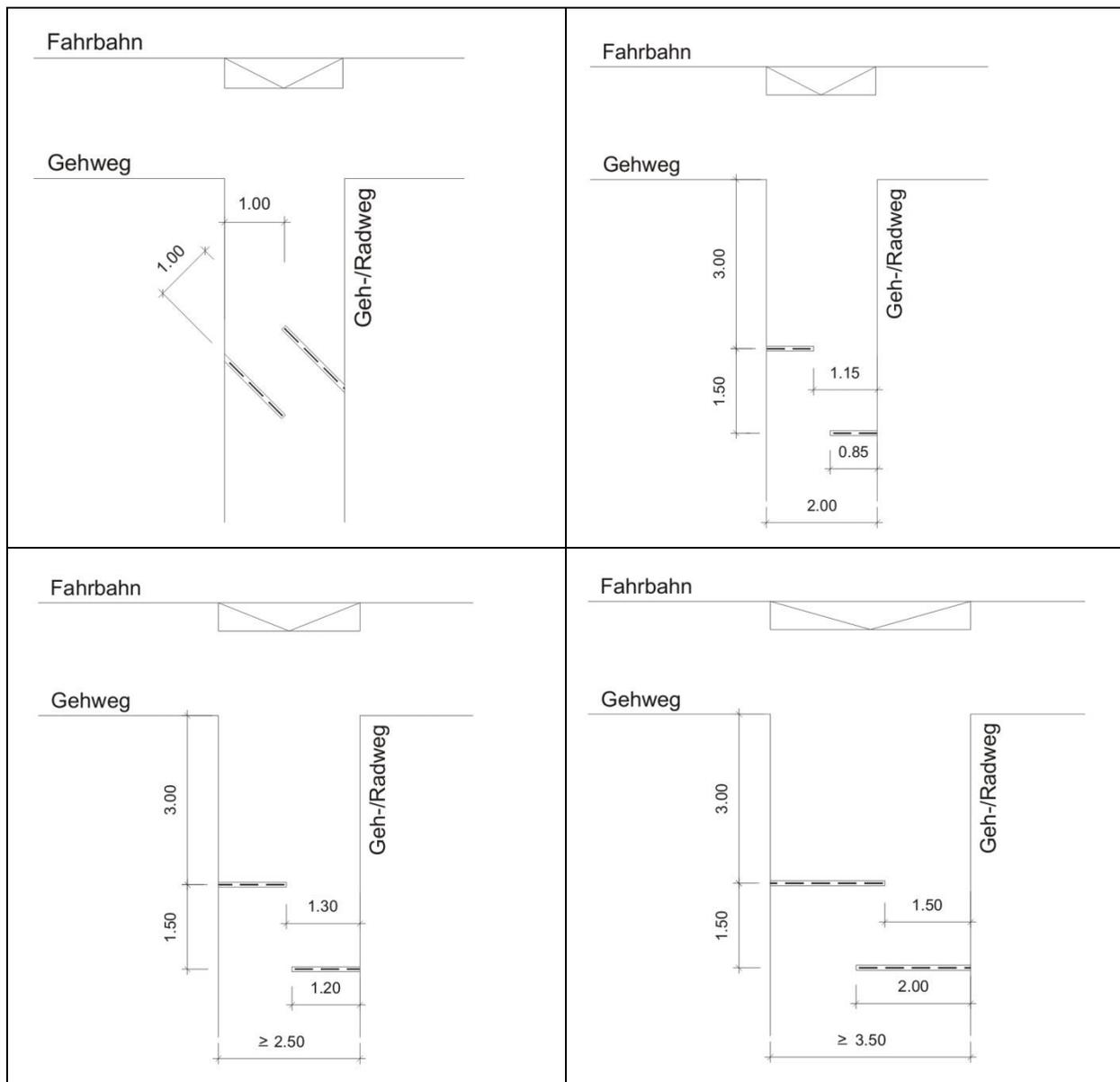


Abbildung 12: Beispiele für die Ausgestaltung von Umlaufsperrn

5.2.5 Einbahnstraßen

Eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr kann im Bereich der Erschließungsstraßen durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr erzielt werden. Mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr können Gebiete für den Radverkehr flächenhaft und umwegfrei erschlossen sowie durchgehende Verbindungen im Radverkehrsnetz leichter realisiert werden. Nach den gesammelten Erfahrungen sind hierdurch keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und andere Straßennutzungen zu erwarten.

Mit der Novellierung der VwV-StVO (September 2009) wurden die Freigabekriterien gelockert und Radverkehr auf Einbahnstraßen in Gegenrichtung muss nach §45 Abs. 9 StVO in der Regel zugelassen werden, wenn

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt,
- die Breite der Fahrbahn – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugen und dem Radverkehr erlaubt,

- die Fahrbahnbreite bei Linienbusverkehr bzw. stärkerem Lkw-Verkehr mind. 3,50 m beträgt.
- die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist und
- für den Radverkehr dort, wo es erforderlich ist, ein Schutzbereich angelegt wird.

Die Beschilderung ist wie in Abbildung 13 beidseitig an Ein- und Ausfahrt der Einbahnstraße zu ergänzen.



Z. 220 + ZZ 1000-32



Z. 267 + ZZ 1022-10

Abbildung 13: Einbahnstraßenbeschilderung

Wenn in den Nebenstraßen Verkehrszeichen mit vorgeschriebener Fahrtrichtung angeordnet sind (z.B. Zeichen 209 und 214), dann ist auch an diesen Zeichen das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ zu ergänzen.



Abbildung 14: Beispiel einer Beschilderung bei vorgeschriebener Fahrtrichtung (Z. 209 + ZZ 1022-10)

Grundlage der möglichen Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr in die StVO war ein Forschungsprojekt aus dem Jahr 2001²⁸. Auf Basis von Verhaltensbeobachtungen und Unfallsituationsanalysen wurden die folgenden Empfehlungen zur Öffnung von Einbahnstraßen ausgesprochen:

Knotenpunkte

- Sichtverhältnisse an Knotenpunkten sollten grundsätzlich frei gehalten werden.
- Bei Parkdruck und schlechten Sichtverhältnissen sollten Ein- und Ausfahrhilfen (1,50m Breite) markiert werden.
- Bei großen Einmündungsbereichen bzw. beim Übergang zu bevorrechtigten oder stärker befahrenen Straßen sollten die Ein- / Ausfahrhilfen auch baulich z.B. durch kleine Inseln abgesichert werden.
- Bei Rechts-vor-Links-Regelung wird die Markierung von Wartelinien empfohlen.

²⁸ Alrutz / Angenendt et al (2001): Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Verkehr. – Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. BaSt. (Verkehrstechnik, Heft V83). Bergisch Gladbach

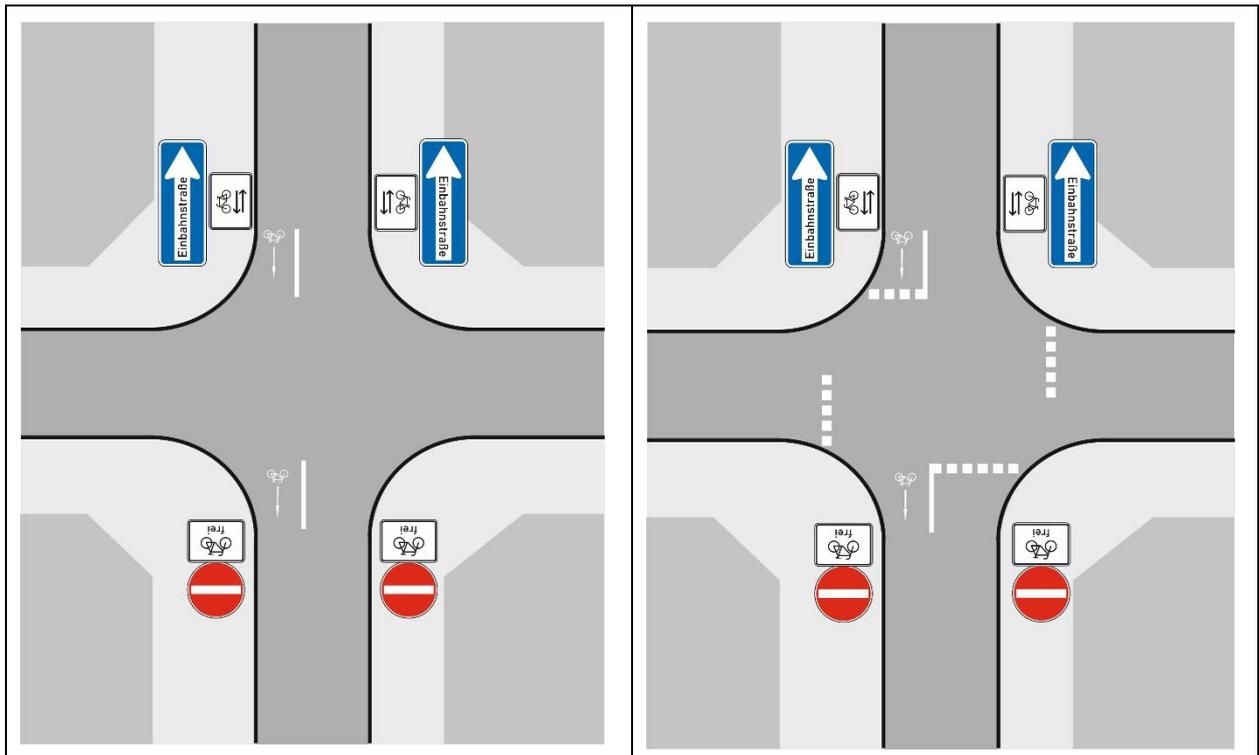


Abbildung 15: Markierung von Ein- bzw. Ausfahrhilfen für den Radverkehr in Einbahnstraßen

Wenn es notwendig erscheint, sollten die Ein-/Ausfahrbereiche durch Poller und Baken gegen unerlaubtes Parken gesichert werden.

Streckenbereiche

- Bei Fahrgassen zwischen 3,25 m und 3,75 m sind in der Regel keine besonderen Maßnahmen für eine Öffnung erforderlich.
- In stärker frequentierten Geschäftsstraßen sollten regelmäßig aufgebrachte Radfahrerpiktogramme mit Richtungspfeil auf Radfahrer aufmerksam machen.
- Bei schmalen Fahrgassen (unter 3,25 m) sollten ca. alle 50 m Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden, wenn nicht vorhandene Zufahrten diese Funktion erfüllen können.
- Bei hohem Parkdruck sind die Ausweichstellen durch Poller oder Fahrradständer vor dem Zuparken zu schützen.

Für den Fall, dass sich im Streckenverlauf keine Ausweichstellen durch Grundstückszufahrten ergeben, sollte z.B. ein Kfz-Stellplatz verwendet werden, wobei der Bereich über Poller und ggf. einen Fahrradständer vor unerwünschtem Parken gesichert werden sollte. Die Ausweichstelle ist über ein Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil und einer gestrichelten Linie zu kennzeichnen.

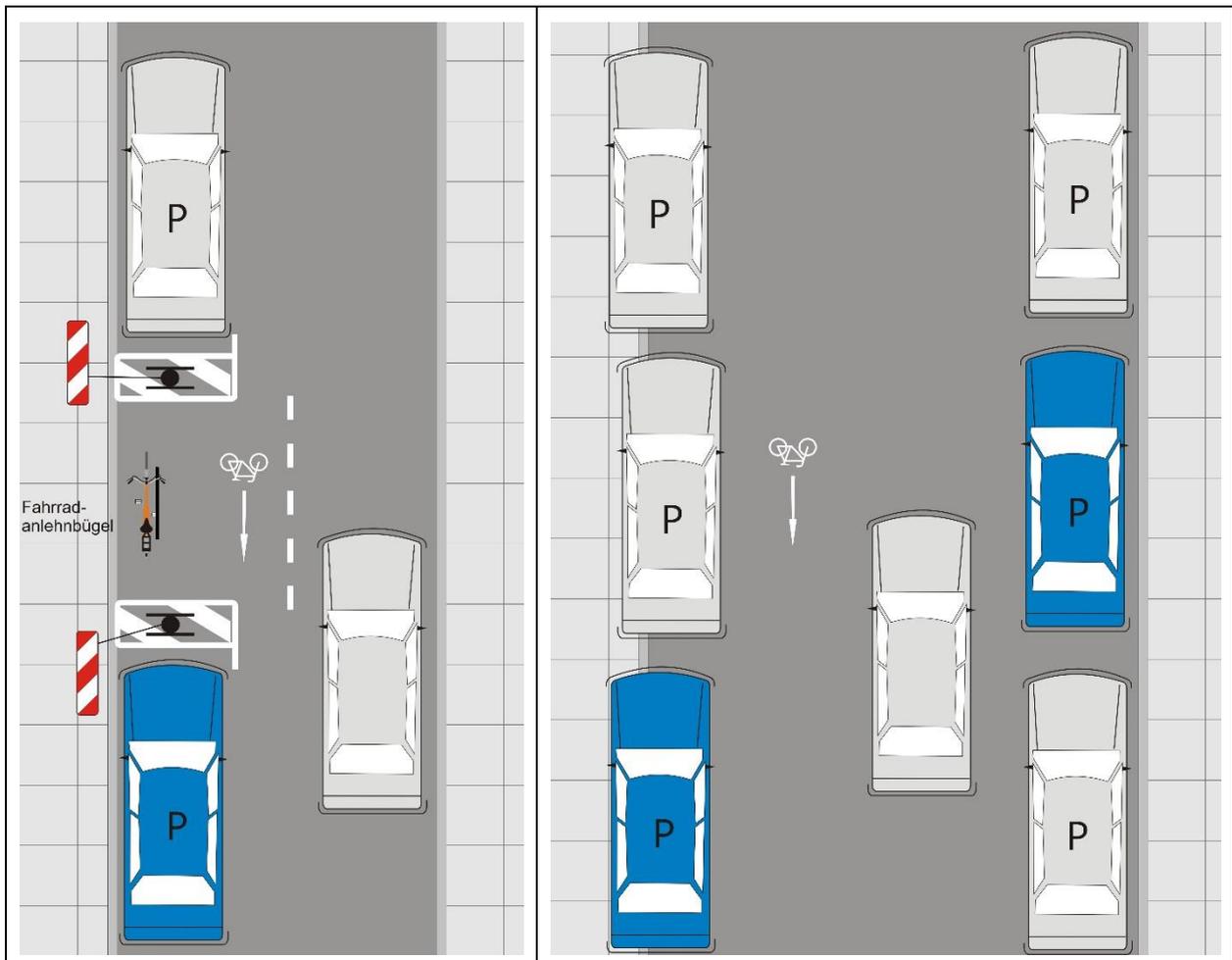


Abbildung 16: Ausgestaltung schmaler und breiter Fahrgassen

In Bornheim sind noch 15 von insgesamt 22 Einbahnstraßen bisher nicht für den entgegengerichteten Radverkehr geöffnet und sollten mit einer Ausnahme zukünftig in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden. Die ermittelten Fahrgassenbreiten waren in allen Fällen entweder ausreichend breit, genügend Ausweichmöglichkeiten gegeben oder der gesamte Abschnitt so kurz, dass ein Ausweichen an Beginn bzw. Ende des Abschnitts möglich ist. Das Einbahnstraßenkataster (vgl. Anlagenband) stellt alle Einbahnstraßen im Stadtgebiet Bornheim sowie die zur regelkonformen und verkehrssicheren Freigabe notwendigen Maßnahmen detailliert dar. Die folgende Tabelle gibt einen zusammenfassenden Überblick.

Nr.	Straße	Abschnittsbeginn	Abschnittsende	Ortsteil	Bestand	Empfehlung zur Freigabe	Maßnahmen
1	Aachener Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Roisdorf	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
2	Aeltersgasse	Parkplatzausfahrt	In der Profffläche	Bornheim	nicht geöffnet	nur Teilabschnitt freigeben	Beschilderung, Markierung, bauliche Anpassungen
3	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	Sechtem	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung
4	Brüsseler Straße	Kaiserstraße	Jakobstraße	Sechtem	geöffnet	-	Beschilderung, Markierung
5	Eva-Hilde-Weg	Hauptstraße	Annogaben	Walberberg	geöffnet	-	Beschilderung
6	Gartenstraße	Mertensgasse	Vorgebirgsstraße	Hersel	geöffnet	-	Beschilderung, Markierung
7	Grenzstraße	Bonner Straße	Bendenweg	Roisdorf	geöffnet	-	Beschilderung, Markierung
8	Heinestraße	Königstraße	Servatiusweg	Bornheim	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
9	Kallenbergstraße	Königstraße	Donatusstraße	Bornheim	nicht geöffnet	freigeben bzw. Aufgabe Einbahnstr.	Beschilderung, Markierung
10	Königstraße	Secundastraße	Pohlhausenstraße	Bornheim	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
11	Nahestraße	Elbestraße L300	Gartenstraße	Hersel	geöffnet	-	Beschilderung, Markierung
12	Neußler Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Roisdorf	nicht geöffnet	Durchfahrt freigeben	Beschilderung, Markierung
13	Om Jeeßeberch	Pohlhausenstraße	Kirchgäßchen	Bornheim	geöffnet	-	Beschilderung, Markierung
14	Parkstraße	Altmühlstraße	Windmühlenstraße	Uedorf	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
15	Rheinstraße	Nahestraße	Moselstraße	Hersel	geöffnet	-	Beschilderung, Markierung
16	Rüttersweg	Metternicher Straße	Weberstraße	Rösberg	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
17	Servatiusweg	Heinestraße	Parkplatzzufahrt	Bornheim	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
18	Siegstraße	Rheinstraße	Weingarten	Hersel	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
19	Ursulinenstraße	Rheinstraße	Domhofstraße	Hersel	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
20	Von-Weichs-Straße	Weberstraße	Steinstraße	Rösberg	nicht geöffnet	Durchfahrt freigeben	Beschilderung, Markierung
21	Vorgebirgsstraße	Rheinstraße	Gartenstraße	Hersel	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung
22	Wöhlerstraße	Rheinstraße	Rheinstraße	Hersel	nicht geöffnet	freigeben	Beschilderung, Markierung

Tabelle 14: Einbahnstraßen in Bornheim

5.2.6 Sackgassen

Mit den seit 1. April 2013 geltenden Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. der zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO 2009) wird empfohlen, dass über eine Ergänzung des Verkehrszeichens 357 nicht erkennbare Durchlässe für den Rad- und Fußverkehr anzuzeigen sind. Die Kennzeichnung erfolgt über integrierte Sinnbilder „Fußgänger“ oder „Fahrrad“ im Z 357. Im Verkehrszeichenkatalog aufgenommen wurden die Verkehrszeichen 357-50 und 357-51 (vgl. Abbildung 17).

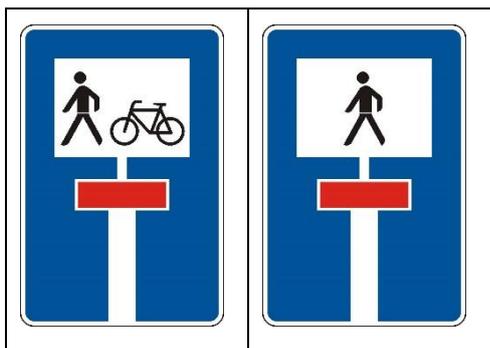


Abbildung 17: Z 357-50 (links) und Z 357-51 (rechts)

Daher sind die bestehenden Sackgassenbeschilderungen entsprechend den neuen Regelungen anzupassen.

5.2.7 Fahrbahnführungen innerorts

In Bornheim bestehen an den wenigen Straßen, die innerorts aber nicht innerhalb einer Tempo-30-Zone liegen, meistens Fahrbahnbreiten von 6,00 – 7,00m. Damit liegen genau die Breiten vor, an denen nach der RAS 06 eine explizite Radverkehrsführung auf der Fahrbahn problematisch ist. Gleichzeitig besteht aber aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein

Bedarf nach einer Darstellung des Radverkehrs, z.B. Königstraße (zw. Apostelpfad und Burgstraße), ggf. Eichendorffstraße. In diesen Fällen²⁹, sollten auf der Fahrbahn Fahrradpiktogramme markiert werden (vgl. Kap. 4.2.1).

An Straßen mit über 7,00m Breite (ohne Parken), wie z.B. dem Apostelpfad und der Bonner Straße (Roisdorf), sollten mindestens Schutzstreifen markiert werden. Entlang der Herseler Straße besteht aufgrund der Fahrbahnbreite und des Kfz-Verkehrsaufkommens die Notwendigkeit, einen Radfahrstreifen anzulegen, regelkonform zu markieren und zu beschildern.

5.2.8 Maßnahmen zur Stärkung der Radverkehrsachse Walberberg – Roisdorf

Die L183 ab Walberberg sowie deren Fortsetzung durch Bornheim (Königstraße) und Roisdorf (Bonner Straße) bildet gewissermaßen das Rückgrat des Radverkehrsnetzes in Bornheim. Daher ist es wichtig, dass entlang dieser Achse zukünftig eine komfortable und möglichst homogene Radverkehrsführung angeboten wird. Dies wird am besten dadurch erreicht, dass eine durchgehend beidseitige Radverkehrsführung angelegt wird. Im Abschnitt der L 183 (Walberberg – Hellenkreuz) sollte deshalb langfristig auch auf der nordöstlichen Straßenseite eine Führung angeboten werden, die innerorts auf der Fahrbahn verläuft und außerorts im Seitenraum liegt. Damit können die innerörtlichen Vernetzungen deutlich gestärkt werden sowie konflikträchtige und aufhaltende Querungen der L183 an Ortsein- und -ausgängen vermieden werden. Zudem kann der nach ERA 2010 abzulehnende Zweirichtungsbetrieb innerorts aufgelöst werden.

In der Fortsetzung in Bornheim ist die beidseitige Führung auf der Königstraße als Fahrbahnführung oder in kurzen Teilabschnitten (z.B. Hellenkreuz – Sechtemer Weg) asymmetrisch einseitig im Seitenraum und einseitig auf der Fahrbahn anzulegen. Zwischen Bornheim und Roisdorf ist durch Demontage der Ortstafeln eine durchgehende Innerortsverbindung möglich, an der eine Fahrbahnführung bei Tempo 50 km/h mit Schutzstreifen realisierbar ist. Alternativ kann auch hier eine asymmetrische Führung angeboten werden. In Roisdorf ist dann der Radverkehr durchgehend auf der Fahrbahn zu führen, ggf. kann dazu zwischen Herseler Straße und Bahnhof Roisdorf die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Am Ortsausgang Roisdorf sollte dann der Radverkehr wieder im Zweirichtungsbetrieb im Seitenraum in Richtung Alfter geführt werden.

Aufgrund des zu erwartenden, auch regionalen, Potenzials entlang dieser Strecke, sollte langfristig zusätzlich die Verlängerung der geplanten Radschnellverbindung (Bonn – Alfter – Bornheim) über Bornheim hinaus bis nach Brühl angedacht werden. Diese sollte auf der östlichen Seite der Stadtbahnstrecke verlaufen und teilweise schon vorhandene Wirtschaftswege einbeziehen.

5.3 Flankierende Maßnahmen

Neben den Maßnahmen, die direkt mit der Infrastrukturausstattung der Radverkehrsanlagen zusammenhängen, sind noch drei wesentliche Maßnahmenbereiche zu nennen, die die organisatorische Radverkehrsförderung in Bornheim betreffen.

²⁹ Und in einigen Ausnahmefällen innerhalb der Tempo-30-Zonen, wenn der Charakter der Straße nicht dem Erschließungscharakter entspricht.

5.3.1 Mitgliedschaft in der AGFS³⁰

Die Mitgliedschaft in der AGFS ist in erster Linie eine Form der Außendarstellung einer Stadt. Fahrradfreundliche Stadt zu sein ist primär eine Darstellung des politischen Willens, die Nahmobilität zu fördern, eine Selbstverpflichtung zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und damit auch des Radverkehrs. Mit dem Titel „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt“ lässt sich vor allem bei den Menschen Werbung machen, denen die weichen Standortfaktoren einer Stadt wichtig sind. Und gerade für Bornheim im direkten Verflechtungsbereich von Bonn kann dieser Titel sowohl für Firmen als auch für Familien ein Anreiz sein, nach Bornheim zu ziehen.

Ein zweiter Aspekt der Mitgliedschaft ist die Möglichkeit, für Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (zur Förderung der Nahmobilität) Förderungen zu erhalten. Damit können die verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität auch öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

5.3.2 Schaffung einer Personalstelle „Beauftragter für Nahmobilität“

Der Ausbau der Nahmobilitätsförderung erfordert eine zeitintensive Bearbeitung, Betreuung und Koordinierung durch Mitarbeiter der zuständigen Fachämter. Die Umsetzung und Unterhaltung der Infrastruktur sowie eine ausgeweitete Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit kann von Mitarbeitern nur als alleinige zu betreuende Aufgabe erledigt werden. Ggf. kann durch eine personelle Umstrukturierung mit Festlegung von (ausgeweiteten) Zuständigkeiten für den Radverkehr eine stringenter Radverkehrsförderung erreicht werden.

Idealerweise erfordert eine aktiv gestaltende Nahmobilitätsförderung jedoch eine ausreichende personelle Ausstattung mit einer Vollzeitstelle.

Mit der Einführung eines ausschließlich für die Nahmobilität Beauftragten wird die Möglichkeit geschaffen, die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs konzentriert sowohl intern in der Verwaltung als auch nach außen gegenüber den Bürgern zu kommunizieren. Damit können nicht nur die radverkehrsrelevanten Infrastrukturplanungen, sondern auch die Bereiche Service und Kommunikation über einen Verantwortlichen koordiniert werden, ohne in den verschiedenen Stellen der Verwaltung unterzugehen. Und gleichzeitig gibt es gegenüber der Öffentlichkeit einen Verantwortlichen und Ansprechpartner, wenn es um Ideen und Anregungen zur Weiterentwicklung der Nahmobilität in Bornheim geht. Dadurch wird gewährleistet, dass in Zeiten des demografischen Wandels nicht nur Radverkehrsprojekte, sondern ebenso Projekte der Seniorenmobilität und Projekte zur Verbesserung der Fußverkehrsqualität auf den Weg gebracht werden.

5.3.3 Finanzierung von Radverkehrsprojekten

Grundlage der Zielerreichung ist eine ausreichende **Mittelausstattung** für den Radverkehr. Eine größere finanzielle Ausstattung der Radverkehrsförderung ist notwendig, wenn weitere, teilweise kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen verstärkt umgesetzt werden sollen.

³⁰ Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW

Der NRVP 2020³¹ hat den Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für den Radverkehr ermittelt. Danach sind pro Einwohner

- Für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur ca. 6 – 15 €, davon ca. 1 – 3 € allein für die betriebliche Unterhaltung,
- Für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum ca. 1,00 – 2,50 €,
- Und für die sogenannten „weichen“ Maßnahmen (Service, Kommunikation) ca. 0,50 – 2,00 €

erforderlich, um den Radverkehr bedarfsgerecht einrichten zu können. Diese Summen variieren auch in Abhängigkeit von den bisherigen Radverkehrsqualitäten in den Kommunen. Der NRVP unterscheidet dabei nach Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern in der Radverkehrsförderung.³²

Bornheim ist innerhalb dieser Systematik aufgrund der bestehenden Radverkehrsstrukturen als Einsteiger einzustufen, für den insgesamt ein Finanzierungsaufwand von 8 – 18€ pro Einwohner und Jahr angesetzt wird. Damit liegt die empfohlene anzusetzende Investitionsspanne nach dem NRVP bei 48.000 Einwohnern zwischen 384.000 und 864.000 €.

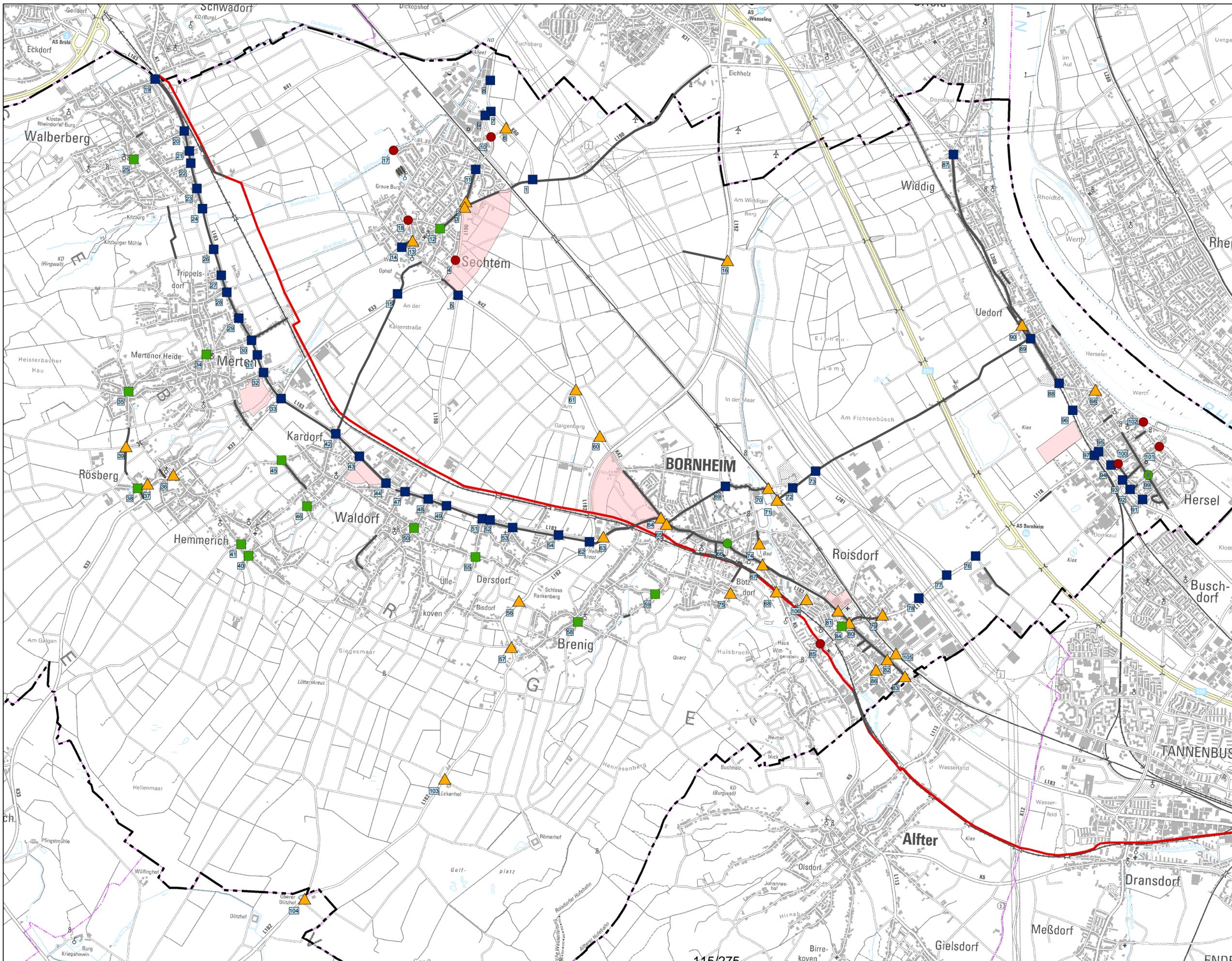
Auch der kommunale **Haushaltsplan** ist im Zusammenhang mit einer ausreichenden Mittelausstattung transparenter zu gestalten, indem spezielle Haushaltsstellen für den Radverkehr eingerichtet werden. Hierbei ist nach Mitteln für die Unterhaltung, den Bau und die Netzwerk-/Öffentlichkeitsarbeit zu unterscheiden. So wäre z.B. auch ein eigener Haushaltstitel zur Beseitigung kleiner baulicher Mängel notwendig, damit diese im laufenden Geschäft beseitigt werden könnten.

Nach den Förderrichtlinien Nahmobilität³³ sind diverse Bau- und Ausbauprojekte an der Infrastruktur des Rad- und Fußverkehrs förderfähig. Dazu zählen Markierungsmaßnahmen, Querungseinrichtungen, Radwege, etc. Für Mitglieder der AGFS können zusätzlich auch nicht investive Maßnahmen gefördert werden.

³¹ Nationaler Radverkehrsplan 2020

³² NRVP, S. 63

³³ MBWSV (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW): Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah); Düsseldorf 2014



**Maßnahmen 2015
Knoten**

**Maßnahmen an
Knoten**

- Zweirichtungsradweg
- Tempo-30-Zone
Verkehrsberuhigung
- Einbahnstraße
- Verkehrsberuhigung
mit Einbahnstraße
- Umlaufsperrn
- ▲ Einzelmaßnahme

Sonstige Maßnahmen

- Maßnahmen
an Strecken
- Neubaufächen
- geplante
Radschnell-
verbindungen nach
Bonn und Brühl

Stadtgrenze
Bornheim

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

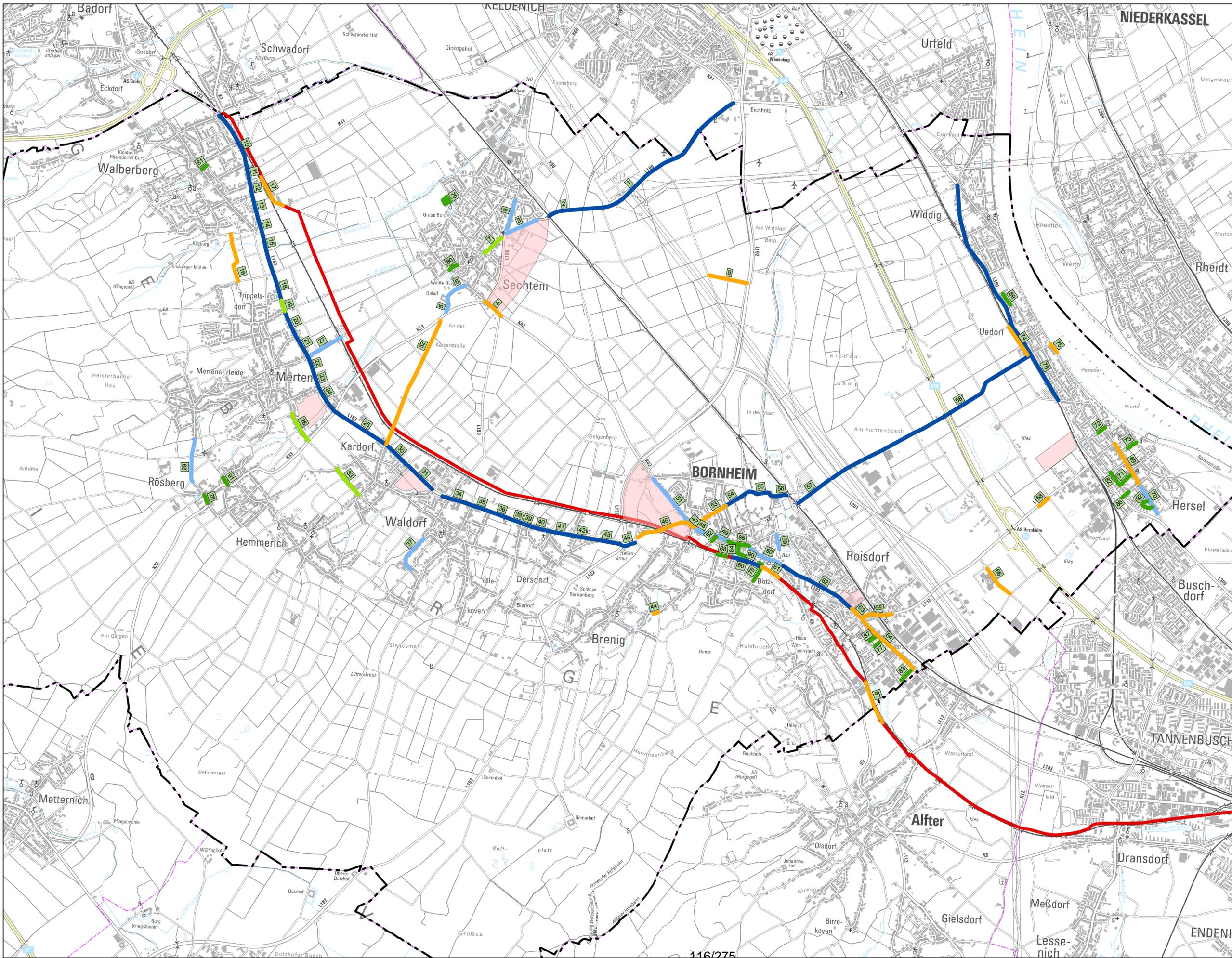
Karte 10

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

	AB Stadtverkehr - Arne Blasse Büro für Stadtverkehrsplanung	
--	--	--

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A2
Karte: DTK25



**Maßnahmen 2015
Strecken**

**Maßnahmen an
Strecken**

- Zweirichtungsradweg
- Piktogramme
- Einbahnstraße
- Verkehrsberuhigung
- Einzelmaßnahme
- gepl. Radschnell-
verbindung

• Maßnahme
an Knoten

— Stadtgrenze
Bornheim

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte 11

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

	AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung	
--	---	--

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A2
Karte: DTK25

6 Umsetzungsprogramm

Die Anforderungen an die Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes sind – gemessen an den Planungsgrundsätzen der letzten Jahrzehnte – sehr hoch. Entsprechend hoch ist teilweise der Anpassungsbedarf, sodass die Umsetzung aller Maßnahmen einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen wird. Als Arbeitshilfe für die Realisierung ist es sinnvoll, die Maßnahmen hinsichtlich der zwei folgenden Merkmale zu ordnen.

- Materieller Aufwand der Maßnahme
- Bedeutung und Wirksamkeit für den Radverkehr

Der materielle Aufwand wird über den Zeithorizont ausgedrückt, in dem eine Maßnahme realisierbar sein sollte. Dabei sind z.B. Markierungsmaßnahmen eher **kurzfristig** realisierbar, während die Neuanlage eines gesamten baulichen Radwegs deutlich teurer, mit größerem Planungsaufwand und damit auch als **langfristig** realisierbare Maßnahme zu betrachten ist. Als **mittelfristig** sind dagegen Maßnahmen eingestuft, die vor der Umsetzung noch eines zusätzlichen Planungsaufwands bedürfen, allerdings in der eigentlichen Umsetzung weniger aufwändig sind. Die einzelnen Bewertungen sind der Maßnahmentabelle zu den Einzelmaßnahmen im Anhang V. zu entnehmen. Die Standorte, die Abschnitte der geplanten Radschnellverbindung darstellen, wurden in der Priorisierung nicht berücksichtigt, da sie innerhalb eines eigenen Planungsverfahrens eingestuft werden.

Bedeutung und Wirksamkeit wurden über eine Priorisierung der Maßnahmen ausgedrückt. Die Prioritätensetzung erfolgte anhand der vier folgenden Parameter:

- Verkehrssicherheit
- Infrastrukturqualität
- Netzbedeutung
- Radverkehrspotenzial

Die Parameter müssen operationalisiert, d.h. in nachvollziehbarer Art und Weise quantifizierbar gemacht werden. Zu diesem Zweck werden Indikatoren ausgewählt und mit Punkt-Werten versehen. Mit der nachfolgenden Tabelle wird das daraus entwickelte **Bewertungsschema** zur Priorisierung dargestellt.

Kriterium 1: Verkehrssicherheit		Punkte
Indikatoren: Unfallbelastung und sonstige Gefahrenstellen		
Die Indikatoren beschreiben die zu reduzierende Gefährdungslage des Radverkehrs.		
• Höhere Unfallbelastung (mehr als 2 Unfälle)		3
• Geringe Unfallbelastung (2 Unfälle oder 1 Unfall mit Schwerverletzten)		2
• Sonstige Gefahrenstelle		1
Kriterium 2: Infrastrukturqualität		Punkte
Indikatoren: Querungsmöglichkeiten und Zustand der Radverkehrsanlage		
Die Indikatoren beschreiben die Bedeutung der Maßnahme für Komfort und Verkehrsqualität.		
• Neuschaffung oder deutliche Verbesserung einer notwendigen Querungsmöglichkeit		3
• Breite und Oberflächenzustand ERA-konform ausgestalten		2
• Breite oder Oberflächenzustand ERA-konform ausgestalten		1
Kriterium 3: Netzbedeutung		Punkte
Indikatoren: Netzzusammenhang und Lage im Netz		
Der Indikator beschreibt die Bedeutung der Maßnahme für den Netzzusammenhang und die Netzqualität.		
• Netzlückenschluss		3
• Lage im Hauptnetz		2
• Lage im Verbindungsnetz		1
Kriterium 4: Radverkehrspotenzial		Punkte
Indikator: Schaffung eines Angebots		
Mit dem Indikator wird berücksichtigt, dass durch neue oder stark geänderte Angebote eine deutliche Steigerung des Radverkehrsaufkommens erwartet werden kann.		
• Schaffung eines neuen Angebots		3
• Deutliche Verbesserung (z.B. in Verkehrsfluss, Konfliktfreiheit) des bestehenden Angebots		2
• Geringfügige Verbesserung des bestehenden Angebots		1

Tabelle 15: Bewertungsschema der Maßnahmenpriorisierung

Auf Grundlage des Bewertungsschemas wird für jede Maßnahme ein Punkt-Wert ermittelt. Dieser liegt zwischen 4 und maximal 12 Punkten. Es werden **drei Prioritätsstufen** gebildet:

Priorität I: Hohe Priorität

Priorität II: Mittlere Priorität

Priorität III: Geringe Priorität

Beide Merkmale (Aufwand und Priorität) werden zu einer Endbewertung aggregiert. Für die Aggregation lag die folgende Matrix zugrunde.

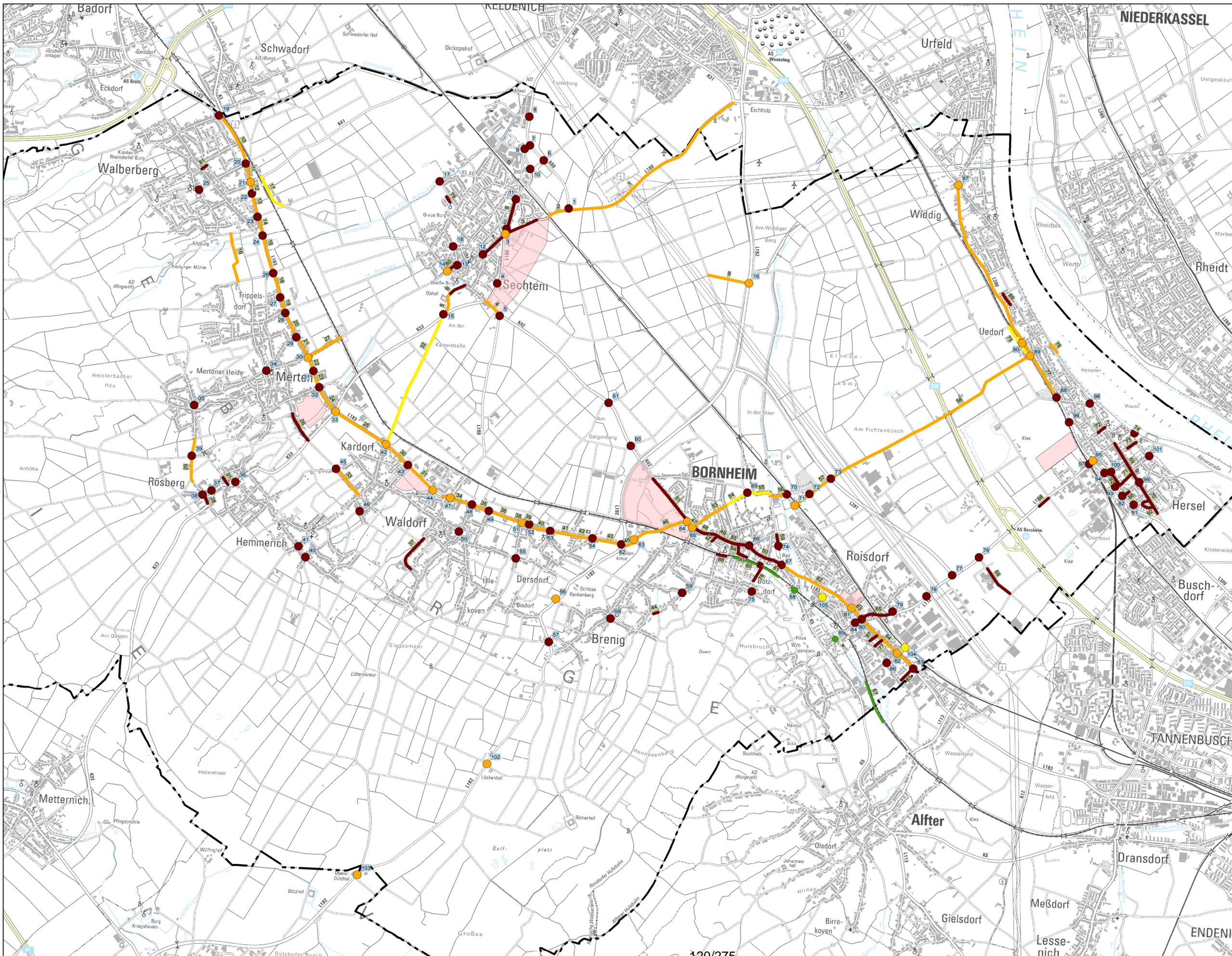
Maßnahmen	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Priorität I	A	A	B
Priorität II	A	B	B
Priorität III	A	C	C

Die Karte 12 stellt die Verteilung der Umsetzungsstufen dar. Dabei wird deutlich, dass vor allem die vorgeschlagenen Knotenmaßnahmen überwiegend der Umsetzungsstufe A zuzuordnen sind. Mit deren zügiger Realisierung ist eine deutliche Verbesserung sowohl in der Radverkehrssicherheit als auch für die Wahrnehmung des Radverkehrs im Stadtgebiet zu erwarten. Bei Maßnahmen der Umsetzungsstufe A überwiegen kurzfristige weniger kostenintensive Maßnahmen, die zeitnah umzusetzen sind.

Die Maßnahmen der Umsetzungsstufe B sollten zumindest was deren Planungsaufwand angeht parallel angegangen werden, ihre tatsächliche Realisierung hat dagegen einen etwas längeren Zeithorizont. Bei der Realisierung ist darauf zu achten, dass zusammenhängende Maßnahmen, wie z.B. entlang der L 183, möglichst auch gemeinsam angegangen werden.

Die wichtigsten Maßnahmen der Stufe A sind:

- Markierungsmaßnahmen an den Knoten entlang der L 183
- Markierungsmaßnahmen innerhalb der Tempo-30-Zonen zur Verkehrsberuhigung
- Reduzierung von Barrieren und Umwegen durch Demontage von Umlaufsperrern und Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr



Umsetzung

Umsetzungsstufen der Maßnahmen

Strecken

- Stufe A
- Stufe B
- Stufe C
- ohne Umsetzungsstufe

Knoten

- Stufe A
- Stufe B
- Stufe C
- ohne Umsetzungsstufe

34 Nr. Streckenmaßnahme

16 Nr. Knotenmaßnahme

Stadtgrenze Bornheim

Stadt Bornheim

Radverkehrs-konzept 2015

Karte 12

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr - Arne Blase
Büro für Stadtverkehrsplanung

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A2
Karte: DTK25

7 Abkürzungen und Verkehrszeichen

Abkürzung	Bedeutung
ARAS	aufgeweiteter Radaufstellstreifen
BAB	Bundesautobahn
Bus-H (Bus-Hst.)	Bushaltestelle
EBS	Einbahnstraße
EKL	Entwurfsklasse (nach RAL (FGSV))
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV)
Fb (FB)	Fahrbahn
FG	Fußgänger
FGÜ	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
Fst (Fs)	Fahrstreifen
FV	Fußverkehr
Fzg. / Fz.	Fahrzeuge
G (GA)	Geradausfahrstreifen
GW	Gehweg
Hst.	Haltestelle
Kfz	Kraftfahrzeug
LA	Linksabbieger / Linksabbiegefahrstreifen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)

Abkürzung	Bedeutung
MIV	motorisierter Individualverkehr
MM	Mindestmaß
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
P	Parken / Parkplatz
Pkw	Personenkraftwagen
RA	Rechtsabbieger / Rechtsabbiegefahrstreifen
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (FGSV)
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV)
RF	Radfahrende
RFS	Radfahrstreifen
RM	Regelmaß
RV	Radverkehr
Sst	Schutzstreifen
STS	Sicherheitstrennstreifen
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
W	Wartepflichtiger
Z xxx	(Verkehrs-) Zeichen-Nr. nach StVO
ZZ xxx	Zusatzzeichen zum Verkehrszeichen

Verkehrszeichen nach StVO

Zeichen	Zeichen	Zeichen
205 	250 	1026-36 
206 	260 	138-10 
220 	267 	
237 	274.1-50 	274.2-50 
239 	325 	209 
240 	357 	214 
241 	357-50 	
242 	357-51 	
244 	1000-32 	1000-33 
245 	1022-10 	

8 Anhang

Anhang I

Tabellen zu den Mängeln und Konflikten im bestehenden Radverkehrsnetz

Anhang II

B+R an schienengebundenem ÖPNV

Anhang III

Auswertung des Unfallgeschehens mit Radfahrereteiligung in den Jahren 2010 – 2013

Anhang IV

Tabellen zu den Maßnahmen von 2003

Anhang V

Kataster zur Freigabe von Einbahnstraßen

Anhang VI

Tabellen zu den Maßnahmen 2015 und deren Priorisierung



Stadt Bornheim

**Überprüfung und Aktualisierung
des Radverkehrskonzepts**

Anlagen

August 2015



**AB Stadtverkehr – A. Blase
Büro für Stadtverkehrsplanung**

Stadt Bornheim

Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes

Auftraggeber:	Stadt Bornheim
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr – A. Blase, Thomas-Mann-Straße 29, 53111 Bonn
	Telefon 02 28 – 390 50 90
	Fax 02 28 – 390 50 91
	E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de
	Homepage www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Arne Blase
	Dipl.-Ing. Ulrike Ewen

August 2015

Inhalt

I.	Tabellen zu den Mängeln und Konflikten im bestehenden Radverkehrsnetz	4
II.	B+R an schienengebundenem ÖPNV	10
1	Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV	10
2	Bestand im Bike and Ride	10
2.1	SPNV-Angebot	10
2.2	B+R-Anlagen	11
3	Leitgedanken für die Weiterentwicklung des B+R	19
3.1	Einflussfaktoren für B+R an ÖPNV-Angeboten	19
3.2	Einflussfaktoren und Anforderungen bei B+R-Anlagen	20
3.3	Anforderungen und Beispiele für Einzel-Anlagen des B+R	24
4	Kataster zum B+R am schienengebundenen ÖPNV	31
III.	Auswertung des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung 2010 – 2013	61
5	Statistische Auswertung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	61
5.1	Anzahl und beteiligte Unfallgegner	61
5.2	Unfallfolgen	62
5.3	Unfallzeiten	64
5.4	Unfallursache	65
5.5	Licht- und Witterungsverhältnisse	66
5.6	Unfalltypen	67
5.7	Unfallarten	69
6	Räumliche Auswertung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	70
6.1	Unfallorte	70
6.2	Verteilung nach Unfallfolgen	70
6.3	Unfallschwerpunkte	71
IV.	Tabellen zu den Maßnahmen von 2003	75
V.	Kataster zur Freigabe der Einbahnstraßen	81
VI.	Tabellen zu den Maßnahmen 2015 und deren Priorisierung	104

Kartenverzeichnis

Karte A 2-1	B+R Anlagentypen	13
Karte A 2-2	Auslastung der B+R-Anlagen	16
Karte A 2-3	Stellplatzbilanz der B+R-Anlagen	17
Karte A 6-1	Unfallkategorien	71
Karte A 6-2	Unfalltypen	72
Karte A 6-3	Unfallhäufigkeiten	73

Übersicht über die Mängel und Konflikte im bestehenden Radverkehrsnetz

Strecken

Nr.	Straße	zwischen	Baulast	Lage	Breite	RV-Anlage	Mangel	
Sechtem								
1	Ophofstraße	K33	Ortseingang	Stadt Bornheim	außerorts	4,50m FB	Tempo 50 km/h im Kurvenbereich führt zu Gefährdung der Radfahrer	
2	Ophofstraße	Ortseingang	Kaiserstraße	Stadt Bornheim	innerorts	5,00m FB	unübersichtliche Fahrbahnführung, die zu höherer Geschwindigkeit verleitet; Gefährdung der Radfahrer	
3	Willmuthstraße	Brüsseler Straße	Wendelinusstraße	Stadt Bornheim	innerorts	-	ungeordnetes Parken erschwert ausreichende Berücksichtigung des Radverkehrs	
4	L190	Bahnhofstraße	Ortsausgang	Land NRW	innerorts	-	Radverkehrsführung fehlt	
5	Bahnhofstraße	Eichholzweg	Galäerweg	Stadt Bornheim	innerorts	-	gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht nicht zulässig aufgrund Tempo-30-Zone; bei Nacherhebung: Gehweg mit Freigabe für Radverkehr	
6	Wirtschaftsweg	L192	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts	-	unbefestigter Weg	
Walberberg								
7	L183	Dominikanerstraße	Lange Fuhr	Land NRW	außerorts	2,40m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
8	L183	Frongasse	Heinrich-von-Berge-Weg	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
9	L183	Heinrich-von-Berge-Weg	Jesuitenbungert	Land NRW		2,15m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
10	L183	Jesuitenbungert	Franz-von-Kempis-Weg	Land NRW		2,20m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
11	L183	Franz-von-Kempis-Weg	Hauptstraße	Land NRW		2,20m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag (Kantenabbruch) und unzureichende Breite nach ERA 2010
12	L183	Hauptstraße	Holzweg (Trippelsdorf)	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
13	Wirtschaftsweg	Franz-von-Kempis-Weg	Holzweg (Trippelsdorf)	Stadt Bornheim		-		teilweise unbefestigter Weg, über den die Radwegweisung führt; bei Regen sehr matschig und nicht befahrbar
14	Ackerweg	Hessenweg	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts			unbefestigter Weg
Merten								
15	L183	Holzweg	Robert-Stolz-Straße	Land NRW	außerorts	2,20m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
16	L183	Robert-Stolz-Straße	Bachstraße	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
17	L183	Bachstraße	Brucknerstraße	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; teilweise Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen
18	L183	Brucknerstraße	Kreuzstraße	Land NRW		2,30 - 3,00m	gem. Geh-/Radweg	regelwidrig parkende Kfz auf Grünstreifen zwischen Radweg und Privatgrundstücken; Radweg wird als Zufahrt zu "Stellplätzen" genutzt; schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
19	L183	Kreuzstraße	Am Roten Boskoop	Land NRW		2,10 - 2,40m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
20	L183	Am Roten Boskoop	Beethovenstraße	Land NRW	innerorts	2,20m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
21	L183	Beethovenstraße	Schubertstraße	Land NRW		2,40 - 3,00m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; regelwidriges Parken an beiden Seiten des Radweges; teilweise fehlender Sicherheitstrennstreifen
22	L183	Schubertstraße	Lindenstraße	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
23	Offenbachstraße	Wagnerstraße	Schubertstraße (K33)	Stadt Bornheim	innerorts	-		ungünstige Straßenquerschnittsaufteilung, die zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs den Kfz-Verkehr begünstigt

Nr.	Straße	zwischen	Baulast	Lage	Breite	RV-Anlage	Mangel
Rösberg							
24	Rüttersweg	Theisenkreuzweg	Metternicher Straße (K33)	Stadt Bornheim	innerorts	4,30m	für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
25	Rüttersweg	Friedensweg	Ortseingang Rösberg	Stadt Bornheim	außerorts	5,20m	Netzlücke; Nutzungskonflikte mit Kfz-Verkehr aufgrund geringer Fahrbahnbreite und hoher Geschwindigkeiten (70 km/h)
Kardorf							
26	L183	Lindenstraße	St.-Josefs-Weg	Land NRW	außerorts	2,40m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
27	L183	St.-Josefs-Weg	Katzentränke	Land NRW	außerorts / innerorts	2,20m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
28	Schulstraße	Altenberger Straße	Lindenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	5,70m	ungünstige Straßenquerschnittsaufteilung, die zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs den Kfz-Verkehr begünstigt
Waldorf							
29	L183	Sandstraße	Schmiedegasse	Land NRW		2,60m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn fehlt
30	L183	Schmiedegasse	Kampsweg	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
31	L183	Kampsweg	Ortseingang Dersdorf	Land NRW	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
32	Sandstraße	Husenbergweg	Hühnermarkt	Stadt Bornheim	innerorts	-	teilweise überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
Dersdorf							
33	L183	Ortseingang Dersdorf	Bannweg	Land NRW	innerorts	2,40m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen
34	L183	Bannweg	Dürerstraße	Land NRW	innerorts	2,50m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen
35	L183	Dürerstraße	Albertus-Magnus-Straße	Land NRW	innerorts	2,50m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen; Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen am Radweg
36	L183	Albertus-Magnus-Straße	Ortsausgang Dersdorf	Land NRW	innerorts	2,50m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen
37	L183	Ortsausgang Dersdorf	Breniger Weg	Land NRW	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
38	L183	Breniger Straße	Rankenberg (L182)	Land NRW	außerorts	2,35m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
Brenig							
39	Hellstraße	Hennesenbergstraße	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	innerorts	3,00m	Engstelle im Kurvenbereich, an der teilweise aufgrund des Gefälles nicht situationsangepasste Geschwindigkeiten auftreten
Bornheim							
40	gem. Geh- und Radweg	Rankenberg	Königstraße	Stadt Bornheim	außerorts	2,20m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010
41	Königstraße	Am Hellenkreuz	Sechtemer Weg	Stadt Bornheim	innerorts	7,00 - 7,50m	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
42	Königstraße	Sechtemer Weg	Apostelpfad	Stadt Bornheim	innerorts	9,50m	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
43	Königstraße	Secundastraße	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts		gem. Geh-/Radweg trotz zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h gemeinsamer RGW widerspricht den ERA 2010
44	Kallenbergstraße	Donatusstraße	Königstraße	Stadt Bornheim	innerorts	5,00m	für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
45	Apostelpfad	Zehnhoffstraße	Reuterweg	Stadt Bornheim	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010
46	Apostelpfad	Reuterweg	Wallrafstraße	Stadt Bornheim	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010

Nr.	Straße	zwischen	Baulast	Lage	Breite	RV-Anlage	Mangel
47	Eichendorffstraße	Wallrafstraße	Bahnunterführung	Stadt Bornheim	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010; Netzlücke bis zur Eichendorffstraße ab Bahnunterführung
48	Uedorfer Weg	Gemüseweg	L 281	Stadt Bornheim	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010
49	Uedorfer Weg	L 281	L300	Stadt Bornheim	außerorts	5,00m	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
Roisdorf							
50	L118	Ortsausgang	Elbestraße L300	Land NRW	außerorts	2,25m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010 (vgl. Anmerkungen zu Planungen)
51	Bonner Straße	Ortseingang	Widdiger Weg	Land NRW	innerorts	2,15m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
52	Unterführung Herseler Straße (L 118)	Koblenzer Straße	Bonner Straße	Land NRW	innerorts	1,80m	Führung auf Gehweg (Rf. Frei) zu schmal mit 1,80m und engen Kurven; Anschluss über Frankfurter Straße mit Umlaufschranken, die zu schmal sind
53	Bonner Straße (L 118)	Grenzstraße	Herseler Straße	Land NRW	innerorts	8,50 - 9,00m	Netzlücke, RV-Führung fehlt; starker Schwerlastverkehr; regelwidriges Nutzen des engen Gehweges (1,60m) in beiden Richtungen (Fortsetzung von Alfter); regelwidriges Parken und Halten erschwert RV-Sicherheit;
54	Weg entlang Stadtbahn	Brunnenallee	nach Süden	Stadt Bornheim	außerorts	1,40m	gem. Geh-/Radweg unbefestigter Weg ohne Beschilderung; sehr schmal
Hersel							
55	Rheinstraße	Nahestraße	Oderstraße	Stadt Bornheim	innerorts		bestehende Leitlinie trotz Tempo-30-Zone regelwidrig
56	L300	Moselstraße	Mertensgasse	Land NRW	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg Radwegbreite entspricht nicht den Vorgaben der ERA 2010
57	Vorgebirgsstraße	Rheinstraße	Gartenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	3,50m	für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
weitere, für den Radverkehr nicht geöffnete Einbahnstraßen							
58	Aachener Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
59	Aeltersgasse	Parkplatzausfahrt	In der Profffläche	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
60	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
61	Heinestraße	Königstraße	Servatiusweg	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
62	Königstraße	Secundastraße	Pohlhausenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
63	Neußler Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
64	Parkstraße	Altmühlstraße	Windmühlenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
65	Servatiusweg	Heinestraße	Parkplatzausfahrt	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
66	Siegstraße	Rheinstraße	Weingarten	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
67	Ursulinenstraße	Domhofstraße	Rheinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
68	Von-Weichs-Straße	Weberstraße	Steinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
69	Wöhlerstraße	Rheinstraße	Rheinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße

Übersicht über die Mängel und Konflikte im bestehenden Radverkehrsnetz

Knotenpunkte

Nr.	Straße 1	Straße 2	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte
Sechtem					
1	Ophofstraße	Eichenweg	Stadt Bornheim	außerorts	Führung für Radverkehr fehlt an den Anschlüssen und entlang der K33; Querungshilfe für Radfahrer über K33 fehlt
2	L 190	Eichenweg	Land NRW	außerorts	Absperrgitter behindern Radverkehrsnutzung; Strecke über RRR ausgewiesen Querung der L190 problematisch
3	Brüsseler Straße	Willmuthstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtlicher und überdimensionierter Knoten
4	Brüsseler Straße	Kaiserstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Führung von gemeinsamem RGW im Bereich der Bushaltestelle und Anschluss im Knoten mangelhaft (siehe Anmerkungen Planungen)
5	L 190	K 60	Land NRW	außerorts	Radverkehrsführung fehlt; Anschluss bei Einbiegen in K60 an gem. Geh-/Radweg erfolgt über Sperrfläche; keine regelkonforme Befahrung möglich Führung am Ende des gem. Geh-/Radweg auf Fahrbahn zu kurz vor Knotenzufahrt
6	L 190	K 42	Land NRW	außerorts	Radverkehrsführung fehlt; Knoten in Richtung Bornheim nicht regelkonform befahrbar
7	L 190	Willmuthstraße	Land NRW	innerorts	Radverkehrsführung im Knoten fehlt
8	Krausbitzchen	Kronprinzenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn für Radfahrer mit Anhänger nicht passierbar
9	Bahnhofstraße	Keldenicher Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Anschluss an gem. Geh- / Radweg zur Brücke zu spät beschildert; Führung von Kreisverkehr auf links liegenden Radweg unkomfortabel
10	K 60	Keldenicher Straße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Querung des Zweirichtungsradwegs nicht farbig markiert
11	L 190	Bahnhofstraße	Land NRW	innerorts	Führung des Radverkehrs auf gemeinsamen RGW in Richtung Bahnhof ungünstig und nicht notwendig
Walberberg					
12	L 183	Dominikanerstraße	Land NRW	außerorts	RV-Führung im Seitenraum in Richtung Schwadorf unkomfortabel, da Anschluss in Schwadorf auf schmalen Gehweg erfolgt; RV-Führung von Bornheim in Richtung Schwadorf über Fahrbahn fehlt
13	L 183	Frongasse	Land NRW		Richtungspfeile in Furtmarkierung fehlen; an VZ 205 aus Frongasse fehlt richtiges ZZ 1000-32
14	L 183	Heinrich-von-Berge-Weg	Land NRW		Querung der L183 von 2-Ri-Radweg zum Hessenweg endet im Seitenraum ohne Führung auf die Fahrbahn Hessenweg; Bordabsenkung fehlt; An VZ 206 (Heinrich-von-Berge-Weg) fehlt ZZ 1000-32; Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
15	L 183	Jesuitenbungert	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
16	L 183	Franz-von-Kempis-Weg	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
17	L 183	Hauptstraße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
18	Frongasse	Kitzburger Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Dreiecksmarkierung teilweise abgefahren
Merten					
19	L183	Holzweg	Land NRW	außerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
20	L183	Robert-Stolz-Straße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; Sicherheitstrennstreifen in der Knotenanzufahrt zu schmal (0,9m)
21	L183	Bachstraße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; an VZ 206 fehlt ZZ 1000-32; RGW wird als Zufahrt zu Stellplätzen der Gaststätte genutzt
22	L183	Brucknerstraße	Land NRW		Furtmarkierung sowie Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen;
23	L183	Kreuzstraße	Land NRW		Führung des RV über L183 in Richtung Händelstraße mit Fußverkehr im Seitenraum; anschließende Führung auf Fahrbahn der Händelstraße fehlt; Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; an VZ 206 fehlt ZZ 1000-32
24	L183	Am Roten Boskoop	Land NRW	innerorts	Lampenmast steht direkt in der Flucht der Furtmarkierung als Hindernis für den querenden Radverkehr; VZ 205 mit ZZ 1000-32 steht hinter der RV-Furt
25	L183	Beethovenstraße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
26	L183	Schubertstraße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierungen; an VZ 206 fehlt ZZ 1000-32; regelkonformes Abbiegen für RV in Richtung Sechtem nicht möglich, da keine RV-Führung über die L183 bzw. auf die Fahrbahn besteht
27	Kirchstraße	Kreuzstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtliche Verkehrssituation; teilweise überhöhte Geschwindigkeiten auf Kreuzstraße
28	Martinstraße	Bungertstraße	Stadt Bornheim	innerorts	ankommender RGW neben Garagenzufahrt schwer erkennbar; Berschilderung fehlt
29	Klosterstraße	Silcherstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtliche Verkehrssituation; teilweise überhöhte Geschwindigkeiten auf Klosterstraße

Nr.	Straße 1	Straße 2	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte
Rösberg					
30	Weberstraße	K33	Rhein-Sieg-Kreis	innerorts	Haltlinie abgefahren
31	Rüttersweg	Schlossallee	Stadt Bornheim	außerorts	zu hohe Geschwindigkeiten erschweren Querung für Radverkehr
32	Theisenkreuzweg	Rüttersweg	Stadt Bornheim	innerorts	überdimensionierter Knoten
33	Weberstraße (K33)	Hemmergasse	Rhein-Sieg-Kreis	innerorts	Querung der Weberstraße aufgrund der Steigung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50km/h) problematisch
Kardorf					
35	L183	Lindenstraße	Land NRW	außerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; RV-Führung ausgehend von RGW in Richtung Sechtem fehlt; Querung der L183 über LSA endet in linkem Seitenraum ohne Führung auf die Fahrbahn
36	L183	St.-Josefs-Weg	Land NRW	außerorts	Furtmarkierungen sind regelwidrig
37	L183	Katzentränke	Land NRW	innerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; an VZ 206 fehlt ZZ 1000-32
38	Schulstraße	Altenberger Straße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtliche Knotengestaltung
39	Krüpelstraße	Uhlstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einmündung des RGW von Hemmerich (Abfahrt) auf großflächigen Knoten ohne Sicherung für den Radverkehr
Waldorf					
40	L183	Sandstraße / L190	Land NRW	innerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; RV-Führung über Knoten in Richtung Sechtem mit Fußverkehr im linken Seitenraum; RV-Führung zur Fahrbahn Dahlienstraße fehlt
41	L183	Schmiedegasse	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
42	L183	Kampsweg	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
43	Büttgasse	Bergstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtlicher Knoten; Dreiecksmarkierungen abgefahren
Dersdorf					
44	L183	Bannweg	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
45	L183	Dürerstraße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
46	L183	Albertus-Magnus-Straße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
47	L183	Breniger Straße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
Brenig					
48	L 182 (Rankenberg)	Küppersgasse	Land NRW	außerorts	hohe Geschwindigkeiten und kurvige Strecke erschweren das Queren der L 182; Querungshilfe fehlt
49	Vinkelgasse	Kummenberg	Stadt Bornheim	innerorts	überdimensionierter Knotenbereich führt zu überhöhten Geschwindigkeiten
Bornheim					
50	L183	Am Rankenberg L182	Land NRW	außerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; RV-Führung im Knoten in Richtung L192 fehlt
51	Königstraße	Am Hellenkreuz	Stadt Bornheim	außerorts	RV-Führung über FGÜ zwingt Radfahrer zum Absteigen
52	Königstraße	Sechtemer Weg	Stadt Bornheim	innerorts	RV-Führung fehlt in Knoten; aufgrund leichter Steigung und starker Aufweitung ist das Befahren des Knotens aus Richtung Sechtemer Weg unsicher
53	Königstraße	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts	Kreisverkehr in Richtung Rilkestraße nur über FGÜ zu passieren, was Radfahrer zum Absteigen zwingt
54	Siefenfeldchen	Radweg zur Haltestelle Bornheim Rathaus	Stadt Bornheim	innerorts	Anschluss direkt an der Brücke mit sehr ungünstigen Sichtbeziehungen; für die Trassierung der Radschnellverbindung Lösung notwendig
55	Uedorfer Weg	Fußkreuzweg	Stadt Bornheim	außerorts	Aufstellfläche vor der LSA in der Kurve zu klein
56	L 281	Uedorfer Weg	Land NRW	außerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; an VZ 205 fehlt ZZ 1000-32
57	Eichendorffstraße	Fußkreuzweg	Stadt Bornheim	außerorts	RV-Führung an Bahnunterführung fehlt
Roisdorf					
58	L118	Raiffeisenstraße	Land NRW	außerorts	Mittelinsel mit 2,00m zu schmal; an der Furt fehlen die Richtungspfeile; Markierung Fahrradpiktogramm stark abgefahren
59	L118	Koblenzer Straße	Land NRW	innerorts	Radverkehrsführung im Seitenraum führt zu komplizierten Wegen (vgl. Anmerkungen zu Planungen)
60	L118	Bonner Straße	Land NRW	innerorts	Radverkehrsführung aus L 118 ist nicht eindeutig, jedoch aufgrund des bestehenden Verkehrsaufkommens notwendig
61	Friedrichstraße	Siegesstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Knoten sehr unübersichtlich und für Radfahrer und Fußgänger nicht sicher zu queren
62	Bonner Straße (L 183)	Grenzstraße	Land NRW	innerorts	Beschilderung Grenzstraße mangelhaft, RV in Gegenrichtung zur Einbahnrichtung zu spät lesbar bei schnell einbiegenden Kfz; RV-Führung nach Ende des gem. Geh-/Radweg auf Fahrbahn bzw. von FB fehlt; Querung und Sicht durch falsch parkende Fahrzeuge an der Bonner Straße erschwert
63	Bonner Straße (L 183)	Brunnenallee	Land NRW	innerorts	Querung der L 183 von Brunnenallee in Richtung Bahnhof über LSA sehr unkomfortabel; Zuweg zu Bahnhof und Fahrradstellplätzen für RV erst spät erkennbar; Haltlinien vor der LSA werden nicht beachtet, was die Querung der Bonner Straße auch bei "Rot" erschwert
64	Bonner Straße	Widdiger Weg	Stadt Bornheim	innerorts	Beendigung der RV-Führung auf RGW ohne Einführung auf Fahrbahn
Widdig					
65	Kölner Straße (L 300)	Römerstraße	Land NRW		Verbindung Römerstraße - Lichtweg in südlicher Richtung wg. Fahrbahnquerung ohne Führung problematisch;
Uedorf					
66	L300	Erfstraße	Land NRW	außerorts	Führungswechsel aus der Erfstraße (Fahrbahn) in den Seitenraum zur Querung der L 300 nicht klar erkennbar; Anschluss RGW (L300) an Fahrbahnführung auf L300 fehlt für beide Richtungen

Nr.	Straße 1	Straße 2	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte
Hersel					
67	L118	L300	Land NRW	außerorts	Führung des Radverkehrs im Seitenraum der L118 führt zu komplizierten und unkomfortablen Wegen für Radfahrer im Knoten
68	L118	Stadtbahnstrecke	Land NRW	außerorts	Querung der Bahnstrecke im Seitenraum führt im Haltestellenbereich zu Nutzungskonflikten mit Fußgängern
69	L300	Mertensgasse	Land NRW	außerorts	Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in der Furtmarkierung
70	L300	Vorgebirgsstraße	Land NRW	außerorts	Richtungspfeile fehlen in der Furtmarkierung
71	L300	Nahestraße	Land NRW	außerorts	Richtungspfeile fehlen in der Furtmarkierung
72	L300	Kleinstraße	Land NRW	außerorts	Richtungspfeile fehlen in der Furtmarkierung
73	Rheinstraße	Nahestraße	Stadt Bornheim	innerorts	Sichtbehinderungen für RV an der Einmündung aus nörlicher Richtung (Rheinstraße) wegen parkender Kfz
74	Bayerstraße	Donaustraße	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn an einmündendem RGW stehen zu eng, so dass Radfahrer die Umlaufsperrn umfahren; für Fahrräder mit Hänger nicht passierbar

II. B+R an schienengebundenem ÖPNV

1 Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV

Eine Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV (Bike-and-Ride) bietet den Radfahrern eine deutliche Vergrößerung des Aktionsradius. Diese Verknüpfungen lassen sich grundsätzlich mit jeder ÖPNV-Form herstellen, am häufigsten wird jedoch eine Verbindung mit dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) genutzt, da mit steigender Entfernung, die im ÖPNV zurückgelegt wird, auch die Vorteile durch den Zeitgewinn steigen. Eine Verknüpfung an Bushaltestellen muss im Einzelfall geprüft werden und hängt meist vom ÖPNV-Angebot an der Haltestelle ab.

Eine Voraussetzung für eine optimale Nutzung dieser Verknüpfungen ist eine gute Anbindung der Haltestellen an das Radverkehrsnetz, weshalb die Verknüpfungspunkte im Rahmen des Radverkehrskonzeptes einbezogen werden sollten.

Bike and Ride kann in den folgende drei Formen genutzt werden:

- Bike and Ride

Das Fahrrad wird für den Weg zur Haltestelle genutzt und dort abgestellt. Die weitere Fahrt wird mit dem ÖPNV fortgesetzt. (Vortransport)

- Fahrradmitnahme

Das Fahrrad wird für die Fahrt zur ÖPNV-Haltestelle genutzt, dann in Bahn bzw. Bus mitgenommen und am Zielort zur weiteren Fahrt eingesetzt. Für diese Form der Verknüpfung sind vor allem ausreichende Kapazitäten in den Fahrzeugen des ÖPNV vorzuhalten.

- Ride and Bike

Das Fahrrad wird nach der ÖPNV-Nutzung für die Fahrt von der Haltestelle zum Ziel der Fahrt eingesetzt. (Nachtransport)

2 Bestand im Bike and Ride

2.1 SPNV-Angebot

Für die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV bieten sich in Bornheim die 12 Haltestellen bzw. Bahnhöfe des schienengebundenen ÖPNV (SPNV) an. Sie liegen an den 3 Verbindungen zwischen Köln und Bonn, die das Stadtgebiet von Bornheim durchqueren:

- Linie 16 verbindet die am Rhein gelegenen Ortsteile Widdig, Uedorf und Hersel mit Köln und Bonn

- Linie 18 ist die Anbindung für Walberberg, Merten, Waldorf, Dersdorf, Bornheim und Roisdorf an Köln und Bonn
- Die DB-Linien RE 5 und RB 48 sowie die MRB 26 binden Sechtem und Roisdorf an Köln bzw. Bonn an.

2.2 B+R-Anlagen

Zur genauen Einschätzung der heutigen B+R-Nutzung in Bornheim fand am Mittwoch den 04.12.2013 zwischen 09 und 16 Uhr eine Bestandsaufnahme statt. Dabei wurden an allen 12 Haltestellen bzw. Bahnhöfen die bestehenden Fahrradabstellanlagen und deren Nutzung aufgenommen. Die einzelnen Fahrradabstellanlagen wurden in einem Bestandsplan kartiert. Kartenausschnitte und Merkmale sowie Auslastung der Anlagen sind im Bestandskataster (am Ende des Kapitels II) zusammengetragen. Für die Darstellung im Bestandskataster wurden die Einzelanlagen zusätzlich nach räumlich-funktionalen Kriterien zu Standorten zusammengefasst. Dem Standort „Sechtem 2“ sind z.B. 4 Einzelanlagen zugeordnet, die in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander liegen.

Folgende Merkmale wurden für jede einzelne Anlage erhoben und im Kataster dargestellt:

- Anlagentyp, Hersteller, Modell
- Einstellvorrichtung (einseitig, beidseitig; tief, hoch/tief)
- Farbe, Montagetyt, Achs- bzw. Bügelabstand, Anlagenbreite
- Ausstattung mit einer Werbevorrichtung / Werbetafel
- Anzahl Stellplätze
- Auslastung der Abstellanlagen
- sonstige im Umfeld der Haltestelle abgestellte Räder

In Bornheim sind bereits 11 Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet, lediglich die Haltestelle Uedorf verfügt bisher über kein B+R-Angebot.

Überdachungen

293 (46,6%) der Stellplätze, und damit knapp die Hälfte aller Stellplätze, sind zudem überdacht und weisen damit einen Witterungsschutz auf, der vor allem bei längeren Abstellzeiten zum Schutz des Fahrrades wichtig ist. Allerdings wurde bei der Erhebung der Anlagen festgestellt, dass 5 der 7 Haltestellen mit Überdachungen ausgestattet sind, die an der Hinterseite der Abstellanlagen weiter nach unten gezogen sind. Diese schützen zwar zusätzlich vor Wind und Regen, fallen aber gleichzeitig zahlreichen Schmierereien und Beklebungen zum Opfer. Diese heruntergezogenen Dächer wurden an allen 5 Haltestellen stark verschmutzt und häufig mit Graffiti beschmiert vorgefunden. Hier ist eine gründliche Reinigung der Überdachungen dringend notwendig.

Die Abstellanlagen an den beiden Bahnhöfen und den Haltestellen der Linie 16 bieten derzeit noch keine überdachten Stellplätze.

Modelltypen

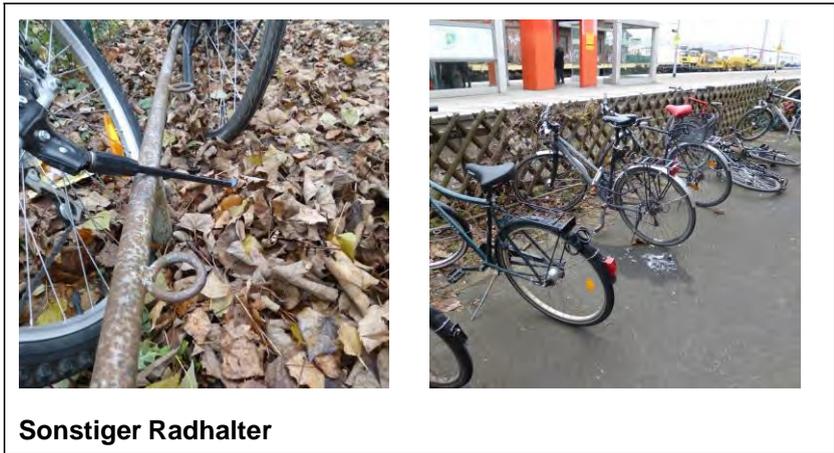
Insgesamt werden zurzeit 3 verschiedene Grundtypen von Abstellanlagen an den Haltestellen in Bornheim eingesetzt, die 629 Stellplätze in 36 Anlagen bieten. Am häufigsten sind heute schon komfortable **Anlehnbügel** montiert, die in zwei verschiedenen Ausführungen eingesetzt werden, mit und ohne Vorderradhalterung. Alle Anlagen mit Anlehnbügeln befinden sich an den Haltestellen der Linie 18. Hier bestehen insgesamt 14 Anlagen mit Vorderradhalterung mit insgesamt 306 Stellplätzen (48,6% der Stellplätze), ohne Vorderradhalterung sind weitere 2 Anlagen mit 38 Stellplätzen (6,0%) ausgestattet.

Von Anlehnbügeln zu unterscheiden sind **Vorderradhalter**, die das gesamte Fahrrad nur über das Vorderrad halten sollen und dementsprechend nur eine geringe Standsicherheit gewährleisten und zugleich die Gefahr der Felgenbeschädigung erhöhen. Vorderradhalter befinden sich am Bahnhof Sechtem (DB) sowie in Widdig und Hersel, den Haltestellen der Linie 16. In diesen insgesamt 18 Anlagen stehen zusammen 249 Stellplätze (39,6%) bereit.



Abbildung A 2-1: Häufigste Modelltypen in Bornheim

Als dritter Typ wurde am Bahnhof Roisdorf ein Anlagentyp erhoben, der nicht als Halterung für das Fahrrad selbst gedacht ist, sondern lediglich eine Anschlussmöglichkeit für das Fahrradschloss in Form einer kleinen Öse vorsieht. (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) Dieser Anlagentyp entspricht nicht den heutigen Anforderungen an komfortable Fahrradabstellanlagen und sollte dementsprechend durch moderne Anlagen ersetzt werden. Für die Bestandsdarstellung werden diese Anlagen als sonstige Radhalter geführt. (vgl. auch Tabelle A 2-1 und Karte A 2-1)



Sonstiger Radhalter

Abbildung A 2-2: Sondertyp in Bornheim Roisdorf

Haltestelle	Anlagen	Typ	Stellplätze	überdacht	Nachfrage absolut	Auslastung in %	frei abgestellte Räder	Nachfrage Gesamt
DB								
Sechtem	12	VH	96	0	80	83,3%	82	162
Roisdorf	2	Sonst.	36	0	19	52,8%	35	54
Straßenbahn Linie 18 bzw. 68								
Walberberg	1	AB m. VH	12	12	2	16,7%	0	2
Merten	5	AB m. VH	130	97	39	30,0%	1	40
Waldorf	2	AB m. VH	56	56	17	30,4%	0	17
Dersdorf	1	AB	20	20	8	40,0%	0	8
Bornheim	4	AB m. VH	84	84	19	22,6%	3	22
Bornheim Rathaus	1	AB	18	0	6	33,3%	0	6
Roisdorf West	2	AB m. VH	24	24	1	4,2%	2	3
Straßenbahn Linie 16								
Widdig	3	VH	69	0	5	7,2%	8	13
Uedorf	0		0				4	4
Hersel	3	VH	84	0	13	15,5%	25	38
Summe	36		629	293	209	33,2%	160	369

Tabelle A 2-1: Anzahl und Auslastung der Abstellanlagen in Bornheim



B+R Anlagentypen

Legende

Anzahl Stellplätze

- 12 - 24
- 25 - 36
- 37 - 69
- 70 - 96
- 97 - 130
- [84]** Genaue Stellplatzanzahl

Anlagentyp

- Anlehnbügel
- Anlehnbügel mit Vorderradhalter
- Vorderradhalter
- Sonstige Radhalter

Widdig Name der Bahn-Haltestelle

(DB) Strecke der Deutschen Bahn

(16) Strecke der Stadtbahn-Linie 16

(18) Strecke der Stadtbahn-Linie 18

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 2-1

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr - Arne Blase
Büro für Stadtverkehrsplanung

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: Din A3
Karte: DTK25

Nutzung der Abstellanlagen

Bei der Erhebung des ruhenden Radverkehrs wurden zunächst die Fahrräder erhoben, die in den Anlagen abgestellt waren, was die Auslastung der Abstellanlagen ergibt. Um eine konkrete Aussage über die gesamte Nachfrage nach B+R-Stellplätzen an den Haltestellen treffen zu können, wurden zusätzlich alle frei außerhalb von Fahrradständern abgestellten Fahrräder erhoben. Das Verhältnis dieser Gesamtnachfrage zum bestehenden Stellplatzangebot wird im Folgenden Nutzungsindex genannt. Die Auslastung der Anlagen an den jeweiligen Haltestellen und Bahnhöfen (vgl. Karte A 2-2) sowie der Nutzungsindex (vgl. Karte A 2-3) wurde zur Verdeutlichung in Karten dargestellt.

In den Abstellanlagen (629 Stellplätze) standen insgesamt 209 Räder, was insgesamt einer Auslastung von 33,2 % entspricht. Zusätzlich frei im Haltestellen- bzw. Bahnhofsumfeld abgestellt waren 160 Fahrräder.

Vor allem an den beiden Bahnhöfen an den Regionalbahnlinien war eine starke Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen zu verzeichnen. Am **Bahnhof Sechtem** lag die Nachfrage allein in den Anlagen (96 Stellplätze) bei 80 Fahrrädern, was zu einer Auslastung von 83,3 % führte. Zusätzlich wurden 82 frei abgestellte Fahrräder erfasst. Berücksichtigt man, dass hier bisher nur eher unattraktive Vorderradhalter angeboten werden, wird deutlich, dass eine Verbesserung und ein Ausbau des B+R-Angebotes notwendig sind, um die nachgefragte Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV zu ermöglichen.

Am **Bahnhof Roisdorf** (36 Stellplätze) wurden 19 Fahrräder an den Abstellanlagen gezählt, was zu einer Auslastung von 52,8 % führte. Weitere 35 Fahrräder, was fast der Anzahl der angebotenen Stellplätze entspricht, waren frei abgestellt. Damit wird deutlich, dass die bestehenden Anlagen wenig angenommen und zugleich quantitativ der Nachfrage nicht gerecht werden. Dieser Sachverhalt ist auch auf den bestehenden Anlagentyp zurückzuführen. Die im Sommer 2014 neu bereitgestellten Abstellanlagen konnten in der Untersuchung nicht mehr berücksichtigt werden, weisen aber nach Augenschein eine sehr hohe Auslastung aus.

Die Anlagen an den 7 Haltestellen der **Stadtbahnlinie 18** bieten mit den Anlehnbügel, die fast vollständig überdacht sind, ein gutes B+R-Angebot, das überwiegend gut angenommen wird. Hier bestehen Auslastungen von bis zu 40 % (vgl. Tabelle A 2-1, S. 12) und die geringe Anzahl an frei abgestellten Fahrrädern macht deutlich, dass die bestehenden Anlagen akzeptiert werden.

An den drei Haltestellen der **Stadtbahnlinie 16** sieht die B+R-Situation weniger günstig aus. In **Uedorf** besteht derzeit gar kein Angebot an B+R-Stellplätzen, die zusätzlich frei abgestellten 4 Fahrräder verdeutlichen, dass eine geringe Nachfrage trotzdem besteht. Da B+R vor allem als Angebotsplanung konzipiert wird, sollte hier zukünftig ein B+R-Angebot geschaffen werden.

Ein recht umfangreiches Angebot an B+R-Stellplätzen bieten die beiden Haltestellen Hersel (84 Stellplätze) und Widdig (69), die jedoch nur geringfügig (max. 15,5%) genutzt werden. (vgl. Tabelle A 2-1, S. 12) In **Hersel** wurden 13 Fahrräder in den Anlagen und zusätzlich 25 frei abgestellte Räder verzeichnet, was ein Hinweis darauf ist, dass die bestehenden Anlagen

den Ansprüchen der B+R-Nutzer nicht entsprechen. In **Widdig** wurden nur 13 Fahrräder insgesamt abgestellt, von denen 8 außerhalb der Anlagen frei abgestellt waren. An beiden Haltestellen sollten die veralteten Vorderradhalter durch zeitgemäße überdachte Abstellanlagen ersetzt werden, um zukünftig ein attraktives B+R-Angebot bereitstellen zu können.

Zusammenfassung der Bestandssituation

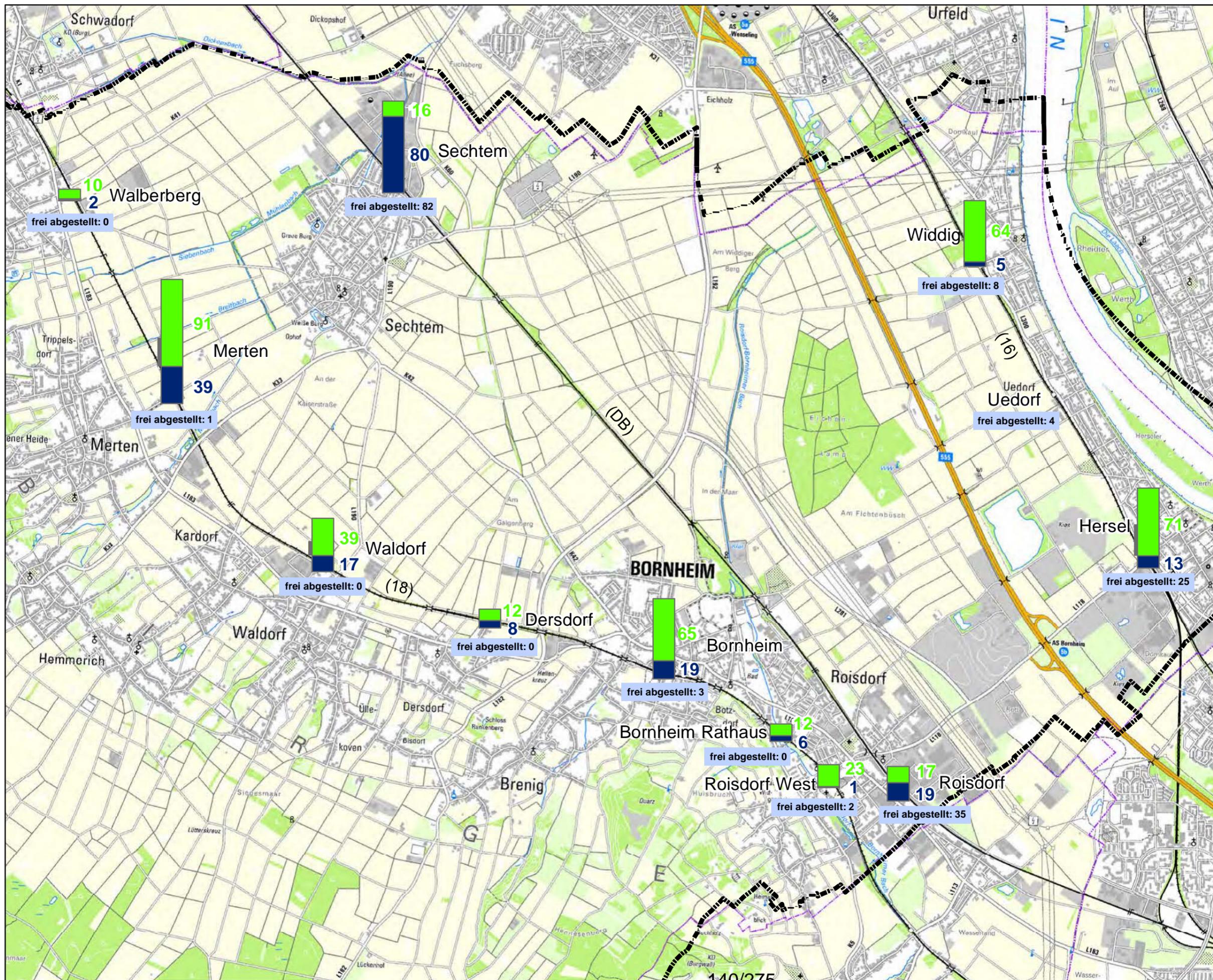
Insgesamt betrachtet gibt es in Bornheim heute ein relativ gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen, auch ist mehr als die Hälfte der Anlagen qualitativ hochwertig. Die Gegenüberstellung der reinen Zahlen – 629 vorhandene Stellplätze ↔ 369 abgestellte Räder – lässt vermuten, dass derzeit kein Anlagendefizit besteht. Berücksichtigt man, dass 43,3 % (160 Fahrräder) dieser abgestellten Fahrräder nicht in Abstellanlagen geparkt wurden, relativiert sich diese Einschätzung. Die Verteilung der frei abgestellten Fahrräder an den einzelnen Haltestellen und Bahnhöfen verdeutlicht, welche Ursachen zu diesem Phänomen führen.

- Fehlen von Anlagen
- mangelnde Qualität einzelner Anlagen
- ungünstiger Standort einzelner Anlagen
- Anspruch der Radfahrer möglichst in Zielnähe zu parken

Ein „wildes“ Abstellen von Rädern gerade im Umfeld der Haltestellen, wo häufig räumlich beengte Verhältnisse bestehen, kann zu Nutzungskonflikten bishin zur Gefährdung von Fußgängern und hier insbesondere Blinden/Sehbehinderten führen. Daher ist eine Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfe mit funktionalen, quantitativ ausreichenden und sinnvoll positionierten Abstellanlagen unerlässlich.

Für einige Haltestellen und Bahnhöfe ergibt sich somit ein Handlungsbedarf.

- Die beiden Bahnhöfe Sechtem und Roisdorf sollten ein umfangreicheres und deutlich attraktiveres B+R-Angebot erhalten, das der Nachfrage sowohl qualitativ als auch quantitativ gerecht wird. An beiden Bahnhöfen sind überdachte Anlagen vorzusehen, wie es für Sechtem (210 Stellplätze) bereits geplant ist. Zusätzlich ist die Einrichtung von Fahrradboxen, z.B. für teurere Räder oder E-Bikes anzustreben
- In Uedorf sollte ein erstes B+R-Angebot bereitgestellt werden.
- In Widdig und Hersel werden die bestehenden Vorderradhalter den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht und sind zu ersetzen.
- Die Anlagen der Haltestelle Bornheim Rathaus sollten langfristig überdacht werden.
- Die Überdachungen der Anlagen in Walberberg, Merten, Waldorf, Bornheim und Roisdorf West sind gründlich zu reinigen.



Auslastung B+R-Anlagen

Legende

Auslastung

- Freie Stellplätze
- Belegte Stellplätze in Anlagen
- 64** Anzahl freier Stellplätze
- 13** Anzahl belegter Stellplätze
- frei abgestellt:** Anzahl frei abgestellter Fahrräder

Widdig Name der Bahn-Haltestelle

(DB) Strecke der Deutschen Bahn

(16) Strecke der Stadtbahn-Linie 16

(18) Strecke der Stadtbahn-Linie 18

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

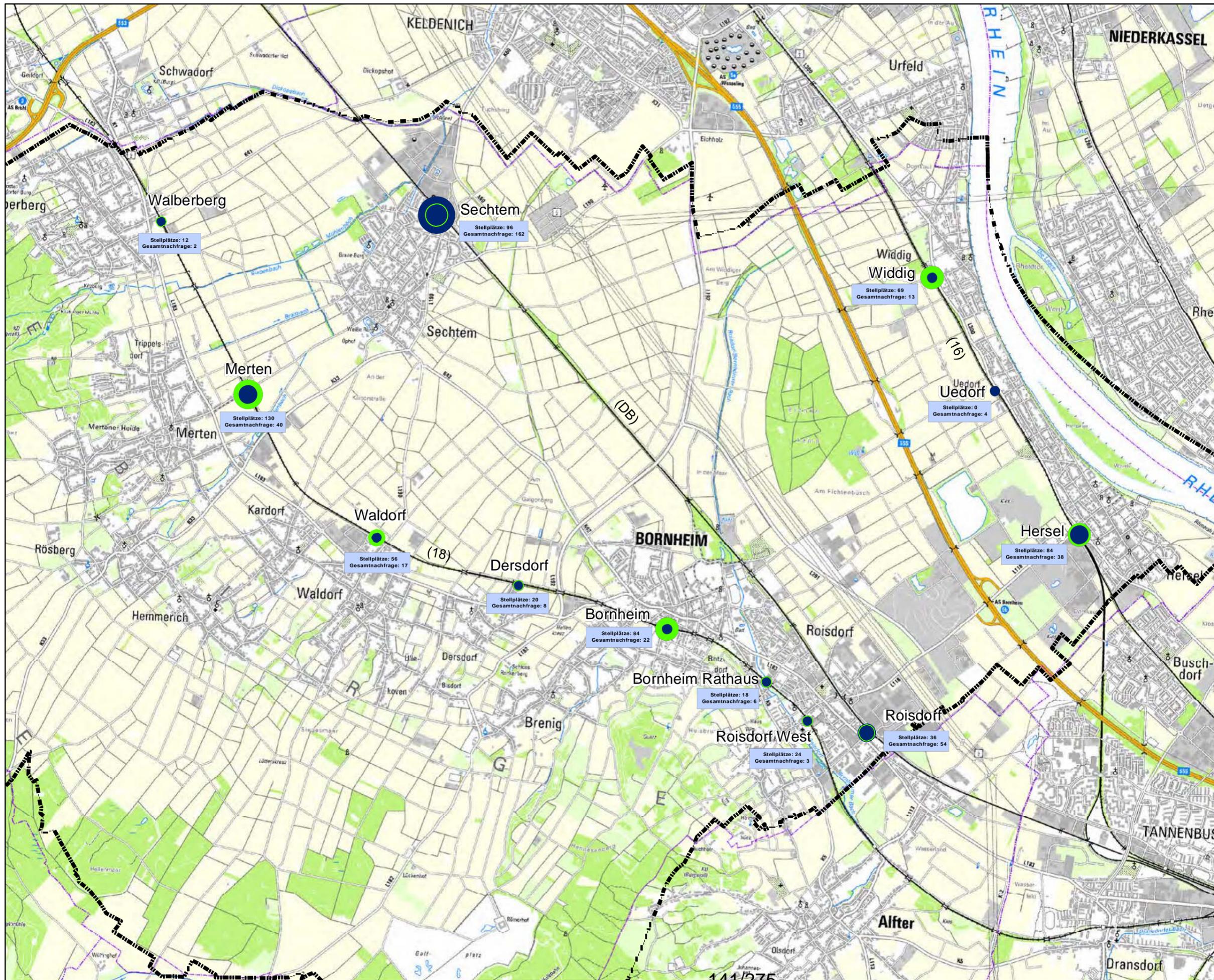
Karte A 2-2

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr - Arne Blase
Büro für Stadtverkehrsplanung

Stand: Juli 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: Din A3



Stellplatzbilanz B+R-Anlagen

Legende

- Stellplatzbilanz**
- Stellplatzangebot
 - Gesamtnachfrage (Fahrräder in Anlagen und frei abgestellte)
 - Stellplatzangebot (verbleibende freie Stellplätze)

- Widdig Name der Bahn-Haltestelle
- (DB) Strecke der Deutschen Bahn
- (16) Strecke der Stadtbahn-Linie 16
- (18) Strecke der Stadtbahn-Linie 18

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 2-3

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008



Stand: Juli 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: Din A3

3 Leitgedanken für die Weiterentwicklung des B+R

Über die Akzeptanz von B+R-Angeboten, deren Nutzung und Attraktivität entscheiden verschiedene Einflussfaktoren, die sich in drei Themenbereiche einteilen lassen. Der erste Bereich umfasst die Rahmenbedingungen an der ÖPNV-Haltestelle bzw. dem Bahnhof. Im zweiten Bereich werden die Bedingungen für B+R-Anlagen zusammengefasst. Und den dritten Bereich bildet die Ausgestaltung der einzelnen B+R-Stellplätze. Alle drei Bereiche werden im Folgenden hinsichtlich ihres Einflusses auf die B+R-Nutzung und der daraus resultierenden Anforderungen dargestellt.

3.1 Einflussfaktoren für B+R an ÖPNV-Angeboten

Die folgenden Rahmenbedingungen an einer ÖPNV-Haltestelle bzw. einem Bahnhof haben vor allem Auswirkungen auf das grundsätzlich bestehende B+R-Potenzial.

Siedlungsstruktur

Die B+R-Nutzung erfolgt überwiegend im Einzugsbereich ab 500 m bis ca. 3 km um die Haltestelle. An den Endhaltstellen wird bis zu ca. 5 km Entfernung zur Haltestelle B+R genutzt. Das bedeutet, dass große Einzugsbereiche an Haltestellen meistens größere B+R-Angebote erfordern. Ein Ineinandergreifen dieser Einzugsbereiche mehrerer Haltestellen führt dagegen zu geringerer B+R-Nachfrage pro Haltestelle. Gleichzeitig hat auch die Nutzungsstruktur und Siedlungsdichte im Einzugsbereich einen wesentlichen Einfluss. Geringer bebaute Einzugsgebiete sowie gewerbliche oder Industrienutzung verringern das B+R-Potenzial vor allem im Vortransport.

ÖPNV-Angebot

Die Nachfrage nach B+R an einer Haltestelle steigt mit der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Bei engen Taktfolgen, verschiedenen Linienangeboten und größerer Reichweite des ÖPNV-Trägers steigt die Nachfrage, weil die Vorteile des ÖPNV gegenüber der direkten Fahrradnutzung für die Strecke steigen. Desto höher die Netzbedeutung der Haltestelle, desto höher ist im Allgemeinen auch die Nachfrage nach B+R-Stellplätzen. Die Anzahl der Ein- und Aussteiger pro Tag ist ein zusätzlicher Indikator für das B+R-Potenzial an der Haltestelle.

Andere Zubringersysteme

Ist der Einzugsbereich der Haltestelle durch zusätzliche ÖPNV-Angebote (z.B. Busse) gut erschlossen, werden diese in Kombination mit Fußverkehr eher als Zubringer zur Haltestelle genutzt und die B+R-Nachfrage sinkt

Radinfrastruktur im Umfeld der Haltestelle

Die Qualität und Führung der Radverkehrsanlagen im **3 km-Umfeld** der Haltestelle sowie die Anbindung der Radverkehrsanlagen an der Haltestelle entscheiden über die Erreichbarkeit der Haltestelle für den Radverkehr und damit über die B+R-Nachfrage. Bei ungünstiger Anbindung der Haltestelle an das Radverkehrsnetz, sinkt die Bereitschaft zum B+R zumindest an dieser Haltestelle und damit auch das B+R-Potenzial.

Richtung des B+R-Verkehrs

Bei der Einrichtung des B+R-Angebotes an einer Haltestelle ist zu unterscheiden, ob die Haltestelle eher als Quell- oder Zielhaltestelle genutzt wird. An Zielhaltestellen (B+R-Nutzung im Nachtransport) wird B+R eher genutzt, wenn Abstellanlagen zur Verfügung stehen, an denen das Fahrrad auch sicher über einen längeren Zeitraum und über Nacht abgestellt werden kann.

3.2 Einflussfaktoren und Anforderungen bei B+R-Anlagen

Lage der Abstellanlagen zur Haltestelle

Mit steigender Entfernung der B+R-Anlage zum Bahnsteig bzw. zum Bahnsteigzugang sinkt die Akzeptanz der Anlage. Bei niveaugleichem Bahnangebot liegt die akzeptable Distanz noch niedriger als bei Bahnsteigzugängen über Brücken oder Tunnel. Ungünstig gelegene Abstellanlagen (z.B. weite Entfernung zum Bahnsteig oder hindernisreicher Weg zwischen B+R-Anlage und Bahnsteig) reduzieren die B+R-Nutzung oder führen zu verstärktem freiem Abstellen der Fahrräder, was zu Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer führen kann.

Deshalb sollte die B+R-Anlage in möglichst geringer Entfernung zum Bahnsteig selbst oder zumindest zum Bahnsteigzugang liegen. Dabei gilt, dass mit der Größe des ÖPNV-Angebotes auch eine größere Entfernung zwischen B+R-Anlage und ÖPNV-Angebot akzeptiert wird. Bei kleineren ÖPNV-Angeboten sollte am besten die B+R-Anlage in den Bahnsteig oder den Wartebereich integriert werden. Bestehen mehrere Zugänge zu den Bahnsteigen, sollten auch mehrere kleinere Anlagen auf die Zugänge verteilt werden. Zudem ist es von Vorteil, die Abstellanlagen entlang der Anfahrtsrichtung anzulegen. Eine günstige und möglichst hindernisfreie Lage der B+R-Anlage zum Bahnsteig verhindert umständliche Fußwege und wildes Parken in größerer Nähe. Außerdem ist eine günstige Lage zu Ticketautomaten und Fahrplänen komfortabel.

Lage der Abstellanlagen zum Radverkehrsnetz

Neben der Anbindung an den ÖPNV ist die gute Anbindung an das Radverkehrsnetz die wichtigste Voraussetzung für eine B+R-Nutzung. Ein sicherer und bequemer Anschluss der B+R-Anlage an das Radverkehrsnetz ohne Hindernisse oder Nutzungseinschränkungen oder -konkurrenzen erhöht die Attraktivität der B+R-Nutzung. Bei parallel bestehenden P+R-Anlagen sollte die Erreichbarkeit der B+R-Anlagen für den Radverkehr mindestens genauso

günstig sein wie die Erreichbarkeit der P+R-Anlagen für den Kfz-Verkehr. Bei der Standortwahl für B+R-Anlagen ist auch zu berücksichtigen, dass möglichst keine Nutzungskonkurrenzen mit einspurigen motorisierten Fahrzeugen entstehen.

Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass die Radverkehrsführung zur B+R-Anlage möglichst getrennt von der Fußgängerführung erfolgt, um Konflikte zu vermeiden. Die Anlagen sollen vom Straßennetz direkt und ohne absteigen erreichbar sein. Ein zügiges und sicheres Ankommen und Abfahren bis in den Haltestellenbereich auch bei pulkartigen Zu- und Abfahrten der Räder sollte gewährleistet sein.

Anlagengröße

Die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von B+R-Stellplätzen, die mindestens der Gesamtnachfrage entspricht, führt zu einer verstärkten Bereitschaft, das Fahrrad für den Vor- oder Nachtransport zur Haltestelle zu nutzen. Mit der Verbesserung des B+R-Angebotes kann auch mit einer Steigerung der Nachfrage gerechnet werden. Bei einem ausreichenden Angebot an Stellplätzen hat der Radfahrer die Sicherheit, dass er sein Fahrrad gut und sicher abstellen kann.

Umliegende Nutzungen (z.B. Einzelhandel, Dienstleistungen) können mit ihrem Stellplatzbedarf die Verfügbarkeit von B+R-Stellplätzen einschränken. Bei konkurrierenden Nutzungen ist deshalb ein größeres Angebot an Fahrradabstellplätzen notwendig, so dass der B+R-Bedarf sicher gedeckt werden kann. Um auch eine langfristige Verfügbarkeit von genügend B+R-Stellplätzen zu gewährleisten ist eine Auswahl von zukünftigen Flächenpotenzialen für B+R an den Haltestellen sinnvoll.

Gestaltung der Abstellanlagen

Neben der Funktionalität hat auch die Gestaltung der B+R-Anlagen einen Einfluss auf die B+R-Nutzung. Ein ansprechendes Erscheinungsbild, eine stadtgestalterisch passende Ausgestaltung und Sauberkeit machen das B+R-Angebot attraktiv. Eine einheitliche Beschilderung der Anlagen, die tatsächlich für B+R gedacht sind, verdeutlicht die Funktion und wirbt zugleich für B+R. Eine zusätzliche wegweisende Beschilderung in Haltestellennähe hin zum B+R-Angebot kann ergänzend sinnvoll sein.

Überdachung und Beleuchtung

Überdachungen und Beleuchtung erhöhen nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl. B+R wird überwiegend im alltäglichen Berufs- und Ausbildungsverkehr genutzt, und erfolgt damit häufig witterungsunabhängig. Mit steigender Abstelldauer sollte das Fahrrad besser vor Witterung geschützt werden. Jedoch sind Überdachungen für kleine Abstellanlagen im Verhältnis zum Einzelstellplatz deutlich teurer als bei größeren B+R-Anlagen. Daher ist es zu empfehlen, erst Anlagen ab einer Größe von 10 Stellplätzen zu überdachen und das nur dann, wenn

mit einer überwiegend längeren Abstelldauer zu rechnen ist. Die Überdachung einer Anlage sollte mindestens 50 cm über das Abstellfeld hinaus reichen.

Da B+R häufig im Alltagsverkehr (Berufs- und Ausbildungsverkehr) genutzt wird, liegen vor allem im Winterhalbjahr die An- und Abfahrtszeiten in den dunklen Tageszeiten. Daher ist es sowohl für eine komfortable Nutzbarkeit als auch für die subjektive Sicherheit erforderlich, dass B+R-Anlagen gut beleuchtet sind. Bei kleineren RadAbstellanlagen reicht es aus, wenn die Stellplätze indirekt durch die Straßenbeleuchtung ausgeleuchtet werden. Größere und überdachte Anlagen sollten über eine eigene integrierte Beleuchtung verfügen.

Serviceangebote

Bei der Ausstattung der B+R-Anlagen mit Serviceeinrichtungen sollten die verschiedenen Serviceangebote den Haltestellen und Bahnhöfen entsprechend ihrer Haltestellenpriorität zugeordnet werden. An großen B+R-Anlagen kann das Serviceangebot neben Reparaturmöglichkeiten und Luftpumpen auch Schließfächer für Radfahrerutensilien wie Helm oder Regenschutz und evtl. Ladestationen für E-Bikes umfassen.

Da mit steigenden Radverkehrszahlen auch der Gebrauch von Fahrradanhängern und Sonderrädern stetig steigt, sollte zumindest in größeren Anlagen ein kleines Kontingent an Stellplätzen für diese Fahrzeuge bereitgestellt werden.



Abbildung A 3-1: Mögliche Serviceeinrichtungen an größeren Abstellanlagen

Anforderungen an Barrierefreiheit

Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum können Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen und damit ein Gefährdungspotenzial darstellen. Grundsätzlich sollten Abstellanlagen oder Räder, die darin abgestellt werden, nicht in den freizuhaltenden Gehbereich hineinragen. Für Sehbehinderte kann es von großer Bedeutung sein, wenn Abstellanlagen kontrastreich gestaltet werden. Die genaue Form der Markierung müsste durch Tests ermittelt werden. Bei Reihenanlagen ist es ausreichend, wenn der erste und der letzte Stellplatz sich kontrastreich vom Umfeld abheben. Bei Anlehnbügel sollten die Holme in ca. 20 cm Höhe markiert werden. Da Anlehnbügel in der Mitte nicht durch einen Langstock von Blinden ertastet werden können, ist zu überprüfen, ob eine zusätzliche Tastkante in ca. 20 cm Höhe angebracht werden kann.

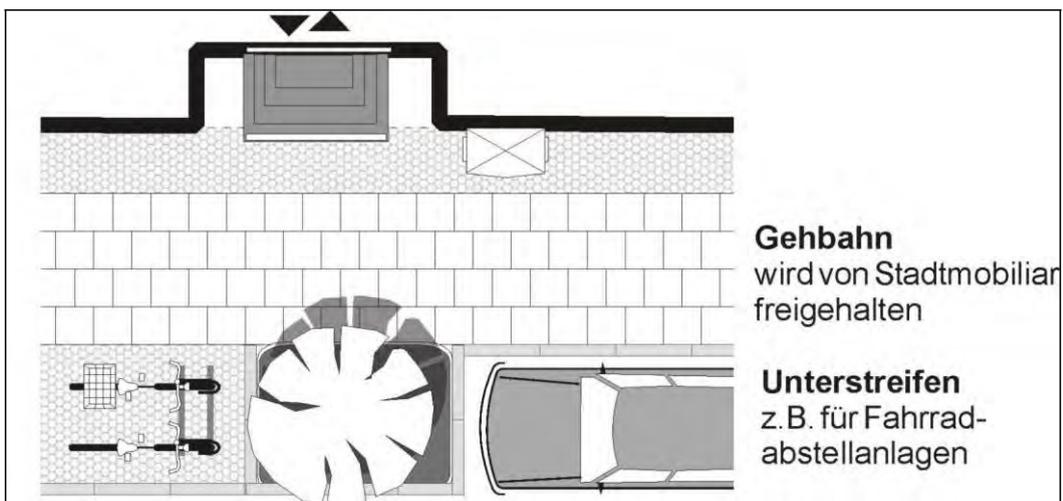


Abbildung A 3-2: Seitenraumaufteilung mit einer barrierefreien Unterbringung von Fahrradabstellanlagen

Reglementierung des Fahrradparkens – Radabstellverbot

Zur Akzeptanz des Radfahrers als gleichberechtigtem Verkehrsteilnehmer gehört auch, dass in sensiblen Bereichen auf das Abstellen von Fahrrädern verzichtet wird. Die hohe Zahl frei abgestellter Fahrräder an einzelnen Haltestellen in Bornheim verdeutlicht, dass „wildes“ Parken von Fahrrädern durchaus ein Problem darstellt.

Aus gestalterischen Gründen, zur Vermeidung von Behinderungen des Fußverkehrs, aus Gründen der Barrierefreiheit sowie zur besseren Akzeptanz des Radfahrers und des Radfahrens erscheint hier ein ordnungspolitisches Eingreifen geboten. Kernbestandteil sollte dabei die Einrichtung und Kennzeichnung von Bereichen sein, in denen das Abstellen von Fahrrädern verboten wird.

3.3 Anforderungen und Beispiele für Einzel-Anlagen des B+R

Zu berücksichtigen sind zunächst zwei grundsätzliche Anforderungen an den einzelnen Fahrradparker.

- Der Rahmen und mindestens ein Laufrad – möglichst beide Laufräder – müssen angeschlossen werden können.
- Das Fahrrad muss stabil und umsturz sicher abgestellt werden können und durch das Parken dürfen keine Beschädigungen am eigenen Fahrrad oder an anderen Fahrrädern entstehen.

Im Folgenden werden unterschiedliche Grundformen von Fahrradabstellanlagen dargestellt. Für diese Grundformen existieren zahlreiche Modellvarianten unterschiedlicher Anbieter.

Vorderradhalter



Reine Vorderradhalter sollen heutzutage nicht mehr verwendet werden, da eine Beschädigung des Vorderrades nicht ausgeschlossen werden kann.

Gabelhalter



Gabelhalter verhindern die Beschädigung des Vorderrades, indem die Gabel und je nach Rahmengeometrie auch ein Teil des Rahmens angelehnt werden können. Teilweise sind noch zusätzliche Elemente angebracht, die ein Wegrutschen des Vorderrades verhindern.

Vorteile:

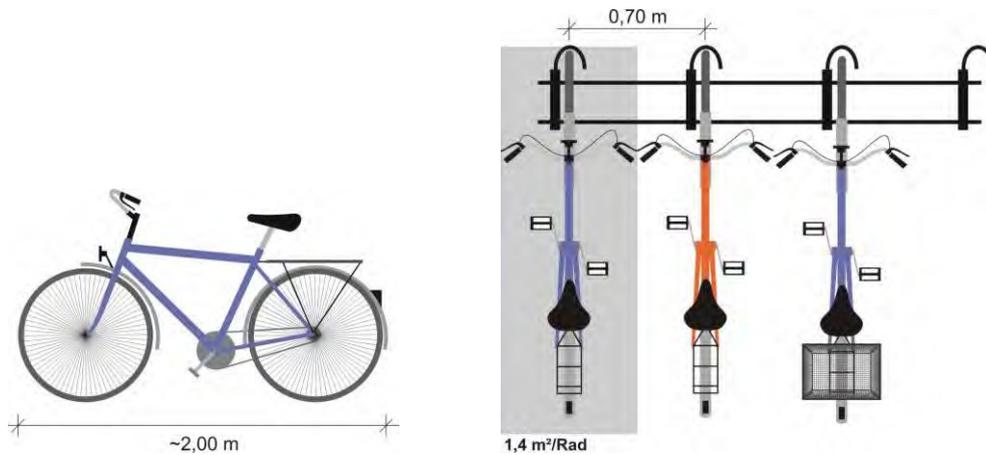
- hoch/tief-Einstellung möglich, wodurch Raum besser ausgenutzt werden kann
- Fixierung des Vorderrades, so dass das Wegrutschen / Umkippen des Fahrrades meist verhindert werden kann
- Parkfunktion eindeutig wahrnehmbar

Nachteile:

- eventuell unsicherer Halt, da lediglich Vorderrad und Gabel gehalten werden (insbesondere beim Beladen des Fahrrades)
- je nach Schloss und Rahmengeometrie kann nur das Vorderrad angeschlossen werden, auf jeden Fall können nicht beide Laufräder gesichert werden

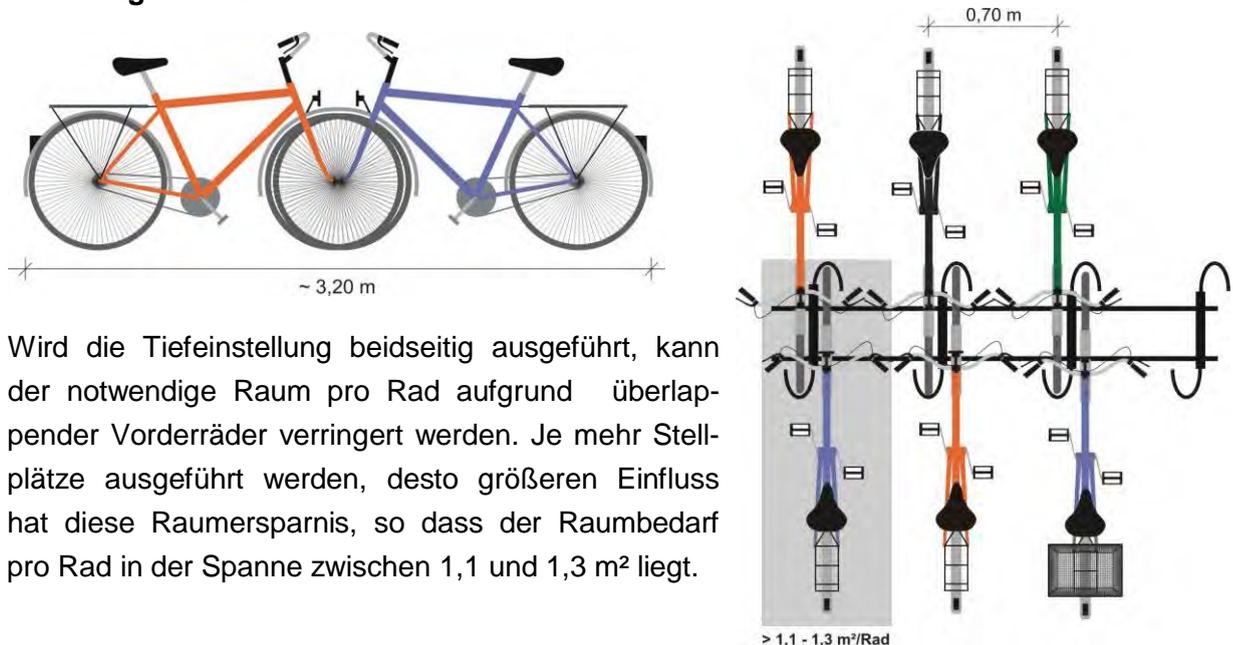
Abmessungen und Raumbedarf bei unterschiedlichen Einstellvarianten:

einseitig – nur tief

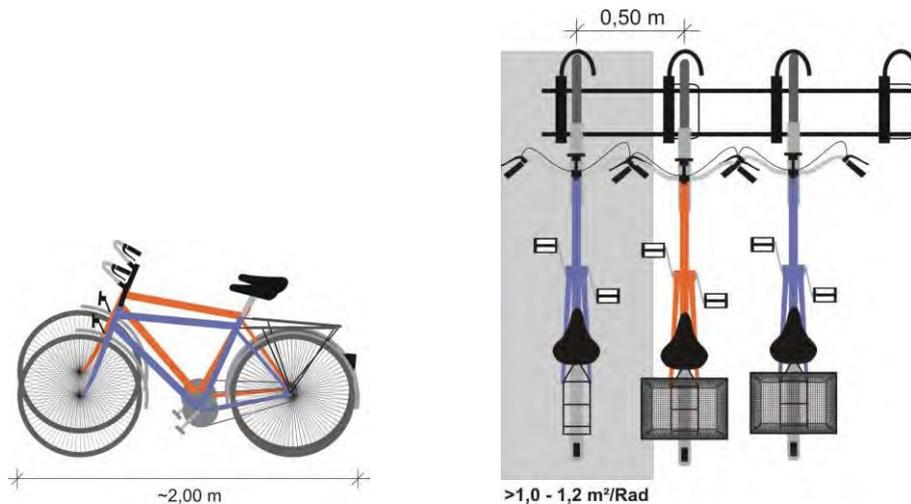


Bei der ebenerdigen, einseitigen Einstellung wird eine Fläche von ca. 1,4 m² pro Rad benötigt (ohne Verkehrsraum). Der Abstand zwischen den Bügeln sollte mindestens 70 cm betragen, damit ein Rad relativ komfortabel eingestellt werden kann und sich die Lenker und Kabel nicht miteinander verhaken. Bei größeren Abständen erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass zusätzliche Räder dazwischen gestellt werden, so dass der erwünschte Komfortgewinn eingebüßt wird.

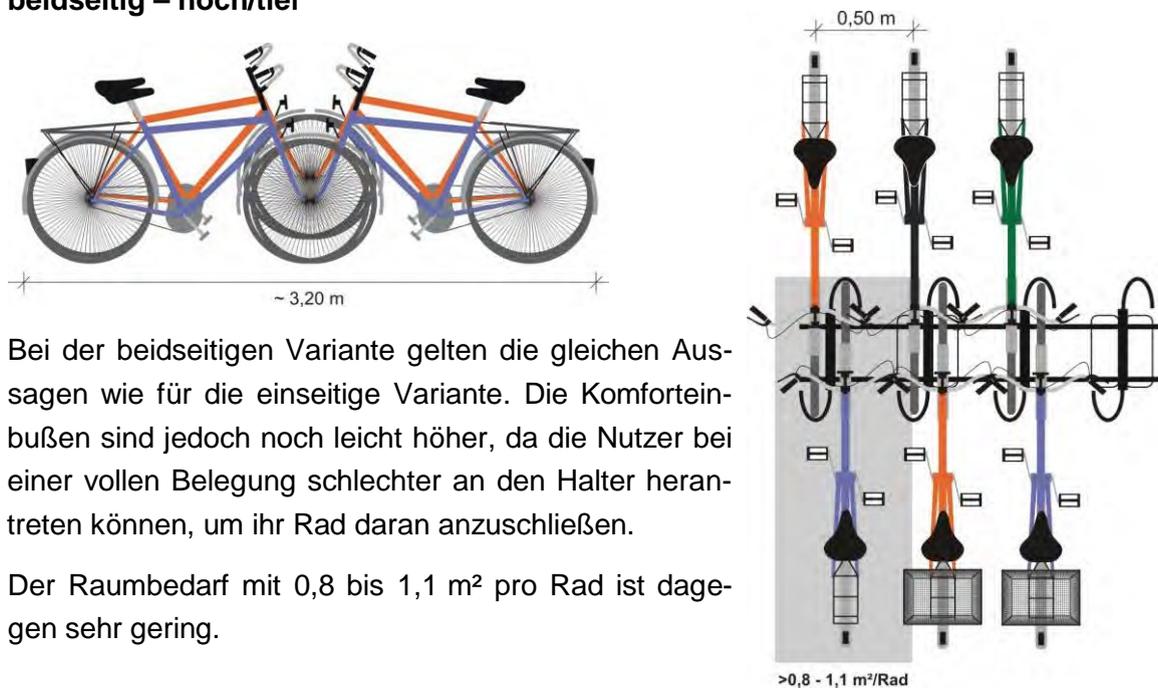
beidseitig – nur tief



Wird die Tiefeinstellung beidseitig ausgeführt, kann der notwendige Raum pro Rad aufgrund überlappender Vorderräder verringert werden. Je mehr Stellplätze ausgeführt werden, desto größeren Einfluss hat diese Raumersparnis, so dass der Raumbedarf pro Rad in der Spanne zwischen 1,1 und 1,3 m² liegt.

einseitig – hoch/tief

Die wechselnde hoch-tief-Einstellung besitzt den Vorteil, dass sich die Bügelabstände aufgrund des vertikalen Lenkerversatzes verringern lassen. Diese Variante benötigt wenig Raum pro abgestelltem Fahrrad, hat aber auch stärkere Komforteinbußen für die Nutzer zur Folge und sollte aus diesem Grund nur an den Standorten mit hohem Parkdruck und geringer Flächenverfügbarkeit realisiert werden. Je nach Größe der Anlage werden 1,0 bis 1,2 m² pro Rad benötigt.

beidseitig – hoch/tief

Bei der beidseitigen Variante gelten die gleichen Aussagen wie für die einseitige Variante. Die Komforteinbußen sind jedoch noch leicht höher, da die Nutzer bei einer vollen Belegung schlechter an den Halter heran treten können, um ihr Rad daran anzuschließen.

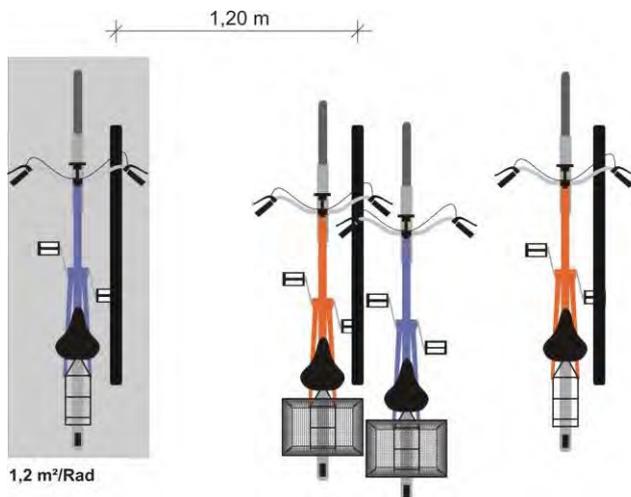
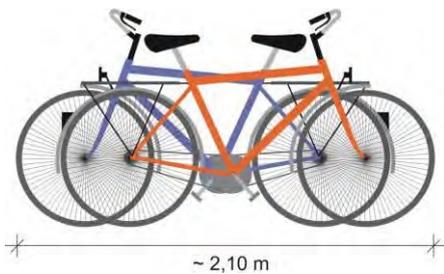
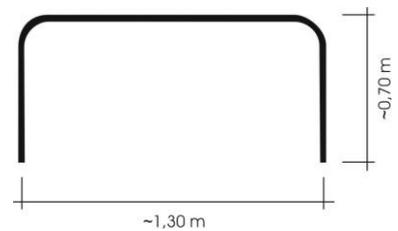
Der Raumbedarf mit 0,8 bis 1,1 m² pro Rad ist dagegen sehr gering.

Anlehnbügel



Anlehnbügel werden in den meisten Fällen als Einzelparker eingesetzt. Sie können in der einfachen Ausführung doppelseitig beparkt werden. Da sich dadurch aber Lenkerkontakte und Verhaken der Räder nicht vermeiden lassen, findet eine doppelseitige Nutzung meist nur bei hohem Parkdruck statt. Der Bügelabstand sollte mindestens 1,20 m betragen. Bei den in Regelwerken¹ empfohlenen 1,50 m Bügelabstand ist zu befürchten, dass weitere Räder dazwischen geschoben werden. Die Länge der Bügel sollte um die 1,30 m betragen. Gegenüber kürzeren Bügeln werden dadurch ein Wegkippen der Vorderräder und damit ein instabiler Halt der Räder besser verhindert. Die Bügel sollten ca. 70 cm hoch sein, dann können heutige Rahmengenometrien und kleinere Räder noch besser am Querholm befestigt werden.

Der Raumbedarf bei einem Bügelabstand von 1,20 m beläuft sich auf rund 1,2 m² pro Rad.



¹ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zum Fahrradparken. Köln 1995 und FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05. Köln 2005

Vorteile:

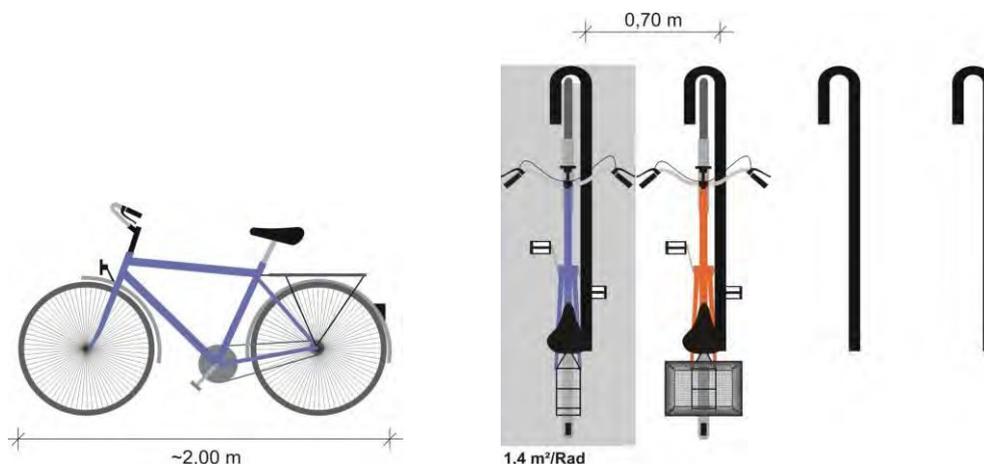
- beidseitige Belegung, wodurch Raum besser ausgenutzt werden kann
- Rahmen und beide Laufräder können mit beinahe jedem Fahrradschloss angeschlossen werden
- Spezialfahrräder und Räder mit Zusatzeinrichtungen können meist zwischen den Bügeln geparkt und angeschlossen werden
- auch andere Verkehrsmittel und Hilfsmittel wie Rollatoren und Kickboards können geparkt und angeschlossen werden

Nachteile:

- das Vorderrad wird durch keine Halterung fixiert, wodurch der Halt des Rades instabil sein kann
- aufgrund der eindeutigen Halteeinrichtung gibt es keine eindeutige Abstellposition der Räder; Räder werden teilweise behindernd nur mit dem Vorderrad in die Anlage gestellt oder ein Rad blockiert mittig zwischen zwei Bügeln oder schräg angelehnt einen Stellplatz;
- die Montage ist aufwändiger, da Bügel entweder über eine Bodenhülse oder über Fundamente installiert werden sollten; bei einer einfachen Verschraubung / Verankerung besteht eine zu große Vandalismusgefahr (Hebelwirkung)

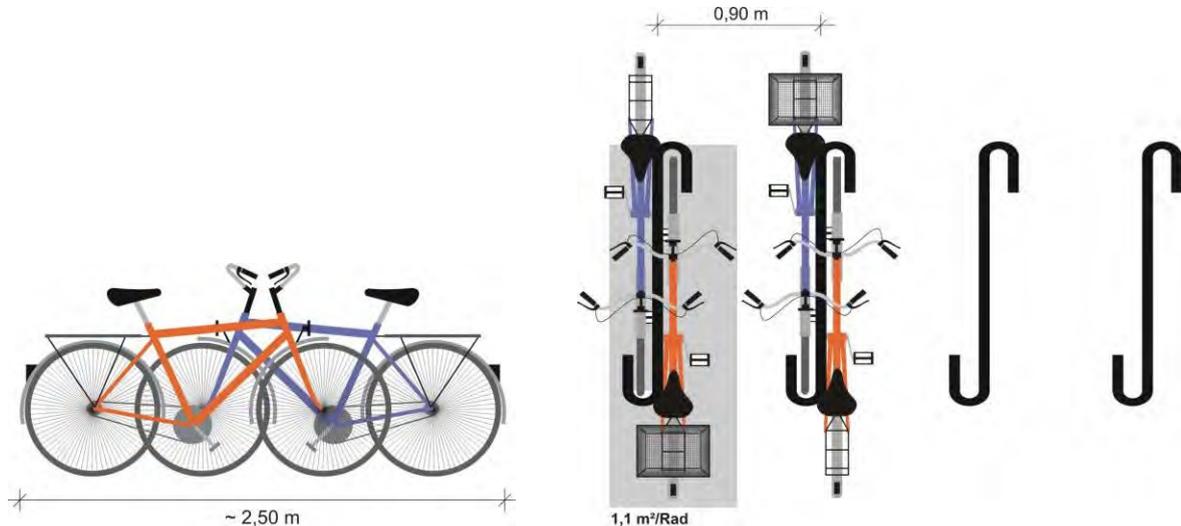
Anlehnbügel mit Vorderradhalterung (Rahmenhalter)

Eine Weiterentwicklung des klassischen Anlehnbügels ist der Anlehnbügel mit Vorderradhalterung. Er vereint Vorteile des Anlehnbügels mit denen von Gabelhaltern indem er dem Vorderrad einen zusätzlichen Halt verschafft. Bei einer einseitigen Nutzung sollte der Abstand der Bügel mindestens 70 cm betragen. Da die Räder bei doppelseitiger Nutzung gegenläufig abgestellt werden, kann der Bügelabstand in diesem Fall auf 90 cm reduziert werden.

einseitige Aufstellung

Der Raumbedarf bei einseitiger Aufstellung entspricht dem einer Reihenanlage von Gabelhaltern bei niveaugleicher Einstellung: es werden rund 1,4 m² pro Rad benötigt.

beidseitige Aufstellung



Der Raumbedarf bei beidseitiger Aufstellung beträgt rund 1,1 m² pro Rad. Je länger die Bügel, desto größer ist die Überlappung der Räder, der Raumbedarf nimmt ab.

Gruppierung der Einzelstellplätze

Die Einzelstellplätze sind so zu gruppieren, dass das Prinzip der Abstellanlage einfach und verständlich ist und eine einfache und barrierefreie Zugänglichkeit gewährleistet wird. Auch bei Vollausslastung der Anlage muss das Ein- und Ausparken noch problemlos und ohne Hindernisse möglich sein. Das gilt auch unter der Voraussetzung, dass im B+R aufgrund der ÖPNV-Abfahrtszeiten häufig mehrere Nutzer gleichzeitig ein- bzw. ausparken.

Die beschriebenen Grundformen – Gabelhalter, Anlehnbügel, Rahmenhalter – besitzen alle ihre Vor- und Nachteile und können bei Einhaltung der Ausführungsstandards auch alle als fahrrad- und nutzerfreundliche Abstellanlagen empfohlen werden. So ist es möglich, die Auswahl eines Modells auf das Haltestellenumfeld anzupassen. Dennoch sollte versucht werden, die Modellanzahl auf wenige Varianten zu begrenzen, um eine gewisse Einheitlichkeit innerhalb eines Haltestellenumfeldes zu erreichen, und um bei Radfahrern den Wiedererkennungswert der Abstellanlagen zu erhöhen.

Fahrradboxen

Eine weitere Ausgestaltungsform einzelner B+R-Stellplätze sind Fahrradboxen. Sie bieten eine hohe Sicherheit vor Vandalismus und Diebstahl für die abgestellten Fahrräder und dem Nutzer einen garantierten witterungsgeschützten Stellplatz. Diese Aspekte können vor allem für das Abstellen teurer Räder und E-Bikes im B+R interessant sein.

Fahrradboxen haben einen höheren Flächenbedarf und deren Vermietung muss durch einen Betreiber organisiert werden. Ihr Einsatz bietet sich vor allem im R+B an, da im Nachtransport das Fahrrad häufig über einen längeren Zeitraum oder über Nacht abgestellt wird.

Bei der Anlage von Boxen ist darauf zu achten, dass die Boxen mit Hinweisen zu deren Nutzung und einer Kontaktadresse des Betreibers versehen sind, die zuverlässig erreichbar ist. Je nach Standort können Fahrradboxen mit einer attraktiven Gestaltung zu einem dekorativen Stadtmöbel werden, das wiederum eine gute Werbung für die Nutzung von B+R sein kann.

Im VRR werden Fahrradboxen z.B. unter dem System BIKEY angeboten. Die einheitlich gestalteten Smiley-Boxen sind mit einer Chipkarte zu öffnen und können sowohl stunden- als auch tageweise oder langfristig gemietet werden. Die Kosten für den Nutzer belaufen sich hier je nach Mietdauer von 1€/h bis zu 80€/Jahr.

Standortnummer **1**

Ortsteil: Sechtem
Standort: Sechtem 1



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	9
Nachfrage in Anlagen	10
frei abgestellte Räder	62
Nachfrageindex	8,0
<i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	
Anlagenauslastung	1,1
<i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	

Abstellanlage **1 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp Verschraubung
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 3,30 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 9



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

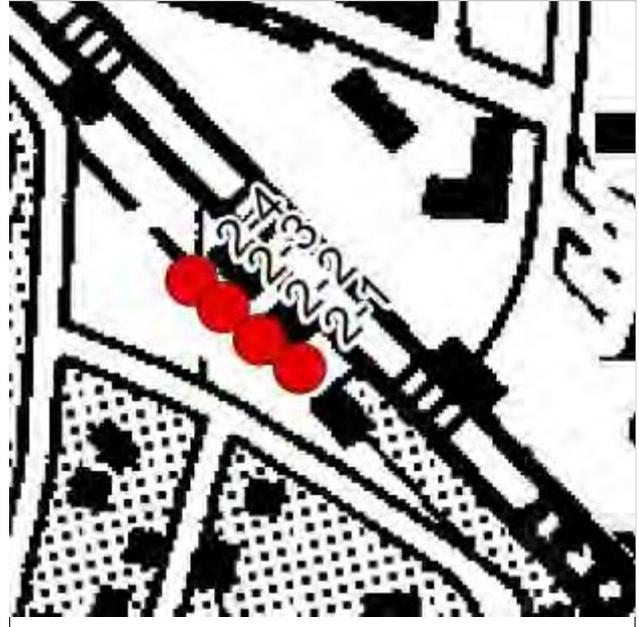
10
8

Auslastung

111 %

Standortnummer **2**

Ortsteil: Sechtem
Standort: Sechtem 2



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	30
Nachfrage in Anlagen	20
frei abgestellte Räder	15
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	1,2
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,7

Abstellanlage **2 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp ohne Montage
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 1,65 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 5
Bemerkung: äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

4
4

Auslastung

80 %

Abstellanlage**2 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9
Bemerkung:	äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

6

Auslastung

67

%

gemäß Nutzungsprinzip

5

Abstellanlage**2 - 3****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9
Bemerkung:	äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

5

Auslastung

56

%

gemäß Nutzungsprinzip

5

Abstellanlage**2 - 4****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	2,45 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	7
Bemerkung:	äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

5
5

Auslastung

71

 %

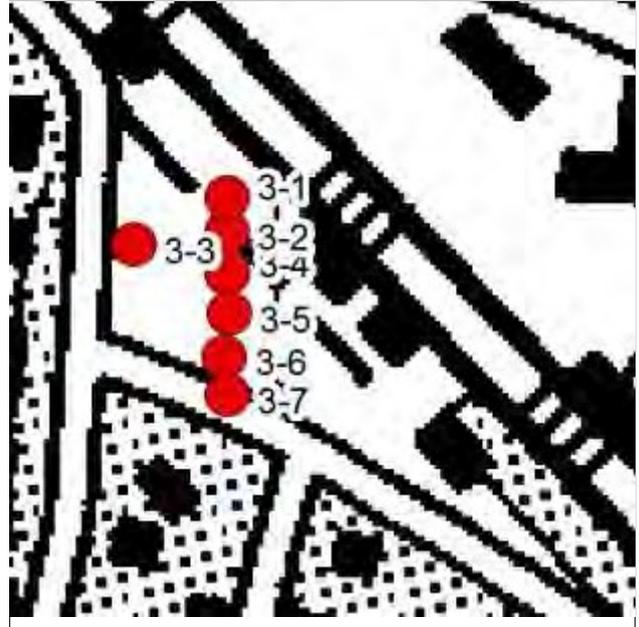
Standortnummer **3**

Ortsteil: Sechtem

Standort: Sechtem 3

Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	57
Nachfrage in Anlagen	50
frei abgestellte Räder	5
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	1,0
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,9



Abstellanlage **3 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp ohne Montage
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 1,65 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 5



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

4
1

Auslastung

80 %

Abstellanlage**3 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

11

Auslastung

122

%

gemäß Nutzungsprinzip

4

Abstellanlage**3 - 3****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9

**Bemerkung:** äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

7

Auslastung

78

%

gemäß Nutzungsprinzip

6

Abstellanlage**3 - 4****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9
Bemerkung:	1 Fahrradleiche, Anlage verbogen

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

7

Auslastung

78

%

gemäß Nutzungsprinzip

3

Abstellanlage**3 - 5****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	2,45 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	7
Bemerkung:	zu wenig Abstand zu parkenden Autos

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

2

Auslastung

29

%

gemäß Nutzungsprinzip

1

Abstellanlage

3 - 6

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp ohne Montage
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 3,20 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 9



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

10
5

Auslastung

111 %

Abstellanlage

3 - 7

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp ohne Montage
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 3,20 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 9



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

9
5

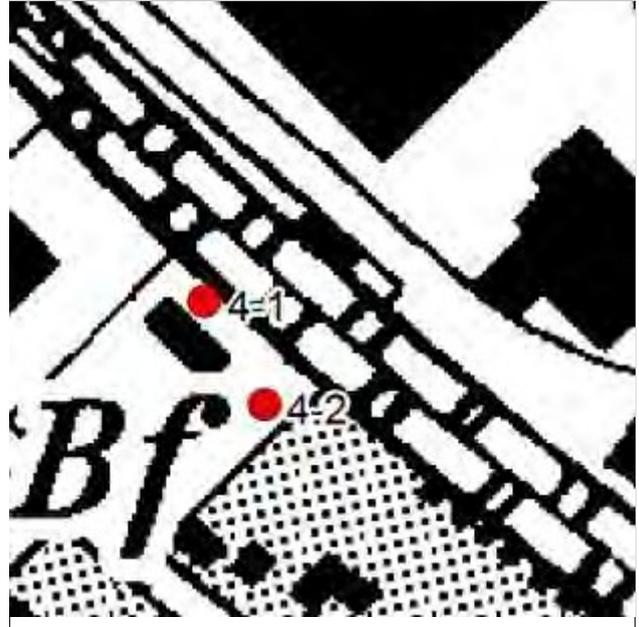
Auslastung

100 %

Standortnummer **4**

Ortsteil: Roisdorf

Standort: Roisdorf



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	36
Nachfrage in Anlagen	19
frei abgestellte Räder	35
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	1,5
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,5

Abstellanlage **4 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp sonstiger Radhalter
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 600 mm
Anlagenbreite 8 m m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 16
Bemerkung: 1 Roller in Anlage, Stange abgebrochen



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

10
0

Auslastung

63 %

Abstellanlage

4 - 2

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp sonstiger Radhalter
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 600 mm
Anlagenbreite 11,50 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze **20**
Bemerkung: 1 Radleiche



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

9
1

Auslastung

45

 %

Standortnummer **5**

Ortsteil: Walberberg
Standort: Walberberg



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	12
Nachfrage in Anlagen	2
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,2
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,2

Abstellanlage **5 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 5,10 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 12



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

2
1

Auslastung

17 %

Standortnummer **6**

Ortsteil: Merten
Standort: Merten 1



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	30
Nachfrage in Anlagen	11
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,4
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,4

Abstellanlage **6 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 11,80 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 30



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

11
8

Auslastung

37 %

Standortnummer 7

Ortsteil: Merten
Standort: Merten 2



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	64
Nachfrage in Anlagen	24
frei abgestellte Räder	1
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,4
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,4

Abstellanlage 7 - 1

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe orange
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 17,20 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 44



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

23
11

Auslastung

52 %

Abstellanlage**7 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	7,50 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	20
Bemerkung:	2 Bügel ohne Überdachung

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

1

Auslastung

5 %

1

Standortnummer **8**

Ortsteil: Merten
Standort: Merten 3



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	16
Nachfrage in Anlagen	3
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,2
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,2

Abstellanlage **8 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe orange
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 6 m m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 16



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

3
3

Auslastung

19 %

Standortnummer**9**

Ortsteil: Merten
Standort: Merten 4

**Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage**

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	20
Nachfrage in Anlagen	1
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,1
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,1

Abstellanlage**9 - 1****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 7,50 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 20

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

1
0

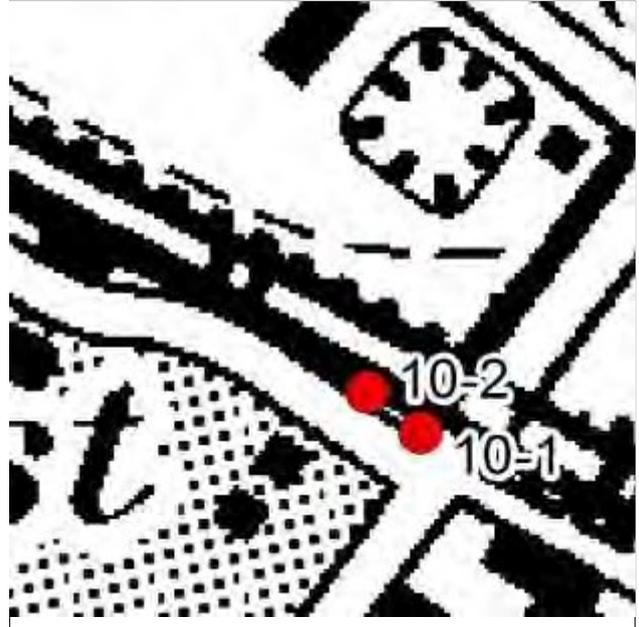
Auslastung

5 %

Standortnummer **10**

Ortsteil: Waldorf

Standort: Waldorf



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	56
Nachfrage in Anlagen	17
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,3
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,3

Abstellanlage **10 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 10,90 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 28
Bemerkung: 1 Roller in Anlage



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

7
5

Auslastung

25 %

Abstellanlage

10 - 2

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	10,90 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	28



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

10
8

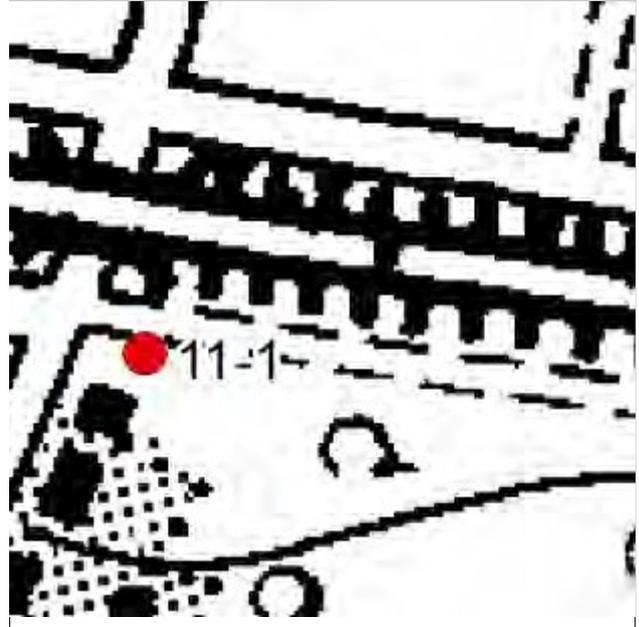
Auslastung

36 %

Standortnummer **11**

Ortsteil: Dersdorf

Standort: Dersdorf



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	20
Nachfrage in Anlagen	8
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,4
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,4

Abstellanlage **11 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. beidseitig ; hoch
Farbe orange
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 560 mm
Anlagenbreite 5,50 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 20
Bemerkung: 1 Mofa in Anlage



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

8
5

Auslastung

40 %

Standortnummer**12****Ortsteil:** Bornheim**Standort:** Bornheim 1**Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage**

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	24
Nachfrage in Anlagen	13
frei abgestellte Räder	2
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,6
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,5

**Abstellanlage****12 - 1****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	9,35 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	24

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

13
9

Auslastung**54 %**

Standortnummer **13**

Ortsteil: Bornheim
Standort: Bornheim 2



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	20
Nachfrage in Anlagen	6
frei abgestellte Räder	1
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,4
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,3

Abstellanlage **13 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 7,90 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 20
Bemerkung: Bügel nur 60cm hoch



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

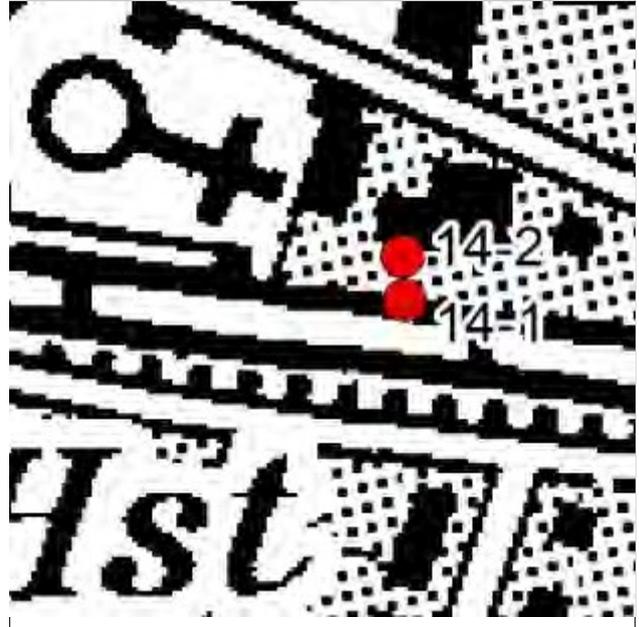
6
4

Auslastung

30 %

Standortnummer**14****Ortsteil:** Bornheim**Standort:** Bornheim 3**Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage**

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	40
Nachfrage in Anlagen	0
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,0
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,0

**Abstellanlage****14 - 1****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	7,90 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	20

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

0
0

Auslastung

0 %

Abstellanlage**14 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	7,90 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	20

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

0
0

Auslastung

0

 %

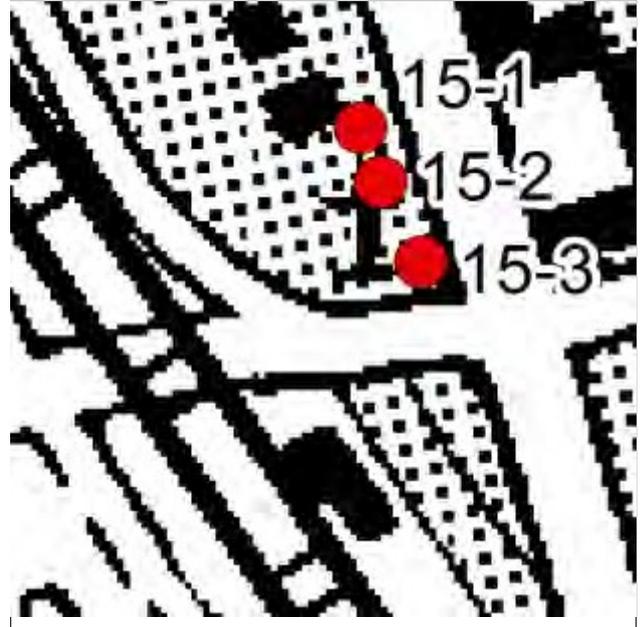
Standortnummer**15**

Ortsteil: Widdig

Standort: Widdig

Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	69
Nachfrage in Anlagen	5
frei abgestellte Räder	8
Nachfrageindex	0,2
<i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	
Anlagenauslastung	0,1
<i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	

**Abstellanlage****15 - 1****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	6,10 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	34
Bemerkung:	Radhalter nur von einer Seite nutzbar

**B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

0
0

Auslastung

0

 %

Abstellanlage**15 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	3,10 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	18
Bemerkung:	Radhalter nur von einer Seite nutzbar

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

2
0

Auslastung

11 %

gemäß Nutzungsprinzip

Abstellanlage**15 - -3****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	6,10 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	17

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

3
2

Auslastung

18 %

gemäß Nutzungsprinzip

Standortnummer **16**

Ortsteil: Hersel

Standort: Hersel



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	84
Nachfrage in Anlagen	13
frei abgestellte Räder	25
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,5
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,2

Abstellanlage **16 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 320 mm
Anlagenbreite 9,50 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 21



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

5
4

Auslastung

24 %

Abstellanlage

16 - 2

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	9,50 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	42



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

5
4

Auslastung

12 %

Abstellanlage

16 -3

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	9.50 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	21



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

3
2

Auslastung

14 %

Standortnummer 17

Ortsteil: Roisdorf
Standort: Roisdorf West



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	24
Nachfrage in Anlagen	1
frei abgestellte Räder	2
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,1
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,0

Abstellanlage 17 - 1

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp: Anlehnbügel mit RH
Hersteller: unbekannt
Modell: unbekannt
Einstellvorr.: einseitig ; hoch
Farbe: rot
Montagetyp: Bodenhülse
Bügelabstand: 800 mm
Anlagenbreite: 4,70 m
Werbung: keine Werbevorrichtung
Stellplätze: 12
Bemerkung: 1 Radhalter verbogen



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

1
0

Auslastung

8,3 %

Abstellanlage**17 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	4,70 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	12

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

0
0

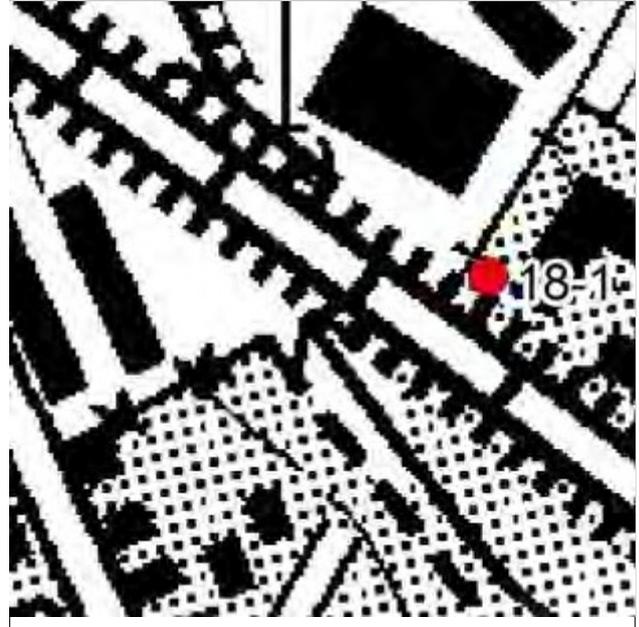
Auslastung

0

 %

Standortnummer **18**

Ortsteil: Bornheim
Standort: Bornheim Rathaus



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	18
Nachfrage in Anlagen	6
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,3
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,3

Abstellanlage **18 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe metall
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 950 mm
Anlagenbreite 8 m m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 18



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

6
6

Auslastung

33 %

III. Auswertung des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung 2010 – 2013

5 Statistische Auswertung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

Die nachfolgenden Zusammenstellungen geben einen Überblick über die wesentlichen Charakteristika des Radfahrer-Unfallgeschehens in Bornheim in den Jahren 2010 – 2013. Die Zusammenstellungen erfolgen auf Basis der vom Polizeipräsidium Bonn gelieferten Datenlisten der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Stadtgebiet Bornheim.

5.1 Anzahl und beteiligte Unfallgegner

In den Jahren 2010 bis 2013 wurden insgesamt 133 Unfälle mit Beteiligung mindestens eines Radfahrers registriert. In 2011 wurden mit 43 Unfällen (32,3%) die meisten verzeichnet. Insgesamt liegt erfreulicherweise ein eher geringes Unfallaufkommen vor.

Anzahl der Unfälle mit Radfahrern	
2010	28
2011	43
2012	28
2013	34
Summe	133

Tabelle A 5-1: Anzahl der Unfälle

An 115 Unfällen (86,5%) waren Kfz oder Lkw beteiligt. Dagegen sind die Zahlen der Unfälle mit anderen Radfahrern oder Fußgängern sehr gering.

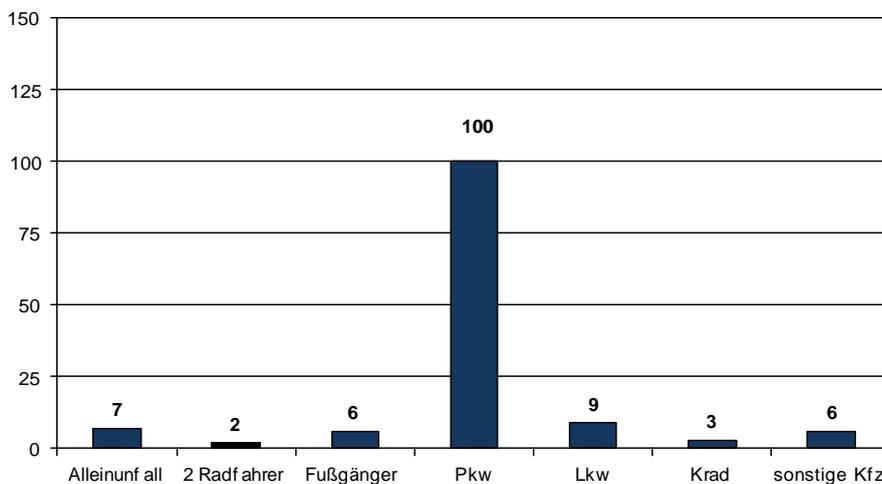


Abbildung A 5-1: Beteiligte bei Unfällen mit Radfahrern 2010-2013

Nach der polizeilichen Unfallstatistik festgelegte Hauptverursacher der Radverkehrsunfälle sind zu knapp 60% Führer von Kraftfahrzeugen. Abgesehen von den Alleinunfällen und Unfällen zwischen Radfahrern, wurde den Radfahrern lediglich zu 30% die Hauptursache zugeteilt. (vgl. Tabelle A 5-2)

Hauptverursacher	2010	2011	2012	2013	Gesamt	% der Gesamtanzahl
Radfahrer	13	8	8	11	40	30,1%
Radfahrer (Unfall mit 2 Radfahrern)	0	0	1	1	2	1,5%
Radfahrer (Alleinunfall)	0	3	1	3	7	5,3%
Fußgänger	0	3	0	2	5	3,8%
Kfz	15	29	18	17	79	59,4%

Tabelle A 5-2: Polizeilich festgelegte Hauptverursacher der Unfälle mit Radfahrereteiligung 2010 - 2013

5.2 Unfallfolgen

Bei 132 der 133 Unfälle mit Radfahrereteiligung wurden Personen verletzt. In 109 Fällen kam es zu Leichtverletzten, zwei Unfälle in 2011 und 2012 waren mit Todesfolge.

Kat.	Titel	2010	2011	2012	2013	Gesamt
1	Unfall mit Getöteten	0	1	1	0	2
2	Unfall mit Schwerverletzten	4	6	6	5	21
3	Unfall mit Leichtverletzten	24	35	21	29	109
Summe Kat. 1-3		28	42	28	34	132
4	Schwerwiegender Unfall ohne Verletzte	0	0	0	0	0
5	Unfall ohne Verletzte	0	1	0	0	1
6	Unfall unter Alkoholeinfluss ohne Verletzte	0	0	0	0	0
Gesamt		28	43	28	34	133

Kategorie 4: Unfälle mit Sachschaden (mind. 1 Kfz nicht mehr fahrbereit)

Kategorie 5-6: Sonstige Sachschadensunfälle, Bagatellschäden

Tabelle A 5-3: Unfallkategorien bei den Radverkehrsunfällen 2010 – 2013

Insgesamt wurden 140 Personen bei den Unfällen mit Radfahrereteiligung verletzt, davon 23 schwer.

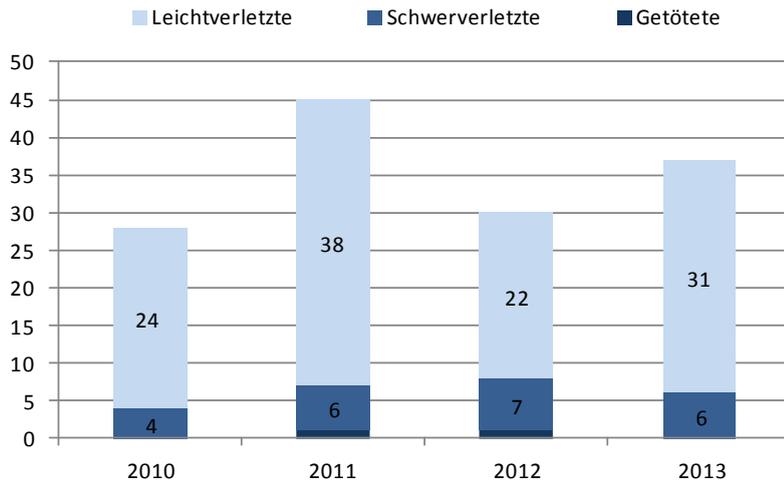


Abbildung A 5-2: Unfallfolgen bei den Radverkehrsunfällen 2010 – 2013

Der folgenden Abbildung kann entnommen werden, bei welchen Unfällen mit den verschiedenen Beteiligten Personen verletzt wurden.

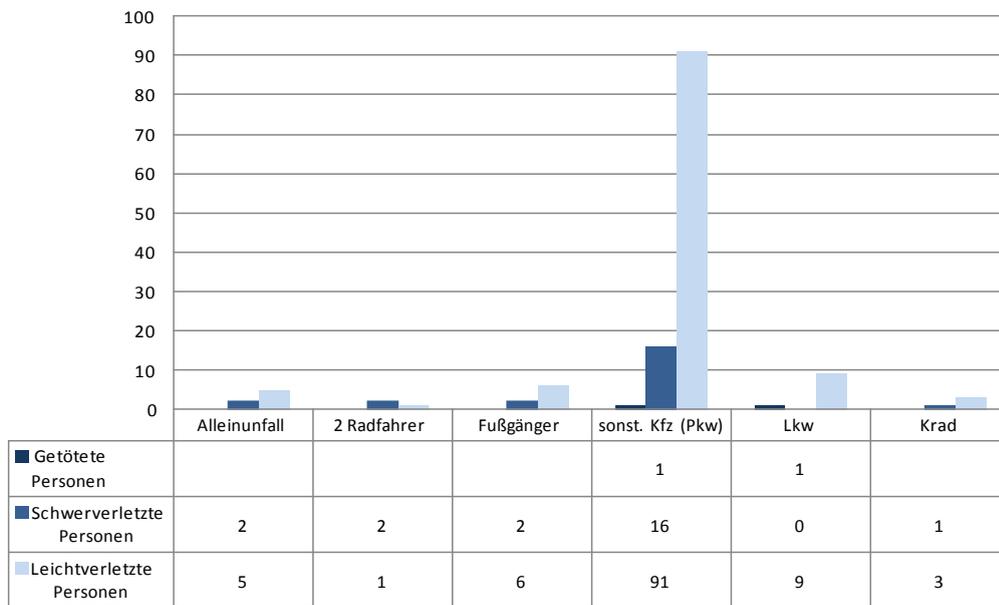


Abbildung A 5-3: Unfallfolgen bei den Unfällen je nach Beteiligten 2010 - 2013

5.3 Unfallzeiten

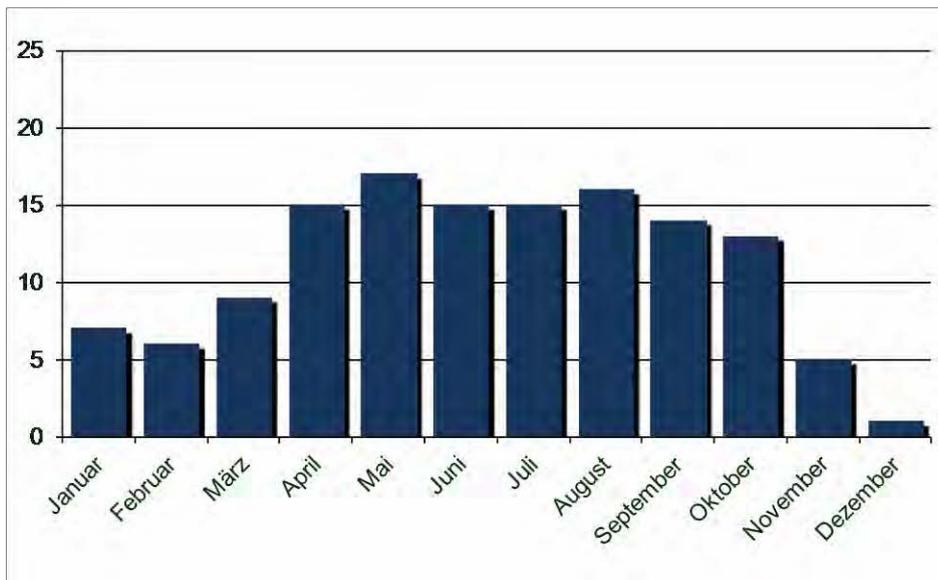


Abbildung A 5-4: Verteilung der Unfälle (2010 – 2013) im monatlichen Verlauf

Die monatliche Verteilung der Unfälle macht deutlich, dass sich in den Wintermonaten deutlich weniger Unfälle ereigneten, was vor allem auf die allgemein geringere Nutzung des Fahrrades in dieser Jahreszeit zurückzuführen ist. Von April bis Oktober zeigt sich eine relativ gleichmäßige Verteilung der Unfälle.

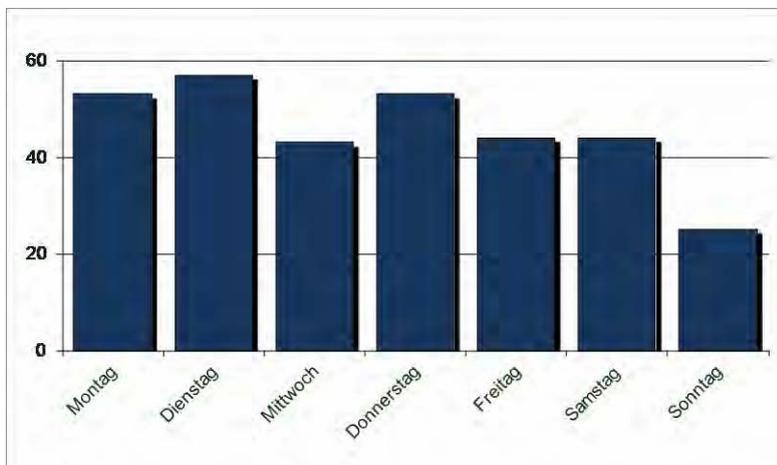


Abbildung A 5-5: Verteilung der Unfälle (2010 – 2013) im wöchentlichen Verlauf

Die wochenzeitliche Differenzierung verdeutlicht, dass sich die Mehrzahl der Unfälle werktags (Mo - Sa) ereignet. An den Sonntagen fällt nicht nur der Großteil des Schüler- und Berufsverkehrs weg, die Freizeitverkehre werden im Gegensatz zum Alltagsverkehr zudem meist abseits der Hauptverkehrsstraßen und damit des Kfz-Verkehrs abgewickelt. (vgl. Abbildung A 5-5)

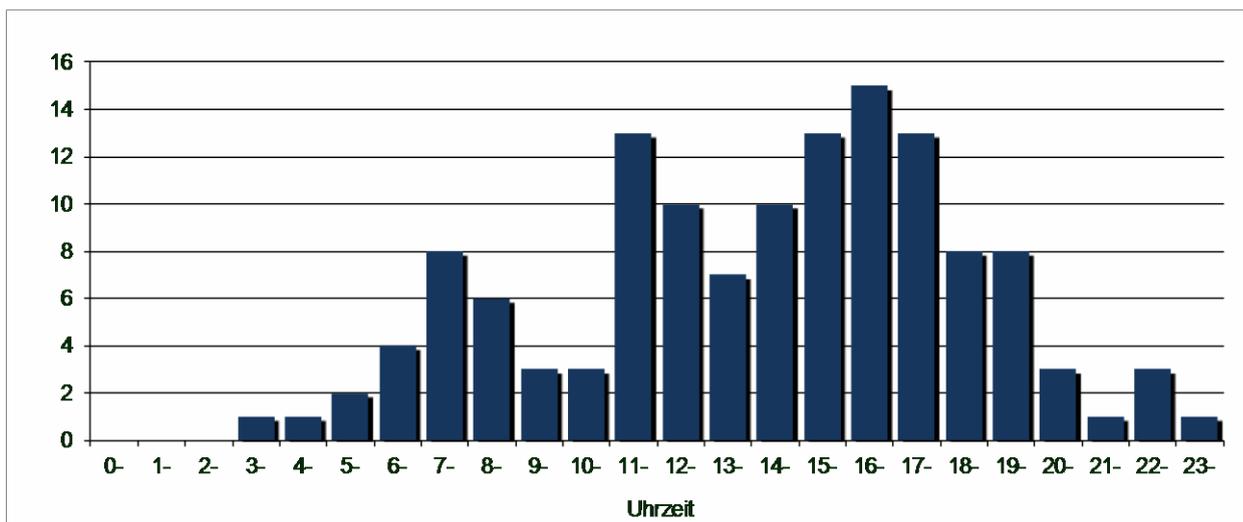


Abbildung A 5-6: Verteilung der Unfälle (2010 – 2013) im Tagesverlauf

Ein erster kurzer Anstieg der Unfallzahlen tritt in der Zeit des morgendlichen Berufs- und Schülerverkehrs in der Zeit von 7-9 Uhr auf. Die zweite Spitze besteht 11-13 Uhr. Die größte Spitze folgt dann 16-17 Uhr, wenn sich Freizeitverkehre und Berufsverkehre im Radverkehr überlagern. Allein zwischen 15 und 18 Uhr ereigneten sich insgesamt 41 Unfälle und damit über 30% aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung.

5.4 Unfallursache

Grundlage der Zuordnung einer Unfallursache ist ein standardisierter Katalog mit 89 Unfallursachen. In vielen Fällen trägt mehr als eine Ursache zum Unfall bei. In den vorliegenden Unfalldatenlisten zu den Radverkehrsunfällen wurde nur die Hauptunfallursache des Hauptverursachers aufgeführt. Für 1 Unfall wurde gar keine Ursache benannt.

Bei 49 Unfällen (36,8%) wurde der beteiligte Radfahrer als Hauptverursacher des Unfalls ermittelt, die übrigen 83 Unfälle wurden durch den Unfallgegner verursacht.

Bei 94% aller Unfälle waren Fehler des Fahrzeugführers hauptursächlich für den Unfall. 20% der durch den Radfahrer verursachten Unfälle und 41% der durch den Gegner verursachten Unfälle sind auf das Nichtbeachten der Vorrangregelung zurückzuführen, was somit als Hauptursache für die Radverkehrsunfälle zu erkennen ist. Zweihäufigste Ursache beim Unfallgegner waren außerdem Fehler beim Abbiegen (22,9%).

Bei den 6 Unfällen mit Fußgängern war in 4 Fällen der Fußgänger der Hauptverursacher des Unfalls.

Unfallursachen (bis zu 4 Ursachen pro Unfall)	Radfahrer - Verursacher		Gegner - Verursacher		Gesamt	% der Unfälle mit Ursache 01-89	% aller Unfälle
	Anzahl	% der Unfälle mit Ursache 01-89	Anzahl	% der Unfälle mit Ursache 01-89			
Verkehrstüchtigkeit	2	4,1%	1	1,2%	3	2,3%	2,3%
01 Alkoholeinfluss	1	2,0%	1	1,2%	2	1,5%	1,5%
02 Einfluss and. berauschender Mittel	1	2,0%	0	0,0%	1	0,8%	0,8%
Fehler der Fahrzeugführer	47	95,9%	78	94,0%	125	94,7%	94,0%
10-11 Falsche Straßenbenutzung	5	10,2%	1	1,2%	6	4,5%	4,5%
10 falsche (Richtungs-)Fahrbahn	4	8,2%	0	0,0%	4	3,0%	3,0%
11 Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	2,0%	1	1,2%	2	1,5%	1,5%
12-13 Nicht angepasste Geschwindigkeit	4	8,2%	1	1,2%	5	3,8%	3,8%
12 Überschreiten der zul. Höchstgeschw.	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
13 in and. Fällen	4	8,2%	1	1,2%	5	3,8%	3,8%
14-15 Ungenügender Abstand	2	4,1%	0	0,0%	2	1,5%	1,5%
14 ung. Sicherheitsabstand	2	4,1%	0	0,0%	2	1,5%	1,5%
16-23 Fehler beim Überholen	2	4,1%	3	3,6%	5	3,8%	3,8%
16 unzulässiges Rechtsüberholen	1	2,0%	0	0,0%	1	0,8%	0,8%
22 sonst. Fehler beim Überholen	1	2,0%	3	3,6%	4	3,0%	3,0%
24-25 Fehler beim Vorbeifahren	0	0,0%	2	2,4%	2	1,5%	1,5%
24 Nichtbeachten des Vorrangs Entgegenkommender	0	0,0%	2	2,4%	2	1,5%	1,5%
27-33 Nichtbeachten der Vorrangregelung	10	20,4%	34	41,0%	44	33,3%	33,1%
27 Nichtbeachten "rechts-vor-links"	3	6,1%	8	9,6%	11	8,3%	8,3%
28 Nichtbeachten Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen	7	14,3%	26	31,3%	33	25,0%	24,8%
35-37 Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	3	6,1%	25	30,1%	28	21,2%	21,1%
35 Fehler beim Abbiegen	2	4,1%	19	22,9%	21	15,9%	15,8%
36 Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	0,0%	2	2,4%	2	1,5%	1,5%
37 Fehler beim Anfahren oder Einfahren in fließenden Verkehr	1	2,0%	4	4,8%	5	3,8%	3,8%
38-42 Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	1	2,0%	1	1,2%	2	1,5%	1,5%
38 an Fußgängerüberwegen	0	0,0%	1	1,2%	1	0,8%	0,8%
42 an anderen Stellen	1	2,0%	0	0,0%	1	0,8%	0,8%
43-45 Fehler beim Abstellen des Fahrzeugs	0	0,0%	5	6,0%	5	3,8%	3,8%
45 verkehrswidriges Verhalten Ein-/Aussteigen, Be-/Entladen	0	0,0%	5	6,0%	5	3,8%	3,8%
49 andere Fehler beim Fahrzeugführer	20	40,8%	6	7,2%	26	19,7%	19,5%
Techn. Mängel, Wartungsmängel	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
Falsches Verhalten der Fußgänger	0	0,0%	4	4,8%	4	3,0%	3,0%
60-65 Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	0	0,0%	3	3,6%	3	2,3%	2,3%
63 plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	0	0,0%	2	2,4%	2	1,5%	1,5%
64 ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs	0	0,0%	1	1,2%	1	0,8%	0,8%
69 andere Fehler der Fußgänger	0	0,0%	1	1,2%	1	0,8%	0,8%
Straßenverhältnisse	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
Witterungseinflüsse	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
Hindernisse	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
89 sonstige Ursachen	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
keine Angabe einer Unfallursache	0	0,0%	1	1,2%	1	0,8%	0,8%

Tabelle A 5-4: Unfallursache der Unfälle mit Radfahrereteiligung 2010 - 2013

5.5 Licht- und Witterungsverhältnisse

Fast alle Unfälle ereigneten sich bei Tageslicht und auf trockener Fahrbahn.

	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Licht					
Tageslicht	25	35	23	32	115
Dämmerung	2	2	0	0	4
Dunkelheit	1	6	5	2	14
Witterung					
trocken	20	38	27	33	118
nass	8	5	1	0	14
glatt	0	0	0	1	1

Tabelle A 5-5: Licht- und Witterungsverhältnisse der Unfälle 2010 – 2013

5.6 Unfalltypen

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation zeitlich vor dem eigentlichen Unfall. Gemeint ist die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache (Unfallursache) den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte.

Unterschieden werden folgende sieben Haupttypen:

Typ 1: Fahrnfall (●)

Um einen Fahrnfall handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil z. B. die Geschwindigkeit nicht entsprechend der verkehrsräumlichen Situation gewählt wurde oder der Verlauf einer Straße zu spät erkannt wurde.

Typ 2: Abbiegeunfall (●)

Wenn der Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengerichteter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde, handelt es sich um einen Abbiegeunfall.

Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall (●)

Unfälle aus Konflikten zwischen einbiegenden bzw. kreuzenden Wartepflichtigen und Vorfahrtberechtigten.

Typ 4: Überschreitenunfall (○)

Konfliktauslösung durch einen die Fahrbahn überquerenden Fußgänger mit einem Fahrzeug.

Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (●)

Der Unfall geschah aufgrund eines Konfliktes, der durch ein auf der Fahrbahn haltendes oder parkendes Fahrzeug bzw. durch ein- und ausparkende Fahrzeuge ausgelöst wurde.

Typ 6: Unfall im Längsverkehr (●)

Um einen Unfall im Längsverkehr handelt es sich, wenn der Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst wurde, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen und der Unfall nicht den Typen 1-5 zugeordnet werden kann.

Typ 7: sonstiger Unfall (●)

Alle Unfälle, die nicht den Typen 1-6 zugeordnet werden können.

Die Radverkehrsunfälle in Bornheim zeigen eine klassische Verteilung insofern, dass der überwiegende Anteil der Unfälle mit 62 Unfällen (46,6%) dem Typ 3 Einbiegen/Kreuzen und 25 Unfällen (18,8%) dem Typ 2 Abbiegen zuzuordnen ist.

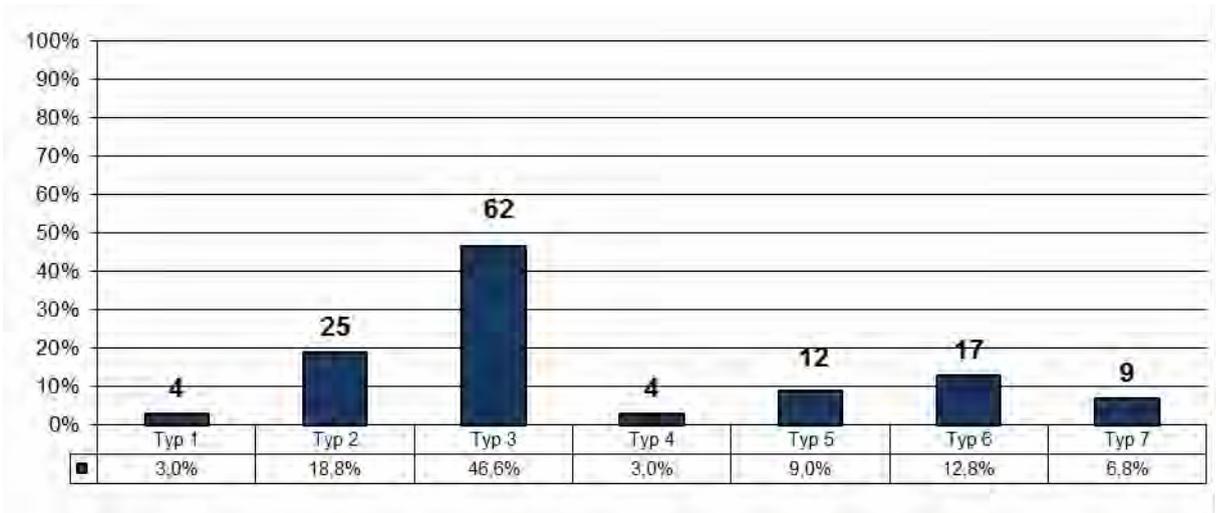


Abbildung A 5-7: Unfalltypen der Radverkehrsunfälle 2010 - 2013

Bei genauerer Aufschlüsselung der Unfalltypen fällt auf, dass vor allem die Typen 342 (24 Unfälle), 321 (16 Unfälle) und 211 (9 Unfälle) auftreten. 8 Unfälle wurden dem Typ 799 (sonstige Unfälle) zugeordnet.

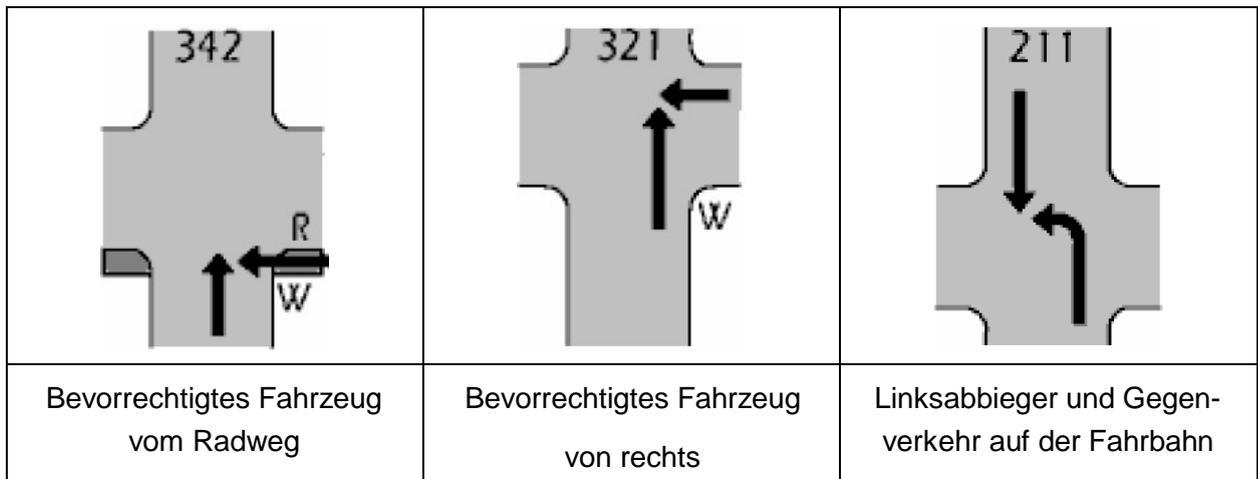


Abbildung A 5-8: Detaildarstellung zu Unfalltypen 2 (211) und 3 (342, 321) (W=Wartepflichtiger, R=Radfahrer)

5.7 Unfallarten

Durch die Unfallarten wird der Unfallablauf nach der Entstehungsphase beschrieben. Diese wird durch Unfalltyp und Unfallursache charakterisiert.

Es wird unterschieden nach:

Kollisionen mit bestimmten Kollisionspartnern	Abkommen von der Fahrbahn
<p>Unfallart 1: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht</p> <p>Unfallart 2: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug das vorausfährt oder wartet</p> <p>Unfallart 3: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt</p> <p>Unfallart 4: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt</p> <p>Unfallart 5: Zusammenstoß mit Fahrzeug, das abbiegt, einbiegt, oder kreuzt</p> <p>Unfallart 6: Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger</p> <p>Unfallart 7: Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn</p>	<p>Unfallart 8/9: Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links</p> <p>Unfallart 10: Unfall anderer Art</p>

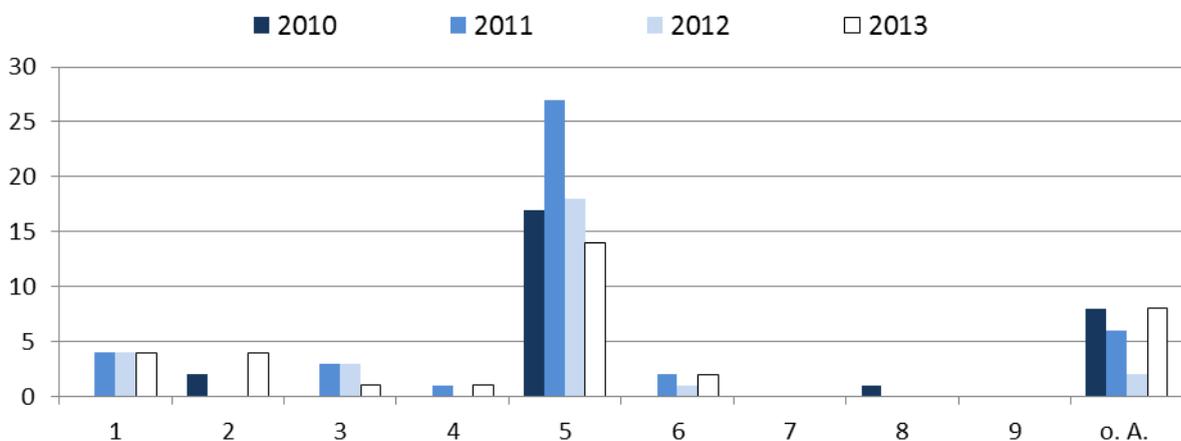


Abbildung A 5-9: Unfallarten der Radverkehrsunfälle 2010 – 2013

Mit 57,1% (76 Unfälle) sind die meisten Unfälle Zusammenstöße mit einem Fahrzeug, das ab- oder einbiegt. Noch 12 Unfälle (9,0%) sind Zusammenstöße mit anhaltenden oder anhaltenden Fahrzeugen. Die übrigen Unfallarten treten dagegen eher selten auf. Bei insgesamt 24 Unfällen (18,0%) wurde keine Unfallart angegeben.

6 Räumliche Auswertung der Unfälle mit Radfahrereteiligung

Die räumliche Verteilung der Radverkehrsunfälle aus den Jahren 2010 bis 2013 lässt sich den elektronischen Unfallsteckkarten dieser Jahre entnehmen.

In Karte A 6-1 und Karte A 6-2 wurde die Darstellung der Unfälle zunächst nach den Unfalltypen und den Unfallkategorien unterschieden.

6.1 Unfallorte

L183

Der größte Anteil mit über 20 Unfällen ist entlang der L183 (Walberberg bis Dersdorf) zu verzeichnen. Allerdings ereigneten sich hier nur 3 Unfälle mit Schwerverletzten, alle anderen Unfälle verliefen höchstens mit Leichtverletzten. Die meisten Unfälle sind dem Typ 2 und 3, also Abbiegeunfälle bzw. Einbiegen/Kreuzen-Unfälle zuzuordnen, ereigneten sich also an den Knoten entlang der L183. Diese Häufung ist ein Hinweis darauf, dass der Radverkehr auf dem 2-Richtungsradweg an den Einmündungen noch nicht ausreichend berücksichtigt wird.

L300

Entlang der L300 ereigneten sich in den Jahren 2010 – 2013 16 Unfälle, von denen bei 4 Unfällen Personen schwer verletzt wurden. Allein am Anschluss der L118 an die L300 ereigneten sich 4 Unfälle mit Radfahrereteiligung. Jeweils 2-3 Unfälle waren an den Knoten der L300 mit der Mertensgasse, der Vorgebirgsstraße und der Kleinstraße in Hersel und der Einmündung Römerstraße in Widdig zu verzeichnen. Auch an der L300 war der Hauptanteil der Unfälle (13 Unfälle) den Typen 2 und 3 zuzuordnen.

K33

Noch 9 Unfälle passierten an der K33, davon 6 zwischen Rösberg und Sechtem. Hier ereignete sich auch ein Unfall mit Todesfolge an der Einmündung des Gemüsewegs, weil der Radfahrer nicht die Vorfahrt beachtete. Alle 9 Unfälle waren den Typen 2 und 3 zuzuordnen. 6 Unfälle an der K33 ereigneten sich außerhalb der Ortslagen oder am Ortsrand von Sechtem und Rösberg.

6.2 Verteilung nach Unfallfolgen

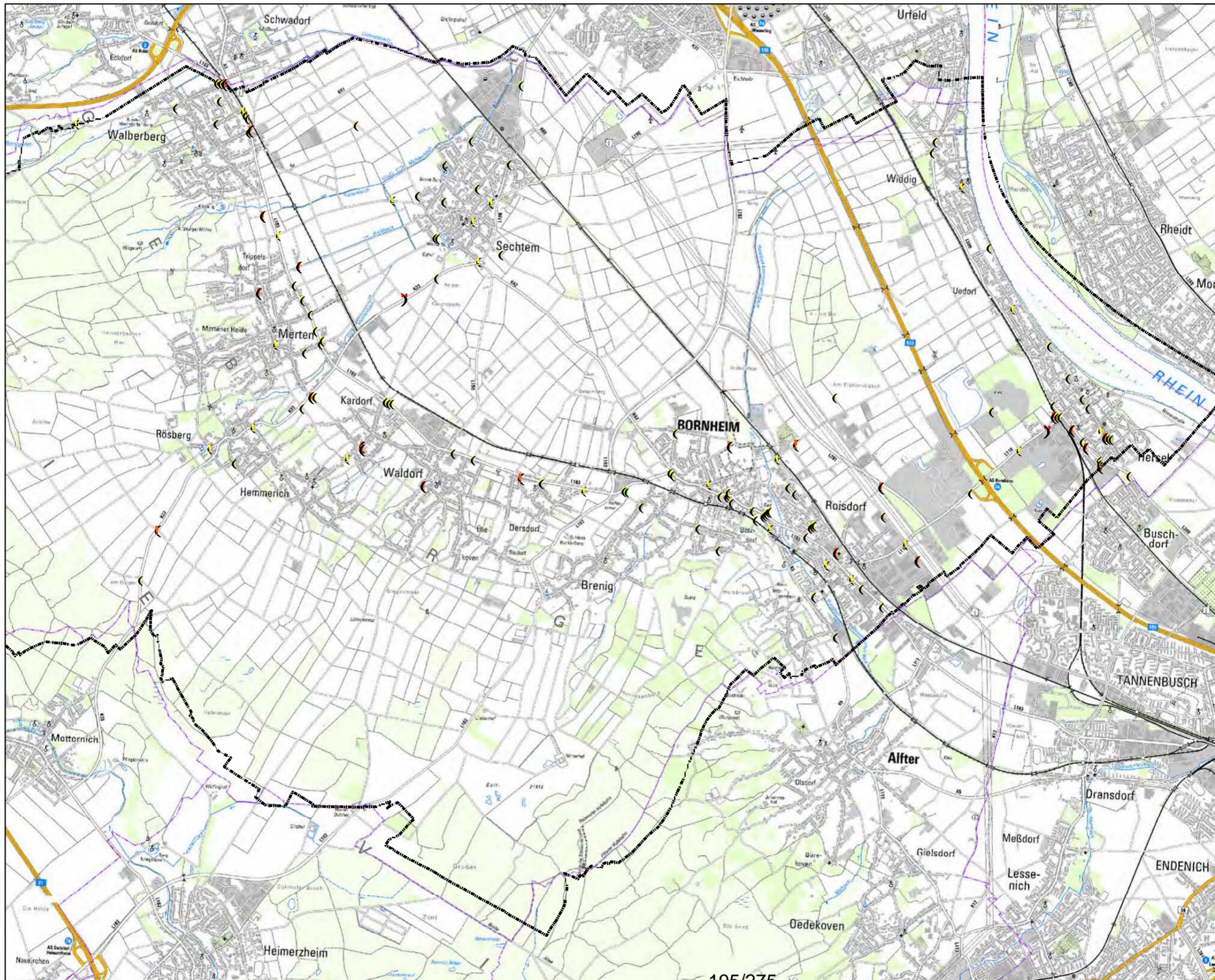
Die Unfälle mit **Leichtverletzten** sind entlang der L183, der Ortsdurchfahrt von Hersel nach Widdig und in den Ortsgebieten von Sechtem und Bornheim zu verzeichnen. Die meisten Unfälle mit **Schwerverletzten** ereigneten sich in den Ortslagen von Merten, Kardorf, Waldorf und Hersel sowie am westlichen Ortsrand von Bornheim.

6.3 Unfallschwerpunkte

Der Karte A 6-3 ist die Häufigkeit von Unfällen zu entnehmen, die manchmal auch auf infrastrukturelle Mängel zurückgeführt werden kann. In den folgenden Bereichen wurde eine erhöhte Anzahl von Unfällen ermittelt:

- L183 von Walberberg bis Dersdorf
- Königstraße vom Sechtemer Weg bis Siefenfeldchen
- Knoten Adenauerallee – Schumacherstraße
- Einmündung der L118 auf die L300
- L300 zwischen Einmündung L118 und südlicher Stadtgrenze

Hier ist zu prüfen, inwieweit in diesen Bereichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer möglich sind.



Unfallkategorien

Legende

Unfälle mit
Radfahrerbeteiligung
Unfallkategorien
2010 - 2013

-  Unfall mit getötetem Radfahrer
-  Unfall mit schwerverletztem Rf
-  Unfall mit leichtverletztem Rf
-  Unfall mit sonstigem Sachschaden

 Stadtgrenze

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 6-1

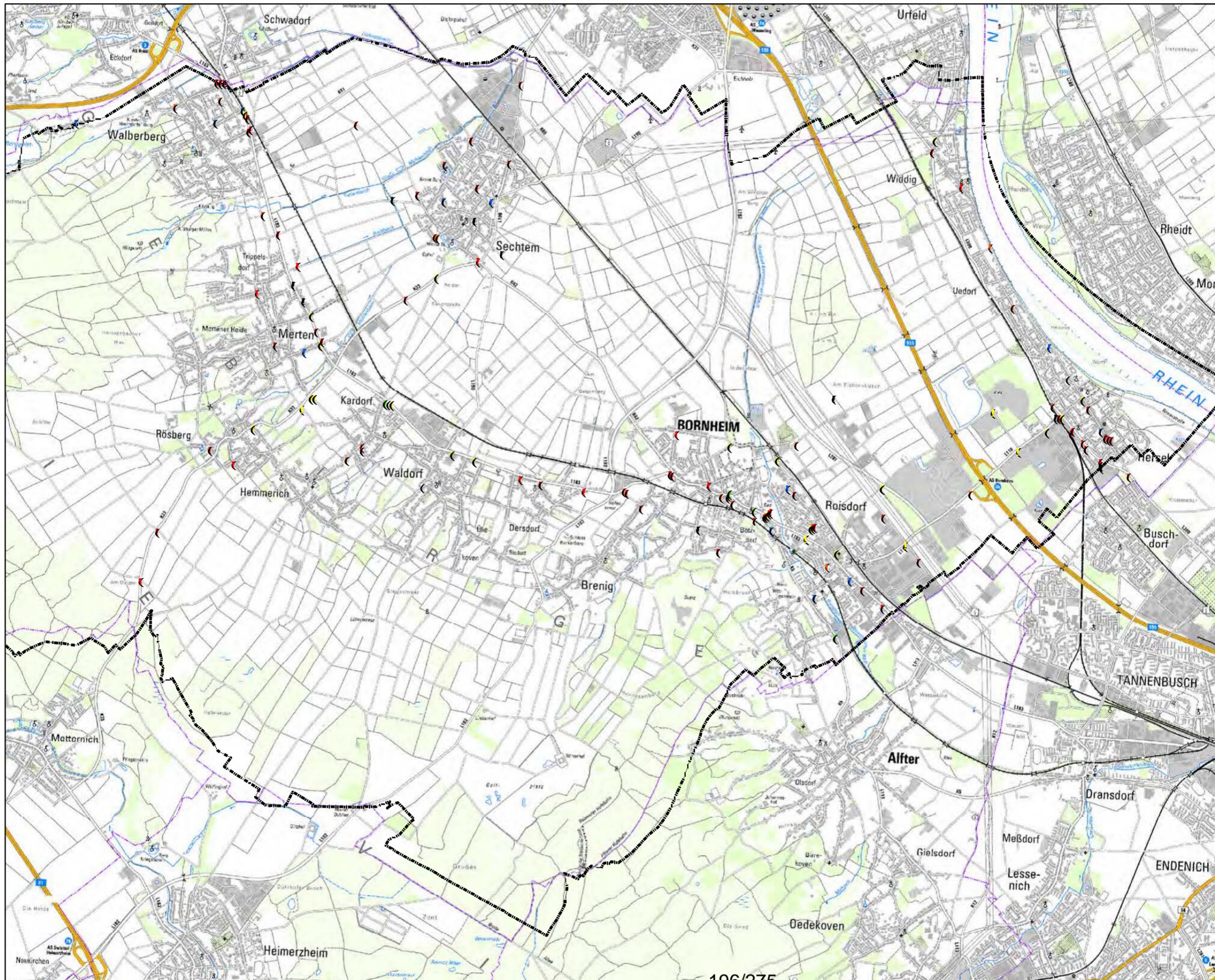
© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008





Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3



Unfalltypen

Legende

Unfälle mit
Radfahrerbeteiligung
Unfalltypen
2010 - 2013

- 1 - Fahrnfall
- 2 - Abbiege-Unfall
- 3 - Einbiegen/
Kreuzen-Unfall
- 4 - Überschreiten-
Unfall
- 5 - Unfall durch
ruhenden Verkehr
- 6 - Unfall im
Längsverkehr
- 7 - Sonstiger Unfall

 Stadtgrenze

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 6-2

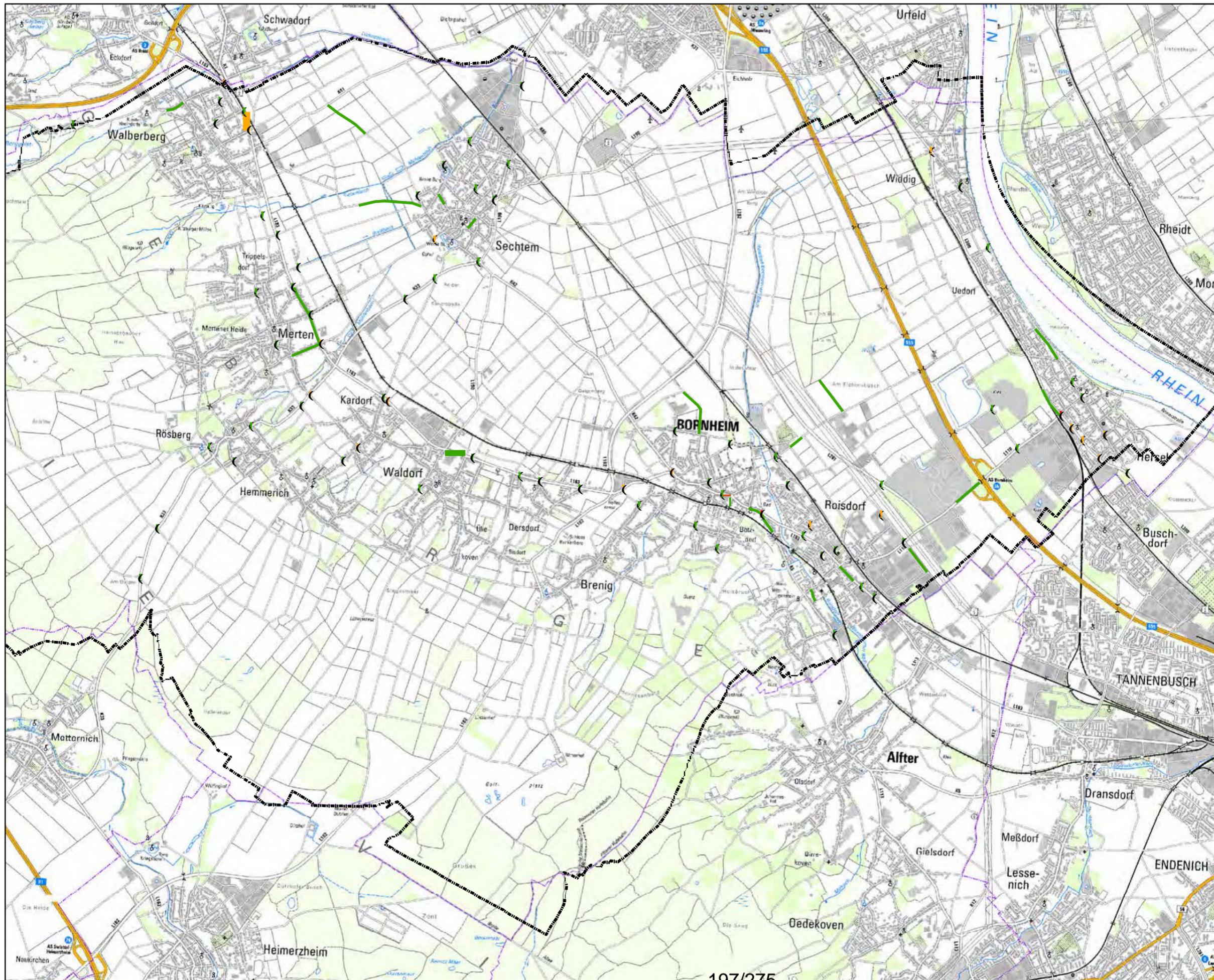
© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008





Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3



Unfallhäufigkeiten

Legende

**Unfälle mit Radfahrerbeteiligung
Unfallhäufigkeiten
2010 - 2013**

am Knotenpunkt (4 Jahre)

-  1 Unfall
-  2-3 Unfälle
-  4 - 6 Unfälle

auf der Strecke (4 Jahre)

-  1 Unfall
-  2 Unfälle
-  3 Unfälle

 Stadtgrenze

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 6-3

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr -
Arne Blase
Büro für
Stadtverkehrsplanung



Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3

Übersicht über die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2003 und deren Umsetzung

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme	
1	Sechtem - Widdig	L 192		Querung L 192 Verbindung von Wirtschaftswegen	Anlage einer Unterführung		Straßen NRW	l	1	Maßnahme bleibt bestehen.	
2	Sechtem - Widdig		Wirtschaftsweg	Verbindung zwischen L 192-parallelern Wirtschaftsweg und Querung L 192 (Maßnahme-Nr. 1)	Befestigung des unbefestigten Weges	Maßnahme soll im Zuge der Durchführung von Maßnahme-Nr. 1 berücksichtigt werden.	Gemeinde	m	3	Maßnahme bleibt bestehen.	
3	Uedorf		Heisterbacher Straße	Knoten Bornheimer Straße	Markierung von "Haifischzähnen"	Haifischzähne sind nach SIVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Haifischzähne sind vor Ort markiert.	
4	Hersel		Vorgebirgsstraße	L 300 - Rheinstraße	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10	umgesetzt	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen; Keine Beschilderung der Freigabe vorhanden	
5	Hersel		Gartenstraße	Mertensgasse - Vorgebirgsstraße	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k. An Einmündung Mertensgasse fehlt das ZZ 1000-32 an beiden Z 220	
6	Hersel		Ürsulinenstraße	Einmündung Domhofstr.- Rheinstr.	Prüfung der Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10	Einmündung nicht einzusehen, durch Polizei abgelehnt	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen; Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Umgestaltung der Einmündung zu erreichen	
7	a b c	Hersel	Rheinstraße	Moselstraße - Clarenweg / Nahestraße	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10. Markierung von Rf-Piktogrammen mit Fahrtrichtungspfeilen in regelmäßigen Abständen.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k. Fahrradpiktogramme mit Pfeilen fehlen	
				Einmündung Mertensgasse	Ergänzung des VZ 205 durch VZ 1000-32 und Markierung von ZZ 1000-32.					o.k. Markierung ZZ 1000-32 fehlt	
				Höhe Haus-Nr. 121 - Feuerwehr	Verlängerung der Sperrfläche und ggf. Sicherung durch Poller.					o.k.	
8	Hersel		Rheinstraße	Einm R.-Piel-Straße / Rheinuferweg	Aufkleber (VZ 240) an VZ 357 anbringen.	Der besseren Erkennbarkeit halber soll statt dem Aufkleber 240 ein Schild Zz1022 10 (Radfahrer frei) angebracht werden	Gemeinde	k	2	Nach SIVO besteht neue Beschilderungsvorschrift für Sackgassen: Z 357-50 bei Sackgassen mit weiterführender Verbindung für Fußgänger und Radfahrer	
9	Hersel		Siegstraße	Fabriweg - Weingarten	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10	Kein Begegnungsverkehr möglich, daher durch die Polizei abgelehnt.	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen; Aufgrund der Kürze des Straßenabschnitts sollte eine Freigabe möglich sein	
10	Hersel		Rheinstraße	Kreuzung Nahestraße / Clarenweg	Umgestaltung des Knotenpunktes; Verbesserung der Sichtverhältnisse.	umgesetzt	Gemeinde	m	1	o.k. Umgestaltung durch Sperrflächenmarkierungen	
11	Hersel		Leinpfad (Erlebnissweg Rheinschiene)	Abspernung Höhe Ursulinschule	Verbreiterung des Radweges in Höhe der Umlaufschranke.		Gemeinde	k	3	Maßnahme bleibt bestehen; sollte nach Öffnung des Leinpfades umgesetzt werden	
12	Hersel		Rheinstraße	Clarenweg - Oderstraße	Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	Schutzstreifen nicht umgesetzt; mittlerweile in Tempo-30-Zone integriert Schutzstreifen in Tempo-30-Zone nicht zulässig und notwendig; Maßnahme entfällt	
13	Hersel	L 118	Roisdorferstraße	Bahnübergang Mosel- / Roisdorferstraße	Bisheriger Maßnahmenvorschlag entfällt.	Planung einer Umgestaltung des Knotenpunktes im Rahmen des Radwegebaus entlang der L 118		l		Knoten erhält ggf. in zukünftigem Maßnahmenkonzept neuen Maßnahmenvorschlag.	
14	Roisdorf		Wirtschaftsweg	zwischen Stadtgrenze zu Tannenbusch und Herseler Straße / Allerstraße	Asphaltierung des Teilstückes im Zuge der L 183n. (Bestandteil des landesweiten Radnetzes)	wird im Rahmen des Neubaus L183n durch den Landesbetrieb Straßen NRW umgesetzt	Gemeinde (Straßen NRW)	m	2	Maßnahme bleibt bestehen.	
15	a b	Roisdorf	L 281	Querung L 281	Maarpfad	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzen (VZ 274-57)	umgesetzt	Straßen NRW	k	1	o.k.
						Anlage einer Mittelinsel.	wird derzeit umgesetzt im Rahmen der Sanierung L 281		m	1	o.k.
16	Roisdorf		Rosental	Bahnhofbereich Bahnsteigzugänge (Treppe)	Bei Planungen für Bahnhof Fahrradabstellanlagen und Schieberinnen für Radfahrer vorsehen.	wird im Rahmen der Planung DB Roisdorf berücksichtigt	Gemeinde / DB AG	l	3	Maßnahmen bleiben bestehen; ca.100-120 Fahrradstellplätze langfristig erforderlich	

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme
17	Roisdorf		Maarpfad	Fg-/Rf-Unterführung Maarpfad / Custorsstraße	Anlage einer Umlaufsperre in Unterführung, so dass Radfahrer in größerem Radius um die Ecke gelenkt werden.	umgesetzt	Gemeinde / DB AG	k	1	Umlaufsperre nur an Widdiger Weg vorhanden, am Maarpfad bestehen Poller; Maßnahme bleibt erhalten
18	Roisdorf	L 118	Herseler Straße	L 183 (Bonner Str.) - Koblenzer Straße	Anlage eines Radfahrstreifens zw. Einmündung Koblenzer Str. u. LSA Bonner Str. (L 183), dort auch Anlage eines AFAS.		Straßen NRW	k	1	Im Rahmen des Umbaus des Knotens L183/L118 Radfahrstreifen an L118 anlegen; AFAS entfällt an Bonner Straße wegen Kreiselnubau
19	Roisdorf		Friedrichstraße	Siegesstraße - Brunnenallee	Anlage von Aufpflasterungen in Höhe Schule und Neusser Straße. Durchfahrbarkeit der bestehenden Einbauten für Radfahrer am rechten Rand herstellen.	Umsetzung ist im Zusammenhang mit dem laut Straßenbauprogramm vorgesehenen Ausbau der Friedrichstraße für das Jahr 2012/2013 geplant	Gemeinde	m	2	o.k.
20	Roisdorf	L 183	Bonner Straße	Stadtgrenze - Güterbahnstraße	Prüfung der Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens nach erfolgtem Straßenausbau.	Maßnahme soll nach dem Ausbau der L 183n umgesetzt werden, da das Verkehrsaufkommen (vor allem die hohe LKW - Belastung) einen Schutzstreifen derzeit nicht zulässt.	Straßen NRW	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
21	Roisdorf	L 183	Bonner Straße	Knoten Brunnenallee - Parkplatz Bahnhof Roisdorf	Einrichtung einer kompletten Knotenpunkt-LSA (Einbeziehung Bhf.-Zufahrt und Einmündung Brunnenallee)		Straßen NRW / Gemeinde (DB AG)	m	1	Maßnahme bleibt bestehen; alternativ Prüfung der Einrichtung eines nicht vollständig signalisierten Knotenpunktes (nur Signalisierung der Hauptrichtung Bonner Straße)
22	Roisdorf		Grenzstraße	L 183 - Bendenweg	Freigabe der Einbahnstraße für Rf mit Z 1022-10	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k. an Einmündung Bonner Straße fehlt ZZ 1000-32 an Z 220
23	Roisdorf	L 183	Bonner Straße	Einmündung Weberstraße	Prüfung einer Verschwenkung der Bonner Straße mit Einbau einer Querungshilfe.	Planung soll parallel zum Ausbau der L 183n erarbeitet werden	Straßen NRW	m	1	Maßnahme bleibt bestehen; Führung des RV von 2-Richtungsradweg auf Fahrbahn notwendig
24	Roisdorf		Siegesstraße	Knoten Friedrichstraße - Rathausstraße	Markierung von "Halbfischzähnen"	Tempo-30-Zone (Hier ist immer Rechts vor Links) Halbfischzähne sind nach StVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich
25	Roisdorf		Bendenweg	Knoten Brunnenallee - Friedrichstraße	Aufkleber VZ 240 (Rad-/Gehweg) an VZ 357 (Sackgasse) anbringen.	Der besseren Erkennbarkeit halber soll statt dem Aufkleber 240 ein Schild Zz1022 10 (Radfahrer frei) angebracht werden	Gemeinde	k	2	Nach StVO besteht neue Beschilderungsvorschrift für Sackgassen: Z 357-50 bei Sackgassen mit weiterführender Verbindung für Fußgänger und Radfahrer
26	Roisdorf		Weg parallel Linie 18	Brunnenallee - Haltepunkt Alter	Ausbau des Verbindungsweges zu einem selbständigen Rad-/Gehweg in Fortführung des bachparallelen Weges.	umgesetzt	Gemeinde Bornheim / Alter	m	2	o.k. im Rahmen Radschnellweg durchgehend asphaltieren
27	a Roisdorf b	L 183	bachparalleler RW/GW	Einmündung Siegesstraße (N)	Austausch der Umlaufschranken gegen reflektierende Poller.	Wegbreite reicht nicht aus für VZ 240, als Kompromiss wurde VZ 256 angeordnet, da derzeitige Beschilderung Radfahrer zulässt	Gemeinde/Bachverband	k	2	Maßnahme bleibt bestehen.
					Anordnung von VZ 240					
28	Roisdorf	L 183	Bonner Straße	Einmündung Widdiger Weg	Anordnung von VZ 138 (Radfahrer kreuzen)		Straßen NRW	k	2	Maßnahme entfällt mit Anlage des neuen Kreisverkehrs; In den Zufahrten zum Kreisverkehr ist der RV auf die Fahrbahn zu führen.
30	Bornheim		Adenauerallee	Rathausstraße - Bonner Straße	Verbreiterung des Gehweges an Nordseite der Adenauerallee auf mind. 2,50 m. Anordnung des Weges als gemeinsamer Ge-/Radweg (VZ 240).	Separate Radwege sind im Bereich von Tempo-30-Zonen gemäß §45 (1c) StVO nicht zulässig, alternativ könnte der Gehweg durch das Zz 1022-10 für Radfahrer freigegeben werden.	Gemeinde	m	2	Maßnahme entfällt aufgrund Tempo-30-Zone; keine Gehwegfreigabe für Radverkehr
31	Bornheim	L 183	Bonner Straße	Querung Höhe Bach/W ohnstift, Fortführung gem. RW/GW	Anlage einer Querungshilfe (Mittelinsel); Bordabsenkungen vorsehen.	umgesetzt	Straßen NRW	k	1	o.k.
32	Bornheim		Rilkestraße	gem. GW/RW Ostseite	Entfernung des vorhandenen VZ 240; Fahrbahnführung bei vorhandenem VZ 260 vorsehen.		Gemeinde	k	2	Maßnahmen bleiben bestehen.
33	Bornheim		Rilkestraße	Zugang Hallenbad	Prüfung des Austausches der Umlaufschranken gegen reflektierende Pfosten.	Nachfrage bei der Schulbehörde nach Zweck der Umlaufschranken und Durchführung der Maßnahme.	Gemeinde	k	2	Umlaufschranken sollten demontiert werden.
34	Bornheim	L 281	L 281	Knoten Uedorfer Weg	Ergänzung der VZ 205 durch Z 1000-32 bei freien Rechtsabbiegern. VZ 205 bzw. 206 vor Radfahrerturten für Kfz wiederholen.		Straßen NRW	k	1	Maßnahmen bleiben bestehen.
35	Bornheim		Uedorfer Weg	Einmündung Eichendorffstraße (Friedhofszufahrt)	Markierung von Z 1000-32 auf Furt.		Gemeinde	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme
36	Bornheim		neue Verlängerung Fußkreuzweg	LSA Uedorfer Weg/gem. RW/GW zur Europaschule	Überprüfung der LSA-Sperrzeiten für Radfahrer und Fußgänger.		Gemeinde	k	3	Maßnahme bleibt bestehen.
37	Bornheim		Eichendorffstraße	Walrafstraße - Bahnunterführung	Verbreiterung des Weges in Verlängerung des gemeinsamen Geh-/Radweges.		Gemeinde	m	2	Maßnahme bleibt bestehen. Bestand ist Verbindungslücke und RV sollte durchgehend geführt werden bis zum Friedhof.
38	Bornheim		Eichendorffstraße	Querung an Bach / Tennishalle	Anordnung von VZ 138	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k.
39	Bornheim		Eichendorffstraße	Einmündung Wirtschaftsweg / Reuterweg (ehem. L 192 alt)	Markierung von Z 1000-32 auf Furt.		Gemeinde	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.
40	Bornheim	L 183	Königstraße	Knoten Apostelpfad / Mühlenstraße	Prüfung einer Querungssicherung im Zusammenhang mit Handlungskonzept Königstraße und Übernahme der Straßenbaulast.	Verfolgung einer ganzheitlichen (Gestaltungs-) Lösung für die Königstraße und den Apostelpfad im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes	Straßen NRW/ Gemeinde	m	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Querungssicherung und RV-Führung zwischen Sechtemer Weg und Apostelpfad sinnvoll.
43	a		Heinestraße	Burgstr. - Servatiusweg	Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) mit Kfz fra in bisheriger Einbahnrichtung bzw. Z 1020-30 (zw. König- u. Burgstr.)	umgesetzt	Gemeinde	k	1	Maßnahme bleibt bestehen; kein verkehrsberuhigter Bereich angelegt; in Richtung Burgstraße Tempo-30-Zone; in Richtung Servatiusweg Tempo-20-Zone
	b		Königstraße	Knoten Heinestraße	Prüfung einer Verlegung der Fußgänger-LSA in Höhe Heinestraße, Einbeziehung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Handlungskonzept Königstraße.	umgesetzt	Gemeinde	m	1	o.k. LSA in verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich mit Tempo 20 nicht erforderlich; bei zukünftigem Bedarf FGÜ prüfen
45	Bornheim		Servatiusweg - Aeltersgasse	Kurve Parkplatz bis Aeltersgasse	Bei Umgestaltung des Bereichs prüfen, ob ein gemeinsamer RW/GW angelegt werden kann.	Verfolgung einer ganzheitlichen (Gestaltungs-) Lösung für die Königstraße und den Servatiusweg im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes	Gemeinde	m	2	gem. RW/GW angelegt zwischen Kurve Parkplatz (Servatiusweg) und Parkplatz Feuerwehr zur Königstraße; weiterführende Verbindung zu Aeltersgasse fehlt
46	Bornheim		Königstraße	Knoten Schillerstraße / Aeltersgasse	Prüfung der Einrichtung einer Querungshilfe bzw. des Vorziehs des Seitenraums bei Umgestaltung der Königstraße.	umgesetzt	Gemeinde	m	1	o.k.; FGÜ angelegt
47	a		Wirtschaftsweg entlang Stadtbahn- Linie 18	Pohlhausenstraße - Aeltersgasse	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10.	bis zur Straße Brünchen schon realisiert, auf dem abgepflerten Fußweg werden Radfahrer in beiden Richtungen geduldet	Gemeinde	k	2	o.k. Om Jeeßeberch ist zwischen Am Brünchen und Aeltersgasse mit Z 240 in beiden Richtungen beschildert.
	b	Ausbau des Weges als gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 240)			Maßnahme ist Bestandteil des integrierten Handlungskonzeptes.	m		2	o.k. Die Breite ist jedoch mit 2,00m zu schmal; hier sind mindestens 2,50m notwendig	
48	a		Wirtschaftsweg entlang Stadtbahn- Linie 18	Fußweg von Wirtschaftsweg ab Aeltersgasse zu bahnparallelem Weg bis Siefenfeldchen	Anlage von Schieberinnen an den Treppen.		Gemeinde	k	3	Maßnahme wird im zukünftigen Maßnahmenkonzept überarbeitet.
	b	Verbreiterung des Weges			m			3	Maßnahme wird im zukünftigen Maßnahmenkonzept überarbeitet.	
49	Bornheim		Blütenweg	Knoten Waldstraße - Lenastraße	Aufkleber (VZ 240) an VZ 357 anbringen.	ersatzweise wird das Sackgassenschild durch ein Schild ZZ 1022-10 ergänzt	Gemeinde	k	2	Nach SIVO besteht neue Beschilderungsvorschrift für Sackgassen; Z 357-50 bei Sackgassen mit weiterführender Verbindung für Fußgänger und Radfahrer
51	Bornheim	K 42	Sechtemer Weg	Querung Gemüseweg	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzen (VZ 274-57)		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern.
52	Bornheim - Sechtem	K 42	Sechtemer Weg	Knoten Bannweg	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzen (VZ 274-57)		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern.
55	Dersdorf - Brenig	L 182	Rankenberg	Knoten Spitzwegstraße - Wirtschaftsweg nach Brenig (Höhlenberg)	Anordnung von VZ 138		Straßen NRW	k	1	Aufgrund sehr guter Sichtverhältnisse kann auf VZ 138 verzichtet werden.
56	Brenig		Helstraße	Einmündung Klippe	Markierung von "Halbischzähnen"	Halbischzähne sind nach SIVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich
57	Brenig	L 182	Rankenberg	Knoten Küppersgasse	Anordnung von VZ 138 (Radfahrer kreuzen)		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern
58	Brenig	L 182	Rankenberg	Knoten Heerweg / Hüling	Anordnung von VZ 138		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern
60	Dersdorf - Waldorf		Dersdorfer- / Waldorfer Weg	Knoten Bannweg	Markierung von "Halbischzähnen"	Halbischzähne sind nach SIVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme
62	Kardorf		Uhlstraße	Knoten Travengasse	Erneuerung der markierten "Halbschätze"	Halbschätze sind nach SVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich
63	Hemmerich		Pützgasse	Knoten Wasemstraße - Heerweg	Erneuerung der markierten "Halbschätze"	Halbschätze sind nach SVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich
64	Hemmerich		Zweigabeweg	Knoten Rösbergerstraße - Wasemstraße	Erneuerung der Haltlinie	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k. Markierung der Fahrbahnbegrenzung erneuern
65	Hemmerich		Zweigabeweg	Knoten Wirtschaftsweg südlich an Sportplatz anschließend	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzen (VZ 274-55)	Begrenzung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h wurde umgesetzt. VZ 138 laut SVO an einmündenden Strassen nicht anordnungsfähig. Wurde für diesen Bereich in der Vergangenheit mehrfach geprüft, Tatbestandsvoraussetzungen liegen weiterhin nicht vor.	Gemeinde	k	1	Aufgrund guter Sichtverhältnisse kann auf VZ 138 verzichtet werden.
67	Kardorf		Donnersbachweg + Katzentänke	Knoten L 183	Markierung von Auffang-SS und AFAS vor LSA auf Donnersbachweg und Katzentänke; Erneuerung der markierten Haltlinien.	Grundsätzliche Bedenken der Polizei wg. Grünfl. Bedarf aufgr. zu geringer Radfahrerströme nicht gegeben.	Gemeinde	k	3	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; gestaffelte Haltlinie prüfen
68	Waldorf		Weg zw. Dahlienstr. und Verlängerung Schmiedegasse Richtung Haltepunkt Waldorf	Einmündung Dahlienstraße	Anordnung von VZ 250 (bisher VZ 260)	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k.
69	Kardorf	L 183	Pappelstraße	Knoten Eichenweg - Lindenstraße	Prüfung der Signalisierung bzgl. Einrichtung gemeinsamer Freigabezeiten des Radverkehrs mit dem parallel auf der L 183 verlaufenden Kfz-Verkehr.	Generelle Prüfung entlang der L 183, ob bei der Signalsteuerung der Radverkehr zusammen mit dem parallel verlaufenden Kfz-Verkehr geschaltet werden kann.	Straßen NRW	k	3	Mit Signaländerung am Hellenkreuz sollte Signalsteuerung an gesamter L183 zwischen Walberberg und Bornheim geprüft werden.
71	Kardorf	L 183	Pappelstraße	Kreisverkehrsplatz St.-Josefs-Weg	Demarkierung der Furten über L 183; Anordnung von VZ 205 für Kfz an Nebenstraßen; Markierung von Z 1000-32 auf Nebenstraßen.		Straßen NRW	k	1	Querungen am gesamten Kreisel sollten einheitlich ausgeführt werden; Kreisel liegt außerorts, deshalb RV nicht bevorzugen - Furten demarkieren; Querungen sind bereits mit Z 205 für Radverkehr beschildert
72	Rösberg	K 33	Wäberstraße- Proffgasse	Knoten Hemmergasse	Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bereits vor dem Knoten.		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.
73	Rösberg - Merten		Rüttersweg	Verbindung zwischen Rösberg und Merten	Anordnung von VZ 138 in Höhe Auelsgasse und zul. Höchstgeschwindigkeit zwischen den Ortschaften auf 50 km/h begrenzen (VZ 274-55)	Prüfung Z 133-10 (Fußgänger) in Verbindung mit Begrenzung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Rahmen der Schulwegsicherung. VZ 138 ist laut SVO an einmündenden Strassen nicht anordnungsfähig. Geschwindigkeitsbeschr. auf 50 km/h aufgr. VwV z. SVO nicht möglich	Gemeinde	k	1	Aufgrund schwieriger Sichtverhältnisse für Radfahrer u.a. an Steigungsstrecken sollte auf den querenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden; Geschwindigkeitsbeschränkungen sind notwendig und sollten jeweils vor dem Knoten angeordnet werden.
74	Bornheim - Walberberg	L 183		gesamter Abschnitt	Oberflächenbelag erneuern / ausbessern.	Maßnahme entlang des ganzen parallel zur L 183 verlaufenden Radweges überprüfen und ggf. durchführen.	Straßen NRW	m	3	Maßnahme bleibt bestehen. bestehendes Maß zwischen 2,15 und 3m Breite; Mindestmaß von 2,50 sollte durchgehend angestrebt werden
75	Merten	L 183	Pappelstraße	Knoten Schubertstraße (K 33)	Ergänzung der VZ 205 bzw. VZ 206 durch Z 1000-32; Markierung von Z 1000-32 bei freien Rechtsabbiegestreifen; Erneuerung der Furtmarkierungen.		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.
76	Merten		Beethovenstraße	Offenbachstr. - Bonn-Brühler Str. (L 183)	Prüfung der Anordnung der T 30-Zone (VZ 274.1-50) bereits ab Ortszugang.	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k.
77	Trippelsdorf	L 183	Bonn-Brühler-Straße	Knoten Lannerstraße	Anordnung von VZ 138.		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.
78	Walberberg - Trippelsdorf		Wirtschaftsweg	Verbindung zwischen Holzweg (Trippelsdorf) und Franz-von-Kempis-Straße (Walberberg)	Asphaltierung des unbefestigten Weges bzw. Erneuerung der Asphaltdecke	Weg wird vom Strassenbausträger nicht befestigt, da parallel zwei Ausweichwege (ein bei Wirtschaftsweg und der komb. Rad-/Gehweg an der L 183) zur Verfügung stehen	Gemeinde	l	3	Da der Weg auch durch die Radwegweisung ausgewiesen wird, sollte er durchgehend gut befestigt sein. Vor allem im Abschnitt vor und nach der Bachquerung ist der Weg je nach Witterung sonst unbefahrbar. Ggf. Verlegung der Radwegweisungsrouten notwendig

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme
79	Walberberg	L 183	Walberberger Straße	Einmündung Wirtschaftsweg / Sechtemer Weg	Anordnung von VZ 138; Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h aus Richtung Walberberg bereits vor der Querungsstelle.		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung der L 183 für Radfahrer zu erleichtern; Tempo 70 km/h vorhanden
80	Walberberg	L 183	Walberberger Straße	Knoten Frongasse	Ergänzung des VZ 205 durch Z 1000-32; Vorhandene Furtmarkierung ergänzen durch Richtungspfeile.		Straßen NRW	k	1	bestehendes sinnliches Zeichen über Z 205 durch Z 1000-32 ersetzen
81	a	Walberberg	Walberberger Straße	Knoten Dominikaner Straße	Versetzen des Blinklichtes.		Straßen NRW	k	1	Maßnahmen bleiben bestehen.
	b				Ergänzung des VZ 206 durch Z 1000-32; Rotefärbung der Furt; Markierung von Z 1000-32.					Maßnahmen bleiben bestehen.
82	Sechtem	K 33	Breslauer Straße	Knoten Eichenweg	Anlage einer Mittelinsel.		RSK	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
83	a	Sechtem	Breslauer Straße	Verbindung zwischen Einmündung Ophofstraße und Einmündung Eichenweg	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzen (VZ 274-55).	Anlage des Radweges in Verbindung mit Maßnahme-Nr. 82.	RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern. Tempo 50 km/h vorhanden
	b				2-Rl.-Radweg entlang Nordseite (evtl. wassergebundene Decke) anlegen.			m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
84	a	Sechtem	L 190	Knoten L 190/K 42 - L 190/K 33	Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h (VZ 27455).		Straßen NRW	k	1	Da Rahmenplanung erst ab 2017 umgesetzt werden soll, werden Übergangsmaßnahmen entwickelt.
	b				Verlängerung des vorhandenen Radweges (K 42) entlang L 190 bis Höhe Sperrfläche vor Linksabbieger in K 33.			m		
	c				Anlage einer Mittelinsel auf Sperrfläche vor Linksabbieger in K 33.					
85	a	Sechtem/ Merten	Brüsseler Straße / Händelstraße	Sechtem - Haltepunkt Merten	Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h (VZ 27455).	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k.
	b				Anlage eines 2-Rl.-Radweges auf Südseite der Brüsseler Straße.	umgesetzt		m	1	o.k.
	c	Merten	Händelstraße	Haltepunkt Merten - L 183	Prüfung der Anordnung einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (VZ 274-53).	umgesetzt		k	1	o.k. Tempo-30-Zone ab Ortseingang
86	a	Sechtem	Brüsseler Straße	Knoten Jakobstraße	Ergänzung des VZ 209-20 durch Z 1022-10; Ergänzung des VZ 267 (links) durch Z 1022-10 (rechts bereits vorhanden).	umgesetzt	Gemeinde	k	2	an Z 209-20 fehlt ZZ 1022-10
	b		Jakobstraße	Knoten Brüsseler Straße	Ergänzung des VZ 209-10 durch Z 1022-10.					o.k.
87	Sechtem		Krausbitzchen	Fußweg/Verbindungsweg Eupener Str. - Krausbitzchen	Freigabe des Fußweges für Radfahrer; Ergänzung des VZ 239 durch Z 1022-10.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k.
88	Sechtem	L 190	Bahnhofstraße	Knoten Willmuthstraße	Anlage eines AFAS vor (Fußgänger-) LSA in Fahrtrichtung Bahnhofstraße/W esseling.		Straßen NRW	m	2	Da Rahmenplanung erst ab 2017 umgesetzt werden soll, werden Übergangsmaßnahmen entwickelt
89	Sechtem	L 190	Bahnhofstraße	Knoten Eichholzweg	Verbreiterung des Weges vor der Kapelle, so dass Radverkehrsverbindung Willmuthstraße - Bahnhofstraße geschaffen wird.		Straßen NRW	m	2	
90	Sechtem		Bahnhofstraße	L 190 - Galienweg	Benutzungspflicht für Rf. aufheben (T 30)	War umgesetzt, wurde jedoch aufgrund von Einwendungen aus der Bürgerschaft trotz Widerspruch zur SIVO zurückgenommen	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen und muss umgesetzt werden aufgrund der Tempo-30-Zone.
91	Sechtem		Schweppenburgr.	Querung über Mühlenbach	Entfernung der Umlaufschranken.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	Umlaufschranken am Weg in Richtung Nordost noch vorhanden und sind zu entfernen; ggf. durch reflektierende Poller ersetzen
92	Sechtem	K 60 alt		Querung Staffelsweg	Umbau der Umlaufschranke (radfahrerfreundliche Mindestabmessungen beachten); Austausch der großen Leitplatte gegen schmale Bsk mit VZ 222-10.	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k. Umlaufschranke zur Verbesserung der Sichtverhältnisse im Bereich des vorgezogenen Seitenraums demontieren; Geländer um ein Element kürzen

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme	
93	a	Sechtem	Keldenicher Straße	Knoten K 60 alt	Ergänzung des VZ 205 durch Z 1000-32; Markierung von Z 1000-32.	umgesetzt	Gemeinde	k	1	Z 205 wurde ergänzt; Markierung von Z 1000-32 fehlt	
	b				Erneuerung des Oberflächenbelages.			m	2	Oberflächenbelag in der Furt nicht erneuert; im Verlauf des Radweges o.k.	
94	Sechtem	K 60n		Querung Staffelsweg	Anordnung von VZ 138; Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bereits vor der Querungsstelle.		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern. Tempo 70 km/h vorhanden vor der Querungsstelle	
95	a	Sechtem	Ottostraße	Knoten K 60 alt	Markierung einer Wartelinie für Radfahrer an Querungsstelle; Anordnung von VZ 205 (kl. Ausführung) für Radfahrer.	umgesetzt	Gemeinde	k	1	nicht umgesetzt; Furt demarkieren; Haltlinie für Radfahrer markieren und Z 205 für Radverkehr	
	b				K 60					Einmündung Marie-Curie-Straße	Ergänzung des VZ 206 durch Z 1000-32; Markierung von Z 1000-32.
96	a	Sechtem	L 190	Teilstrecke zwischen Wirtschaftweg (gegenüber Windrad) und erster nördlicher Einmündung hinter Stadtgrenze	Anlage eines 2-Rl.-Radweges.	Zwischenlösung bzw. Alternative zu Maßnahme-Nr. 96 b	Straßen NRW	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.	
	b			Gesamtstrecke zwischen Sechtem und Wesseling	Anlage eines 2-Rl.-Radweges.						l
97	Rösdorf / Alfter		Verlängerung Südstraße	Stadtgrenze - Schloß/Schule in Alfter	Anregung der Gemeinde Alfter zur Installation einer Beleuchtung (Anfrage).		Gemeinde Alfter	m	2	Maßnahme befindet sich vollständig auf Alfterer Stadtgebiet.	
98	Kottenforst		Verbindungsweg	Brungskuhl - Ortsgrenze Rösdorfer Hofbahn	Ausbesserung des Oberflächenbelages.		Gemeinde	m	2	Maßnahme bleibt bestehen.	
99	Kottenforst		Kleine Apostelhecke	Neuer Weg - Rösdorfer Hofbahn	Austausch des VZ 250 gegen VZ 260.	umgesetzt	Gemeinde	k	3	o.k.	
101	a	Kottenforst	L 182	Heimerzheimer Straße (Oberer Dützhof) (auf dem Gebiet der Gemeinde Swisttal)	Einmündung Wirtschaftsweg (aus Richtung Breite Allee) - Einmündung Rheinbacher Straße	Anordnung von VZ 138 Maßnahme kann nur in Abstimmung mit der Gemeinde Swisttal erfolgen.	Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern.	
	b							Anlage einer Mittelinsel	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
	c							Anlage eines 2-Rl.-Radweges gegenüber des Oberen Dützhofes.	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
103	a	Kottenforst	L 182	Heimerzheimer Straße (Lückenhof)	Querung L 182 am Lückenhof	Anordnung von VZ 138 Anlage einer Mittelinsel	Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern.	
	b							m	1	Maßnahme bleibt bestehen.	
104	Kottenforst		Breite Allee	Übergabepunkt Swisttal, Großer Zentweg	Prüfung des Austausches der vorhandenen Wildsicherung gegen ebene Tretrollen an der Durchfahrt nach Heimerzheim.	Abstimmung mit Zweckverband Naturpark Kottenforst-Ville.	Gemeinde/ Swisttal	m	3	o.k.	
105	Kottenforst		Waldweg Nähe Auf der Zent	Breite Allee - Rösdorfer Hofbahn	Rückschnitt des Bewuchses.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k.	
106	Kottenforst Ville		Klüttenweg	Knoten Neuer Weg; Anfang Forstweg Ri. Berggestweher	Austausch des VZ 250 gegen VZ 260.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen; nicht umgesetzt	

V. Kataster zur Freigabe der Einbahnstraßen

V.1 Aachener Straße

Ortsteil	Roisdorf
Abschnittsbeginn	Bonner Straße
Abschnittsende	Friedrichstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	100 m
Fahrgassenbreite	3,50m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Sehr schmale Gehbereiche (ca. 0,70m)
- Einseitiges Längsparken
- Ausreichend breite geradlinige Fahrgasse

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der Geradlinigkeit und der ausreichenden Breite im Querschnitt kann die Aachener Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Die Beschilderung ist zu vervollständigen mit ZZ 1000-32 und Z 274.2-50 (Ende der Tempo-30-Zone) (Einfahrt) und ZZ 1022-10 (Rf. Frei) (Ausfahrt). Ergänzend sollten an Ein- und Ausfahrt Markierungen mit Fahrradpiktogramm und Trennlinie aufgebracht werden (Ein- und Ausfahrhilfen). Ca. in der Mitte des Abschnitts sollte ein Kfz-Stellplatz als Ausweichstelle mit Fahrradpiktogramm und Sperrfläche markiert werden.

V.2 Aeltersgasse

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Parkplatzausfahrt
Abschnittsende	In der Profffläche

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	300 m
Fahrgassenbreite	2,50 - 4,50m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- sehr enge Bahnunterführung mit nur einseitigem schmalen Gehbereich ohne Ausweichmöglichkeit und sehr engen Kurven im Vorfeld
- relativ lange (165m) nur 2,50m breite Fahrgasse mit erheblicher Steigung und ohne Ausweichmöglichkeiten
- an Einmündung Walbottstraße und Geh-/Radweg Om Jeeßeberch fehlt die Beschilderung mit Z 267

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der fehlenden Ausweichmöglichkeiten und der Steigung zwischen Walbottstraße und „In der Profffläche“ sollte dieser Abschnitt nicht für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Mit Ausbau der Radschnellverbindung entlang Om Jeeßeberch sollte der Abschnitt Walbottstraße bis Parkplatzausfahrt freigegeben werden. Im kurzen Bereich der Unterführung ist der Gehbereich für den entgegengerichteten Radverkehr freizugeben und an Beginn und Ende mit Bordsteinabsenkungen zu versehen. Im gesamten Abschnitt sind regelmäßig Fahrradpiktogramme mit Trennlinie zu markieren, die Beschilderung mit Z 267 (Einfahrt verboten) ist an allen Einmündungen anzubringen.

V.3 An der Grauen Burg – 3 Abschnitte

Ortsteil	Sechtem
Abschnittsbeginn	An der Grauen Burg
Abschnittsende	An der Grauen Burg

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	jeweils 50 m
Fahrgassenbreite	jeweils 3,35m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – 3 kurze parallele Einbahnstraßenabschnitte mit reiner Erschließungs- bzw. Aufenthaltsfunktion; nur Anliegerverkehr – Keine Verbindungs- oder Netzfunktion

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Alle 3 Abschnitte können aufgrund der Querschnittsbreite sowie der Geradlinigkeit problemlos für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, da hier nur sehr geringfügiger reiner Anliegerverkehr stattfindet. Die Beschilderungen sind zu ergänzen, Markierungen sind nicht erforderlich.</p>

V.4 Brüsseler Straße

Ortsteil	Sechtem
Abschnittsbeginn	Kaiserstraße
Abschnittsende	Jakobstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	100 m
Fahrgassenbreite	4,70 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	ja
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben – Teilweise einseitiges Längsparken (nur im breiteren Abschnitt)

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Die Brüsseler Straße ist bereits für entgegengerichteten Radverkehr geöffnet. Aufgrund des ÖPNV sollten an Ein- und Ausfahrt Fahrradpiktogramme mit Trennlinie markiert werden. Die Beschilderung der Einfahrt ist zu aktualisieren (Z 1000-32 soll Z 1000-33 ersetzen) und an der Brüsseler Straße (nach Jakobstraße) ist an Z 209-20 (vorgegeb. Fahrtrichtung rechts) ZZ 1022-10 (Rf. Frei) zu ergänzen.</p>

V.5 Eva-Hilde-Weg

Ortsteil	Walberberg
Abschnittsbeginn	Hauptstraße
Abschnittsende	Annograben

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	60 m
Fahrgassenbreite	3,90m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> - Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben - Keine Gehbereiche

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Der Eva-Hilde-Weg ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Die Beschilderung der Einfahrt ist zu aktualisieren (Z 1000-32 soll Z 1000-33 ersetzen). Auf eine Markierung von Ein- und Ausfahrhilfe kann aufgrund der Kürze des Abschnitts verzichtet werden.</p>

V.6 Gartenstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Mertensgasse
Abschnittsende	Vorgebirgsstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	160 m
Fahrgassenbreite	4,20 - 6,20 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Teilweise keine Gehbereiche
- Kein einheitliches Parken
- Freigabe für den Radverkehr nur an der Ausfahrt beschildert

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Gartenstraße ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. An der Einfahrt ist die Beschilderung durch ZZ 1000-32 zu ergänzen. Die Beschilderung mit Z 220 (Einbahnstraße) sollte an beiden Seiten der Einfahrt mit ZZ montiert werden. Ergänzend sind aufgrund der hohen Querschnittsbreite an Ein- und Ausfahrt Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen zu markieren. Das Parken sollte einseitig organisiert werden.

V.7 Grenzstraße

Ortsteil	Roisdorf
Abschnittsbeginn	Bonner Straße
Abschnittsende	Bendenweg

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	180 m
Fahrgassenbreite	4,20 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben – Keine Gehbereiche – Ggf. einseitiges Längsparken

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Die Grenzstraße ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Die Beschilderung der Einfahrt ist durch beidseitige Montage mit Z 220 und ZZ 1000-32 zu vervollständigen, ZZ 1000-33 ist zu demontieren. An der eigentlichen Ausfahrt (30m von Bendenweg entfernt) ist Z 267 durch ZZ 1022-10 zu ergänzen. An Ein- und Ausfahrt sollten Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen markiert werden.</p>

V.8 Heinestraße

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Königstraße
Abschnittsende	Servatiusweg

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	4,00m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	20km/h (Tempo 20-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Keine Gehbereiche
- Teilweise einseitiges Längsparken

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Heinestraße sollte aufgrund der Geradlinigkeit, geringer Geschwindigkeiten, der Kürze des Abschnitts und ausreichender Fahrgassenbreite für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt sind entsprechend zu ergänzen (ZZ 1000-32 an Einfahrt und ZZ 1022-10 an Ausfahrt). Trennlinie und Fahrradpiktogramme sollten als Ein-bzw. Ausfahrhilfen markiert werden.

V.9 Kallenbergstraße

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Königstraße
Abschnittsende	Donatusstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	70 m
Fahrgassenbreite	4,20m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Senkrechtstellplätze im unteren Abschnitt
- Umbau des Abschnitts während der Bestandsaufnahme

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Nach derzeitigem Planungsstand soll der Einrichtungsbetrieb der Kallenbergstraße aufgehoben werden. Sollte die Kallenbergstraße Einbahnstraße bleiben, kann sie aufgrund der ausreichenden Fahrgassenbreite und der Geradlinigkeit sowie der Kürze des Abschnitts für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an der Einfahrt sind dann beidseitig anzubringen und zu ergänzen (Z 220 und ZZ 1000-32). An der Ausfahrt ist ZZ 1022-10 zu montieren. Trennlinie und Fahrradpiktogramme sollten als Ein- bzw. Ausfahrlinien markiert werden.

V.10 Königstraße

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Secundastraße
Abschnittsende	Pohlhausenstraße

Straßentyp	Geschäftsstraße
Streckenlänge	210 m
Fahrgassenbreite	4,50m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	20km/h (Tempo 20-Zone)
ÖPNV	ja
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Einzelhandel, Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – Neu gestalteter Zentraler Geschäftsbereich der Bornheimer Innenstadt – Längsparken in Parktaschen

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Der Abschnitt der Königstraße kann und sollte in jedem Fall für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Mit 4,50m Fahrgassenbreite liegt auch bei ÖPNV-Betrieb eine ausreichende Begegnungsbreite vor, der Abschnitt ist zudem geradlinig und mit 20 km/h zul. Höchstgeschwindigkeit bestehen sehr günstige Bedingungen für eine verträgliche Nutzung. Zudem sollte die Königstraße als zentraler Einkaufsbereich vor allem für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) auf kürzestem Wege ohne Umwege erreichbar sein. Die Beschilderung ist zu ergänzen, Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen sind an Ein- und Ausfahrt sowie ggf. im Streckenverlauf zu markieren.

V.11 Nahestraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Elbestraße (L300)
Abschnittsende	Gartenstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	3,60 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben – Teilweise keine Gehbereiche

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Die Nahestraße ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. An der Einfahrt ist die Beschilderung durch ZZ 1000-32 zu aktualisieren. An Ein- und Ausfahrt können Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen markiert werden.</p>

V.12 Neußer Straße

Ortsteil	Roisdorf
Abschnittsbeginn	Bonner Straße
Abschnittsende	Friedrichstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	6,00m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- beidseitiges Längsparken
- Sackgassenbeschilderung, keine Einbahnstraßenbeschilderung (Z220)
- Mit Z 267 Sperrung der Durchfahrt zur Bonner Straße

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Selbst wenn der eigentliche Streckenabschnitt nicht als Einbahnstraße ausgewiesen ist, sollte die gesperrte Durchfahrt für den Radverkehr freigegeben und der Anschluss an die Bonner Straße ermöglicht werden. Die Beschilderung ist dahingehend zu ergänzen (Z 357-50 Sackgasse mit Anschluss für Radverkehr, ZZ 1022-10, Z 274.2-50 (Ende Tempo-30-Zone)), Trennlinie und Fahrradpiktogramm sind an der Einfahrt (ausfahrender Radverkehr) zu markieren.

V.13 Om Jeeßeberch

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Kirchgässchen
Abschnittsende	Pohlhausenstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	3,60 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben
- Beschilderung an Einfahrt mit ZZ 1000-33
- Leichtes Gefälle

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Am Abschnitt Om Jeeßeberch ist an der Einfahrt die Beschilderung mit ZZ 1000-32 zu aktualisieren. An Ein- und Ausfahrt sollten Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen markiert werden.

V.14 Parkstraße

Ortsteil	Uedorf
Abschnittsbeginn	Altmühlstraße
Abschnittsende	Windmühlenstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	140 m
Fahrgassenbreite	3,10 - 4,10 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Einseitiges teilweise gekipptes Parken

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Parkstraße kann aufgrund der Fahrgassenbreite und der Geradlinigkeit des Abschnitts für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind entsprechend zu ergänzen. Zur Verdeutlichung sollten Trennlinien und Fahrradpiktogramme in den Ein- und Ausfahrbereichen für den Radverkehr markiert werden.

V.15 Rheinstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Nahestraße
Abschnittsende	Moselstraße

Straßentyp	Sammelstraße
Streckenlänge	470 m
Fahrgassenbreite	3,50 – 4,10 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	ja
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen, Kleingewerbe



Besonderheiten

- Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben
- Einseitiges Längsparken
- Gesamtabschnitt besteht aus 6 Teilabschnitten zwischen den einzelnen Einmündungen

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Ergänzend zur bestehenden Freigabe sind an allen Knoten- und Einmündungsbereichen die folgenden Maßnahmen notwendig:

- Aktualisierung der Zusatzbeschilderungen an allen Teilabschnittsbeginnen mit ZZ 1000-32
- Vollständige Beschilderung jedes Teilabschnittsendes mit Z 267 und ZZ 1022-10
- Markierung von Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen an jedem Abschnittsbeginn und –ende
- Demontage aller Z 205 für den Radverkehr, da innerhalb der Tempo-30-Zone rechts vor links auch für den entgegengerichteten Radverkehr gilt. Zur Verdeutlichung der Vorfahrtssituation sollten pro Knoten an allen Knotenzufahrten Wartelinien markiert werden.

V.16 Rüttersweg

Ortsteil	Rösberg
Abschnittsbeginn	Metternicher Straße
Abschnittsende	Weberstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	100 m
Fahrgassenbreite	4,30m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Teilweise Parken auf dem Gehweg

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Der Rüttersweg kann aufgrund der Fahrgassenbreite und der Geradlinigkeit des Abschnitts für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind zu ergänzen. An der Einfahrt ist für den ausfahrenden Radverkehr zusätzlich eine Beschilderung mit Z 274.2-50 (Ende Tempo-30-Zone) zu ergänzen. Zur Verdeutlichung sollten Trennlinien und Fahrradpiktogramme in den Ein- und Ausfahrbereichen für den Radverkehr markiert werden. Das Parken sollte klar geregelt werden, ggf. rechten Seitenraum befestigen.

V.17 Servatiusweg

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Heinestraße
Abschnittsende	Parkplatzzufahrt

Straßentyp	Sammelstraße
Streckenlänge	150 m
Fahrgassenbreite	4,50 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	20km/h (Tempo 20-Zone)
ÖPNV	ja
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen, Gewerbe



Besonderheiten

- Entgegengerichteter Radverkehr wird in linkem Seitenraum (70 m) gemeinsam mit Fußverkehr geführt
- Zusatzbeschilderung an Abschnittsbeginn derzeit regelwidrig, da Radverkehr im Seitenraum liegt

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der Fahrgassenbreite und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollte dem entgegengerichteten Radverkehr am Servatiusweg mindestens die Wahlfreiheit zur Nutzung der Fahrbahn gegeben werden. Daher ist der Seitenraum nicht als benutzungspflichtig, sondern nur mit Z 239 (Gehweg) und ZZ 1022-10 (Rf. Frei) zu beschildern, auf der Fahrbahn sind Fahrradpiktogramme zu markieren. Um die enge Innenkurve für den entgegengerichteten Radverkehr zu vermeiden, kann die Führung über den Parkplatz mit Beschilderung und Piktogrammen ausgewiesen werden.

V.18 Siegstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Rheinstraße
Abschnittsende	Weingarten

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	180 m
Fahrgassenbreite	2,50 - 3,65m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – Kurzer (40m) sehr schmaler Abschnitt am Beginn – Kein Parken – Schmale Gehbereiche

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Aufgrund der Kürze und Geradlinigkeit des gesamten Abschnitts sowie des geringen Verkehrsaufkommens ist eine Freigabe der Siegstraße für entgegengerichteten Radverkehr problemlos möglich. Hier ist nur mit sehr geringer Begegnungshäufigkeit zu rechnen. Bei dem sehr engen Abschnitt kann der Gegenverkehr jeweils vor oder hinter dem Abschnitt zum Ausweichen warten. Die Beschilderung an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, Z 1022-10) ist entsprechend zu ergänzen, Trennlinie und Fahrradpiktogramm sollten zumindest an der Einfahrt markiert werden.</p>

V.19 Ursulinenstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Rheinstraße
Abschnittsende	Domhofstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	100 m
Fahrgassenbreite	4,00 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Enge Einfahrt
- Parken im Seitenraum

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der ausreichenden Fahrgassenbreite und Geradlinigkeit des Abschnitts kann die Ursulinenstraße für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind zu ergänzen. Ein besonderes Augenmerk ist der Einfahrtsituation zu widmen, die mit einer leicht vorgezogenen Wartelinie, Trennlinie und Fahrradpiktogramm für den ausfahrenden Radverkehr markiert werden muss. An der Rheinstraße kann ergänzend eine kleine Sperrfläche am linken Fahrbahnrand (Parken) markiert werden, so dass die notwendigen Sichtbeziehungen an der Einmündung gut realisiert werden können.

V.20 Von-Weichs-Straße

Ortsteil	Rösberg
Abschnittsbeginn	Weberstraße
Abschnittsende	Steinstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	6,20m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Sackgassenbeschilderung, keine Einbahnstraßenbeschilderung (Z220)
- Mit Z 267 Sperrung der Durchfahrt zur Weberstraße

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Selbst wenn der eigentliche Streckenabschnitt nicht als Einbahnstraße ausgewiesen ist, sollte die gesperrte Durchfahrt für den Radverkehr freigegeben und der Anschluss an die Weberstraße ermöglicht werden. Die Beschilderung ist dahingehend zu ergänzen (Z 357-50 Sackgasse mit Anschluss für Radverkehr, ZZ 1022-10, Z 274.2-50 (Ende Tempo-30-Zone)), Trennlinie und Fahrradpiktogramm sind an der Einfahrt (ausfahrender Radverkehr) mit einer Wartelinie zu markieren.

V.21 Vorgebirgsstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Rheinstraße
Abschnittsende	Gartenstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	180 m
Fahrgassenbreite	3,50m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Keine Gehbereiche
- Beidseitig abwechselndes gekipptes Längsparken
- Enge Einfahrt

Empfehlung und Maßnahmevorschläge

Aufgrund der ausreichenden Fahrgassenbreite und Geradlinigkeit des Abschnitts kann die Vorgebirgsstraße für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind zu ergänzen. Ein besonderes Augenmerk ist der Einfahrtsituation zu widmen, die mit einer leicht vorgezogenen Wartelinie, Trennlinie und Fahrradpiktogramm für den ausfahrenden Radverkehr markiert werden muss. An der Rheinstraße kann ergänzend eine kleine Sperrfläche am linken Fahrbahnrand (Parken) markiert werden, so dass die notwendigen Sichtbeziehungen an der Einmündung gut realisiert werden können.

V.22 Wöhlerstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Rheinstraße
Abschnittsende	Rheinstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	200 m
Fahrgassenbreite	4,60 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Abwechselnd einseitiges Längsparken
- Nur einseitiger Gehbereich

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Wöhlerstraße kann aufgrund der ausreichend breiten Fahrgasse für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. In den Innenkurven sowie an Ein- und Ausfahrt sind Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen zu markieren. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind entsprechend zu ergänzen.

Übersicht über die Maßnahmen im zukünftigen Radverkehrsnetz

Strecken

Nr.	Straße	Abschnittsbeginn	Abschnittsende	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung					Umsetzung		
											Verkehr-sicherheit	Infra-struktur	Netz	Potenzial	Summe		Priorität	
Sechtem																		
1	L 190	Wesseling	K 60	Land NRW	außerorts	RV-Führung fehlt	Zweirichtungsradweg	Anlage eines Zweirichtungsradweges parallel zur L 190. Anlage einer Querungsinsel zum südlich gelegenen Wirtschaftsweg zwischen K60 und Umspannwerk.		l	1	2	3	3	9	1	B	
2	L 190	K 60	Brücke über Bahn	Land NRW	außerorts	Radverkehrsführung fehlt	Zweirichtungsradweg	Nach Realisierung der Rahmenplanung Sechtem RV-Anschluss an neue L190 gewährleisten über einseitigen 2-Richtungsradweg (nördliche Seite); Auf der Brücke 2,50m breiten gem. Geh- / Radweg im Seitenraum anlegen.		l	1	2	3	3	9	1	B	
3	L 190	Ortseingang	Bahnhofstraße	Land NRW	innerorts	Radverkehrsführung fehlt	Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	1	0	2	2	5	2	A	
4	L 190	K 33	K 42	Land NRW	außerorts		Einzelmaßnahme	Aufgrund der Lage außerorts heute keine Maßnahme zur Verbesserung für den Radverkehr realisierbar. Nach Realisierung der Rahmenplanung Sechtem (2 Kreisverkehre) sollte Streckenabschnitt Innerortslage erhalten; dann beidseitige Anlage von Gehwegen mit mind. 1,75m Breite und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Schutzstreifen)		l	1	2	2	2	7	2	B	
5	Ophofstraße	K 33	Ortseingang	Stadt Bornheim	außerorts	Tempo 50 km/h im Kurvenbereich führt zu Gefährdung der Radfahrer	Piktogramme	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen; Verlegung der Ortstafel und Beginn der Tempo-30-Zone an die Einmündung zur K 33 prüfen.		m	1	0	2	2	5	2	B	
6	Ophofstraße	Ortseingang	Kaiserstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtliche Fahrbahnführung, die zu höherer Geschwindigkeit verleitet; Gefährdung der Radfahrer	Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen.		k	0	0	2	1	3	3	A	
7	Willmußstraße	Brüsseler Straße	Wendelinusstraße	Stadt Bornheim	innerorts	ungeordnetes Parken und teilweise zu schmale Gehbereiche erschweren ausreichende Berücksichtigung des Radverkehrs	Verkehrsberuhigung	Im Bereich der Engstelle (Höhe Metzgerei) Parken am südlichen Fahrbahnrand untersagen; Fußgänger-Piktogramme im Gehbereich und daneben Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufbringen; An Beginn und Ende der Gehbereichsmarkierung Sperrflächen markieren.	Neugestaltung des Straßenraums mit Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs und in Anlehnung an die Prinzipien von Shared Space.	k	1	0	2	1	4	2	A	
8	Bahnhofstraße	Eichholzweg	Galäerweg	Stadt Bornheim	innerorts	Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radwegs wurde bereits aufgehoben	Piktogramme	Demontage der Z 138 (Radfahrer queren) und ZZ 1022-10 (Rf. frei) in Richtung Bahnhof; Radverkehr in Richtung Bahnhof ist ausnahmslos auf der Fahrbahn zu führen. Piktogramme auf der Fahrbahn aufbringen. (Bei verbleibender Freigabe des Seitenraums für Radverkehr sind die Furten wie beim Zweirichtungsradweg anzulegen, mit Piktogrammen und Richtungspfeilen sowie einer Beschilderung mit ZZ 1000-32 aus den Seitenstraßen zu versehen.)		k	1	0	2	1	4	2	A	
9	Wirtschaftsweg	L 192	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts	unbefestigter Weg	Einzelmaßnahme	Befestigung des Wegs und Anschluss an geplante Unterführung der L192		m	0	1	2	3	6	2	B	
Walberg																		
10	L 183	Dominikanerstraße	Frongasse	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs auf 3,00m ausbauen; Belag erneuern; Vor den signalisierten Knoten ggf. Kontaktschleifen in Belag einbringen.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsradwege entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B	
11	L 183	Frongasse	Heinrich-von-Berge-Weg	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010					0	2	2	1	5	2	B	
12	L 183	Heinrich-von-Berge-Weg	Jesuitenbungert	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010					0	2	2	1	5	2	B	
13	L 183	Jesuitenbungert	Franz-von-Kempis-Weg	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010					0	2	2	1	5	2	B	
14	L 183	Franz-von-Kempis-Weg	Hauptstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag (Kantenabbruch) und unzureichende Breite nach ERA 2010					0	2	2	1	5	2	B	
15	L 183	Hauptstraße	Holzweg (Trippelsdorf)	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	0	2	2	1	5	2	B					
16	Wirtschaftsweg	Franz-von-Kempis-Weg	Holzweg (Trippelsdorf)	Stadt Bornheim	außerorts	teilweise unbefestigter Weg, über den die Radwegweisung führt; bei Regen sehr matschig und nicht befahrbar	Einzelmaßnahme	Weg durchgehend asphaltieren (Route der Radwegweisung)		m	0	1	2	2	5	2	B	
17	Ackerweg	Hessenweg	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts	unbefestigter Weg	Einzelmaßnahme	Abschnitt asphaltieren		m	0	1	1	1	3	3	C	
Merten																		
18	L 183	Holzweg	Robert-Stolz-Straße	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; Sicherheitstrennstreifen wird vor Knoten auf 0,9m reduziert	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsradwege entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B	
19	L 183	Robert-Stolz-Straße	Bachstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.			m	0	2	2	1	5	2	B
20	L 183	Bachstraße	Brucknerstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; teilweise Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern; Parken regeln (Stellplätze markieren oder Parken durch Poller verhindern)			m	1	2	2	1	6	2	B
21	L 183	Brucknerstraße	Kreuzstraße	Land NRW	innerorts	regelmäßig parkende Kfz auf Grünstreifen zwischen Radweg und Privatgrundstücken; Radweg wird als Zufahrt zu "Stellplätzen" genutzt; schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern; Grünfläche zwischen Radweg und Gartenabgrenzungen durch Poller zum Radweg hin abgrenzen; ggf. einzäunen			m	1	2	2	1	6	2	B
22	L 183	Kreuzstraße	Am Roten Boskoop	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.			m	0	2	2	1	5	2	B
23	L 183	Am Roten Boskoop	Beethovenstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.			m	0	2	2	1	5	2	B
24	L 183	Beethovenstraße	Schubertstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; regelwidriges Parken an beiden Seiten des Radweges; teilweise fehlender Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern; Neuordnung des Seitenraums; ggf. Stellplätze mit Zufahrt anlegen			m	1	2	2	1	6	2	B
25	L 183	Schubertstraße	Lindenstraße	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.			m	0	2	2	1	5	2	B
26	Offenbachstraße	Wagnerstraße	Schubertstraße (K 33)	Stadt Bornheim	innerorts		Verkehrsberuhigung	deutliche Verbesserung der Straßenraumgestaltung und -aufteilung zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs; Hervorhebung der Einfahrbereiche, klare Markierung von Kfz-Stellplätzen und Einrichtung beidseitiger durchgehender Gehbereiche (mind. 1,50m Breite)			k	1	0	2	0	3	3	A
27	Händelstraße	Ortseingang Merten	L 183	Stadt Bornheim	innerorts	Südlicher Gehweg ist durch Haltestellenanbindung intensiv genutzte Fußverkehrsverbindung, daher ist die bestehende Breite von 1,50m zu schmal. Bei häufig stattfindenden Begegnungen weichen Fußgänger auf Fahrbahn aus und verursachen Nutzungskonflikte mit Radverkehr am Fahrbahnrand	Piktogramme	Wechsel zwischen Seitenraumführung (außerorts) und Fahrbahnführung östlich der Bushaltestelle mit Bordabsenkung und Fahrradpiktogramm (mit abknickendem Pfeil) und Fahrbahneinengung (z.B. vorgezogener Seitenraum); VZ 138 (Radfahrer queren) montieren; Ausbau des südlichen Gehwegs im Seitenraum (zwischen Haltestelle und L 183) auf mind. 3,00m (Abbruch der Mauer) und nur bei Bedarf für Radverkehr freigeben; Markierung von Fahrradpiktogrammen am Fahrbahnrand			l	1	3	2	1	7	2	B
Rösberg																		
28	Rüttersweg	Theisenkreuzweg	Mettenicher Straße (K 33)	Stadt Bornheim	innerorts	für den Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße	Einbahnstraße	Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A	
29	Rüttersweg	Friedensweg	Ortseingang Rösberg	Stadt Bornheim	außerorts	Netzücke; Nutzungskonflikte mit Kfz-Verkehr aufgrund geringer Fahrbahnbreite und hoher Geschwindigkeiten (70 km/h)	Fahrbahnführung außerorts	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h; Oberflächenbelag erneuern; Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand versuchsweise aufbringen (s.a. Bericht Kap. 5.2, S.55)		m	1	1	2	2	6	2	B	

Nr.	Straße	Abschnittsbeginn	Abschnittsende	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung					Umsetzung	
											Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe		Priorität
Kardorf																	
30	L 183	Lindenstraße	St.-Josefs-Weg	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsweg entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B
31	L 183	St.-Josefs-Weg	Katzentränke	Land NRW	innerorts / außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
32	Eichenweg	L 183	K 33	Stadt Bornheim	außerorts		Fahrbahnführung außerorts	Einrichtung einer Fahrradstraße, die nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben wird		l	0	0	2	1	3	3	C
33	Schulstraße	Altenberger Straße	Lindenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	ungünstige Straßenquerschnittsaufteilung, die zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs den Kfz-Verkehr begünstigt	Verkehrsberuhigung	deutliche Verbesserung der Straßenraumgestaltung und -aufteilung zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs; Hervorhebung der Einfahrtbereiche, klare Markierung von Kfz-Stellplätzen und Einrichtung beidseitiger durchgehender Gehbereiche (mind. 1,50m Breite)		m	1	0	2	1	4	2	B
Waldorf																	
34	L 183	Sandstraße	Schmiedegasse	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn fehlt	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsweg entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B
35	L 183	Schmiedegasse	Kampsweg	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
36	L 183	Kampsweg	Ortseingang Dersdorf	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
37	Sandstraße	Husenbergweg	Hühnermarkt	Stadt Bornheim	innerorts	teilweise überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs	Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen.		k	1		2		3	3	A
Dersdorf																	
38	L 183	Ortseingang Dersdorf	Bannweg	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsweg entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B
39	L 183	Bannweg	Dürerstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
40	L 183	Dürerstraße	Albertus-Magnus-Straße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen; Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen am Radweg	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern. Parken regeln (Stellplätze markieren oder Parken durch Poller verhindern)		m	1	2	2	1	6	2	B
41	L 183	Albertus-Magnus-Straße	Ortsausgang Dersdorf	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
42	L 183	Ortsausgang Dersdorf	Breniger Weg	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
43	L 183	Breniger Straße	Rankenberg (L182)	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
Brenig																	
44	Hellstraße	Hennesenbergstraße	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	innerorts	Engstelle im Kurvenbereich, an der teilweise aufgrund des Gefälles nicht situationsangepasste Geschwindigkeiten auftreten	Einzelmaßnahme	Seitliche Sperrflächen vor der Engstelle markieren, ggf. Halblinie für den Radverkehr markieren.		k	1	0	1	0	2	3	A
Bornheim																	
45	gem. Geh- und Radweg	Rankenberg	Königstraße	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
46	Königstraße	Am Hellenkreuz	Sechtemer Weg	Stadt Bornheim	innerorts	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h	Einzelmaßnahme	Orstafel vor dem Kreisverkehr Am Hellenkreuz montieren; in Richtung Bornheim Anlage eines Schutzstreifens (1,50m); in Richtung Rankenberg im Zuge des Neubaugebietes Anlage eines gem. Geh-/Radwegs mit Einrichtungsbetrieb (3,00m); im Bereich der Fahrbahnaufweitung zum Sechtemer Weg hin Markierung von Schutzstreifen (1,50m Breite) über Knoten Sechtemer Weg		m	1	0	2	2	5	2	B
47	Königstraße	Sechtemer Weg	Apostelpfad	Stadt Bornheim	innerorts	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h	Einzelmaßnahme	Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens von 1,50m Breite; an Engstellen Markierung von Piktogrammen		m	1	0	2	2	5	2	B
48	Königstraße	Apostelpfad	Burgstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Piktogramme	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	0	0	2	0	2	3	A
49	Königstraße	Burgstraße	Pohlhausenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	0	0	2	0	2	3	A
50	Königstraße	Secundastraße	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts	trotz zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h benutzungspflichtiger gemeinsamer RGW widerspricht den ERA 2010	Piktogramme	Aufheben der Benutzungspflicht für beide Richtungen (Demontage von VZ 240); ggf. Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	1	0	2	0	3	3	A
51	Sechtemer Weg	Königstraße	Reuterweg	Stadt Bornheim	innerorts		Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	0	0	2	1	3	3	A
52	Kallenbergstraße	Donatusstraße	Königstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einbahnstraße, die in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben ist	Einbahnstraße	Nach derzeitigem Planungsstand soll der Einbahnbetrieb aufgehoben werden; alternativ kann die Einbahnstraße für den Radverkehr geöffnet werden		k	0	0	1	1	2	3	A
53	Apostelpfad	Königstraße	Zehnhoffstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Markierung von Schutzstreifen mit bis zu 1,60m Breite; an Engstellen Piktogramme aufbringen		m	1	0	1	2	4	2	B
54	Apostelpfad	Zehnhoffstraße	Reuterweg	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs auf 2,50m ausbauen		m	0	1	0	0	1	3	C
55	Apostelpfad	Reuterweg	Wallrafstraße	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs auf 2,50m ausbauen		m	1	1	0	1	3	3	C
56	Eichendorffstraße	Wallrafstraße	Bahnunterführung	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010; Netzlücke bis zur Eichendorffstraße ab Bahnunterführung	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 2,50m ausbauen; Grünstreifen an der Mauer befestigen und dem Geh- / Radweg zuschlagen	Neugestaltung des Straßenquerschnitts mit Anlage eines durchgehenden 3,00m breiten RGW mit Anschluss an Bahnunterführung; alternativ: Verlegung der Orstafel und Anlage einer Fahrbahnführung für den Radverkehr	m	1	1	1	2	5	2	B
57	Uedorfer Weg	Gemüsegeweg	L 281	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs auf 3,00m ausbauen		m	0	1	2	1	4	2	B
58	Uedorfer Weg	L 281	L 300	Stadt Bornheim	außerorts	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h	Zweirichtungsweg	Anlage eines Zweirichtungswegs mit mind. 2,50m Breite und regelkonformen Anschlüssen an L281 und L300		l	1	0	2	3	6	2	B
59	Rilkestraße	Secundastraße	Königstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Piktogramme	Aufheben der Benutzungspflicht (Demontage von VZ 240 gem. Geh-/Radweg) im Seitenraum; bei Bedarf Piktogramme am Fahrbahnrand (1,00m Abstand) aufbringen		k	1	0	1	0	2	2	A
60	Om Jeeßeberch	Am Brünchen	Aeltersgasse	Stadt Bornheim	innerorts		Zweirichtungsweg	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung									
61	Wirtschaftsweg	Aeltersgasse	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung									

Nr.	Straße	Abschnittsbeginn	Abschnittsende	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung					Umsetzung	
											Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe		Priorität
Roisdorf																	
62	Bonner Straße	Siefenfeldchen	Widdiger Weg	Stadt Bornheim	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Belag erneuern und Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen; Benutzungspflicht aufheben und Weg durch VZ 239 (Gehweg) mit ZZ 1022-10 (Rf. frei) beschildern	Einrichtung einer beidseitigen Radverkehrsführung (durchgehend von Bornheim bis Roisdorf) mit Piktogrammen bzw. Schutzstreifen; Demontage der Ortstafeln "Bornheim" und "Roisdorf" bzw. Ersatz durch weiße Ortstafeln, so dass der gesamte Streckenabschnitt Siefenfeldchen - Adenauerallee innerorts liegt	m	0	2	2	2	6	2	B
63	Bonner Straße	Widdiger Weg	Herseler Straße	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Anlage eines Schutzstreifens (1,50m Breite) auf beiden Fahrbahenseiten; alternativ Markierung von Piktogrammen am Fahrbahnrand; Festssetzen der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen beiden Kreisverkehren; ggf. Seitenraum für Radverkehr freigeben (ZZ 1022-10)		m	1	0	2	2	5	2	B
64	Bonner Straße	Herseler Straße	Grenzstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Netzlücke, RV-Führung fehlt; starker Schwerlastverkehr; regelwidriges Nutzen des engen Gehweges (1,60m) in beiden Richtungen (Fortsetzung von Alter); regelwidriges Parken und Halten erschwert RV-Sicherheit;	Einzelmaßnahme	Anlage eines Schutzstreifens (1,50m Breite) auf beiden Fahrbahenseiten; alternativ Markierung von Piktogrammen am Fahrbahnrand; verstärktes Kontrollieren des Halte- und Parkverhaltens; Freigabe des Seitenraums für Radfahrer aufgrund häufiger Engstellen vermeiden; Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Herseler Straße und Brunnenstraße (Bhf.)		m	1	0	2	2	5	2	B
65	Unterführung Herseler Straße	Bonner Straße	Koblenzer Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Führung auf Gehweg (Rf. Frei) zu schmal mit 1,80m und engen Kurven; Anschluss über Frankfurter Straße mit Umlaufschranken, die zu schmal sind	Einzelmaßnahme	Anlage eines RFS mit mind. 1,85m Breite und Piktogrammen in kurzen Abständen in der Unterführung; Verbesserung der Beleuchtung in der Unterführung		k	1	0	2	2	5	2	A
66	Alexander-Bell-Straße	Carl-Benz-Straße	Beginn Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts		Einzelmaßnahme	Aufhebung der Benutzungspflicht (Demontage VZ 240) und Führung des RV auf der Fahrbahn; Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn (bei Bedarf Freigabe des Gehwegs durch VZ 239 mit ZZ 1022-10)		k	0	0	1	0	1	3	A
67	Weg entlang Stadtbahn	Brunnenallee	nach Süden	Stadt Bornheim	außerorts	unbefestigter Weg ohne Beschilderung; sehr schmal	Einzelmaßnahme	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung									
Hersel																	
68	L 118	Ortsausgang	A 555	Land NRW	außerorts		Einzelmaßnahme	Demontage VZ 259 (Verbot für Fußgänger) neben gemeinsamen Rad- und Gehweg		k	0	0	2	0	2	3	A
69	Rheinstraße	Moselstraße	Nahestraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen; Regelung des ruhenden Kfz-Verkehrs und Markierung von Stellplätzen; Fußgänger-Piktogramme im Gehbereich im Übergang Fahrbahn / Seitenraum aufbringen; an Beginn und Ende der Gehbereichsmarkierung Sperrflächen markieren; Ergänzung der Einbahnstraßenbeschilderung und -markierung (vgl. Kataster Einbahnstraßen)		k	1	0	2	2	5	2	A
70	Rheinstraße	Nahestraße	Oderstraße	Stadt Bornheim	innerorts	bestehende Leitlinie trotz Tempo-30-Zone regelwidrig	Piktogramme	Leitlinie demarkieren; Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	0	0	1	1	2	3	A
71	Vorgebirgsstraße	Rheinstraße	Gartenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einbahnstraße nicht für RV in Gegenrichtung freigegeben	Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	1	1	2	3	A
72	Ursulinenstraße	Domhofstraße	Rheinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben; damit verbundene notwendige Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Umgestaltung der Einmündung an Rheinstraße (z.B. Markierung von Sperrflächen an der Rheinstraße)		k	0	0	1	1	2	3	A
73	Siegstraße	Rheinstraße	Weingarten	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben; aufgrund der Kürze des Streckenabschnitts sollte eine Freigabe trotz geringer Fahrbahnbreite ermöglicht werden		k	0	0	1	1	2	3	A
Uedorf / Widdig																	
74	Wirtschaftsweg parallel zur Bahnlinie 16	Bornheimer Straße	Burgweg	Stadt Bornheim	außerorts		Einzelmaßnahme	Weg befestigen und als alternative Route und Erschließung der Haltestelle Uedorf entwickeln; Beleuchtung der Haltestelle verbessern		l	0	1	0	1	2	3	C
75	Radweg	Bornheimer Straße	Leinpfad	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Anlage eines neuen Geh- und Radwegs als Anbindung des Leinpfads an Ortslage Uedorf		l	0	2	3	3	8	2	B
76	L 300	Römerstraße	Richard-Piel-Straße	Land NRW	außerorts		Zweirichtungsweg	Anlage eines Zweirichtungswegs (Bürgeradweg) mit Anschlüssen an allen Einmündungen; Furtmarkierungen mit Piktogrammen und Einfärbung		l	1	2	3	3	9	1	B
zusätzlich bearbeitete Einbahnstraßen																	
77	Aachener Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
78	Aelersgasse	Parkplatzausfahrt	In der Profffläche	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße in Teilabschnitt für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		m	0	0	1	2	3	3	A
79	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	0	0	3	A
80	Brüsseler Straße	Kaiserstraße	Jakobstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	2	2	4	2	A
81	Eva-Hilde-Weg	Hauptstraße	Annograbern	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
82	Gartenstraße	Mertensgasse	Vorgebirgsstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
83	Grenzstraße	Bonner Straße	Bendenweg	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
84	Heinestraße	Königstraße	Servatiusweg	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
85	Königstraße	Secundastraße	Pohlhausenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	2	2	4	2	A
86	Nahestraße	Elbestraße (L300)	Gartenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
87	Neußer Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
88	Om Jeeßeberch	Pohlhausenstraße	Kirchgäßchen	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	2	2	4	2	A
89	Parkstraße	Altmühlstraße	Windmühlenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
90	Servatiusweg	Heinestraße	Parkplatzzufahrt	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
91	Von-Weichs-Straße	Weberstraße	Steinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
92	Wöhlerstraße	Rheinstraße	Rheinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	1	1	3	A

Übersicht über die Maßnahmen im zukünftigen Radverkehrsnetz Bornheim

Knotenpunkte

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauart	Lage	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
Sechtem															
1	L 190	K 60	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Linksabbiegeaufstellfläche mit Piktogramm und Richtungspfeil im Schatten des Fahrbahnteilers (in bisheriger Sperrfläche) markieren und im Sicherheitstrennstreifen vom gem. Geh- / Radweg 2,00m breite "Einfahrt" mit Bordabsenkung auf gleicher Höhe asphaltieren		k	1	3	1	2	7	2	A
2	L 190	Bahnhofstraße	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Demontage der Z 138 (Radfahrer kreuzen) und ZZ 1022-10 (Rf. Frei) in Richtung Bahnhof; Radverkehr in Richtung Bahnhof ist ausnahmslos auf der Fahrbahn zu führen		k	0	0	2	0	2	3	A
3	L 190	Willmuthstraße	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Bei Umbau des Knotens (Rahmenplanung Sechtem) Radverkehr berücksichtigen, und vor allem am Kreisverkehr geplanten gem. Geh- /Radweg (ehem. L 190) einbinden		l	0	0	2	2	4	2	B
4	L 190	Pickelgasse	Land NRW	außerorts	Umlaufsperrn	Demontage der Absperrgitter, da folgende Poller als Absperrung ausreichen; bei bleibendem Bedarf Absperrgitter kürzen und Durchlass von mind. 1,50m für Fahrräder ggf. mit Hänger lassen; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) an L 190		k	0	0	0	2	2	3	A
5	L 190	K 42	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Linksabbiegeaufstellfläche mit Piktogramm und Richtungspfeil im Schatten des Fahrbahnteilers (in bisheriger Sperrfläche) markieren und im Sicherheitstrennstreifen vom gem. Geh- / Radweg 2,00m breite "Einfahrt" mit Bordabsenkung auf gleicher Höhe asphaltieren	Umbau des Knotens (gepl. Kreisverkehr) mit Anlage einer vollständigen Radverkehrsführung im Seitenraum mit Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs (Lage außerorts)	k	1	3	2	2	8	2	A
6	K 60	Staffelsweg	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Einzelmaßnahme	Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) zur Sicherung der RV-Querung		k	1	0	1	0	2	3	A
7	K 60	Keldenicher Straße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Oberflächenbelag erneuern		k	1	1	2	0	4	2	A
8	K 60	Marie-Curie-Straße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen		k	1	0	2	0	3	3	A
9	K 60 alt	Ottostraße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsweg	beidseitige Markierung einer Wartelinie für den Radverkehr in Kombination mit Z 205 (kl. Ausführung); Demarkierung der Furt; Sperrfläche muss unterbrochen bleiben		k	1	0	2	0	3	3	A
10	K 60 alt / Keldenicher Str.	Staffelsweg	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Umlaufsperrn	Umlaufschranke im Bereich des vorgezogenen Seitenraums demontieren und Geländer um ein Element kürzen; (bestehende Konstruktion behindert bei gegenläufigem Radverkehr das zügige Räumen des Kreuzungsbereichs)		k	1	0	2	1	4	2	A
11	Bahnhofstraße	Keldenicher Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Zweirichtungsweg	Kreisfahrbahn markieren; zwischen Kreisverkehr und Brücke Pflasterung der kurzen Grünfläche im Sicherheitstrennstreifen; Bordabsenkung über 5,00m Länge; RV in Richtung Brücke: Linksabbiegeaufstellfläche mit Piktogramm und Richtungspfeil im Schatten der Insel (in bisheriger Sperrfläche) markieren; RV von Brücke kommend: Einfädelung mit Schutzstreifen vor dem Kreisverkehr anlegen; Markierung beider Richtungen		k	0	3	2	1	6	2	A
12	Brüsseler Straße	Willmuthstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radien durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten	Neugestaltung des Knotenbereichs, z.B. Aufpflasterung; sollte in Kombination mit Strecken-Mn. 7 (Willmuthstr.) entwickelt werden	k	1	0	2	1	4	2	A
13	Brüsseler Straße	Jakobstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Ergänzung des Z 209-20 (Fahrtrichtung rechts) vor Jakobstraße durch ZZ 1022-10 (Radfahrer frei)		k	0	0	2	0	2	3	A
14	Brüsseler Straße	Kaiserstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Zweirichtungsweg	Wechsel von Seitenraum- zur Fahrbahnführung westlich der Bushaltestelle am Ortseingang einrichten; aus Richtung Merten: Einrichtung einer Bordabsenkung am Ortseingang; in Richtung Merten: Einrichtung einer Haltebucht im nördlichen Seitenraum für querende Radfahrer gegenüber der Bordabsenkung; vorzugsweise Querunginsel anlegen (alternativ Fahrbahneinengung) Aufhebung der Benutzungspflicht des bestehenden gem. Geh- / Radwegs innerorts (Demontage Z 240)		m	2	3	2	1	8	2	B
15	K 33	Eichenweg, Ophofstraße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsweg	Anlage eines nicht benutzungspflichtigen 2-Ri-Radweges entlang der K 33 zwischen Ophofstraße und Eichenweg; Anlage einer Mittelinsel auf der K 33 zur Querung; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) an K 33		m	1	3	2	3	9	1	A
16	L 192	Wirtschaftsweg	Land NRW	außerorts		Einrichtung einer Unterführung zur besseren Querung der L 192 im Radverkehrsnetz		l	1	3	2	2	8	2	B
17	Schweppenburgerstraße	Querung Mühlenbach	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn	Umlaufschranken sind zu demontieren und bei Bedarf durch reflektierenden Poller zu ersetzen		k	0	0	0	1	1	3	A
18	Krausbitzchen	Kronprinzenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn	Demontage der Umlaufsperrn und bei Bedarf Ersatz durch einen Poller mit umlaufender Markierung		k	0	0	0	1	1	3	A
Walberberg															
19	L 183	Dominikanerstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furten anheben; Vorversetzen des Blinklichtes am Rechtsabbieger Dominikaner Straße vor die Furt und ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren		k	3	0	2	0	5	2	A
20	L 183	Frongasse	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 montieren		k	2	0	2	0	4	2	A
21	L 183	Heinrich-von-Berge-Weg	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Heinrich-von-Berge-Weg mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsweg		m	1	3	2	0	6	2	B
22	L 183	Jesuitenbungert	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauart	Lage	Mausnamenkomplex	Mausnamenvorsnag	weitergehende Mausnamenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehr-sicherheit	Infra-struktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
23	L 183	Franz-von-Kempis-Weg	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) an L 183		k	1	0	2	0	3	3	A
24	L 183	Hauptstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
25	Frongasse	Kitzburger Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Dreiecksmarkierungen erneuern		k	0	0	1	0	1	3	A
Merten															
26	L 183	Holzweg	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
27	L 183	Robert-Stolz-Straße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
28	L 183	Bachstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 205 (Vorfahrt gewähren) montieren; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) an der L 183; Einmündung des gem. Geh- / Radwegs in Richtung Norden bei Bedarf mit Poller und umlaufender Markierung sichern		k	1	0	2	0	3	3	A
29	L 183	Brucknerstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
30	L 183	Kreuzstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furt einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Kreuzstraße mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg ZZ 1000-32 an Z 206 (Kreuzstraße) montieren		m	1	3	2	0	6	2	B
31	L 183	Am Roten Boskoop	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	gem. Geh- / Radweg auf mind. 3,00m in Höhe des Lampenmastes aufweiten, so dass genügend Raum für Kurvenfahrt und wartende Fußgänger entsteht; Z 205/215 (Vorfahrt gewähren, Kreisverkehr) mit ZZ 1000-32 vor die Furt und den FGÜ versetzen		k	0	0	2	0	2	3	A
32	L 183	Beethovenstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	2	0	2	0	4	2	A
33	L 183	Schubertstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) sowie den freien Rechtsabbiegern montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Schubertstr. für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg		m	1	3	2	0	6	2	B
34	Kirchstraße	Kreuzstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Demarkierung der Leitlinie und Markierung von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen vier Knotenzufahrten		k	1	0	2	1	4	2	A
35	Klosterstraße	Silcherstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radian durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	1	0	2	1	4	2	A
Rösberg															
36	Weberstraße (K33)	Hemmergasse	Rhein-Sieg-Kreis	innerorts	Einzelmaßnahme	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Weberstraße (K 33) auf 30 km/h vor dem Knoten; ggf. Piktogramme am Fahrbandrand aufbringen		k	0	0	2	1	3	3	A
37	K 33	Weberstraße	Rhein-Sieg-Kreis	innerorts	Einzelmaßnahme	Haltlinie erneuern		k	0	0	2	0	2	3	A
38	Theisenkreuzweg	Rüttersweg	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radian durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	0	0	2	1	3	3	A
39	Rüttersweg	Schlossallee	Stadt Bornheim	außerorts	Einzelmaßnahme	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf mind. 70 km/h, möglichst 50 km/h vor dem Knoten; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) vor der Querungsstelle		k	1	0	2	1	4	2	A
Hemmerich															
40	Pützgasse	Waasemstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radian durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten; mindestens Aufbringen von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne)	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	0	0	1	0	1	3	A
41	Rösberger Straße	Waasemstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Haltlinie erneuern		k	0	0	1	0	1	3	A
Kardorf															
42	L 183	Lindenstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Lindenstraße mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg		m	2	3	2	0	7	2	B
43	L 183	St.-Josefs-Weg	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten demarkieren, da Radverkehr nicht bevorrechtigt ist (Lage außerorts)		k	1	0	2	0	3	3	A
44	L 183	Katzentränke	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Katzentränke mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg		m	1	3	2	0	6	2	B
45	Schulstraße	Altenberger Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Aufbringen von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten		k	0	0	2	1	3	3	A
46	Krüpelstraße	Uhlstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Markierung einer Haltlinie am Wirtschaftsweg aus Hemmerich		k	1	0	1	0	2	3	A
Waldorf															
47	L 183	Sandstraße / L 190	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Sandstraße für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg; Versetzung des Blinklichts vor die Furt am freien Rechtsabbieger		m	1	3	2	0	6	2	B

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauart	Lage	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehr-sicherheit	Infra-struktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
48	L 183	Schmiedegasse	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
49	L 183	Kampsweg	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
50	Büttgasse	Bergstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Aufbringen bzw. Erneuern von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	1	0	2	1	4	2	A
Dersdorf															
51	L 183	Bannweg	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Bannweg mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradsweg		m	1	3	2	0	6	2	B
52	L 183	Dürerstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	2	0	2	0	4	2	A
53	L 183	Albertus-Magnus-Straße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
54	L 183	Breniger Straße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
55	Waldorfer Weg	Bannweg	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Aufbringen bzw. Erneuern von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten		k	1	0	2	0	3	3	A
Brenig															
56	L 182 (Rankenberg)	Küppersgasse	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen); Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe		m	1	3	2	2	8	2	B
57	L 182 (Rankenberg)	Heerweg	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Anordnung von VZ 138 (Radfahrer kreuzen)		k	1	0	1	0	2	3	A
58	Vinkelgasse	Kummenberg	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radien durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten; alternativ: Aufbringen bzw. Erneuern von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	1	0	1	1	3	3	A
59	Hellstraße	Klippe	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Aufbringen von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten		k	1	0	1	0	2	3	A
Bornheim															
60	K 42	Gemüseweg	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h vor dem Knoten		k	1	0	2	0	3	3	A
61	K 42	Bannweg	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) und Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h, da Knoten in Steigungsbereich mit Kurve liegt und schwierige Sichtbeziehungen aufweist.		k	1	0	2	0	3	3	A
62	L 183	Am Rankenberg (L 182)	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren		k	1	0	2	0	3	3	A
63	Königstraße	Am Hellenkreuz	Stadt Bornheim	außerorts	Einzelmaßnahme	Montage der Ortstafel vor den Kreisverkehr, so dass dieser Innerortslage erhält; Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Verlängerung des gem. Geh- / Radwegs südlich des Kreisverkehrs bis hinter die Bushaltestelle; dort Wechsel auf die Fahrbahnführung (Piktogramme) in Richtung Bornheim; aus Richtung Bornheim: Wechsel zur Seitenraumführung an Querungsstellen am Kreisverkehr		l	1	0	3	2	6	2	B
64	Königstraße	Sechtemer Weg	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Fortführung des Schutzstreifens auf der Königstraße; einführend in den Sechtemer Weg Einfädelungsschutzstreifen ca. 10m Länge mit Piktogramm;	mit Einrichtung des Kreisverkehrs Fahrbahnführung für den RV mit Schutzstreifen auf der Königstraße in den Anschlüssen und einer leicht erhöhten überfahrbaren Mittelinsel	m	2	0	3	2	7	2	B
65	Königstraße	Apostelpfad	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Knotenumbau mit abknickender Vorfahrt in Richtung Apostelpfad und Fahrbahnführung für RV (vgl. Anmerkungen zu Planungen)		m	0	0	2	2	4	2	B
66	Königstraße	Servatusweg	Stadt Bornheim	innerorts	Einbahnstraße	Markierung eines Einfädelungstreifens für entgegen der Einbahnrichtung gerichteten Radverkehr (vgl. Anmerkungen Einbahnstraßen)		k	1	0	2	2	5	2	A
67	Königstraße	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Aufheben der Benutzungspflicht des Zweirichtungsradsweges, bei Bedarf mit ZZ 1022-10 für Radfahrer frei geben; Fortführung der Fahrbahnführung aus der Königstraße; Piktogramme an den Zufahrten markieren; Verbreiterung der Bordabsenkung an der Rilkestraße		m	3	3	2	2	10	1	A
68	Siefenfeldchen	Radweg zur Haltestelle Bornheim Rathaus	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung		0	0	0	0	0	0	0	
69	Apostelpfad	Reuterweg	Stadt Bornheim	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen		k	1	0	1	0	2	3	A
70	Eichendorffstraße	Bahnunterführung	Stadt Bornheim	außerorts	Einzelmaßnahme	Bei fortgesetzter Seitenraumführung auf Eichendorffstraße Bordabsenkung und ggf. Markierung von Piktogrammen notwendig		k	1	3	1	1	6	2	A
71	Uedorfer Weg	Fußkreuzweg	Stadt Bornheim	außerorts	Einzelmaßnahme	Rückbau der Leitplanke aus Richtung Uedorf; Verbreiterung der Furt ab Uedorfer Weg; bedingt vertraglicher Rechtsabbieger erhält Blinklicht; Furt einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen (Mit Schaffung einer durchgehenden RGW-Verbindung von Uedorf bis zum Fußkreuzweg ist mit einer deutlichen Steigerung des RV-Aufkommens am Knoten Uedorfer Weg / Fußkreuzweg zu rechnen.) Für Radverkehr aus Eichendorffstraße: Befestigung eines Aufstellbereiches im Seitenraum vor der Furt und Gestaltung des Übergangs von der Fahrbahn mit Bordabsenkung und Beschilderung		m	0	3	2	2	7	2	B
72	Uedorfer Weg	Eichendorffstraße (Friedhof)	Stadt Bornheim	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furt einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
73	Uedorfer Weg	L 281	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 205 (Vorfahrt gewähren) montieren; Z 205 vor Furten wiederholen		k	1	0	2	0	3	3	A

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauort	Lage	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
74	Rilkestraße	vor Hallenbad	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Demontage der Umlaufsperrern im Seitenraum		k	0	0	1	0	1	3	A
75	Blütenweg	Lenastraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Beschilderung Sackgasse mit Z 357-50 (Sackgasse für Rad- und Fußverkehr durchlässig)		k	0	0	0	0	0	3	A
Roisdorf															
76	L 118	Alexander-Bell-Straße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; an allen Z 206 (STOP) ZZ 1000-32 ergänzen		k	1	0	2	0	3	3	A
77	L 118	L 281	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; an allen Z 206 (STOP) ZZ 1000-32 ergänzen		k	1	0	2	0	3	3	A
78	L 118	Raiffeisenstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Mittelinsel auf L 118 auf 3,00m (mind. 2,50 m) verbreitern; ggf. Fahrspuren einengen		k	1	3	2	0	6	2	A
79	L 118	Koblenzer Straße	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Einfädelungsschutzstreifen zur Koblenzer Straße ist mit Piktogramm zu ergänzen		k	0	0	2	0	2	3	A
80	L 118	L 183 Bonner Straße	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Mit Anlage des Kreisverkehrs Einführung der Fahrbahnführung an allen vier Zu- und Abfahrten und Fahrbahnführung für den RV im Kreisverkehr; Leichte Erhöhung des inneren Kreisels, um das Überfahren und regelwidrige Überholen im Kreis zu verhindern bzw. zu erschweren; Anschlüsse von RFS aus Herseler Straße sind an Fahrbahn (Kreisverkehr) und nicht mehr an Seitenraum im Knoten anzuschließen; Auflösen des Bords in Richtung Hersel; RV-Anschluss der Frankfurter Straße an den Kreisverkehr in beiden Richtungen gewährleisten (vgl. Kap. 2.2.3, S. 26) Alternative "Verbleib der bestehenden Knotengestaltung": Markierung von vorgezogenen Haltlinien für den Radverkehr an allen vier Knotenzufahrten; Anschluss der Radfahrstreifen aus bzw. in Herseler Straße an Fahrbahnführung (Umbau der heutigen Rampeanschlüsse zum Seitenraum); ggf. Einrichtung einer Veloweiche		m	1	3	2	3	9	1	A
81	Bonner Straße	Widdiger Weg	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Mit Anlage des Kreisverkehrs Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, auch an allen drei Zufahrten; Schutzstreifen bzw. Piktogramme an den Zufahrten markieren; Leichte Erhöhung des inneren Kreisels, um das Überfahren und regelwidrige Überholen im Kreis zu verhindern bzw. zu erschweren		m	0	0	2	2	4	2	B
82	L 183	Brunnenallee	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Bis zum Umbau des Knotens: Beschilderung "bei Rot hier halten" in größerer Ausführung montieren	Bei Einrichtung einer Knoten-LSA: Markierung von ARAS (aufgeweiteter Radaufstellbereich) an untergeordneten Knotenzufahrten und vorgezogener Haltlinien für den Radverkehr an der Bonner Straße	l	0	0	3	3	6	2	B
83	Bonner Straße	Grenzstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Anlage einer Mittelinsel zum Anschluss des gem. Geh- / Radwegs an Fahrbahnführung auf der Bonner Straße; Grenzstraße: Regelkonforme Beschilderung der Grenzstraße; Beschilderung beider Seiten der Einfahrt mit Z 220 (Einbahnstraße) und ZZ 1000-32; Markierung eines Einfädelungstreifens (5,00m Länge) in der Grenzstraße für gegen die Einbahnrichtung fahrenden Radverkehr		m	1	3	3	3	10	1	A
84	Friedrichstraße	Siegesstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radien durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten; mindestens Aufbringen von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne)	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	1	0	2	1	4	2	A
85	Siegesstraße	bachparalleler Weg	Stadt Bornheim	außerorts	Umlaufschranken	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung		l	0	0	0	0	0	3	
86	Bendenweg	Brunnenallee	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Beschilderung Sackgasse mit Z 357-50 (Sackgasse für Rad- und Fußverkehr durchlässig)		k	0	0	1	0	1	3	A
Widdig															
87	L 300 (Kölnener Straße)	Römerstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Anlage eines nicht benutzungspflichtigen Zweirichtungsradschweges im östlichen Seitenraum zwischen Römerstraße und Lichtweg; Absicherung des Weges zur Fahrbahn mit Baken		l	1	3	2	2	8	2	B
Uedorf															
88	L 300	Ertstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furt mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Furt ggf. einfärben		k	1	0	2	0	3	3	A
89	L 300	Bornheimer Straße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Mit Anlage des Zweirichtungsradschweges entlang Bornheimer Straße Schaffung einer Querungs- und Anschlussmöglichkeit an Fahrbahnführung bzw. an beide Richtungen L 300 sowie die Ortslage Uedorf, z.B. Querungsinsel auf der L 300 nördlich des Knotens		l	1	3	2	2	8	2	B
90	L 300	Haltestelle Uedorf	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Verbreiterung und Verlängerung des Gehwegs entlang der L 300 (zwischen Haltestelle Uedorf und Inselstraße) und Freigabe für den Radverkehr, um RV-Führung zwischen Haltestelle und Ortslage anzubieten		m	1	3	2	1	7	2	B
Hersel															
91	L 300	Kleinstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furt mit Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	2	0	2	0	4	2	A
92	L 300	Nahestraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furt mit Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	1	0	2	0	3	3	A
93	L 300	Vorgebirgsstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furt mit Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	1	0	2	0	3	3	A
94	L 300	Mertensgasse	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furt verbreitern und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	2	0	2	0	4	2	A

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauort	Lage	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
95	L 300	L 118	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Nach VwV zur StVO ist die Anlage von FGÜ außerorts nicht zulässig. Daher sollte der gesamte Knoten durch Verlegen der Ortstafeln zu einem Innerortsknoten umgewidmet werden. Neben den FGÜ eingefärbte Furt mit Piktogrammen und Richtungspfeilen für Radfahrer markieren. Beschilderung für den Kfz-Verkehr mit Z 205 (Vorfahrt gewähren) und ZZ 1000-32 vor der Furt; Signalisierung des Rechtsabbiegers ist anzustreben. Einsatz der Streuscheiben mit Fußgänger- und Radfahrersymbol an LSA; Bestehende Furten (über Moselstraße und L 300) für Radverkehr einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen. Gleichzeitig sollte dem Radverkehr zwischen Moselstraße und L118 die Fahrbahnnutzung ermöglicht werden, um Umwege zu vermeiden (vgl. Kapitel 2.2.3, S. 21)		m	3	3	2	0	8	2	B
96	L 300	Gartenstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Furt markieren und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Furt ggf. einfärben		k	1	0	2		3	3	A
97	L 118	Stadtbahnstrecke	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Freigabe des Fußweges (zwischen Haltestelle und L 300) für Radverkehr über Z 1022-10 (Rf. frei); Furt mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	3	0	3	1	7	2	A
98	Rheinstraße	Einm. R.-Piel-Str.	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Beschilderung Sackgasse mit Z 357-50 (Sackgasse für Rad- und Fußverkehr durchlässig)		k	0	0	0	0	0	3	A
99	Rheinstraße	Nahestraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung Einbahnstraße	Demontage des Z 205 (Vorfahrt gewähren) für Radverkehr wg. Rechts-vor-Links-Regelung im Knoten; ZZ 1000-33 durch ZZ 1000-32 an Z 220 (Einbahnstraße) ersetzen; Markierung eines Einfädelungstreifens neben bestehender Sperrflächenmarkierung von ca. 5,00m Länge mit Piktogramm (für Radverkehr aus Einbahnstraße); Weiterentwicklung der Knotenumgestaltung		k	3	0	2	1	6	2	A
100	Gartenstraße	Mertensgasse	Stadt Bornheim	innerorts	Einbahnstraße	ZZ 1000-32 an beiden Z 220 (Einbahnstraße) in Richtung Gartenstraße montieren zur vollständigen Freigabe der Einbahnstraße für entgegengerichteten Radverkehr		k	0	0	1	1	2	3	A
101	Bayerstraße	Donaustraße	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn	Umlaufsperrn demontieren		k	0	0	0	0	0	3	A
102	Leinpfad	Höhe Ursulinenschule		außerorts	Umlaufsperrn	Demontage der Umlaufschranken und Ersetzen durch Poller mit umlaufender Markierung		k	0	0	1	0	1	2	A
Sonstige Maßnahmen															
103	L 182	Lückenhof	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Querungsinselfür querenden Radverkehr		l	1	3	0	2	6	2	B
104	L 182	Dützhöfe	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Zwischen Einmündungen des RV-Netzes parallel zur L 182 Zweirichtungsweg ohne Benutzungspflicht und Querungsmöglichkeit anlegen (vgl. Sechtem Knoten-Mn. 16)		l	1	3	0	2	6	2	B
105	Bahnhof Roisdorf		Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Anlage von ca. 100-120 B+R-Stellplätzen im gesamten Bahnhofsumfeld		m	0	0	0	0	0	3	C
106	Rathaus Bornheim		Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Anlage einer überdachten Fahrradabstellanlage mit ca. 20 Stellplätzen am Eingang des Rathauses		m	0	0	0	0	0	3	C

Ausschuss für Stadtentwicklung	17.02.2016
Rat	18.02.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	078/2016-7
Stand	13.01.2016

**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. das Schreiben der Montana Wohnungsbau GmbH vom 06.01.2016 zur Kenntnis zu nehmen.
2. 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.
3. 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

In der Ratssitzung vom 03.12.2015 sollte unter der Vorlagen-Nr. 565/2015-7 der Aufstellungsbeschluss sowie der Beschluss zur Unterrichtung der Öffentlichkeit für die 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf beschlossen werden. Der Rat fasste einen abweichenden Beschluss und beauftragte die Verwaltung mit dem Investor Verhandlungen zur Errichtung eines Mehrfamilienhauses für den Sozialen Wohnungsbau zu führen.

Der Investor des Neubaugebietes in Kardorf, die Montana Wohnungsbau GmbH, teilte der Verwaltung mit Schreiben vom 06.01.2016 mit, dass ihre Fläche für die Überlegung zur Errichtung von sozialem Wohnungsbau an dieser Stelle nicht zur Verfügung steht. Es wird kritisch angemerkt, dass der Vorschlag zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt kommt, da der Verkauf der Einfamilienhäuser bereits sehr weit fortgeschritten ist und die Käufer nicht davon ausgehen, dass in unmittelbarer Nähe öffentlich geförderter Wohnraum entsteht. Das Antwortschreiben der Montana ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass für die Fläche des geplanten Änderungsgebietes aufgrund der Festsetzung im Bebauungsplan als Fläche für Versorgungsanlagen

(Regenrückhaltebecken) von den Eigentümern ein Übernahmeanspruch (Anspruch zum Ankauf der Grundstücke) gegenüber dem Abwasserwerk der Stadt Bornheim besteht. Dieser Ankauf wäre für das Abwasserwerk mit erheblichem finanziellem Aufwand verbunden und dies für eine Fläche, die für eigene Zwecke nicht mehr benötigt wird. Der Aufwand und die Kosten für die Umplanung würden in diesem Falle auf das Abwasserwerk verlagert. Ebenso die Kosten und der bauliche Aufwand für die Verlängerung der Lärmschutz und den Bau der Erschließungsanlage.

Es wird daher empfohlen, die Planänderung nun wie zuvor geplant zu beschließen.

Der Bebauungsplan Ka 03 in der Ortschaft Kardorf ist seit dem 17.12.2014 rechtskräftig. Das in diesem Geltungsbereich festgesetzte Regenrückhaltebecken (RRB) sollte neben der Rückhaltung des Niederschlagwassers 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 Niederschlagwassers 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

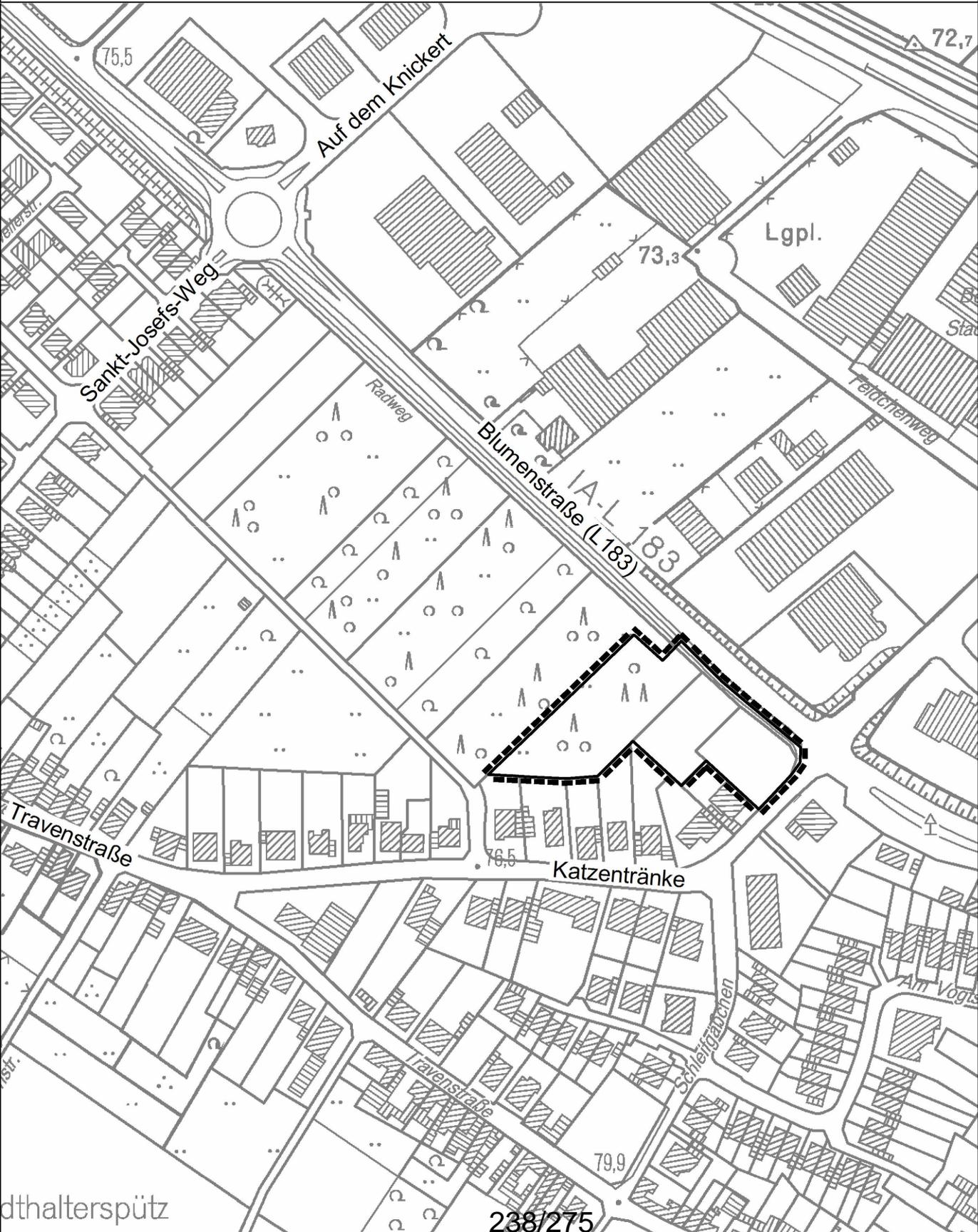
1.000 Euro für die Bekanntmachung, Unterrichtung der Öffentlichkeit und Erstellung der nächsten Vorlage. Diese Kosten sind im Haushalt bereits berücksichtigt.

Anlagen zum Sachverhalt

1. Übersichtskarte
2. Gestaltungsplan
3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung
4. Antwortschreiben der Montana Wohnungsbau GmbH

Übersichtskarte zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03

in der Ortschaft Kardorf



dthalterspütz

238/275



LEGENDE

- Wohngebäude
- Freiflächen der Wohngebäude
- Fahrbahn
- Grünflächen
- Regenrückhaltebecken
- Bäume (geplant)
- Bäume (vorhanden)
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
- Lärmschutzwand
- Kanalbestand (nachrichtlich)

Dieser städtebauliche Entwurf hat in der Zeit vom bis einschließlich zur Unterrichtung der Öffentlichkeit (§ 13a Abs. 3 BauGB) ausgelegen.

Bornheim, den

Stadt Bornheim **BORNHEIM**

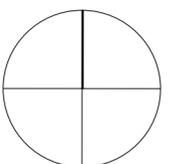
Bebauungsplan Ka 03, 1. Änderung
in der Ortschaft Kardorf

Städtebaulicher Entwurf zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Kartengrundlage ÖbVI
Walter und Martin Pilhatsch, Bonn

Dipl.-Ingenieure Walter und Martin Pilhatsch
Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure (ÖbVI),
Rüngsdorfer Straße 6, 53173 Bonn, Tel.: 0228 30862-0

Vorhabenträger:
Montana Wohnungsbau GmbH
Aegidienberger Straße 29c
53604 Bad Honnef



Stand: 03.11.2015
Maßstab: 1: 500

Blattgröße: DIN A2



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**

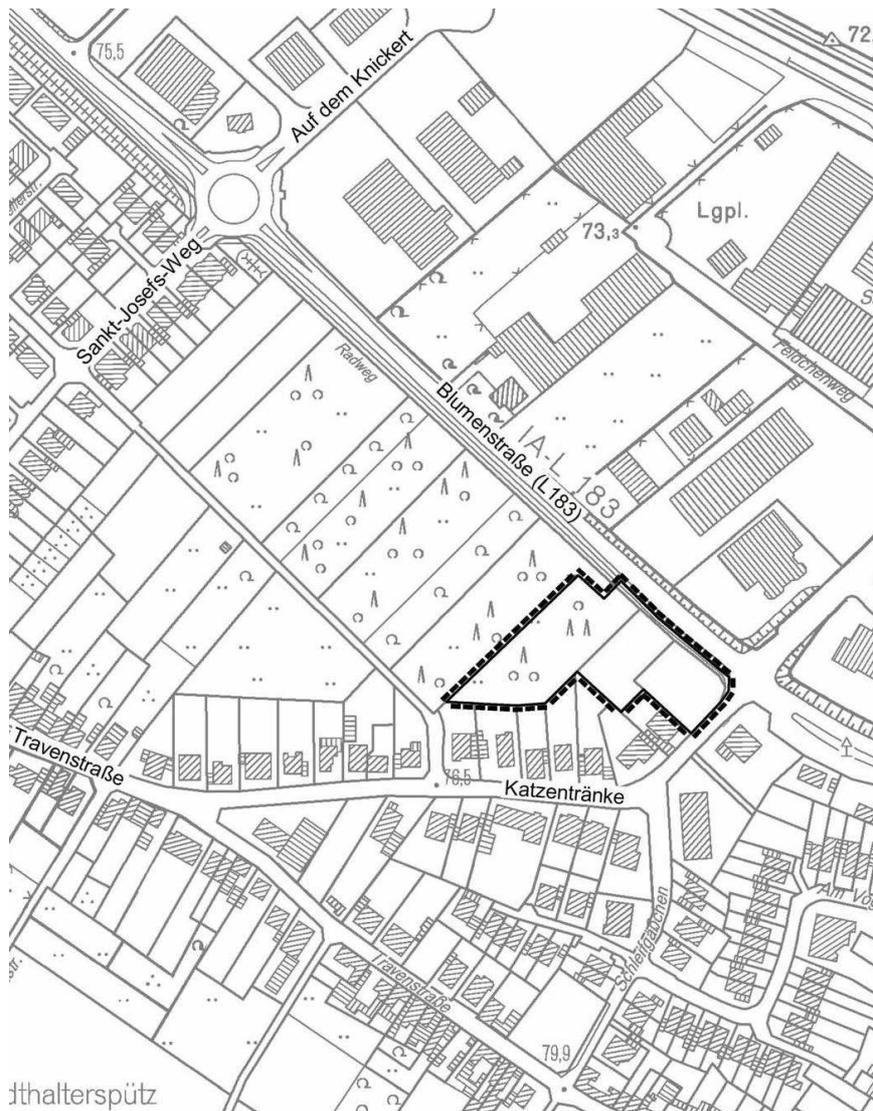
Stand: 03. November 2015

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 (Franziskussschule) 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 Lehmböden, 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.



Stadt Bornheim
7.1 Stadtplanungsamt
z.Hd. Frau Bongartz
Rathausstr. 2
53332 Bornheim

Handwritten initials

Stadt Bornheim
07. JAN. 2016
Rhein-Sieg-Kreis

Aegidienberger Str. 29c
53604 Bad Honnef
Tel. (0 22 24) 960 70 0
Fax (0 22 24) 960 70 32
www.montana-wohnungsbau.de
info@montana-wohnungsbau.de
Bad Honnef, 06.01.2016

**1. Änderung des Bebauungsplans KA03 in der Ortschaft Kardorf
hier: sozialer Wohnungsbau**

Sehr geehrte Frau Bongartz,

vielen Dank für Ihre Anfrage hinsichtlich der Möglichkeit unser Grundstück, Gemarkung Kardorf-Hemmerich Flur 13 Flurstück 507, für die Planung und Errichtung von öffentlich geförderten Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Der Vorschlag der Verwaltung kommt zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt. Mit derzeitigem Stand ist der Verkauf sehr weit fortgeschritten und die Käufer gehen nicht davon aus, dass in ihrer unmittelbarer Nähe öffentlich geförderter Wohnraum entsteht. Diese Idee ist auch im abgeschlossenen Verfahren zum KA03 nicht Thema gewesen.

Wenn aus unserem Hause Antworten auf die Frage „Was geschieht denn mit der grünen Fläche“ gegeben werden mußten, so lauteten diese:

- a) Die Fläche verbleibt als Grünfläche oder
- b) Wenn es zu Bauland wird, dann wird diese der Umgebung angepasst.

Wir sehen uns jetzt nicht in der Lage, den in der Bevölkerung als „negativ“ angesehenen sozialen Wohnungsbau (ob berechtigt oder nicht) hier umzusetzen.

Unsere Fläche steht somit für diese Überlegung nicht zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
MONTANA WOHNUNGSBAU GMBH

Handwritten signature
(ppa. Heiko Bartelt)

248/275

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

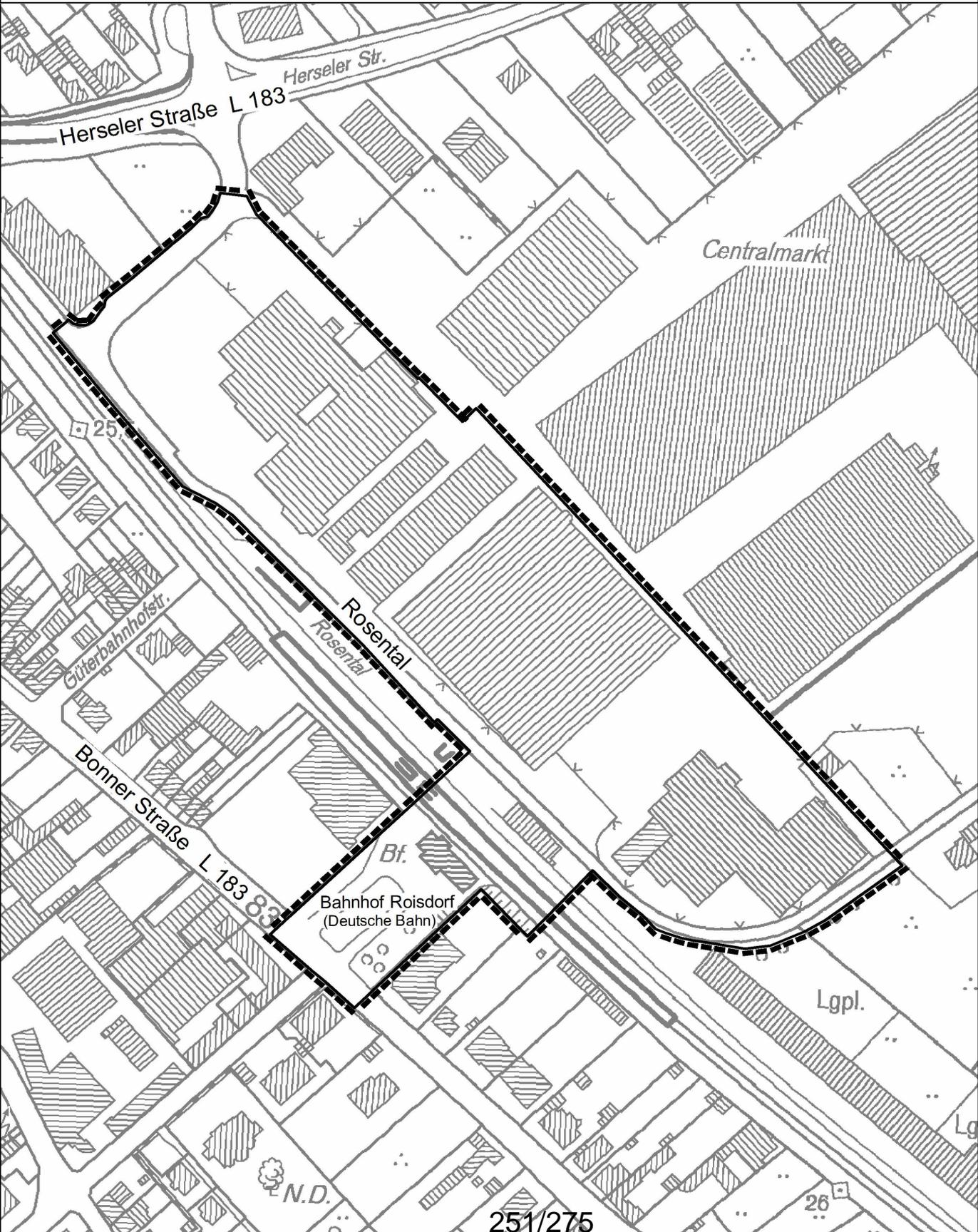
1500 Euro (zur Vorbereitung der Unterlagen für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung)

Anlagen zum Sachverhalt

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

Übersichtskarte zum Bebauungsplan Ro 21

der Ortschaft Roidorf



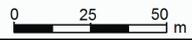
251/275



Maßnahmen Bf Roisdorf



Maßstab 1:2000



15.10.2015

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)

Rat	18.02.2016
-----	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	084/2016-1
Stand	21.01.2016

Betreff Ergänzungswahlen zu Ausschüssen

Beschlussentwurf

Die Ratsmitglieder

1. wählen aufgrund eines einheitlichen Wahlvorschlages
 - 1.1 in den **Ausschuss für Bürgerangelegenheiten**
zum stv. Mitglied SKB Herrn **Sascha Mael**, CDU-Fraktion, anstelle des als stv. Mitglied ausgeschiedenen SKB Herrn **Andreas Röttgen**,
 - 1.2 in den **Ausschuss für Schule, Soziales und demographischen Wandel**
 - 1.2.1 zum Mitglied SKB Herrn **Rolf Schmitz**, CDU-Fraktion, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen SKB Herrn **Matthias Wingenbach**,
 - 1.2.2 zum stv. Mitglied RM Herrn **Matthias Wingenbach**, Bornheim, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,
zum stv. Mitglied SKB Herrn **Andreas Wiebe**, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion,
 - 1.2.3 in den **Jugendhilfeausschuss**
 - 1.3 zum Mitglied SKB Herrn **Andreas Wiebe**, CDU-Fraktion, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen SKB Herrn **Bruno Görg**.

Sachverhalt

Die Ergänzungswahl zu 1.1 – 1.3 erfolgt auf Antrag der CDU-Fraktion vom 20.01.2016.

Finanzielle Auswirkungen

Produktgruppe 1.01.01 (Politische Gremien)

Sach- und Personalaufwand fallen u. a. zur Ergänzung des Verzeichnisses Rat und Ausschüsse, der Anwesenheitslisten für die Ausschüsse und des Ratsinformationssystems in nicht näher ermitteltem Umfang an.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag CDU-Fraktion

Herrn Wolfgang Henseler
Rathausstr. 2

53332 Bornheim



The logo of the Christian Democratic Union (CDU), consisting of the letters 'CDU' in a bold, red, sans-serif font.

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bornheim
Vorsitzende: Petra Heller
Wagnerstraße 3, 53332 Bornheim
Telefon: 02227/81257
Mobil: 01725821182
E-Mail: achim_petra.heller@t-online.de

20.01.2016

Umbesetzung von Ausschüssen und Gremien

Sehr geehrter Herr Henseler,

wir bitten um nachfolgende Veränderung von Ausschüssen und Gremien in der nächsten Tagesordnung des Rates zu berücksichtigen:

Ausschuss für Bürgerangelegenheiten

stellv. SKB Sascha Mauel für stellv. SKB Andreas Röttgen

Ausschuss für Schule, Soziales und demografischer Wandel

SKB Rolf Schmitz für SKB Matthias Wingenbach
zusätzlich stellv. SKB Andreas Wiebe

Jugendhilfeausschuss

SKB Andreas Wiebe für SKB Bruno Görg

gez. Petra Heller

Rat	18.02.2016
-----	------------

öffentlich

	Ergänzung
Vorlage Nr.	084/2016-1
Stand	01.02.2016

Betreff Ergänzungswahlen zu Ausschüssen

Beschlussentwurf

Der Rat beschließt,

1. im **Umweltausschuss** die Anzahl der Ratsmitglieder von bisher 7 RM auf 8 RM zu erhöhen und die Anzahl der sachkundigen Bürger/innen von bisher 6 SKB auf 5 SKB zu vermindern.

Die **Ratsmitglieder** wählen aufgrund eines einheitlichen Wahlvorschlages

2. in den **Umweltausschuss**
 - 2.1 zum Mitglied RM Herrn **Michael Lehmann**, Roisdorf, Fraktion-DIE LINKE, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen SKB Herrn **Wolfgang Peckart**,
 - 2.2 zum stv. Mitglied SKB Frau **Ulrike Jander**, Fraktion-DIE LINKE, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der Fraktion-DIE LINKE,
3. in den **Betriebsausschuss**
zum Mitglied SKB Herrn **Dietmar Paliwoda**, Fraktion-DIE LINKE, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen SKB Herrn **Silvio Jander**.

Sachverhalt

Die Ergänzungswahl zu 1-3 erfolgt auf Antrag der Fraktion-DIE LINKE vom 12.01.2016

Finanzielle Auswirkungen

Produktgruppe 1.01.01 (Politische Gremien)
Sach- und Personalaufwand fallen u.a. zur Ergänzung des Verzeichnisses Rat und Ausschüsse, der Anwesenheitslisten für die Ausschüsse und des Ratsinformationssystems in nicht näher ermitteltem Umfang an.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag der Fraktion-DIE LINKE

DIE LINKE.Stadtratsfraktion, Servatiusweg 19-23, 53332 Bornheim

Herrn Bürgermeister
Wolfgang Henseler
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Michael Lehmann
Fraktionsvorsitzender
Frankfurter Str. 2
53332 Bornheim
02222 – 977 988
milebo@web.de
www.dielinke-fraktion-bornheim.de

Bornheim, den 12.01.2016

hier: Umbesetzung von Ausschüssen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,

die Fraktion DIE LINKE möchte Sie davon unterrichten, dass

1. Herr **Wolfgang Peckart**

seinen Sitz im Umweltausschuss als Sachkundiger Bürger aus persönlichen Gründen aufgibt.

Als Ordentliches Mitglied schlagen wir stattdessen vor

RM **Michael Lehmann**

sowie als weitere Vertreterin

Frau **Ulrike Jander**

als Sachkundige Bürgerin.

Das Verhältnis der Ratsmitglieder zu den Sachkundigen Bürgern ändert sich entsprechend.

2. Herr **Silvio Jander**

seine Tätigkeit als Sachkundiger Bürger, insbesondere seinen Sitz als ordentliches Mitglied im Betriebsschuss als Sachkundiger Bürger, aus persönlichen Gründen aufgibt.

Als Ordentliches Mitglied schlagen wir stattdessen vor

SkB Dietmar Paliwoda

Freundliche Grüße

gez. Michael Lehmann

Haupt- und Finanzausschuss	14.01.2016
----------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	657/2015-GB
-------------	-------------

Stand	07.01.2016
-------	------------

**Betreff Antrag der CDU-Fraktion vom 22.10.2015 (Eingang 02.11.2015) betr.
Weiterentwicklung des Frauenförderplanes**

Beschlussentwurf

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. den Frauenförderplan fortzuschreiben und dem Ausschuss vorzustellen.
2. der Gleichstellungsbeauftragten die Möglichkeit zu geben über aktuelle Projekte und Entwicklungen zu berichten und zukünftig einmal jährlich eine Mitteilung über die Arbeit der Gleichstellungsbeauftragten vorzulegen.
3. darzustellen, welche Maßnahmen unternommen werden, um mehr männliche Mitarbeiter im Sozial- und Erziehungsbereich einzustellen.

Sachverhalt

Die Verwaltung hat keine Bedenken gegen den Beschluss, weist jedoch bereits jetzt darauf hin, dass die Einflussmöglichkeiten zur Stärkung des männlichen Anteils im Sozial- und Erziehungsbereich sehr gering sind.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag

An den
Vorsitzenden des Haupt- und Finanzausschusses
Herrn Bürgermeister Wolfgang Henseler
Rathaus
53332 Bornheim



CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bornheim
Ratsmitglied Gabriele Kretschmer
Mörnerstr. 33, 53332 Bornheim
Telefon: 02222/938915
Telefax: 02222/938914
Mobil: 0178 / 2556119
E-Mail: kretschis@t-online.de

22. Oktober 2015

**Weiterentwicklung des Frauenförderplanes
Bericht der Gleichstellungsbeauftragten**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wolfgang Henseler,

hiermit bitten wir, den folgenden Punkt auf eine der nächsten Haupt- und Finanzausschuss Sitzungen zu nehmen:

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt,

- den Frauenförderplan fortzuschreiben und dem Ausschuss vorzustellen.
- der Gleichstellungsbeauftragten die Möglichkeit zu geben über aktuelle Projekte und Entwicklungen zu berichten und zukünftig einmal jährlich eine Mitteilung über die Arbeit der Gleichstellungsbeauftragten vorzulegen.
- dazustellen, welche Maßnahmen unternommen werden, um mehr männliche Mitarbeiter im Sozial- und Erziehungsbereich einzustellen

Begründung:

In seiner Sitzung am 01. Oktober 2015 wurde den Mitgliedern des Haupt- und Finanzausschuss mit Vorlage Nr. 515/2015-11 das Personalentwicklungskonzept der Stadtverwaltung Bornheim vorgestellt. Hierbei wurde festgestellt, dass der Frauenförderplan seit dem 30.06.2005 bislang nicht fortgeschrieben wurde. Unter Punkt 8 (3. auf Seite 31 Handlungsbedarf) ist derzeit bei der Eingruppierung/Besoldung kein akuter Handlungsbedarf vermerkt, jedoch sind Frauen bei Führungspositionen nach wie vor unterrepräsentiert.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gabriele Kretschmer gez. Petra Heller

Rat	18.02.2016
-----	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	093/2016-11
-------------	-------------

Stand	21.01.2016
-------	------------

Betreff Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.01.2016 betr. Digitale Kalenderformate

Beschlussentwurf

Der Rat nimmt Kenntnis von den Ausführungen der Verwaltung.

Sachverhalt

Auf den Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN wird Bezug genommen.

Hierzu teilt die Verwaltung mit, dass der Sitzungskalender bereits in digitaler Form automatisiert bereitgestellt wird. Die Bereitstellung erfolgt im iCalendar-Format (.ics) unter der URL <http://session.stadt-bornheim.de/bi/termine.php>.

Für die vernetzte Terminkoordinierung stellt die Verwaltung den Ratsmitgliedern ein Postfach auf einem Microsoft-Exchange-Server bereit, über das auch eine Terminverwaltung möglich ist.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Servatiusweg 19-23 · 53332 Bornheim

An
Bürgermeister Wolfgang Henseler

Rathausstraße 2
53332 Bornheim

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Bornheim

Quadt-Herte, Manfred

Fraktionsvorsitzender

Dr. Kuhn, Arnd

stellvertr. Fraktionsvorsitzender

Fraktionsgeschäftsstelle

Servatiusweg 19-23, 53332 Bornheim

Tel.: +49 (22 22) 94 55 40

Mobil: 0151 20 74 61 04

diegruenen@rat.stadt-bornheim.de

Bornheim, 20. Januar 2016

Betreff: Antrag Digitale Kalenderformate

Sehr geehrter Herr Henseler,

wir bitten den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Rats am 18.02.2016 zu setzen.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Bornheim möge beschließen:

Die Verwaltung prüft, ob es rechtlich möglich ist den Sitzungskalender in einem digitalen Kalenderformat bereitzustellen. Dabei sollen vor allem zwei Möglichkeiten geprüft werden.

- a. Die Stadt stellt nicht nur den pdf-Download zur Verfügung sondern überdies eine digitalisierte Version in einem gängigen Datenformat.
- b. Die Stadt erstellt einen Kalender, der „abonniert“ werden kann und in gängiger Kalender-Software einbindbar ist.

Begründung:

Spätestens seit der Einführung der ipads für alle Ratsmitglieder sollten vermehrt digitale Lösungen für bestimmte Kommunikations- und Koordinierungsformate geprüft und umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang möchten wir die Einführung digitaler Kalenderformate prüfen lassen, da uns dies bei einer ohnehin bereits existierenden Grundlage wie den ipads am einfachsten umsetzbar erscheint.

Es sind zwei Varianten einer solchen Digitalisierung denkbar.

1. Bereitstellung eines Datenformats (z.B. .ics), wie es bereits bei etlichen Abfallentsorgern Praxis ist (z.B. <https://www.delmenhorst.de/leben-in-del/umwelt/abfallentsorgung/abfallkalender.php>).
2. Interaktive und einbindbare Kalender. Hier sind sicherlich die Anwendungsmöglichkeiten des Google-Kalender am bekanntesten, aber es gibt ja auch entsprechende Software (z.B. Kerio Connect), die eine vernetzte Terminkoordinierung ermöglicht.

Derartige Arbeitsformen sind in der Wirtschaft und der Verwaltung heutzutage gängig und bieten auch für die Ratsarbeit, bei der es ja auch häufig um Terminkoordinierung geht, Potenzial.

Da wir nicht genau die rechtliche Situation kennen – dies ist ja z.T. auch noch juristisches Neuland – wollen wir eine Prüfung, welches Format praktikabel und umsetzbar erscheint.

Wir sehen darin zudem den Einstieg in eine Diskussion über Potenziale der Digitalisierung. So könnten wir uns z.B. sehr gut vorstellen, dass auch der Veranstaltungskalender der Stadt irgendwann mittelfristig für den Smartphone-Kalender abonniert werden kann. Ich verweise hier gerne auf das KiJuPa, welches in Zusammenarbeit mit der Schülerfirma der Europaschule genau solch eine Kalendervariante umzusetzen plant.

Manfred Quadt-Herte

Markus Hochgartz

und Fraktion

Ausschuss für Stadtentwicklung	17.02.2016
Rat	18.02.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	094/2016-7
Stand	21.01.2016

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 20.01.2016 betr. Bürger(planungs)-werkstatt für den Bereich des B-Plan RO 21

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung:

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

Beschlussentwurf Rat:

Der Rat beauftragt die Verwaltung, zur weiteren Planung der Gesamtgestaltung des Roisdorfer Bahnhofs und seines gesamten Umfeldes einschließlich des Bebauungsplans Ro 21 ein Konzept für eine Bürgerwerkstatt zu entwickeln und dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen. Dabei sind die Anregungen des og. Antrages einzubeziehen.
Ziel ist die Einbeziehung von interessierten Bürgerinnen und Bürgern, des Stadtrates, der Verwaltung sowie von Interessenvertretern (z.B. ADFC), benachbarten Eigentümern und Unternehmen (z.B. Landgard, Penny) und der Alanus Hochschule in der gesamten Planungsprozess.

Der Rat beauftragt die Verwaltung, den Kostenrahmen für die Durchführung einer solchen Bürgerwerkstatt zu ermitteln.

Der Rat beauftragt die Verwaltung, Fördermöglichkeiten zur Durchführung der Bürgerwerkstatt zu eruieren. Darüber hinaus ist zu prüfen, welche Auswirkungen dieser Prozess auf die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan hat.

Sachverhalt

Nach weiteren Gesprächen mit Vertretern der Firma Landgard und der Alanus Hochschule, die ein großes Interesse an einer weiteren Mitwirkung an Gestaltungsprozess des Roisdorfer Bahnhofsumfeldes signalisiert hat, sowie dem großen Interesse an dem Thema in der Bürgerschaft hält der Bürgermeister einen Planungsprozess mit einer intensiven Beteiligung von Bürgern und Interessenvertretern für sehr sinnvoll. Die Modalitäten dieser Bürgerwerkstatt sollten mit externen Fachleuten (dies könnte auch die Alanus Hochschule sein) erörtert und dann in die Beratungen des Stadtentwicklungsausschusses und des Rates zurückgespiegelt werden. Ohne eine solche externe und weitreichende Unterstützung wäre ein derartiges innovatives Konzept nicht umsetzbar.

Derzeit sind auch noch einige konkrete Rahmenbedingungen zu klären. Die Stadt Bornheim hat bisher keine Flächen für die Herstellung eines Park und Ride-Platzes im Plangebiet Ro 21. Diese sind für ein Gesamtkonzept jedoch zwingend erforderlich. Weitere Gespräche und Kaufverhandlungen hierfür müssen noch stattfinden. Der Erwerb einer solchen Fläche ist

jedoch wichtige Voraussetzung für die weiteren Planungen.

Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass für das Projekt Bahnhof Roisdorf (und sein Umfeld) die Aufnahme in den Flächenpool NRW beantragt wurde und dieses Projekt nun von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) betreut wird. Bzgl. der Planung erhofft sich die Stadt eine Unterstützung von der BEG. Auch die BEG setzt jedoch voraus, dass Flächen für einen P+R-Platz zur Verfügung stehen.

Es ist auch noch zu prüfen, ob zunächst das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Ro 21 eingeleitet werden sollte (s. Vorlage 097/2016-7).

Finanzielle Auswirkungen

Müssen noch ermittelt werden.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag

SPD-Fraktion
im Rat der Stadt Bornheim



SPD-Fraktion – Rathausstraße 2 – 53332 Bornheim

Herrn
Bürgermeister Wolfgang Henseler
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Bornheim, 20.01.2016

Bürger (planungs)-werkstatt für den Bereich des B-Plan Ro 21

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,

die SPD-Fraktion bittet um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge für die nächste Sitzung des StEA und des Rates:

- **Der Bürgermeister wird beauftragt zur weiteren Planung des B-Plans Ro 21 eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Bürgerschaft, Bornheimer Architekten, der Firma Landgard, dem ADFC, Stadtrat und Stadtverwaltung zu bilden. Diese Arbeitsgruppe wird geleitet von einem externen Moderator/Moderatorin der/die zu den Sitzungen einlädt und diese moderiert.**
- **Die Arbeitsgruppe entwickelt aus den vorliegenden ersten Planentwürfen ein realistisches und finanzierbares Konzept für die zukünftige Gestaltung der Straße Rosental, der ehemaligen Roisdorfer Versteigerung und des Roisdorfer DB-Bahnhofes.**
- **Die Sitzungen der Bürgerwerkstatt sind öffentlich. Zwischenergebnisse der Planung werden nach Vorstellung im StEA in einer Bürgerversammlung der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt.**
- **Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind Mehrheitsentscheidungen. Minderheitsvoten sind zulässig. Das Abschlussergebnis der Werkstattplanung wird dem StEA und Rat als Satzungsbeschluss empfohlen.**
- **Der Bürgermeister ermittelt den Kostenrahmen dieser Bürgerwerkstatt. Sollten die derzeitigen und die in der mittelfristigen Haushaltsplanung bereitgestellten Mittel für die Bauleitplanung nicht ausreichen, sind bei den Beratungen zum Haushalt 2017/2018 weitere Mittel einzustellen.**

- **Der Bürgermeister wird beauftragt die Fördermöglichkeiten zur Durchführung der Bürgerplanungswerkstatt zu eruieren. Darüber hinaus ist zu prüfen, welche Auswirkungen dieser Prozess auf die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan hat.**

Begründung:

Der Aufstellungsbeschluss zum B-Plan Ro 21 wird in Kürze gefasst. Dieser Bebauungsplan beinhaltet eine grundlegende Umstrukturierung der Straße Rosental und der Gewerbeflächen der Firma Landgard. Ferner ist im Rahmen des Straßenausbaus der Bonner Straße ebenfalls eine Neuplanung des Bahnhofsvorplatzes beabsichtigt. Hierbei handelt es sich um eine wegweisende Zukunftsplanung nicht nur für die Ortschaft Roisdorf, sondern für die gesamte Stadt Bornheim.

Im November 2015 stellte der Fachbereich Architektur der Alanus Hochschule seine Entwürfe für die Neugestaltung des Bahnhofs vor. Viele Bürger haben ihr Interesse an der zukünftigen Neuplanung des Bahnhofsgeländes dabei gezeigt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass in der Bürgerschaft auch die Bereitschaft einer aktiven Mitarbeit an der Planung vorhanden ist.

Die Mitglieder des StEA haben in ihrer Sitzung am 15. April 2015 zur städtebaulichen Untersuchung der Bonner Straße erste Beschlüsse gefasst.

Dieser neue Bebauungsplan ist so bedeutend für die städtebauliche Entwicklung von Roisdorf, dass die Planung und die städtebaulichen Inhalte nicht allein dem Stadtrat und den von ihm beauftragten Planungsbüros überlassen werden sollte.

Es gilt einen breiten Konsens mit der interessierten Bürgerschaft, insbesondere den unmittelbaren Anliegern der Bonner Straße und der Firma Landgard herzustellen.

In einer Bürgerwerkstatt sieht die SPD-Fraktion hier die beste Möglichkeit die Bürger frühzeitig mit einer klaren Zielsetzung bei einer transparenten Prozessgestaltung mit zu beteiligen. Ziel der Sozialdemokraten ist es bei diesem relevanten Planvorhaben, noch bevor die wesentlichen Weichen gestellt sind, gemeinsam mit der Bürgerschaft dem Rat einen realistischen und finanzierbaren Entwurf zur Entscheidung vorzulegen.

Wilfried Hanft
Fraktionsvorsitzender

Harald Stadler
Ratsmitglied

Rat	18.02.2016
-----	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	086/2016-2
Stand	19.01.2016

Betreff Mitteilung betr. interkommunale Zusammenarbeit in der Vollstreckung

Sachverhalt

Für diese Mitteilung wird auf den Beschluss des Rates vom 05.11.2015 (Vorlage Nr. 558/2015-2) Bezug genommen.

Zwischen der Stadt Bonn und der Gemeinde Wachtberg besteht eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit in der Vollstreckung. Die Zusammenarbeit beschränkt sich auf die Übernahme der Vollstreckung im Außendienst im Umfang von einer Vollzeitstelle eines Vollziehungsbeamten durch die Stadt Bonn. Als Ersatz für die mit der Vollstreckung verbundenen Aufwendungen behält die Stadt Bonn die Kosten der Vollstreckung ein und erhält einen pauschalen Entschädigungsbetrag je Vollstreckungsfall. Anlass dieser Vereinbarung war das Ausscheiden des Vollziehungsbeamten der Gemeinde Wachtberg und die Frage der Nachbesetzung dieser Stelle.

Grundsätzlich ließe sich eine solche Vereinbarung auch auf die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bonn und der Stadt Bornheim übertragen.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Stadt Bornheim (49.000 Einwohner) im Vergleich zur Gemeinde Wachtberg (ca. 20.000 Einwohner) über einen wesentlich größeren Bestand an vollstreckbaren Forderungen verfügt. Dies spiegelt sich auch in dem bei der Stadt Bornheim vorhandenen personellen Ressourcen und dem vorhandenen Fachwissen wider. Die Vollstreckung der städtischen Forderungen und der Forderungen aus Amtshilfeersuchen wird derzeit, begleitet von der Vollstreckung im Innendienst, durch zwei Vollziehungsbeamte im Außendienst durchgeführt. Die Wahrnehmung dieser Vollstreckungsaufgaben durch einen Dritten lässt keine besseren Vollstreckungsergebnisse erwarten.

Seitens der Stadt Bonn wird eine mögliche interkommunale Zusammenarbeit im Vollstreckungswesen vom Vollstreckungsvolumen, der Wirtschaftlichkeit und dem Ergebnis einer Organisationsuntersuchung abhängig gemacht, die derzeit in diesem Bereich durchgeführt.

Alternativ wird auch die Übernahme von Vollstreckungsaufgaben anderer Kommunen durch die Stadt Bornheim untersucht. Diesbezüglich fand ein erster Informationsaustausch mit der Gemeinde Alfter statt. In weiteren Gesprächen soll zunächst geklärt werden, welche Leistungen konkret in Betracht kommen und welches Volumen diese aufweisen. Eine interkommunale Zusammenarbeit könnte perspektivisch frühestens in 2017 möglich sein.

Parallel zur Prüfung der Übernahme von Vollstreckungsaufgaben der Gemeinde Alfter steht innerhalb des Konzerns "Stadt Bornheim" die Prüfung der Übernahme und der damit verbundenen Prozesse zur Vollstreckung der Forderungen des Stadtbetriebes Bornheim an.

Zur weiteren Optimierung wird in 2016 ein Konzept zum Forderungsmanagement erstellt. Nach Abschluss der zuvor genannten Prüfungen und nach Fertigstellung des Konzepts wird erneut berichtet.

Rat	18.02.2016
-----	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	097/2016-1
Stand	29.01.2016

Betreff : Mitteilung betr. Organisationsänderung ab 01.03.2016

Sachverhalt

Mit Wirkung zum 01.03.2016 verfügt der Bürgermeister die in der Anlage beigelegte Organisationsänderung für die Stadtverwaltung. Die Neuorganisation soll den gestiegenen Anforderungen an die Verwaltung Rechnung tragen.

In der neuen Organisationsstruktur wird das Dezernat IV unter der Leitung von Herrn Cugaly, Kämmerer der Stadt Bornheim, eingerichtet.

Dem Dezernat IV werden das Amt „2 - Amt für Finanzen“, vormals Dezernat I, sowie das Amt „3 – Bürger- und Ordnungsamt“, vormals Dezernat II, zugeordnet.

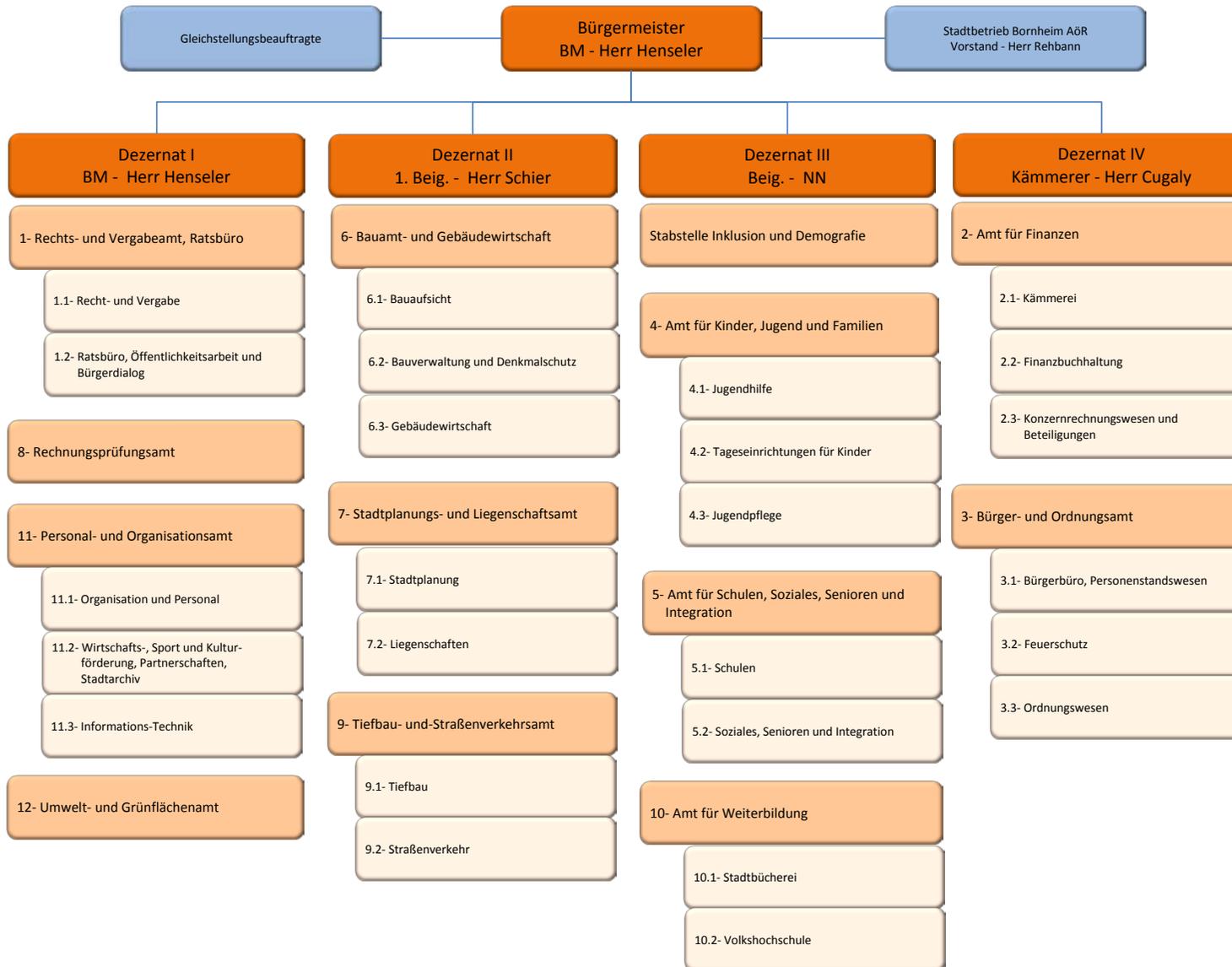
Weiterhin werden ab 01.03.2016 die Organisationseinheiten der bisherigen Abteilung „4.4 Schulentwicklung“ sowie das bisherige Amt „5 – Amt für Soziales, Senioren und Integration“ unter dem neuen Amt „5 – Amt für Schulen, Soziales, Senioren und Integration“ zusammengeschlossen. Das Amt 5 untergliedert sich ab dem 01.03.2016 in die Abteilungen „5.1 – Schulen“ sowie „5.2 – Soziales, Senioren und Integration“.

Die Stabstelle für „Inklusion und Demografie“ wird unmittelbar dem Dezernenten oder der Dezernenten des Dezernates III zugeordnet.

Anlagen zum Sachverhalt

Dezernatsverteilungsplan zum 01.03.2016

Organisation der Stadtverwaltung zum 01.03.2016



Rat	18.02.2016
-----	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	097/2016-1
Stand	09.02.2016

Betreff : Mitteilung betr. Änderung der Entschädigungsverordnung

Sachverhalt

Mit Wirkung zum 01.01.2016 tritt die Änderung der Entschädigungsverordnung in Kraft.
Die aktuelle Fassung ist der Vorlage beigelegt.

Die Entschädigungen und Sitzungsgelder für Ratsmitglieder und Sachkundige Bürger werden entsprechend von der Verwaltung angewiesen.

Anlagen zum Sachverhalt

Entschädigungsverordnung

Gesetz- und Verordnungsblatt (GV. NRW.)

Ausgabe 2015 Nr. 49 vom 30.12.2015 Seite 919 bis 970

2023

Verordnung zur Änderung der Entschädigungsverordnung

Vom 23. Dezember 2015

Auf Grund des

- § 39 Absatz 7 Satz 6, des § 45 Absatz 7 Satz 1 und des § 46 Satz 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), die durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. September 2012 (GV. NRW. S. 436) geändert worden sind,

- § 30 Absatz 7 Satz 1 und des § 31 Satz 1 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 646), die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. September 2012 (GV. NRW. S. 436) geändert worden sind,

- § 16 Absatz 1 der Landschaftsverbandsordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 657), der zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. September 2012 (GV. NRW. S. 436) geändert worden ist, in Verbindung mit § 45 Absatz 7 Satz 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen und

- § 12 Absatz 2 des Gesetzes über den Regionalverband Ruhr in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Februar 2004 (GV. NRW. S. 96), der zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 18. September 2012 (GV. NRW. S. 436) geändert worden ist, in Verbindung mit § 45 Absatz 7 Satz 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

verordnet das Ministerium für Inneres und Kommunales:

Artikel 1

Die Entschädigungsverordnung vom 5. Mai 2014 (GV. NRW. S. 276) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Höhe der Aufwandsentschädigung beträgt

1. bei Ratsmitgliedern

a) ausschließlich als monatliche Pauschale in Gemeinden	
aa) bis 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	211,90 Euro
bb) von 20 001 bis 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	290,20 Euro
cc) von 50 001 bis 150 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	386,80 Euro
dd) von 150 001 bis 450 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	481,30 Euro
ee) über 450 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	576,80 Euro

b) gleichzeitig als monatliche Pauschale und Sitzungsgeld

in Gemeinden

Sitzungsgeld

	monatliche Pauschale	
aa) bis 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	114,00 Euro	19,60 Euro
bb) von 20 001 bis 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	191,20 Euro	19,60 Euro
cc) von 50 001 bis 150 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	285,60 Euro	19,60 Euro
dd) von 150 001 bis 450 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	382,30 Euro	19,60 Euro
ee) über 450 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	476,70 Euro	19,60 Euro

2. bei Kreistagsmitgliedern

a) ausschließlich als monatliche Pauschale in Kreisen	
aa) bis 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	346,60 Euro
bb) über 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	442,10 Euro

b) gleichzeitig als monatliche Pauschale und Sitzungsgeld

in Kreisen monatliche Sitzungsgeld Pauschale

aa) bis 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	285,60 Euro	19,60 Euro
bb) über 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	382,30 Euro	19,60 Euro

3. bei Mitgliedern der Bezirksvertretungen in kreisfreien Städten

a) ausschließlich als monatliche Pauschale	
in Stadtbezirken	
aa) bis 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	201,50 Euro

bb) von 50 001 bis 100000 Einwohnerinnen und Einwohnern	230,20 Euro
cc) über 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	259,20 Euro

b) gleichzeitig als monatliche Pauschale und Sitzungsgeld

in Stadtbezirken monatliche Sitzungsgeld
 Pauschale

aa) bis 50 000 138,20 19,60 Euro
Einwohnerinnen Euro
und Einwohnern

bb) von 50 001 167,00 19,60 Euro
bis 100 000 Euro
Einwohnerinnen
und Einwohnern

cc) über 100 000 195,70 19,60 Euro
Einwohnerinnen Euro
und Einwohnern

4. bei Mitgliedern der Landschaftsversammlungen

a) ausschließlich als 194,50
monatliche Pauschale Euro

b) gleichzeitig als
monatliche Pauschale
und Sitzungsgeld

monatliche Pauschale 95,50
Euro

Sitzungsgeld 49,50
Euro

c) ausschließlich als 97,90
Sitzungsgeld Euro

5. bei Mitgliedern der Versammlung des Regionalverbandes Ruhr

a) ausschließlich als 194,50
monatliche Pauschale Euro

b) gleichzeitig als
monatliche Pauschale
und Sitzungsgeld

monatliche Pauschale 95,50 Euro

Sitzungsgeld 49,50
Euro.“

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

**Sachkundige Bürgerinnen und Bürger sowie
sachkundige Einwohnerinnen und Einwohner**

Die Höhe der Sitzungsgelder beträgt

273/275

1. bei sachkundigen Bürgern im Sinne des § 58 Absatz 1 und 3 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Juni 2015 (GV. NRW. S. 496) geändert worden ist, und sachkundigen Einwohnern im Sinne des § 58 Absatz 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Gemeinden

a) bis 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	19,60 Euro
b) von 20 001 bis 50000 Einwohnerinnen und Einwohnern	25,30 Euro
c) von 50 001 bis 150000 Einwohnerinnen und Einwohnern	30,00 Euro
d) von 150 001 bis 450 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	34,50 Euro
e) über 450 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	40,30 Euro

2. bei sachkundigen Bürgern im Sinne des § 41 Absatz 3 und 5 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 646), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2013 (GV. NRW. S. 878) geändert worden ist, und sachkundigen Einwohnern im Sinne des § 41 Absatz 6 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Kreisen

a) bis 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	34,50 Euro
b) über 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	40,30 Euro

3. bei sachkundigen Bürgern im Sinne des § 12 Absatz 3 und des § 13 Absatz 3 der Landschaftsverbandsordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 657), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 23. Oktober 2012 (GV. NRW. S. 474) geändert worden ist, sowie des § 9 Nummer 3 des Gesetzes über den Regionalverband Ruhr in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Februar 2004 (GV. NRW. S. 96), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Mai 2015 (GV. NRW. S. 436) geändert worden ist

59,80 Euro.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „bzw.“ durch das Wort „beziehungsweise“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher erhalten eine Aufwandsentschädigung von 188,90 Euro monatlich. Die Gemeinde kann stattdessen in der Hauptsatzung bestimmen, dass die Höhe der monatlichen Aufwandsentschädigung in Gemeindebezirken

1. bis 500 Einwohnerinnen und Einwohnern	115,20 Euro
2. von 501 bis 1 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	130,10 Euro
3. von 1 001 bis 1 500 Einwohnerinnen und Einwohnern	147,40 Euro
4. von 1 501 bis 2 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	163,50 Euro
5. von 2 001 bis 3 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	172,70 Euro
6. über 3 000 Einwohnerinnen und Einwohnern	188,90 Euro

beträgt.

Der Anspruch der zur Ehrenbeamtin ernannten Ortsvorsteherin oder des zum Ehrenbeamten ernannten Ortsvorstehers auf Ersatz ihrer oder seiner Auslagen, die durch die Erledigung der ihr oder ihm übertragenen Geschäfte der laufenden Verwaltung entstanden sind (§ 33 Absatz 1 Satz 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen), bleibt unberührt.“

4. In § 4 Absatz 1 wird die Angabe „(GV: NRW S. 592)“ durch die Angabe „(GV. NRW. S. 592, ber. S. 967)“ ersetzt.

5. In § 7 werden die Wörter „Siebtes Buch Sozialgesetzbuch - Gesetzliche Unfallversicherung -(Artikel 1 des Gesetzes vom 7. August 1996, BGBl. I S. 1254), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3836)“ durch die Wörter „des Siebten Buchs Sozialgesetzbuch - Gesetzliche Unfallversicherung - (Artikel 1 des Gesetzes vom 7. August 1996, BGBl. I S. 1254), das zuletzt durch Artikel 451 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2016 in Kraft.

Düsseldorf, den 23. Dezember 2015

Der Minister
für Inneres und Kommunales
des Landes Nordrhein-Westfalen

Ralf J ä g e r

GV. NRW. 2015 S. 936

Daten und Software sind urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützt. Verantwortlich für die Publikation:
die Redaktion im Ministerium für Inneres und Kommunales NRW.

Inhaltsverzeichnis

09/2016, 18.02.2016, Sitzung des Rates	1
Sitzungsdokumente	
Einladung Rat	4
Niederschrift ö. Rat 03.12.2015	6
Vorlagendokumente	
TOP Ö 4 Machbarkeitsstudie Roisdorf Ost	
Vorlage 066/2016-7	23
Übersichtskarte 066/2016-7	25
Machbarkeitsstudie 066/2016-7	26
Alternative 1 066/2016-7	41
Alternative 2 066/2016-7	42
Alternative 3 066/2016-7	43
Alternative 4 066/2016-7	44
TOP Ö 5 Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes	
Vorlage 024/2016-7	45
1. Radverkehrskonzept 2015 024/2016-7	48
2. Anlagenband 2015 024/2016-7	123
TOP Ö 6 1. Änderung des Bebauungsplanes Ka 03 in der Ortschaft Kardorf; Aufstel	
Vorlage 078/2016-7	235
1. Übersichtskarte 078/2016-7	238
2. Gestaltungsplan 078/2016-7	239
3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung 078/2016-7	240
4. Antwortschreiben der Montana Wohnungsbau GmbH 078/2016-7	248
TOP Ö 7 Bebauungsplan Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss	
Vorlage 650/2015-7	249
1. Übersichtskarte 650/2015-7	251
2. Maßnahmenplan 650/2015-7	252
TOP Ö 9 Ergänzungswahlen zu Ausschüssen	
Vorlage 084/2016-1	253
Antrag CDU-Fraktion 084/2016-1	254
Ergänzungsvorlage 084/2016-1	255
Ergänzungsvorlage (Antrag Fraktion-DIE LINKE) 084/2016-1	256
TOP Ö 10 Antrag der CDU-Fraktion vom 22.10.2015 (Eingang 02.11.2015) betr. Weit	
Vorlage 657/2015-GB	258
Antrag 657/2015-GB	259
TOP Ö 11 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.01.2016 betr. Digital	
Vorlage 093/2016-11	260
Antrag 093/2016-11	261
TOP Ö 12 Antrag der SPD-Fraktion vom 20.01.2016 betr. Bürger(planungs)-werkstat	
Vorlage 094/2016-7	263
Antrag 094/2016-7	265
TOP Ö 14 Mitteilung betr. interkommunale Zusammenarbeit in der Vollstreckung	
Vorlage ohne Beschluss 086/2016-2	267
TOP Ö 15 Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzu	
Vorlage 097/2016-1	268
Dezernatsverteilung 2016 097/2016-1	269
Mitteilung Entschädigungsverordnung 097/2016-1	270
Entschädigungsverordnung 097/2016-1	271

