Inhaltsverzeichnis

25.10.2016 Sitzung des Rates

Sitzungsdokumente

Einladung Rat
Niederschrift ö. Rat 07.07.2016
Niederschrift ö. Rat 08.09.2016

Vorlagendokumente / Antragsdokumente

Top Ö 4	Aufhebung des Ratsbeschlusses zu Vorlage Nr.008/2016-1 vom 26.01.2016 betr. Wasserversorgung durch die Bezirksregierung Köln	Vorlage: 817/2016-1
	Vorlage	
	Vorlage: 817/2016-1	Vorlage: 817/2016-1
	Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 21.09.2016	
Top Ö 5	Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes; Beschluss zur Umsetzung	Vorlage: 652/2016-7
	Vorlage	
	Vorlage: 652/2016-7	Vorlage: 652/2016-7
	1. Stellungnahme ADFC zu Radverkehrskonzept	
	Vorlage: 652/2016-7	Vorlage: 652/2016-7
	2. (nicht drucken) Radverkehrskonzept 2015	
Top Ö 6	Radweg entlang der L 300 von Widdig bis Hersel (Bürgerradweg)	Vorlage: 660/2016-7
	Vorlage	
	Vorlage: 660/2016-7	Vorlage: 660/2016-7
	1. Entwurf Verwaltungsvereinbarung	
	Vorlage: 660/2016-7	Vorlage: 660/2016-7
	2. Übersichtsplan Bürgerradweg	
	Vorlage: 660/2016-7	Vorlage: 660/2016-7

	3. Stellungnahme Landesbetrieb zur Kostenschätzung	
Top Ö 7	Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung, Anordnung einer Veränderungssperre	Vorlage: 740/2016-7
	Vorlage	
	Vorlage: 740/2016-7	Vorlage: 740/2016-7
	01 Übersichtskarte	
	Vorlage: 740/2016-7	Vorlage: 740/2016-7
	02 Allgemeine Ziele und Zwecke	
	Vorlage: 740/2016-7	Vorlage: 740/2016-7
	03 Gestaltungsvarianten	
	Vorlage: 740/2016-7	Vorlage: 740/2016-7
	04 Ergänzungsvorlage	
	Vorlage: 740/2016-7	Vorlage: 740/2016-7
	05 Allgemeine Ziele und Zwecke mit Ergänzungen	
Top Ö 8	Umsatzsteuerpflicht für Leistungen der Stadt Bornheim	Vorlage: 738/2016-2
	Vorlage	
Top Ö 9	Aktuelle Situation im kommunalen Finanzausgleich	Vorlage: 778/2016-2
	Vorlage	
Top Ö 10	Zustimmung zu Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen im Haushaltsjahr 2016	Vorlage: 781/2016-2
	Vorlage	
Top Ö 12	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung von Aufgaben nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	Vorlage: 712/2016-5
	Vorlage	
	Vorlage: 712/2016-5	Vorlage: 712/2016-5
	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung	
Top Ö 13	Masterplan Rheinaue	Vorlage: 298/2016-12
	Vorlage	
	Vorlage: 298/2016-12	Vorlage: 298/2016-12

	Entwurf Masterplan Vorlage: 298/2016-12	Vorlage: 298/2016-12
	Kostenschätzung Vorlage: 298/2016-12	Vorlage: 298/2016-12
	Niederschrift 2. Workshop	
Top Ö 14	Ergänzungswahlen zu Ausschüssen	Vorlage: 726/2016-1
	Vorlage Vorlage: 726/2016-1	Vorlage: 726/2016-1
	Antrag Bornheimer Flüchtlingshilfe e.V. Vorlage: 726/2016-1	Vorlage: 726/2016-1
	Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Vorlage: 726/2016-1	Vorlage: 726/2016-1
	Antrag Fraktion-Die Linke Vorlage: 726/2016-1	Vorlage: 726/2016-1
	Antrag UWG/Forum-Fraktion Vorlage: 726/2016-1	Vorlage: 726/2016-1
	Antrag AWO Vorlage: 726/2016-1	Vorlage: 726/2016-1
	Antrag CDU-Fraktion Vorlage: 726/2016-1	Vorlage: 726/2016-1
	Antrag Kinder- und Jugendparlament	

E i n l a d u n g

Sitzung Nr.	63/2016
Rat Nr.	**7/2016**

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

Bornheim, den 30.09.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

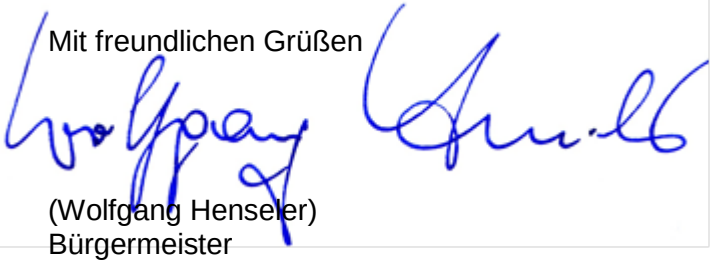
zur nächsten Sitzung des **Rates** der Stadt Bornheim lade ich Sie herzlich ein.
Die Sitzung findet am **Dienstag, 25.10.2016, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2,** statt.

Die Tagesordnung habe ich wie folgt festgesetzt:

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	Öffentliche Sitzung	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Einwohnerfragestunde	
3	Entgegennahme der Niederschriften über die Sitzungen Nr. 46/2016 vom 07.07.2016 und 52/2016 vom 08.09.2016	
4	Aufhebung des Ratsbeschlusses zu Vorlage Nr.008/2016-1 vom 26.01.2016 betr. Wasserversorgung durch die Bezirksregierung Köln	817/2016-1
5	Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes; Beschluss zur Umsetzung (StEA 06.09.2016)	652/2016-7
6	Radweg entlang der L 300 von Widdig bis Hersel (Bürgerradweg) (StEA 06.09.2016)	660/2016-7
7	Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung, Anordnung einer Veränderungssperre (StEA 04.10.2016)	740/2016-7
8	Umsatzsteuerpflicht für Leistungen der Stadt Bornheim (HFA 29.09.2016)	738/2016-2
9	Aktuelle Situation im kommunalen Finanzausgleich	778/2016-2
10	Zustimmung zu Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen im Haushaltsjahr 2016	781/2016-2
11	Unterbringung von Flüchtlingen	827/2016-5
12	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung von Aufgaben nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	712/2016-5
13	Masterplan Rheinaue (UmwA 17.05.2016, StEA 18.05.2016, Rat 19.05.2016, UmwA 20.09.2016, StEA 04.10.2016)	298/2016-12
14	Ergänzungswahlen zu Ausschüssen	726/2016-1
15	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	825/2016-1
16	Anfragen mündlich	

	Nicht öffentliche Sitzung	
17	Beteiligung der Stadt Bornheim an der Gasnetz Bornheim GmbH & Co. KG	742/2016-2
18	Vergabe des Auftrages für Heizungs- und Lüftungsinstallationsarbeiten zur Erweiterung der Kindertagesstätte Kardorf	732/2016-1
19	Mitteilung über Vergaben zwischen 25.000 € und 50.000 € brutto ab dem 13.08.2016	703/2016-1
20	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	826/2016-1
21	Anfragen mündlich	

Mit freundlichen Grüßen



(Wolfgang Henseler)
Bürgermeister

Niederschrift

Sitzung des **Rates** der Stadt Bornheim am Donnerstag, **07.07.2016**, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2

X	**Öffentliche Sitzung**
	Nicht-öffentliche Sitzung

Sitzung Nr.	46/2016
Rat Nr.	**5/2016**

Anwesende

Bürgermeister

Henseler, Wolfgang	SPD	

Mitglieder

Aharchi, Loubna	SPD-Fraktion	
Bandel, Helga	CDU-Fraktion	
Breuer, Paul	fraktionslos	
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	
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	
Montenarh, Stefan	UWG/Forum-Fraktion	
Müller, Marc	CDU-Fraktion	
Oster, Thomas	CDU-Fraktion	
Quadt-Herte, Manfred	Bündnis 90/Grüne-Fraktion	
Roitzheim, Frank	SPD-Fraktion	
Schmitz, Heinz Joachim	fraktionslos	
Schulz, Heinz-Peter	Fraktion-DIE LINKE	
Söllheim, Michael	CDU-Fraktion	
Stadler, Harald	SPD-Fraktion	
Strauff, Bernhard	CDU-Fraktion	
Tourné, Peter Dr.	SPD-Fraktion	
Velten, Konrad	CDU-Fraktion	ab TOP 2 tw.

Voigt, Philipp	SPD-Fraktion
Wehrend, Lutz	CDU-Fraktion
Weiler, Jürgen	Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Wingenbach, Matthias	CDU-Fraktion
Wirtz, Hans-Dieter	CDU-Fraktion
Züge, Rainer	SPD-Fraktion

Verwaltungsvertreter
Brandt, Joachim
Cugaly, Ralf
Garbes, Elvira
Pilger, Christiane
Schier, Manfred Erster Beigeordneter
Schumann, Rainer
Seck, Thomas

Schriftführerin
Altaner, Petra

Nicht anwesend (entschuldigt)

Marx, Bernd	CDU-Fraktion
Müller, Heinz	UWG/Forum-Fraktion
Prinz, Rüdiger	CDU-Fraktion
Schwarz, Wolfgang	CDU-Fraktion

T a g e s o r d n u n g

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	Öffentliche Sitzung	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Einwohnerfragestunde	
3	Entgegennahme der Niederschriften über die Sitzungen Nr. 23/2016 vom 07.04.2016 und Nr. 32/2016 vom 19.05.2016	
4	Aushändigung Ernennungsurkunde an Frau Alice von Bülow	539/2016-11
5	Bürgerbegehren „Bornheimer Trinkwasser“ der Aktionsgemeinschaft „Bornheimer Trinkwasser" Entscheidung über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens	458/2016-1
6	Vorstellung der geplanten RadPendlerRoute Bornheim-Alfter-Bonn	378/2016-7
7	8. Änderung der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bornheim	536/2016-1
8	1. Änderung der Satzung der Stadt Bornheim zur Erhebung von Elternbeiträgen in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege	416/2016-4
9	5. Änderung der Satzung über die Erhöhung von Elternbeiträgen im Rahmen der offenen Ganztagsschule	336/2016-5
10	Satzung der Stadt Bornheim zur Förderung der Kindertagespflege	417/2016-4
11	Satzung der Stadt Bornheim über die Änderung der im Flurbereinigungsverfahren Roisdorf getroffenen Festsetzungen vom XX.XX.2016	489/2016-7
12	Satzung der Stadt Bornheim über die Änderung der im Flurbereinigungsverfahren Dersdorf getroffenen Festsetzungen vom XX.XX.2016	491/2016-7
13	Beitritt der Rahmenvereinbarung zur Übernahme der Gesundheitsversorgung für nicht Versicherungspflichtige gegen Kostenerstattung nach § 264 Abs. 1 SGB V i.V.m. §§ 1, 1a Asylbewerberleistungsgesetz in NRW zwischen dem Land NRW und den Krankenkassen	540/2016-5
14	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung	546/2016-5

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	von Aufgaben nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	
15	Bebauungsplan Bo 24 in der Ortschaft Bornheim, Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung	334/2016-7
16	Bebauungsplan Bo 26 in der Ortschaft Bornheim; Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung	335/2016-7
17	Bebauungsplan Wd 54 in der Ortschaft Waldorf; Ergebnis der Offenlage; Satzungsbeschluss; Beschluss städtebaulicher Vertrag	317/2016-7
18	2. Änderung Flächennutzungsplan; Ergebnis der Offenlage; Beschluss	216/2016-7
19	Unterbringung von Flüchtlingen	510/2016-5
20	Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 einschließlich der Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) bis 2024	504/2016-2
21	Weitergabe von Krediten an städtische Mehrheitsbeteiligungen	388/2016-2
22	Feststellung des Jahresabschlusses des Wasserwerkes der Stadt Bornheim für das Wirtschaftsjahr 2015 und Verwendung des Jahresgewinns	482/2016-2
23	Ergänzungswahlen zu Ausschüssen	538/2016-1
24	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.06.2016 betr. Entwicklungsstand der eGovernment-Strategie für Bornheim	529/2016-11
25	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.06.2016 betr. Freies WLAN zur Förderung von Tourismus/Wirtschaft und Zusammenleben/Integration	530/2016-11
26	Mitteilung betr. Erstellung eines kommunalen wohnungspolitischen Handlungskonzeptes	389/2016-2
27	Mitteilung / Halbjahresbericht des Bürgermeisters (Bereich Rat)	509/2016-1
28	Anfrage der FDP-Fraktion vom 12.05.2016 betr. Arbeitsplätze für Flüchtlinge	386/2016-11
29	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	507/2016-1
30	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 Tagesordnungspunkte 13 und 14 sowie 17 und 18 zusammen zu beraten und

2. die Tagesordnungspunkte 24 und 28 in der Behandlungsfolge zu tauschen.

Stimmenverhältnis:
- Einstimmig -

Die Tagesordnung der öffentlichen Sitzung wird in folgender Reihenfolge behandelt:
TOP 1-23, 28, 25-27, 24, 29, 30.

	Öffentliche Sitzung	
1	**Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin**	

Frau Altaner ist bereits zur Schriftführerin bestellt.

2	**Einwohnerfragestunde**	

des Bürgers Herr Oliver Graßmann aus Sechtem
betr. Tagesordnungspunkte 8, 9 und 10 Elternbeiträge

1. Gedenkt der Bürgermeister in Zukunft den Eltern früher eine Information zu geben, auch wenn die Zahlen noch nicht vorliegen, damit die Eltern besser planen können?

Antwort:
Die Problematik bei der Terminierung ist, dass die Entscheidung der Eltern und der Träger zu einem Zeitpunkt stattfinden muss, der vor dem 15.03. eines Jahres liegt. Man müsste mit der Diskussion der Elternbeiträge ins Vorjahr hineingehen. Die Diskussion und Beratung würde dann zu einem Zeitpunkt stattfinden, wo eigentlich die Kostenentwicklung noch nicht klar ist und nur Zahlen aus dem Vorjahr vorliegen.
Aus Sicht des Bürgermeisters wäre es sinnvoll, nicht mehr mehrere Jahre zu warten, bis die Beiträge angepasst werden. Zum Erhöhungszeitpunkt fällt dann die Erhöhung höher aus, als wenn man jedes Jahr die Beiträge leicht erhöht. Deshalb wird der Bürgermeister dem Rat und den Ratsgremien empfehlen, jedes Jahr über eine Betragsanpassung nachzudenken, die dann deutlich niedriger ausfallen würde. Dann wäre es eher möglich über die Beitragsanpassung im Herbst des Vorjahres zu sprechen.

2. betr. Grund für die Beitragserhöhung das Haushaltssicherungskonzept
Gedenkt der Bürgermeister die Ursachen zu finden, warum man im Haushaltssicherungskonzept sein muss und könnte versucht werden, die Situation zu verändern?

Antwort:
Es wird auf die nach den Sommerferien stattfindenden Haushaltsplanberatungen verwiesen und auf die Beratungen der fast letzten 20 Jahre. Bornheim führt dieses Diskussion seit den 90er Jahren. Die Situation, wie sie Bornheim hat, haben leider eine große Anzahl von Gemeinden im ganzen Bundesland. Man wünscht sich vom Bund und Land, dass sie die Kommunen in die Lage versetzen, dass sie ihre Aufgaben zur Daseinsfürsorge auskömmlich erledigen können.
Der Bürgermeister steht gerne für eine weitere Diskussion außerhalb der Ratsgremien zur Verfügung.

3	**Entgegennahme der Niederschriften über die Sitzungen Nr. 23/2016 vom 07.04.2016 und Nr. 32/2016 vom 19.05.2016**	

Der Rat erhebt gegen den Inhalt der Niederschriften über die Sitzung Nr. 23/2016 vom 07.04.2016 und Nr.32/2016 vom 19.05.2016 keine Einwände.

4	**Aushändigung Ernennungsurkunde an Frau Alice von Bülow**	**539/2016-11**

Frau von Bülow wurde die Ernennungsurkunde ausgehändigt.

Die Sitzung wird von 18.15 Uhr bis 18.20 Uhr für Gratulationen unterbrochen.

5	**Bürgerbegehren „Bornheimer Trinkwasser“ der Aktionsgemeinschaft „Bornheimer Trinkwasser" Entscheidung über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens**	**458/2016-1**

RM Heller bittet die 3 nachfolgenden Fragen zu beantworten:
Der Bürgermeister wird beauftragt im Rahmen seiner fachlichen Stellungnahme darzulegen,

1. ob die mehrheitlich beschlossene Satzungsänderung des Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling/Hersel gültig wird und welche Auswirkungen dies zukünftig auf den Wasserbezugspreis hat. Hier geht es im Wesentlichen um den zukünftigen Verbandsbeitrag, der auch bei Beibehaltung der Wasserversorgung zu einer Veränderung führen würde,

2. ob die zuständige Bezirksregierung in Köln über die Gründe der ablehnenden Haltung der Bornheimer Verbandsvertreter im WBV informiert wurde,

3. ob der vom Wasserbeschaffungsverband Wesseling/Hersel in Rede stehende Verbandsbeitrag von 240.000 Euro rechtlich durchsetzbar ist, da nach der Beschlusslage des Rates kein Verbandsaustritt der Stadt Bornheim stattfinden soll.

Antwort:
Die Fragen werden schriftlich beantwortet.

Beschluss:
Der Rat beschließt, das Bürgerbegehren der Aktionsgemeinschaft „Bornheimer Trinkwasser“ mit der Fragestellung

„Soll die Stadt Bornheim weiterhin ihr Trinkwasser zu 75% vom Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel (WBV) und zu 25% vom Wahnbachtalsperrenverband (WTV) beziehen und darüber mit dem WBV einen langfristigen Vertrag abschließen?“

ist zulässig.

- Einstimmig -

6	**Vorstellung der geplanten RadPendlerRoute Bornheim-Alfter-Bonn**	**378/2016-7**

RM Stadler beantragt die Ziffern getrennt abstimmen zu lassen.

Der Antrag des RM Stadler, den Bürgermeister zu beauftragen,

1. eine Alternativroute vom Ingenieurbüro AB Stadtverkehr ausarbeiten zu lassen, mit dem Startpunkt der Route beginnend am Stadtbahnhaltepunkt „Rathaus“, die auf der vorgeschlagenen Trasse bis zum Fußweg Wolfsburg, dort über die vorhandene Brücke und auf dem vorhandenen Bachbegleitweg, an den Tennisplätzen vorbei bis zur Siegesstraße, wieder auf die bisherige Routenplanung stößt,

2. eine Stellungnahme der Unteren Landschaftsbehörde zum Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil des Landschaftsplans Bornheim II anzufordern,

3. eine Anliegerversammlung zu den geplanten Trassenführungen, mit Vorstellung der Planung vom Haltepunkt „Bornheim“ bis zur Stadtgrenze, mit allen Varianten, nach Vorstellung der Punkte 1 und 2 im StEA, im 2. Halbjahr 2016 durchzuführen,

wird mit einem Stimmenverhältnis
zu Ziffer 1:
02 Stimmen für den Antrag (SPD tw., LINKE tw.)
42 Stimmen gegen den Antrag (CDU, SPD tw., B90/Grüne, UWG, FDP, LINKE tw., Schmitz, BM)
01 Stimmenthaltung (Breuer)

zu Ziffer 2:
03 Stimmen für den Antrag (SPD tw., LINKE tw., Breuer)
42 Stimmen gegen den Antrag (CDU, SPD tw., B90/Grüne, UWG, FDP, LINKE tw., Schmitz, BM)

zu Ziffer 3:
04 Stimmen für den Antrag (SPD tw., LINKE tw., B90/Grüne tw., Breuer)
41 Stimmen gegen den Antrag (CDU, SPD tw., B90/Grüne tw., UWG, FDP, LINKE tw., Schmitz, BM)
abgelehnt.

Beschluss:
Der Rat beschließt,
1. die Ausführungen des Ingenieurbüros AB Stadtverkehr zur RadPendlerRoute Bornheim-Alfter-Bonn zur Kenntnis zu nehmen,

2. gemeinsam mit der Gemeinde Alfter und der Stadt Bonn die Qualifizierung der Planung mit dem Ziel der Umsetzung der RadPendlerRoute fortzuführen und

3. die zur Umsetzung der RadPendlerRoute erforderlichen Finanzmittel im Haushaltsplan 2017ff bereitstellen zu lassen und auf Antrag aller Fraktionen den Bürgermeister zu beauftragen, sollten keine Fördergelder bewilligt werden, die geplante RadPendlerRoute erneut in die Gremien zur Beratung zu geben.

Abstimmungsergebnis
44 Stimmen für den Beschluss (CDU, SPD, B90/Grüne, FDP, UWG, LINKE, Schmitz, BM)
1 Stimme gegen den Beschluss (Breuer)

7	**8. Änderung der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bornheim**	**536/2016-1**

Beschluss:
Der Rat beschließt folgende

8. Satzung vom …… zur Änderung der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bornheim vom 11.11.2004

Der Rat der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung am 07.07.2016 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 8. 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 Ziffer 3 wird wie folgt geändert:

„Ausnahmeregelung bis zum 31.12.2016: 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 letzter Absatz wird wie folgt geändert:

„Ausnahmeregelung bis zum 31.12.2016: 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 Ziffer 4a wird wie folgt geändert:

„**Ausnahmeregelung bis zum 31.12.2016:** 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

44	Stimmen für den Beschluss	(CDU, SPD, B90/Grüne, FDP, UWG, LINKE, Schmitz, BM)
1	Stimme gegen den Beschluss	(Breuer)

8	**1. Änderung der Satzung der Stadt Bornheim zur Erhebung von Elternbeiträgen in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege**	**416/2016-4**

Auf Antrag aller Fraktionen, wird der Bürgermeister beauftragt, die Satzungsänderung erst zum 01.11.2016 vorzunehmen.

Beschluss:
Der Rat beschließt folgende Satzung:

1. Satzung vom ……. zur Änderung der Satzung der Stadt Bornheim zur Erhebung von Elternbeiträgen in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege vom 15.05.2014

Der Rat der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung am 07.07.2016 aufgrund der §§ 7 und 41 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), des § 90 Abs. 1 Sozialgesetzbuch VIII in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1802) sowie des § 23 des Gesetzes zur frühen Bildung und Förderung von Kindern – Kinderbildungsgesetz - KiBiz- in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2014 (GV. NRW. S. 335) folgende 1. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Bornheim zur Erhebung von Elternbeiträgen in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege vom 15.05.2014 beschlossen:

Artikel I

Die Satzung der Stadt Bornheim zur Erhebung von Elternbeiträgen in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege vom 15.05.2014 wird wie folgt geändert:

§ 1 erhält folgende neue Fassung:

§ 1
Art der Beiträge und Zuständigkeit

Für die Inanspruchnahme einer Tageseinrichtung für Kinder im Stadtgebiet Bornheim, in den Fällen des § 21 d KiBiz sowie für die durch die Stadt Bornheim geförderte Betreuung von Kindern in Kindertagespflege wird durch die Stadt Bornheim ein öffentlich-rechtlicher Elternbeitrag erhoben.

§ 4 erhält folgende neue Fassung:

(1) Einkommen im Sinne dieser Satzung ist die Summe der positiven Einkünfte im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 des Einkommensteuergesetzes. Ein Ausgleich mit Verlusten aus anderen Einkunftsarten und mit Verlusten des zusammen veranlagten Ehegatten ist nicht zulässig. Dem Einkommen nach Satz 1 sind steuerfreie Einkünfte, Unterhaltsleistungen sowie die zur Deckung des Lebensunterhaltes bestimmten öffentlichen Leistungen für die Eltern und das Kind, für das der Elternbeitrag gezahlt wird, hinzuzurechnen. Das Kindergeld nach dem Bundeskindergeldgesetz und entsprechenden Vorschriften, das Erziehungsgeld nach dem Bundeserziehungsgeldgesetz und das Elterngeld nach dem Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz bis zu einem Betrag von 300,00 EUR bleiben anrechnungsfrei. Bezieht ein Elternteil Einkünfte aus einem Beschäftigungsverhältnis oder aufgrund der Ausübung eines Mandats und steht ihm aufgrund dessen für den Fall des Ausscheidens eine lebenslängliche Versorgung oder an deren Stelle eine Abfindung zu oder ist er in der gesetzlichen Rentenversicherung nachzuversichern, dann ist dem nach diesem Absatz ermittelten Einkommen ein Betrag von 10 v.H. der Einkünfte aus diesem Beschäftigungsverhältnis oder aufgrund der Ausübung des Mandats hinzuzurechnen. Kinderbetreuungskosten nach § 10 Abs. 1 Nr. 5 Einkommensteuergesetz (EStG) in der jeweils geltenden Fassung sind in der vom Finanzamt anerkannten Höhe vom Einkommen abzuziehen.
Für das dritte und jedes weitere Kind sind die nach § 32 Abs. 6 EStG zu gewährenden Freibeträge von dem nach diesem Absatz ermittelten Einkommen abzuziehen.

(2) Maßgeblich für die Bemessung der Beitragshöhe ist das tatsächliche Bruttojahreseinkommen in dem Kalenderjahr, in dem der Platz in einer Kindertageseinrichtung oder die Leistung der Tagespflege in Anspruch genommen werden. Zu Beginn der Inanspruchnahme des Platzes bzw. der Leistung erfolgt eine vorläufige Festsetzung des Elternbeitrages auf der Grundlage des Bruttojahreseinkommens des vorangegangenen Kalenderjahres.

Sofern sich das Einkommen der Beitragsschuldner ändert, sind im Verlauf des Beitragszeitraumes vorläufige Anpassungen des Elternbeitrages möglich. Die abschließende Prüfung und Festsetzung erfolgt nach Ablauf des Kalenderjahres.

§ 5 Abs. 3 und Abs. 6 erhalten folgende neue Fassung:

§ 5
Einkommensstufen, Beitragshöhe, Beitragszeitraum

(3) Der Elternbeitrag für Kinder über 3 Jahre gilt ab dem Monat, der auf die Vollendung des 3. Lebensjahres folgt. Abweichend hiervon wird für Kinder, die im Zeitraum vom 01.08. bis einschließlich 01.11. des Kindergartenjahres drei Jahre alt werden, ab Beginn des Kindergartenjahres der Elternbeitrag für ein Kind über drei Jahren erhoben.

(6) Der Elternbeitrag nach Anlage 1 der Satzung erhöht sich jährlich prozentual entsprechend der gem. § 19 Abs. 2 KiBiz erfolgenden Erhöhung der Kindpauschalen. Der Elternbeitrag nach Anlage 2 der Satzung erhöht sich analog zu Anlage 1.

§ 6 Abs. 1 erhält folgende neue Fassung:

§ 6
Beitragsermäßigung

(1) Wenn zwei oder mehr Kinder derselben Beitragspflichtigen gleichzeitig eine Tageseinrichtung für Kinder besuchen, ein Angebot der Offenen Ganztagsschule, oder Leistungen der Kindertagespflege in Anspruch nehmen und die Stadt Bornheim in allen Fällen hierfür öffentlich-rechtliche Beiträge erhebt bzw. erheben müsste, wird für das Erstkind und das Zweitkind bei Betreuung in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege jeweils ein Beitrag von 62,5 % erhoben. Für Kinder, die ein Betreuungsangebot der Offenen Ganztagsschule in Anspruch nehmen, richtet sich die Beitragshöhe nach den Bestimmungen der „Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen im Rahmen der „Offenen Ganztagsschule“ im Primarbereich der Stadt Bornheim“. Für das dritte und alle weiteren Kinder wird kein Beitrag erhoben.
Als Erstkind gilt das Kind, für das sich nach dem Einkommen, der Betreuungsart und der Betreuungsform der höchste Beitrag ergibt. Als Zweitkind gilt das Kind, für das sich nach dem Einkommen, der Betreuungsart und der Betreuungsform der zweithöchste Beitrag ergibt.
Die Beitragsermäßigung gilt auch dann, wenn sie mit der Beitragsbefreiung für das letzte Kindergartenjahr nach dem KiBiz zusammentrifft.

§ 10 Abs. 1 erhält folgende neue Fassung:

§ 10
Einkommensstufen, Beitragshöhe, Beitragszeitraum

(1) Die Elternbeiträge sind ab Betreuungsbeginn monatlich im Voraus zum 01. eines jeden Monats zu zahlen.
Die Beiträge in Tageseinrichtungen für Kinder werden stets als volle Monatsbeiträge erhoben, unabhängig von An-/Abwesenheitszeiten des Kindes, Schließzeiten und Ferien der Einrichtung, o. ä.

Beginnt oder endet ein Betreuungsverhältnis in Kindertagespflege während eines laufenden Kalendermonats, wird der Elternbeitrag anteilig auf der Grundlage von 30 Tagen berechnet, unabhängig von Ausfallzeiten des Kindes oder der Tagespflegeperson.

Anlagen 1 und 2 erhalten folgende neue Fassung:

Anlage 1

Einkommensstufen und Beitragshöhe gemäß § 5 der Satzung für die Betreuung in Tageseinrichtungen für Kinder (Betreuungsjahr 2016/2017)

wöchentliche Betreuungszeiten	Einkommensstufen Jahreseinkommen	monatlicher Beitrag für Kinder unter 3 Jahre	monatlicher Beitrag für Kinder über 3 Jahre
	bis 15.500 €	0,00 €	0,00 €
	bis 25.000 €	38,48 €	25,65 €
	bis 35.000 €	66,15 €	44,10 €
25	bis 45.000 €	125,55 €	83,70 €
Stunden	bis 55.000 €	176,85 €	117,90 €
	bis 65.000 €	241,65 €	161,10 €
	bis 75.000 €	290,25 €	193,50 €
	bis 85.000 €	337,50 €	225,00 €
	über 85.000 €	386,10 €	257,40 €
	bis 15.500 €	0,00 €	0,00 €
	bis 25.000 €	42,75 €	28,50 €
	bis 35.000 €	73,50 €	49,00 €
35	bis 45.000 €	139,50 €	93,00 €
Stunden	bis 55.000 €	196,50 €	131,00 €
	bis 65.000 €	268,50 €	179,00 €
	bis 75.000 €	322,50 €	215,00 €
	bis 85.000 €	375,00 €	250,00 €
	über 85.000 €	429,00 €	286,00 €
	bis 15.500 €	0,00 €	0,00 €
	bis 25.000 €	64,13 €	42,75 €
	bis 35.000 €	110,25 €	73,50 €
45	bis 45.000 €	209,25 €	139,50 €
Stunden	bis 55.000 €	294,75 €	196,50 €
	bis 65.000 €	402,75 €	268,50 €
	bis 75.000 €	483,75 €	322,50 €
	bis 85.000 €	562,60 €	375,00 €
	über 85.000 €	643,50 €	429,00 €

Hinweis: Ein eventuell zusätzlich zu zahlendes Verpflegungsgeld ist an den jeweiligen Träger der Tageseinrichtungen für Kinder zu zahlen.

Anlage 2

Einkommensstufen und Beitragshöhe gemäß § 5 der Satzung für die Betreuung in Kindertagespflege (Betreuungsjahr 2016/2017)

Einkommens-stufen Jahres-einkommen	Höhe des Elternbeitrages					
	Betreuungsumfang (Stunden/Woche)					
	bis 20	bis 25	bis 30	bis 35	bis 40	über 40
bis 15.500 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
bis 25.000 €	34,20 €	38,48 €	40,61 €	42,75 €	53,44 €	64,13 €
bis 35.000 €	58,80 €	66,15 €	69,83 €	73,50 €	91,88 €	110,25 €
bis 45.000 €	111,60 €	125,55 €	132,53 €	139,50 €	174,38 €	209,25 €
bis 55.000 €	157,20 €	176,85 €	186,68 €	196,50 €	245,63 €	294,75 €
bis 65.000 €	214,80 €	241,65 €	255,08 €	268,50 €	335,63 €	402,75 €
bis 75.000 €	258,00 €	290,25 €	306,38 €	322,50 €	403,13 €	483,75 €
bis 85.000 €	300,00 €	337,50 €	356,25 €	375,00 €	468,75 €	562,50 €
über 85.000 €	343,20 €	386,10 €	407,55 €	429,00 €	536,25 €	643,50 €

Artikel II

Diese Satzung tritt zum 01.11.2016 in Kraft.

- Einstimmig -
bei 1 Stimmenthaltung (BM)

9	5. Änderung der Satzung über die Erhöhung von Elternbeiträgen im Rahmen der offenen Ganztagsschule	336/2016-5

Beschluss:

5. Satzung vom ……. zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen im Rahmen der "Offenen Ganztagsschule“ im Primarbereich vom 22.05.2007

Der Rat der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung am 07.07.2016 aufgrund der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) 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), folgende 5. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen im Rahmen der „Offenen Ganztagsschule“ im Primarbereich der Stadt Bornheim vom 22.05.2007 beschlossen:

Artikel I

Die Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen im Rahmen der „Offenen Ganztagsschule“ im Primarbereich vom 22.05.2007 wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 2 erhält folgende neue Fassung:
Die Anmeldung ist verbindlich für die Dauer eines Schuljahres (01.08.-31.07.) und verlängert sich automatisch, wenn das Kind nicht bis zum 31.01. des laufenden Schuljahres schriftlich abgemeldet wird.

§ 3 Abs. 2 erhält folgende neue Fassung:
Wenn zwei oder mehr Kinder derselben Beitragspflichtigen gleichzeitig ein Angebot der Offenen Ganztagsschule oder eine Tageseinrichtung für Kinder besuchen oder Leistungen der Kindertagespflege in Anspruch nehmen und die Stadt Bornheim in allen Fällen hierfür öffentlich-rechtliche Beiträge erhebt bzw. erheben müsste, wird für das Erstkind und das erste Ge-

schwisterkind in der Offenen Ganztagsschule ein Beitrag von jeweils 75% erhoben. Für Kinder, die eine Tageseinrichtung für Kinder besuchen oder Leistungen der Kindertagespflege in Anspruch nehmen, richtet sich die Beitragshöhe nach den Bestimmungen der Satzung der Stadt Bornheim zur Erhebung von Elternbeiträgen in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege. Für das dritte und alle weiteren Kinder wird kein Beitrag erhoben. Als Erstkind gilt das Kind, für das sich nach dem Einkommen, der Betreuungsart und der Betreuungsform der höchste Betrag ergibt. Als Zweitkind gilt das Kind, für das sich nach dem Einkommen, der Betreuungsart und der Betreuungsform der zweithöchste Beitrag ergibt. Die Beitragsermäßigung gilt auch dann, wenn sie mit der Beitragsbefreiung für das letzte Kindergartenjahr nach dem KiBiz zusammentrifft.

§ 3 Abs. 3 erhält folgende neue Fassung:
Im Elternbeitrag ist keine Ferienbetreuung enthalten. Eine Ferienbetreuung in den Sommer-, Herbst- bzw. Osterferien kann bei ausreichendem Bedarf gegen eine zusätzliche Teilnahmegebühr angeboten werden.

§ 3 Abs. 5 erhält folgende neue Fassung:
Die Höhe des Elternbeitrages im Rahmen der Regelbetreuungszeit und ohne Entgelte für das Mittagessen darf 180,00 EUR pro Monat und Kind nicht übersteigen.

Bei schriftlichem Nachweis eines Jahresbruttoeinkommens der Eltern von unter 55.000 EUR wird der monatliche Elternbeitrag entsprechend den folgenden Einkommensgrenzen reduziert:

Einkommensstufen Jahresbruttoeinkommen	**Monatlicher Beitrag (ohne Mittagessen)**
bis 15.500 EUR	0,00 EUR
bis 25.000 EUR	31,00 EUR
bis 35.000 EUR	53,00 EUR
bis 45.000 EUR	101,00 EUR
bis 55.000 EUR	143,00 EUR
über 55.000 EUR	180,00 EUR

Die Elterntragstabelle beiträge lt. der Beizum Schul- erhöhen sich jährlich 3 %. Die jahresbeginn um jeweils volle 50 Beiträge werden auf Cent gerundet.

Hinweis: Ein eventuell zusätzlich zu zahlen- des Verpflegungsentgelt ist an den jeweiligen Träger der Offenen Ganztagsschule zu zahlen.

Änderungen der wirtschaftlichen Verhältnisse sind der Stadt Bornheim unverzüglich und ohne Aufforderung mitzuteilen. Der Elternbeitrag wird dann ab dem Kalendermonat nach Eintritt der Änderung neu festgesetzt.

§ 3 Abs. 6 erhält folgende neue Fassung:
Die Elternbeiträge sind von den Eltern oder diesen rechtlich gleichgestellten Personen zu zahlen. Lebt das Kind mit nur einem Elternteil zusammen, tritt dieser an die Stelle der Eltern. Wird bei Vollzeitpflege nach § 33 Achtes Sozialgesetzbuch (SGB VIII) den Pflegeeltern ein Kinderfreibetrag nach § 32 Einkommensteuergesetz gewährt oder Kindergeld gezahlt, treten die Personen, die diese Leistungen erhalten, an die Stelle der Eltern.

Nach § 3 wird folgender § 3a Einkommen eingefügt.

(1) Einkommen im Sinne dieser Satzung ist die Summe der positiven Einkünfte der Eltern im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 des Einkommensteuergesetzes.
Ein Ausgleich mit Verlusten aus anderen Einkunftsarten und mit Verlusten des zusammen veranlagten Ehegatten ist nicht zulässig. Dem Einkommen nach Satz 1 sind steuerfreie Einkünfte, Unterhaltsleistungen sowie die zur Deckung des Lebensunterhaltes bestimmten öffentlichen Leistungen für die Eltern und das Kind, für das der Elternbeitrag gezahlt wird, hinzuzurechnen. Das Kindergeld nach dem Bundeskindergeldgesetz und entsprechenden Vor-

schriften, dass Erziehungsgeld nach dem Bundeserziehungsgeldgesetz und das Elterngeld nach dem Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz bis zu einem Betrag von 300,00 EUR bleiben anrechnungsfrei. Bezieht ein Elternteil Einkünfte aus einem Beschäftigungsverhältnis oder aufgrund der Ausübung eines Mandats und steht ihm aufgrund dessen für den Fall des Ausscheidens eine lebenslängliche Versorgung oder an deren Stelle eine Abfindung zu oder ist er in der gesetzlichen Rentenversicherung nachzuversichern, dann ist dem nach diesem Absatz ermittelten Einkommen ein Betrag von 10 v.H. der Einkünfte aus diesem Beschäftigungsverhältnis oder aufgrund der Ausübung des Mandats hinzuzurechnen. Kinderbetreuungskosten nach § 10 Abs. 1 Nr. 5 Einkommensteuergesetz (EStG) in der jeweils geltenden Fassung sind in der vom Finanzamt anerkannten Höhe vom Einkommen abzuziehen. Für das dritte und jedes weitere Kind sind die nach § 32 Abs. 6 EstG zu gewährenden Freibeträge von dem nach diesem Absatz ermittelten Einkommen abzuziehen.

(2) Maßgeblich für die Bemessung der Beitragshöhe ist das tatsächliche Bruttojahreseinkommen in dem Kalenderjahr, in dem der Platz in einer Kindertageseinrichtung oder die Leistung der Tagespflege in Anspruch genommen werden. Zu Beginn der Inanspruchnahme des Platzes bzw. der Leistung erfolgt eine vorläufige Festsetzung des Elternbeitrages auf der Grundlage des Bruttojahreseinkommens des vorrangegangenen Kalenderjahres. Sofern sich das Einkommen der Beitragsschuldner ändert, sind im Verlauf des Beitragszeitraumes vorläufige Anpassungen des Elternbeitrages möglich. Die abschließende Prüfung und Festsetzung erfolgt nach Ablauf des Kalenderjahres.

Artikel II

Diese Satzung tritt zum 01.08.2016 in Kraft.

Abstimmungsergebnis

44 Stimmen für den Beschluss (CDU, SPD, B90/Grüne, FDP, UWG, LINKE, Schmitz, BM)
1 Stimme gegen den Beschluss (Breuer)

10	**Satzung der Stadt Bornheim zur Förderung der Kindertagespflege**	**417/2016-4**

Beschluss:

Der Rat beschließt mit Wirkung ab 01.08.2016 folgende Fassung der

Satzung der Stadt Bornheim zur Förderung der Kindertagespflege

Der Rat der Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung am 07.07.2016 aufgrund der §§ 7 und 41 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), des § 90 Abs. 1 Sozialgesetzbuch VIII in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1802) sowie des § 23 des Gesetzes zur frühen Bildung und Förderung von Kindern – Kinderbildungsgesetz - KiBiz- in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2014 (GV. NRW. S. 335) folgende Satzung der Stadt Bornheim zur Förderung der Kindertagespflege beschlossen:

§ 1 - Rahmenbedingungen der Kindertagespflege

(1) Kindertagespflege hat gem. § 22 Abs. 2 und 3 SGB VIII i. V. m. § 3 KiBiz den Auftrag, die Erziehung, Bildung und Betreuung des Kindes zu fördern.

(2) Gem. § 43 Abs. 1 SGB VIII bedarf eine Person, die ein Kind oder mehrere Kinder außerhalb des Haushalts der Personensorgeberechtigten während eines Teils des Tages und mehr als 15 Stunden wöchentlich gegen Entgelt länger als drei Monate betreuen will, einer Erlaubnis.

§ 2 - Leistungen der Stadt Bornheim

(1) Die Förderung der Kindertagespflege (Betreuung von Kindern durch eine geeignete Tagespflegeperson) ist eine Leistung der öffentlichen Jugendhilfe gem. § 2 SGB VIII und umfasst gem. § 23 SGB VIII die Vermittlung des Kindes zu einer geeigneten Tagespflegeperson, soweit diese nicht von der erziehungsberechtigten Person nachgewiesen wird, deren fachliche Beratung, Begleitung und weitere Qualifizierung sowie die Gewährung einer laufenden Geldleistung. Es werden vom örtlich zuständigen Jugendamt folgende Leistungen erbracht:

a) Information und Beratung von Erziehungsberechtigten gem. § 23 Abs. 4 SGB VIII i. V. m. § 43 Abs. 4 SGB VIII,

b) Vermittlung von Kindern an geeignete Tagespflegepersonen gem. § 23 Abs. 1 SGB VIII,

c) Berücksichtigung des Wunsch- und Wahlrechts der Leistungsberechtigten gem. § 5 SGB VIII i. V. m. § 3a KiBiz,

d) fachliche Beratung, Begleitung und weitere Qualifizierung von Tagespflegepersonen gem. § 23 Abs. 1 SGB VIII,

e) Erteilung der Erlaubnis zur Kindertagespflege sowie Feststellung und Überprüfung der persönlichen und fachlichen Eignung von Tagespflegepersonen gem. § 43 SGB VIII i. V. m. § 4 KiBiz,

f) Sicherung der Betreuungskontinuität bei Ausfall der Tagespflegeperson gem. § 23 Abs. 4 Satz 2 SGB VIII,

g) Gewährung einer laufenden Geldleistung an die Tagespflegeperson gem. § 23 Abs. 2 und 2a SGB VIII,

h) Erhebung von Elternbeiträgen gem. § 90 SGB VIII.

§ 3 - Voraussetzungen des Anspruchs der Kinder auf Förderung in Kindertagespflege

(1) Die örtliche Zuständigkeit der Stadt Bornheim für die Gewährung von Leistungen an Kinder und ihre Eltern folgt aus § 86 SGB VIII.

(2) Die Anspruchsvoraussetzungen richten sich nach § 24 SGB VIII.

(3) Ziel der Kindertagespflege ist die Erfüllung des Rechtsanspruchs für Kinder ab Vollendung des ersten Lebensjahres bis zur Vollendung des dritten Lebensjahres.

Nach dem dritten Lebensjahr ist gem. § 24 Abs. 3 SGB VIII die Aufnahme in eine Kindertageseinrichtung vorrangig.

Für Kinder im schulpflichtigen Alter ist gem. § 24 Abs. 4 SGB VIII zunächst die Aufnahme in ein Betreuungsangebot der Schule geltend zu machen.

(4) Bei Vorliegen einer fachärztlich festgestellten Behinderung gem. § 2 SGB IX bedarf es zur Vermittlung und/oder Förderung einer entsprechend qualifizierten Tagespflegeperson der vorherigen Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Jugendamt.

(5) Bei Antragstellung muss der Betreuungszeitraum gem. § 43 Abs. 1 SGB VIII länger als drei Monate und mehr als 15 Stunden pro Woche umfassen.

(6) Die Personensorgeberechtigten beantragen schriftlich die Förderung der Kindertagespflege und haben das Vorliegen der Voraussetzungen nachzuweisen. Der Antrag soll mindestens vier Wochen vor Beginn der Kindertagespflege gestellt werden.

(7) Leistungen gem. § 2 erfolgen frühestens ab Vorlage der vollständigen Antragsunterlagen.

(8) Lebt das Kind mit nur einem Erziehungsberechtigten zusammen, so tritt gem. § 24 Abs. 3 Satz 2 SGB VIII diese Person an die Stelle der Erziehungsberechtigten.

§ 4 - Eignung zur Kindertagespflege

(1) Die Erlaubnis ist gem. § 87a Abs.1 SGB VIII vom örtlich zuständigen Jugendamt zu erteilen, wenn die Person gem. § 43 Abs. 2 SGB VIII für die Kindertagespflege geeignet ist.

(2) Die Eignung als Tagespflegeperson wird durch das örtlich zuständige Jugendamt geprüft.

(3) Fachliche Eignung

a) Mindestens Hauptschulabschluss.

b) Die durch Bundeszertifikat nachgewiesene erfolgreiche Teilnahme an einer Qualifizierungsmaßnahme nach dem Curriculum des Deutschen Jugendinstituts (DJI) oder Nachweis einer anderweitigen (sozial-) pädagogischen Qualifikation gem. § 43 Abs. 2 S. 3 SGB VIII i. V. m. § 17 Abs. 2 KiBiz mit Praxiserfahrung im U3-Bereich.

c) Nachweis der Teilnahme an einem Erste-Hilfe-Kurs für Tagespflegepersonen. Umfang und Inhalt richten sich nach den jeweils aktuell geltenden Maßgaben der Deutschen gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

d) Bereitschaft zur regelmäßigen Teilnahme an Treffen der Tagespflegepersonen (mind. 2x pro Kalenderjahr).

e) Erstellen eines pädagogischen Konzepts der eigenen Tagespflegestelle§ 13a Abs. 1 KiBiz.

f) Erstellen einer Bildungsdokumentation gem. § 13b Abs. 1 KiBiz.

g) Sicherstellung des Schutzauftrages gem. § 8a SGB VIII in Kooperation mit dem Jugendamt der Stadt Bornheim.

h) Personen nicht deutscher Muttersprache müssen nachweisen, dass sie über Sprachkenntnisse verfügen, die der Stufe B2 des gemeinsamen europäischen Referenzrahmens (GER) entsprechen.

i) Bei Aufnahme eines behinderten Kindes sind die Voraussetzungen gem. § 22 Abs. 3 KiBiz nachzuweisen.

j) Bei Tätigkeit in Großtagespflege: Belehrung gem. § 43 Infektionsschutzgesetz (IfSG).

k) Bei Tätigkeit in Großtagespflege: Schriftliche Erklärung gem. § 43 Abs. 1 Nr. 2 IfSG, dass kein Tätigkeitsverbot vorliegt.

(4) Persönliche Eignung

a) Ein erweitertes Führungszeugnis gem. §§ 30 Abs. 5 und 30a Abs. 1 Bundeszentralregistergesetz (BZRG) der Bewerberin/des Bewerbers sowie für alle im Haushalt lebenden Personen ab dem vollendeten 14. Lebensjahr zur Sicherstellung der Straffreiheit gem. § 72 a SGB VIII.

b) Eine schriftliche Gesundheitsbescheinigung aller im Haushalt lebenden Personen mit Negativtest zu psychischen Erkrankungen und Suchtmittelabhängigkeit und für die Bewerberin/den Bewerber zusätzlich die Bescheinigung der Eignung für die regelmäßige Betreuung von Kindern in Kindertagespflege.

c) Glaubwürdigkeit, Empathie, Verantwortlichkeit, Engagement, Belastbarkeit und Offenheit im Umgang mit den Tagespflegekindern und den Personensorgeberechtigten.

(5) Räumliche Eignung

a) Es muss pro Tagespflegekind eine Aufenthaltsfläche gem. der Empfehlung „Gut betreut! Arbeitshilfe für Fachberatungen zur Unterstützung der pädagogischen Arbeit in der Kindertagespflege“ des Landschaftsverband Rheinland vorhanden sein. Ab einer Zahl von drei gleichzeitig anwesenden Kindern muss die Aufenthaltsfläche in verschiedene Bereiche getrennt werden können. Für die Darstellung der Größe der für die Kindertagespflege genutzten Räume ist eine bemaßte Skizze der Räumlichkeiten vorzulegen.

b) Die Überprüfung der Räume erfolgt durch das örtlich zuständige Jugendamt auf Grundlage einer Sicherheitscheckliste.

c) Das Zutrittsrecht des örtlich zuständigen Jugendamts richtet sich nach § 4 Abs. 5 KiBiz.

§ 5 - Verfahren zur Eignungsfeststellung

(1) Verfahren und Elemente der Eignungsfeststellung sind persönliches Einzelgespräch, Gespräch mit Ehepartner/Lebensgefährte, Hausbesuch mit Überprüfung der Räumlichkeiten gem. § 4 Abs. 5 sowie das Erbringen und Prüfen der nach § 4 Abs. 3 und 4 vorzulegenden Nachweise. Die Entscheidung über die Erteilung der Erlaubnis zur Kindertagespflege ist durch schriftliche Darstellung der Einschätzung der Eignung unter Beifügung der Dokumente, die im Verlauf der Eignungsfeststellung entstanden bzw. eingeholt worden sind, vom örtlich zuständigen Jugendamt vorzubereiten.

(2) Fester Bestandteil der fachlichen Begleitung und Beratung des örtlich zuständigen Jugendamts sowie der Fortbildung während der Ausübung der Kindertagespflegetätigkeit ist auch die kontinuierliche Prüfung, ob die Eignung der Tagespflegeperson weiterhin gegeben ist. Dies erfolgt u.a. durch regelmäßige Hospitationen des örtlich zuständigen Jugendamtes bei der Tagespflegeperson.

§ 6 - Erteilung der Erlaubnis zur Kindertagespflege

(1) Die Erteilung und der Umfang der Erlaubnis zur Kindertagespflege richten sich nach § 43 SGB VIII i.V.m. § 4 KiBiz.

(2) Für die Erteilung der Erlaubnis der Kindertagespflege ist der örtliche Träger zuständig, in dessen Bereich die Tagespflegeperson gem. § 87a SGB VIII ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat.

(3) Die Erlaubnis zur Kindertagespflege ist beim örtlich zuständigen Jugendamt zu beantragen.

(4) Sollen sechs oder mehr Kinder gleichzeitig oder insgesamt mehr als acht fremde Kinder von einer Tagespflegeperson betreut werden, so findet § 45 SGB VIII Anwendung.

(5) Die Erlaubnis kann im Einzelfall gem. § 43 Abs. 3 SGB VIII auf eine geringere Anzahl von Kindern beschränkt werden (z. B. wenn die Räumlichkeiten die Betreuung nur einer geringeren Zahl von Kindern zulassen, sonstige familiäre Verpflichtungen bestehen, z. B. die Pflege von Angehörigen).

(6) Für Tagespflegepersonen, die im Haushalt der Personensorgeberechtigten arbeiten, ist der Erwerb einer Pflegeerlaubnis nicht erforderlich. Beantragen die Personensorgeberechtigten eine finanzielle Förderung, ist jedoch die Eignung – mit der Maßgabe, dass ein erweitertes Führungszeugnis und eine Gesundheitsbescheinigung für alle im Haushalt lebenden Personen nicht vorzulegen ist – gem. § 4 Abs. 3 und 4 nachzuweisen.

(7) Tagespflegepersonen, die sich in einem Verbund zusammenschließen (Großtagespflege gem. § 4 Abs. 2 KiBiz), bedürfen jeweils einer eigenständigen Erlaubnis zur Kindertagespflege. Ist die vertragliche und pädagogische Zuordnung des einzelnen Kindes zu einer bestimmten Tagespflegeperson nicht gewährleistet oder sollen zehn oder mehr Kinder gleichzeitig oder insgesamt betreut werden, so handelt es sich um eine Tageseinrichtung und § 45 SGB VIII findet Anwendung.

(8) Nach Ablauf einer erteilten Pflegeerlaubnis muss diese erneut von der Tagespflegeperson beantragt werden und das Verfahren zur Eignungsfeststellung gem. § 5 wird erneut durchgeführt.

§ 7 - Rücknahme/Widerruf der Erlaubnis zur Kindertagespflege

(1) Entstehen nach Aufnahme der Kindertagespflegetätigkeit Zweifel an der Eignung einer Tagespflegeperson oder liegen Anhaltspunkte für eine Nicht-Eignung gem. § 5 vor, leitet das örtlich zuständige Jugendamt eine Überprüfung ein. Kommt das örtlich zuständige Jugendamt nach Überprüfung zu dem Ergebnis, dass die Eignung nicht mehr besteht, so erfolgt die Rücknahme oder der Widerruf der Erlaubnis zur Kindertagespflege nach Maßgabe der §§ 45 ff. SGB X.

(2) Zuständig für die Rücknahme oder den Widerruf ist der örtliche Träger, in dessen Bereich die Tagespflegeperson ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat.

§ 8 - Laufende Geldleistung

(1) Die laufende Geldleistung wird unter der Voraussetzung gewährt, dass die Tagespflegeperson gem. § 23 Abs. 1 KiBiz kein weiteres Betreuungsgeld für die geförderten Betreuungsstunden von den Eltern erhält. Sollten gleichwohl unzulässige private Zuzahlungen vereinbart werden, besteht kein Anspruch auf die laufende Geldleistung.

Ausgenommen hiervon sind Gelder für Verpflegung. Diese sind zwischen den Personensorgeberechtigten und der Tagepflegeperson individuell zu regeln. Diese Beiträge entrichten die Personensorgeberechtigten direkt an die Tagespflegeperson.

(2) Mit Ausnahme der Regelungen gem. § 10 Abs. 7 und 8 wird die laufende Geldleistung nur für den Zeitraum der tatsächlichen Inanspruchnahme der Kindertagespflege gezahlt. Änderungen im Umfang des Betreuungsverhältnisses innerhalb eines Kalendermonats werden anteilig berücksichtigt.

(3) Der zeitliche Umfang des Betreuungsanspruchs richtet sich nach dem individuellen Bedarf. Die Geldleistung wird entsprechend dem benötigten Betreuungsumfang festgesetzt. Dieser ergibt sich aus den durchschnittlichen wöchentlichen Betreuungszeiten.

Pro Kind und Monat werden zusätzlich 2 Stunden à 5,00€ als Pauschale für zusätzliche Zeitbedarfe gezahlt (z.B. Bildungsdokumentation, Elterngespräche). Bei Beginn oder Beendigung des Tagespflegeverhältnisses im laufenden Monat wird anteilig 1 Stunde à 5,00€ gewährt.

(4) Leistungen gem. § 10 Abs. 4 SGB VIII i. V. m. §§ 53, 54 SGB X sind vorranging in Anspruch zu nehmen und im Falle der Ablehnung nachzuweisen.

(5) <u>Zusammensetzung der laufenden Geldleistung</u>

Tagespflegepersonen haben gem. § 23 SGB VIII Anspruch auf die Gewährung einer laufenden Geldleistung. Diese setzt sich zusammen aus:

a) dem pauschalierten Betrag zur Erstattung der angemessenen Kosten, die der Tagespflegeperson als Sachaufwand entstehen,

b) dem pauschalierten Betrag zur Anerkennung der Förderungsleistung,

c) der Erstattung nachgewiesener Beiträge zu einer Unfallversicherung,

d) der hälftigen Erstattung der nachgewiesenen Aufwendungen zu einer angemessenen Alterssicherung,

e) der hälftigen Erstattung der nachgewiesenen Aufwendungen zu einer angemessenen Kranken- und Pflegeversicherung.

(6) Höhe und Zahlung der laufenden Geldleistung

a) Der pauschalierte Betrag zur Erstattung der Kosten für den Sachaufwand gem. § 8 Abs. 5 a) beträgt einheitlich für alle Tagespflegepersonen je betreutem Kind und Stunde: 2,00€.

Der pauschalierte Betrag zur Anerkennung der Förderleistung gem. § 8 Abs. 5 b) beträgt einheitlich für alle Tagespflegepersonen je betreutem Kind und Stunde: 3,00€.

b) Die Zahlung der laufenden Geldleistung zur Förderung der Kindertagespflege erfolgt grundsätzlich zum 15. eines jeden Monats.

c) Beginnt oder endet das Betreuungsverhältnis innerhalb eines Monats, werden die Förderung des Sachaufwands und die anerkannte Förderleistung anteilig auf der Grundlage von 30 Tagen pro Monat gewährt.

d) Wird bei Kindern mit fachärztlich festgestellter Behinderung gem. § 2 SGB IX ein erhöhter Förderbedarf nachgewiesen, erhöht sich die anerkannte Förderleistung auf das 1,5-fache. Führt unter den vorgenannten Bedingungen der erhöhte Förderbedarf im besonders begründeten Einzelfall zur Reduzierung der Anzahl der gleichzeitig betreuten Tagespflegekinder, kann die anerkannte Förderleistung auf das 3-fache erhöht werden.

Die Überprüfung und Festlegung des Fördersatzes erfolgt durch das örtlich zuständige Jugendamt.

e) Erfolgt die Betreuung im Haushalt der Eltern des Tagespflegekindes oder im Vertretungsfall gem. § 10 Abs. 6 im Haushalt der zu vertretenden Tagespflegeperson, reduziert sich die Geldleistung um den Sachaufwand.

(7) Regelungen zur Eingewöhnung

Die Eingewöhnungszeit erfolgt auf Antrag vier Wochen vor dem beantragten Betreuungsbeginn und wird mit einer einmaligen Pauschale in Höhe von 50€ abgegolten. Die Eingewöhnungspauschale wird nur gewährt, wenn das Betreuungsverhältnis zustande kommt.

§ 9 - Mietzuschuss

(1) Mietet eine Tagespflegeperson Räume im Stadtgebiet Bornheim zur ausschließlichen Nutzung der Kindertagespflege an, kann auf Antrag und Nachweis über die Höhe der Mietkosten ein Zuschuss gewährt werden. Der Zuschuss kann beantragt werden, wenn für mindestens drei Bornheimer Kinder eine laufende Geldleistung gewährt wird. Pro Tagespflegekind wird ein Betrag in Höhe von 30€ monatlich gewährt, es werden maximal fünf Bornheimer Kinder pro Tagespflegeperson berücksichtigt. Der Zuschuss darf die Kaltmiete nicht übersteigen.

(2) Die Geeignetheit der Räume wird anhand einer Sicherheitscheckliste gem. § 4 Abs. 5 vom örtlich zuständigen Jugendamt geprüft.

§ 10 - Sonstige Erstattungen

(1) Nachgewiesene tatsächliche Aufwendungen zu einer angemessenen Alterssicherung der Tagespflegeperson werden mindestens in Höhe des hälftigen Mindestbeitrages der gesetzlichen Rentenversicherung anerkannt und auf Antrag erstattet.

(2) Nachgewiesene tatsächliche Aufwendungen zu einer angemessenen Kranken- und Pflegeversicherung werden der Tagespflegeperson auf Antrag hälftig erstattet. Besteht ein Versicherungsschutz in einer privaten Krankenversicherung, gilt die Hälfte des Beitrages der gesetzlichen Krankenversicherung als angemessen.

(3) Nachgewiesene Leistungen für die Unfallversicherung werden entsprechend dem gesetzlich vorgeschriebenen Beitrag für die Unfallversicherung der Berufsgenossenschaft für Gesundheits- und Wohlfahrtspflege (BGW) anerkannt und auf Antrag erstattet.

(4) Während der Tätigkeit als Tagespflegeperson einzureichende Nachweise werden auf Antrag erstattet:

a) Führungszeugnis: Erstattung in Höhe der Kosten für ein erweitertes Führungszeugnis gem. §§ 30 Abs. 5 und 30a Abs. 1 BZRG.

b) Ärztliches Attest: Erstattung angemessener Kosten in Höhe der Ziffer Nr. 75 Gebührenordnung für Ärzte (GoÄ).

c) Erste-Hilfe-Kurs: Erstattung anhand der von der Unfallkasse NRW (UK NRW) ausgegebenen Gutscheine über das örtlich zuständige Jugendamt.

Die Kosten für zu erbringende Nachweise vor erstmaliger Aufnahme der Tätigkeit als Tagespflegeperson mit gewöhnlichem Aufenthalt im Stadtgebiet Bornheim werden nicht erstattet.

(5) Die laufende Geldleistung wird bei Urlaub der Tagespflegeperson bis zu 30 Werktage pro Kalenderjahr weitergezahlt, sofern eine schriftliche Bestätigung erfolgt, dass 30 Urlaubstage nicht überschritten werden. Die Bestätigung ist bis zum 31.1. des laufenden Jahres bzw. innerhalb eines Monats nach Aufnahme der Tätigkeit als Tagespflegeperson beim örtlich zuständigen Jugendamt einzureichen.

(6) Die Betreuung eines gem. § 3 anspruchsberechtigten Kindes in öffentlich geförderter Kindertagespflege kann im Vertretungsfall von einer anderen qualifizierten Tagespflegeperson geleistet werden, wenn

- eine nachgewiesene Erkrankung der Tagespflegeperson *oder*
- eine nachgewiesene Erkrankung eines ihrer im Haushalt lebenden eigenen Kinder bis zur Vollendung des zwölften Lebensjahres oder eines in ihrem Haushalt lebenden behinderten Kindes, das auf Hilfe angewiesen ist

vorliegt.

Die Übernahme der Betreuungskosten durch die Vertretungstagespflegeperson kann für bis zu 30 Arbeitstage im Kalenderjahr auf Antrag gewährt werden. Der Antrag erfolgt schriftlich spätestens am ersten Tag der Vertretung. Die Berechnung der laufenden Geldleistung erfolgt in Höhe der anerkannten Geldleistung anhand der tatsächlich geleisteten Betreuungstage.

(7) Nachgewiesene Aufwendungen der Teilnahmegebühr eines erfolgreich absolvierten Qualifizierungskurses Kindertagespflege gem. Curriculum des Deutschen Jugendinstituts (DJI) werden auf Antrag der Tagespflegeperson hälftig erstattet, wenn diese ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Stadtgebiet Bornheim hat, mindestens ein gem. § 3 anspruchsberechtigtes Kind betreut wird und eine Erstattung nicht schon durch eine ande-

re Kommune erfolgt ist. Der Antrag ist formlos innerhalb eines Jahres nach Zertifikatsausstellung zu stellen.

(8) Nachgewiesene Aufwendungen der Teilnahmegebühr eines erfolgreich absolvierten Zertifikatskurses „Inklusion im Elementarbereich“ der sich mindestens nach den Voraussetzungen des Landschaftsverbands Rheinland richtet, werden auf Antrag der Tagespflegeperson hälftig erstattet, wenn diese ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Stadtgebiet Bornheim hat, mindestens ein behindertes gem. § 3 anspruchsberechtigtes Kind betreut wird und eine Erstattung nicht schon durch eine andere Kommune erfolgt ist.

§ 11 -Mitwirkungs- und Mitteilungspflichten

(1) Tagespflegepersonen haben gem. § 43 Abs. 3 Satz 6 SGB VIII das örtlich zuständige Jugendamt unaufgefordert schriftlich über wichtige Ereignisse zu unterrichten, die für die Betreuung der Tagespflegekinder bedeutsam sind. Hierzu zählen unter anderem:

a) Änderungen bei der Anzahl der betreuten Tagespflegekinder,

b) Änderungen in der wöchentlichen und in der Verteilung der täglichen Betreuungszeit,

c) Vertragsende der Kindertagespflege,

d) Fehl- und Ausfallzeiten der Tagespflegeperson sofern eine Vertretung nach § 10 Abs. 6 bereitgestellt werden soll,

e) Änderung bei den im Haushalt der Tagespflegeperson lebenden Personen, soweit die Tagespflegeperson die Kindertagespflege in ihrem eigenen Haushalt ausführt,

f) Wohnungs-/Wohnortwechsel und Veränderungen der Räumlichkeiten, die für die Kindertagespflege genutzt werden,

g) Aufgabe/Beendigung der Kindertagespflege,

h) Verdacht auf Kindeswohlgefährdung gem. § 8a SGB VIII.

(2) Erziehungsberechtigte haben gem. §§ 60 ff. SGB I das örtlich zuständige Jugendamt unaufgefordert schriftlich über wichtige Ereignisse zu unterrichten, die für die Betreuung der Tagespflegekinder bedeutsam sind. Hierzu zählen unter anderem:

a) Änderungen in der wöchentlichen und in der Verteilung der täglichen Betreuungszeit,

b) Vertragsende der Kindertagespflege,

c) Wohnungs-/Wohnortwechsel,

d) Veränderung der Einkommensverhältnisse,

e) Beendigung und Veränderungen des Arbeitsverhältnisses, der Bildungsmaßnahme, des Studiums,

f) Mitteilung über die Elternzeiten der Erziehungsberechtigten,

g) Nachweis über das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Förderung gem. § 24 SGB VIII, soweit im Einzelfall erforderlich.

(3) Im Falle fehlender Mitwirkungs- und Mitteilungspflichten gem. § 11 Abs. 1 und 2 kann die Förderung der Kindertagespflege rückwirkend eingestellt und die laufende Geldleistung entsprechend §§ 45 ff. SGB X zurückgefordert werden.

§ 12 - Kostenbeteiligung der Personensorgeberechtigten – Elternbeitrag

(1) Die Personensorgeberechtigten werden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen gem. § 90 Abs. 1 SGB VIII i. V. m. § 23 KiBiz zu den Kosten der Kindertagespflege herangezogen (Elternbeitrag).

(2) Der Elternbeitrag wird nach der „Satzung der Stadt Bornheim zur Erhebung von Elternbeiträgen in Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege“ in der jeweils gültigen Fassung erhoben.

§ 13 - Inkrafttreten
Diese Satzung tritt mit Wirkung zum 01.08.2016 in Kraft. Gleichzeitig treten die „Richtlinien der Stadt Bornheim zur Förderung der Kindertagespflege“ vom 01.01.2012 außer Kraft.

- Einstimmig -

11	**Satzung der Stadt Bornheim über die Änderung der im Flurbereinigungsverfahren Roisdorf getroffenen Festsetzungen vom XX.XX.2016**	**489/2016-7**

Beschluss:
Der Rat beschließt folgende

Satzung der Stadt Bornheim über die Änderung der im Flurbereinigungsverfahren Roisdorf getroffenen Festsetzungen vom XX.XX.2016

Auf Grund § 58 Abs. 4 des Flurbereinigungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. März 1976 (BGBl. I S. 546), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2794) in Verbindung mit den §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein - Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666 / SGV. NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juni 2015 (GV. NRW. S. 496), hat der Rat der Stadt Bornheim in seiner Sitzung vom 07.07.2016 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Der Wirtschaftsweg Gemarkung Roisdorf, Flur 22, Flurstück 86, wird eingezogen.

§ 2

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

- Einstimmig -

12	**Satzung der Stadt Bornheim über die Änderung der im Flurbereinigungsverfahren Dersdorf getroffenen Festsetzungen vom XX.XX.2016**	**491/2016-7**

Beschluss:
Der Rat beschließt folgende

Satzung der Stadt Bornheim über die Änderung der im Flurbereinigungsverfahren Dersdorf getroffenen Festsetzungen vom XX.XX.2016

Auf Grund § 58 Abs. 4 des Flurbereinigungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. März 1976 (BGBl. I S. 546), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2794) in Verbindung mit den §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein - Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666 / SGV. NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juni 2015 (GV. NRW. S. 496), hat der Rat der Stadt Bornheim in seiner Sitzung vom 07.07.2016 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Der Wirtschaftsweg Gemarkung Bornheim-Brenig, Flur 73, Flurstück 68, wird auf einer Länge von 63,50 m eingezogen.

Der Wirtschaftsweg Gemarkung Bornheim-Brenig, Flur 73, Flurstück 375, wird auf einer Länge von 35 m eingezogen.

Die betroffenen Wegestrecken sind in dem beigefügten Lageplan dargestellt, der Bestandteil dieser Satzung ist.

§ 2

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

- Einstimmig -

13	**Beitritt der Rahmenvereinbarung zur Übernahme der Gesundheitsversorgung für nicht Versicherungspflichtige gegen Kostenerstattung nach § 264 Abs. 1 SGB V i.V.m. §§ 1, 1a Asylbewerberleistungsgesetz in NRW zwischen dem Land NRW und den Krankenkassen**	**540/2016-5**

Beschluss:

Der Rat der Stadt Bornheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis, der Rahmenvereinbarung zur Übernahme der Gesundheitsversorgung für nicht Versicherungspflichtige gegen Kostenerstattung nach § 264 Abs.1 SGB V in Verbindung mit §§ 1, 1a Asylbewerberleistungsgesetz in Nordrhein-Westfalen zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und den Krankenkassen zum 01.01.2017 beizutreten.

Abstimmungsergebnis

44 Stimmen für den Beschluss (CDU tw., SPD, B90/Grüne, FDP, UWG, LINKE, Breuer, Schmitz, BM)
1 Stimme gegen den Beschluss (CDU tw.)

14	**Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung von Aufgaben nach dem Asylbewerberleistungsgesetz**	**546/2016-5**

Beschluss:

Der Rat

1. stimmt der Änderung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung von Aufgaben nach dem Asylbewerberleistungsgesetz in der in der Anlage vorgelegten Fassung zum 01.01.2017 zu,

2. beauftragt den Bürgermeister auf Antrag der CDU-Faktion, einen Bericht über die tatsächlich anfallenden Kosten/Einsparungen nach zwei Jahren und dem Rat bis spätestens zum 30.05.2019 eine Entscheidungsvorlage über die Weiterführung der Gesundheitskarte vorzulegen.

.

- Einstimmig -
bei 1 Stimmenthaltung (CDU tw.)

15	**Bebauungsplan Bo 24 in der Ortschaft Bornheim, Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**	**334/2016-7**

Beschluss:

Der Rat beschließt,

1. das Plangebiet an der westlichen Grenze des Geltungsbereiches, parallel zum Hexenweg zu begradigen,

2. für den Vorentwurf des Bebauungsplans Bo 24 mit den vorliegenden allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB,

3. die Planung für die Dauer von 4 Wochen öffentlich auszulegen und eine Einwohnerversammlung durchzuführen.

- Einstimmig -
(ohne Mitwirkung des RM Aharchi gem. § 31 GO)

16	**Bebauungsplan Bo 26 in der Ortschaft Bornheim; Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**	**335/2016-7**

Beschluss:

Der Rat beschließt,

1. das Plangebiet entlang der L 192 in nordöstlicher Richtung und entlang der K 42 in nordwestlicher und südöstlicher Richtung zu erweitern,

2. für den vorliegenden Vorentwurf des Bebauungsplans Bo 26 mit den vorliegenden allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB,

3. die Planung für die Dauer von 4 Wochen öffentlich auszulegen und eine Einwohnerversammlung durchzuführen.

- Einstimmig -

17	**Bebauungsplan Wd 54 in der Ortschaft Waldorf; Ergebnis der Offenlage; Satzungsbeschluss; Beschluss städtebaulicher Vertrag**	**317/2016-7**

Beschluss:

Der Rat beschließt,

1. zu den Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplanes Wd 54 in der Ortschaft Waldorf die vorliegenden Stellungnahmen inklusive der Beschlussentwürfe der Stadt Bornheim,
2. den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes Wd 54 in der Ortschaft Waldorf einschließlich der vorliegenden textlichen Festsetzungen und der vorliegenden Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung,
3. den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Wd 54 in der Ortschaft Waldorf einschließlich der vorliegenden Anlagen,
4. den Beschluss des Verkehrs-, Umwelt- und Planungsausschusses der Stadt Bornheim (vgl. Vorlage 485/2003-7) zum Ausbau des Feldchenweges für den Abschnitt zwischen Donnerbachweg und Dahlienstraße vom 5. November 2003 aufzuheben und

5. den Ausbau der Straße Feldchenweg zwischen Donnerbachweg und Dahlienstraße gemäß Anlage 7 der Sitzungsvorlage mit Gehweg auf der nördlichen Straßenseite durchzuführen,

6. den Bürgermeister zu beauftragen, mit dem Investor, auf Grund der schwierigen Topographie, über eine barrierefreie Zuführung zu den Ladenflächen zu verhandeln.

Abstimmungsergebnis

42 Stimmen für den Beschluss (CDU, SPD, B90/Grüne, UWG, LINKE, Breuer, Schmitz, BM)
3 Stimmen gegen den Beschluss (FDP)

18	2. Änderung Flächennutzungsplan; Ergebnis der Offenlage; Beschluss	216/2016-7

Beschluss:

Der Rat beschließt

1. zu den Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zum Entwurf der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes die vorliegenden Stellungnahmen der Stadt Bornheim,

2. die Zweckbestimmung „Sonderbaufläche“ sowohl in der Zeichenerklärung des Plandokuments als auch in der Begründung unter Punkt 7 um den Begriff „Nahversorgung“ zu ergänzen,

3. den vorliegenden Entwurf der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Waldorf einschließlich der vorliegenden Begründung.

Abstimmungsergebnis

42 Stimmen für den Beschluss (CDU, SPD, B90/Grüne, UWG, LINKE, Breuer, Schmitz, BM)
3 Stimmen gegen den Beschluss (FDP)

19	Unterbringung von Flüchtlingen	510/2016-5

Der Rat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

1. Unterbringung von Flüchtlingen
Seit Beginn des Jahres gab es nur Einzelzuweisungen.
Ankündigung der Bezirksregierung, dass im weiteren Jahresverlauf mit Zuweisungen zu rechnen ist.
Mit der erwarteten Fertigstellung und der Weiternutzung der Erntehelfercontainer sind zunächst genügend Kapazitäten für die Aufnahme vorhanden.
Wenn weitere Zuweisungen erfolgen, sind weitere Kapazitäten fortzuentwickeln im Sinne des Ratsbeschlusses zur Errichtung einer weiteren 100er Anlage.
Es sollen nicht weitere große Containeranlagen angeschafft werden, sondern nach Möglichkeit im Sinne der Förderung von Integration und nachhaltige Verwendung der Wohnungen kleinere Objekte umgesetzt werden.
Derzeit ist ein Standort in Roisdorf für einen Festbau in der Diskussion, der nicht 100 sondern ca. 60 Wohnplätze haben soll.
Im Laufe des Sommers sollen weitere Standortoptionen erörtert werden, die es ermöglichen, Wohngrundstücke zu entwickeln und nachhaltig Wohnraum bereitstellen zu können.
Es wird damit gerechnet, dass bis zu 220 Flüchtlinge aufzunehmen sind.

2. Die bestehenden Verträge mit den Maltesern und dem Sicherheitsdienst werden

fortentwickelt. Angestrebt wird eine Flexibilisierung der Betreuungsarbeit im Sinne des Einsatzes an verschiedenen Standorten.

3. Drängen, dass die Verfahren der hier lebenden Asylanten weitergehen. Weitestgehend wurden alle hier lebenden Flüchtlinge durch das BAMF registriert. Jetzt ist das Anliegen, die Asylverfahren zügig bearbeitet zu bekommen. Bei über 400 Flüchtlingen sind die Asylanträge noch nicht aufgenommen. Man hofft, dass durch die Außenstelle der Ärmelkeilkaserne des BAMF dies in der 2. Jahreshälfte erfolgen kann.
   Am 23.08.2016 gibt es einen Besichtigungs- und Gesprächstermin der Bürgermeister/innen im Rhein-Sieg-Kreis mit dem Leiter des BAMF und der Außenstelle in der Ärmelkeilkaserne.
   Es wird gehofft, dass dann konkrete Zahlen und Angaben genannt werden, wie die weitere Bearbeitung der Verfahren erfolgt.

4. Gerüchte über einen weiteren Integrationpoint in Bonn-Duisdorf. Sobald konkrete Angaben vorliegen, wird darüber informiert.

5. In der 1. Sitzung nach den Sommerferien wird eine Vorlage vorgelegt, wie die Mittel aus dem Spendenfond verwendet werden.

Zusatzfragen
RM Hanft

1. betr. Errichtung von Unterkünften in Festbauweise, Schwierigkeiten bei den Fördermitteln
   Kann die Verwaltung dazu etwas sagen?

Antwort:
Es bestehen Schwierigkeiten Förderprojekte umzusetzen. Es erscheint schwierig, zu einem förderunschädlichen Maßnahmenbeginn zu kommen, wenn die Klärung der Förderung längere Zeit in Anspruch nimmt. Ein Festbau ist nach unserer Einschätzung wegen der nachhaltigen Erstellung von Wohnraum, der dauerhaft in Bornheim genutzt werden kann, selbst ohne Förderung immer noch sinnvoller, als eine weitere Containeranlage auf vorübergehende Standorte für 3 Jahre zu stellen. Das macht die prekäre Situation deutlich, in der man sich befindet.

2. betr. Kapazitäten in den Kommunen, finanzielle Belastungen höher wo der Wohnungsmarkt sehr angespannt ist
   Besteht nach Einschätzung der Verwaltung in Zukunft die Möglichkeit das starre Zuweisungssystem zu verändern?

3. betr. Defizit 2015 1,5 Mio Euro
   Gibt es Möglichkeiten, dass dort ein Ausgleich/Teilausgleich erzielt werden kann?

Antwort:
Wohlwollend wird die Diskussion zwischen den Bundesländern und dem Bund verfolgt, was zu diesem Thema vom Bund verlangt wird. Die Erwartungshaltung ist auch von den Kommunen sehr hoch. Es ist notwendig, dass diejenigen, die Integration leisten müssen und den Kostenaufwand haben, unterstützt werden. Der Bund muss intensiv unterstützen.
Die Frage der Auskömmlichkeit der Pauschale, die das Land den Kommunen gewährt, und die Frage, was die Kommunen in den Fällen machen, wenn keine Kostendeckung erzielt wird, wird momentan intensiv diskutiert, nicht nur im Rhein-Sieg-Kreis sondern auch in den Nachbarkreisen.
Die Situation in den Kommunen ist sehr unterschiedlich. Es wird beraten, wie wir möglicher Weise gegenüber dem Land auftreten, um mögliche Kostenunterdeckungen tatsächlich auch geltend zu machen. Die KGST hat ein Projekt aufgelegt und im Sommer sollen die Ergebnis-

se mitgeteilt werden. Danach wird es ein vergleichbares Bild in der kommunalen Landschaft geben und wir können gegenüber dem Land geschlossen und einheitlich auftreten. Dieser Aspekt wird in die Haushaltsplanberatungen mit einfließen.

RM Hochgartz:
Wie erfolgt der Übergang aus den Containern in die Festunterkünfte (Kriterienkatalog)? Wie ist der Sachstand?
Antwort:
Der Kriterienkatalog wird erarbeitet. Die Containerstandworte wurden entwickelt. In den neueren Anlagen ist die Aufenthalts- und Wohnqualität deutlich höher als in den älteren Anlagen. Fortlaufend wird sich am Wohnungsmarkt orientiert. Jetzt werden geeignete Nutzer in die Einrichtungen aufgenommen, dass diese mit einer gewissen Priorität in den Wohnungsmarkt integriert werden.

RM Kretschmer
Wie ist der Sachstand Festbauweise Walberberg?
Antwort:
Ausschreibungsunterlagen werden herausgehen und Angebote in den nächsten 2-3 Monaten erwartet, dann erfolgt die Auswertung und im Herbst eine Vergabeentscheidung.

RM Kleinekathöfer
Haben die einseitigen Straßensperrungen und Arbeiten am Sechtemer Weg mit der geplanten Festbauweise zu tun?
Antwort:
Dabei handelt es sich um eine andere Baustelle.
Der Landesbetrieb wird an der L 118 im Einzugsbereich der Autobahn Änderungen vornehmen und dort wird es auch zu Sperrungen kommen.

20	**Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 einschließlich der Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) bis 2024**	**504/2016-2**

Beschluss:
Der Rat verweist den Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 mit allen Anlagen zur weiteren Beratung in den Haupt- und Finanzausschuss.

- Einstimmig -

21	**Weitergabe von Krediten an städtische Mehrheitsbeteiligungen**	**388/2016-2**

Beschluss:
Der Rat beschließt, die Finanzierung des Investitionsbedarfs in den städtischen Mehrheitsbeteiligungen durch die Weitergabe von Kommunaldarlehen sicherzustellen. Er beauftragt die Verwaltung, die erforderlichen Darlehensverträge mit den Gesellschaften zu den im Sachverhalt festgelegten Eckpunkten abzuschließen.

- Einstimmig -

22	**Feststellung des Jahresabschlusses des Wasserwerkes der Stadt Bornheim für das Wirtschaftsjahr 2015 und Verwendung des Jahresgewinns**	**482/2016-2**

Beschluss:
Der Rat
1. stellt den geprüften Jahresabschluss des Wasserwerks der Stadt Bornheim zum 31.12.2015 gemäß § 4 Eigenbetriebsverordnung für das Land NRW (EigVO NRW) fest,
2. nimmt den Lagebericht 2015 zur Kenntnis,

3. beschließt, den festgestellten Jahresgewinn des Wirtschaftsjahres 2015 in Höhe von 349.037,50 Euro an die Stadt abzuführen und
4. erteilt dem Betriebsausschuss gemäß § 4 EigVO NRW die Entlastung.

Die Beschlüsse erfolgen vorbehaltlich des Prüfungsvermerks durch die Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen.

- Einstimmig -

23	**Ergänzungswahlen zu Ausschüssen**	**538/2016-1**

Beschluss:
Die Ratsmitglieder wählen aufgrund eines einheitlichen Wahlvorschlages

1.1 in den Ausschuss für Schule, Soziales und demographischen Wandel als beratendes Mitglied zur Vertretung des Kinder- und Jugendparlamentes,

Maximilian Burghoff Hernàndez,

1.2 zur Vertretung der städtischen Schulen gem. § 85 des Schulgesetzes NRW (Gymnasium, Gesamtschule, Hauptschule, Grundschule, Bornheimer Verbundschule)

für den Bereich Gymnasium **Herrn Thomas Kaiser**, Alexander-von-Humboldt-Gymnasium, anstelle von Herrn Thomas Heußner, als stv. beratendes Mitglied,

1.3 in den Ausschuss für Schule, Soziales und demographischen Wandel ein beratendes Mitglied und ein stellvertretendes beratendes Mitglied zur Vertretung des Vereins Bornheimer Flüchtlingshilfe e.V.

- Einstimmig -

24	**Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.06.2016 betr. Entwicklungsstand der eGovernment-Strategie für Bornheim**	**529/2016-11**

- Kenntnis genommen -

Zusatzfragen RM Gesell
Können mindestens eine Woche vor dem 24.08.2016 die Ergebnisse aus dem verwaltungsinternen Workshop den Ratsvertretern vorgelegt werden?
Antwort:
Wird geprüft. Es wird davon ausgegangen, dass der Gutachter die Ergebnisse beider Workshops zusammen bearbeitet und dann zu einem Ergebnis zusammenfasst.

RM M.Koch betr. Workshop ohne Agenda
Ist es nicht wichtig vorher zu wissen, was besprochen werden soll und dass es dafür eine Agenda gibt und wenn es Erkenntnisse gibt, dass diese auch zur Verfügung gestellt werden?
Antwort:
Das wird so sein.

25	**Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.06.2016 betr. Freies WLAN zur Förderung von Tourismus/Wirtschaft und Zusammenleben/Integration**	**530/2016-11**

Beschluss:
Der Rat beauftragt die Verwaltung
1. eine Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände zur Änderung des Telemediengesetzes und der Störerhaftung einzuholen,
2. die Einrichtung von WLAN in weiteren städtischen Einrichtungen zu prüfen,

3. den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (einschließlich Prüfung der Dachflächen) soweit wie möglich umzusetzen und sofern es rechtliche Bedenken gibt, die nochmals in den Gremien zu erörtern und
4. in der 1. Sitzung nach den Sommerferien einen Zwischenbericht vorzulegen.

- Einstimmig -

26	**Mitteilung betr. Erstellung eines kommunalen wohnungspolitischen Handlungskonzeptes**	**389/2016-2**

- Kenntnis genommen -

Zusatzfrage RM Hanft
Ist dieses Fördermittelvolumen des Rhein-Sieg-Kreises kontingentiert, und wenn ja in welcher Höhe?
Antwort:
Für Zwecke der Wohnungsbauförderung standen landesweit ursprünglich rd. 800 Mio. Euro zur Verfügung. Der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn profitieren hieran mit einem gemeinsamen Budget in Höhe von 44 Mio. Euro, dessen Inanspruchnahme zwischen den beiden Gebietskörperschaften abgestimmt wird. Die Fördermittel des Landes wurden aktuell um 300 Mio. Euro (+ 37,5 %) auf insgesamt 1,1 Mrd. Euro erhöht.

27	**Mitteilung / Halbjahresbericht des Bürgermeisters (Bereich Rat)**	**509/2016-1**

- Kenntnis genommen -

Zusatzfrage RM Quadt-Herte betr. Erwartung, dass die Bezirksregierung bis zur 1. Ratssitzung nach der Sommerpause über die Beanstandung eine Stellungnahme abgeben wird. Hat der Bürgermeister Hinweise, die darauf hindeuten, dass das auch so sein wird?
Antwort:
Das ist die Erwartungshaltung des Bürgermeisters.

28	**Anfrage der FDP-Fraktion vom 12.05.2016 betr. Arbeitsplätze für Flüchtlinge**	**386/2016-11**

Beschluss:
Der Rat beauftragt die Verwaltung,

1.) in einer der nächsten Sitzungen darzustellen, in welchen Bereichen der Stadtverwaltung und des Stadtbetriebs Arbeitsplätze für Flüchtlinge angeboten werden können. Zu berücksichtigen sind Praktika und ähnliche Stellen für Menschen mit geringer Qualifikation sowie Arbeitsprogramme mit dem Ziel eines qualifizierten Berufsabschlusses,

2.) die Anzahl der derzeit in Bornheim untergebrachten Flüchtlinge mitzuteilen, die über eine eingeschränkte oder uneingeschränkte Arbeitserlaubnis verfügt.

- Einstimmig -

29	**Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen**	**507/2016-1**

Beantwortung von Anfragen aus vorherigen Sitzungen
Diesbezüglich erfolgt in den Sommerferien eine Mitteilung.

Mündlichen Mitteilungen
Keine.

30	Anfragen mündlich	

RM Kabon betr. Förderung 2 Milliarden für Schulen
Hat die Stadt Projekte, die sie einreicht?
Antwort:
Den Unterlagen des Schulausschusses konnte entnommen werden, dass die Stadt interessante Projekte hat. Was fehlt ist das konkrete Konzept.
Sobald die Konzepte vorliegen, werden die Projekte sofort gemeldet.

RM Stadler
1. Wann lädt der Bürgermeister zum ersten Gesprächstermin Bürgerwerkstatt Ro 21 ein?
Antwort:
Es gibt noch keinen Termin. Es wird ein Termin für das letzte Quartal des Jahres angestrebt.
2. Wann finden die nächsten Bürgerforen zum Stadtmarketingkonzept statt?
Antwort:
Nach den Sommerferien. Die Termine August/September werden derzeit abgestimmt.

Ende der Sitzung: 20:05 Uhr

gez. Wolfgang Henseler
Bürgermeister

gez. Petra Altaner
Schriftführung

Niederschrift

Sitzung des **Rates** der Stadt Bornheim am Donnerstag, **08.09.2016**, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2

X	**Öffentliche Sitzung**
	Nicht-öffentliche Sitzung

Sitzung Nr.	52/2016
Rat Nr.	**6/2016**

Anwesende

Bürgermeister

Henseler, Wolfgang	SPD

Mitglieder

Aharchi, Loubna	SPD-Fraktion
Bandel, Helga	CDU-Fraktion
Breuer, Paul	fraktionslos
Engels, Hans-Günther	CDU-Fraktion
Feldenkirchen, Else	UWG/Forum-Fraktion
Feldenkirchen, Hans Gerd	UWG/Forum-Fraktion
Freynick, Jörn	FDP-Fraktion
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	SPD-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	Bündnis 90/Grüne-Fraktion	
Wingenbach, Matthias	CDU-Fraktion	
Wirtz, Hans-Dieter	CDU-Fraktion	bis TOP 21 tw.
Züge, Rainer	SPD-Fraktion	

Verwaltungsvertreter
Brandt, Joachim
Cugaly, Ralf
Pilger, Christiane
Schier, Manfred Erster Beigeordneter
von Bülow, Alice
Walter, Sabine
Winkler, Susanne

Schriftführerin
Altaner, Petra

Nicht anwesend (entschuldigt)

Gesell, Andrea	Bündnis 90/Grüne-Fraktion

T a g e s o r d n u n g

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	Öffentliche Sitzung	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Einwohnerfragestunde	
3	Sachliche Entscheidung über das Bürgerbegehren „Bornheimer Trinkwasser“ , Anhörung der Vertreter und ggf. Festlegung eines Abstimmungstermins	654/2016-1
4	Bebauungsplan Bo 18 in der Ortschaft Bornheim; Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, Offenlagebeschluss	593/2016-7
5	Bebauungsplan Se 23 - Beschluss der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	602/2016-7
6	Bebauungsplan Wb 07 in der Ortschaft Walberberg; Aufstellungsbeschluss	605/2016-7
7	Bebauungsplan De 04 in der Ortschaft Dersdorf; Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, Offenlagebeschluss	616/2016-7
8	Verlängerung der Veränderungssperre für einen Teilbereich des Bebauungsplanes Me 16 in der Ortschaft Merten	653/2016-7
9	Entwurf des Gesamtabschlusses 2014	577/2016-2
10	Feststellung des Jahresabschlusses für das Haushaltsjahr 2015, Beschluss über die Behandlung des Jahresfehlbetrages und Entlastung des Bürgermeisters	694/2016-2
11	Zustimmung zu Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen im Haushaltsjahr 2016 für die Produktgruppe 1.08.01 Sportförderung	679/2016-11
12	Einwendungen gegen den Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 einschließlich der Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) bis 2024	604/2016-2
13	2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 einschließlich Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) bis 2024	603/2016-2

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
14	Beratung des Doppelhaushaltes 2017 / 2018 einschließlich der Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) bis 2026	594/2016-2
15	Entwurf des Kreishaushaltes für die Jahre 2017/2018	699/2016-2
16	Beratung des Stellenplanes 2017 und 2018	543/2016-11
17	Unterbringung von Flüchtlingen	691/2016-5
18	Feuerwehrgerätehaus Bornheim	277/2016-3
19	1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Bornheim vom 15.11.2012	583/2016-2
20	Bildung einer Einigungsstelle nach dem Landespersonalvertretungsgesetz Nordrhein-Westfalen (LPVG NRW)	706/2016-11
21	Zwischenbericht betr. Freies WLAN zur Förderung von Tourismus/Wirtschaft und Zusammenleben/Integration	701/2016-11
22	Ergänzungswahlen zum Umlegungsausschuss der Stadt Bornheim	592/2016-1
23	Wahl zur Vertretung der Stadt Bornheim in der Gesellschafterversammlung der Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH Bornheim (WFG Bornheim)	634/2016-1
24	Wahl zur Vertretung der Stadt Bornheim in der Mitgliederversammlung des deutschen Vereins für öffentliche und private Fürsorge (DV)	635/2016-1
25	Verkaufsoffene Sonntage im Stadtgebiet Bornheim im Jahr 2017	555/2016-3
26	Mitteilung betr. Resolution des Rates der Stadt Bornheim zur Stilllegung der belgischen Atomkraftwerke in Tihange und Doel - Reaktionen	676/2016-1
27	Anfrage der SPD-Fraktion vom 19.04.2016 betr. Regionale Kriminalitätsstatistik	619/2016-3
28	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	689/2016-1
29	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.

Die Tagesordnung der öffentlichen Sitzung wird in folgender Reihenfolge behandelt:
TOP 1-29.

	Öffentliche Sitzung	
1	**Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin**	

Frau Altaner ist bereits zur Schriftführerin bestellt.

2	**Einwohnerfragestunde**	

Mündliche Einwohnerfrage von Frau Heidi Leinweber aus Bornheim betr. geänderte Markierungen auf der Schillerstraße, Verengung der Fahrbahn, so dass es bereits zu Beschädigungen an einem parkenden Auto gekommen ist.
Könnte die Markierung wieder zurückgenommen werden oder ein Tempo 30/km/h Schild aufgestellt werden?
Antwort:
Hier wurde eine provisorische Markierung angebracht. Es wird davon ausgegangen, dass es dieses Jahr noch eine abschließende Bewertung durch die Verkehrsbehörde gibt. Der Hin-

weis wird mit aufgenommen. Frau Leinweber wurde gebeten sonstige Anregungen schriftlich zu übermitteln, damit diese mit ins Verfahren einbezogen werden können.

3	**Sachliche Entscheidung über das Bürgerbegehren „Bornheimer Trinkwasser“ , Anhörung der Vertreter und ggf. Festlegung eines Abstimmungstermins**	**654/2016-1**

RM Freynick stellt für die FDP-Fraktion den Geschäftsordnungsantrag, den Tagesordnungspunkt zu vertagen.
Der Geschäftsordnungsantrag des RM Freynick wird mit einem Stimmenverhältnis von
03 Stimmen für den Antrag (FDP)
45 Stimmen gegen den Antrag (CDU, SPD, B90/Grüne, UWG, LINKE, Breuer, BM)
abgelehnt.

Der Beschlussentwurf,
der Rat beschließt, dem Bürgerbegehren „Bornheimer Trinkwasser“ mit der Fragestellung „Soll die Stadt Bornheim weiterhin ihr Trinkwasser zu 75% vom Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel (WBV) und zu 25% vom Wahnbachtalsperrenverband (WTV) beziehen und darüber mit dem WBV einen langfristigen Vertrag abschließen?“ zu entsprechen,
wird mit einem Stimmenverhältnis von
04 Stimmen für den Beschlussentwurf (FDP, BM)
44 Stimmen gegen den Beschlussentwurf (CDU, SPD, B90/Grüne, UWG, LINKE, Breuer)
abgelehnt.

Beschluss:
Der Rat beschließt,
1. dem Bürgerbegehren „Bornheimer Trinkwasser“ nicht zu entsprechen und

2. gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 der Satzung der Stadt Bornheim über die Durchführung von Einwohneranträgen, Bürgerbegehren und Bürgerentscheiden vom 10.01.2005 als Abstimmungstermin, Sonntag, den 20.11.2016 (Totensonntag) in der Zeit zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr festzulegen.

- Einstimmig -
bei 4 Stimmenthaltungen (FDP, BM)

4	**Bebauungsplan Bo 18 in der Ortschaft Bornheim; Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, Offenlagebeschluss**	**593/2016-7**

Beschluss:

Der Rat beschließt,
1. zu den Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB zum Entwurf des Bebauungsplanes Bo 18 in der Ortschaft Bornheim die vorliegenden Stellungnahmen der Stadt Bornheim,

2. den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes Bo 18 einschließlich der vorliegenden textlichen Festsetzungen sowie der vorliegenden Begründung gemäß § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

Abstimmungsergebnis
47 Stimmen für den Beschluss (CDU, SPD tw.,B90/Grüne, FDP, UWG, LINKE, Breuer, BM)
1 Stimme gegen den Beschluss (SPD tw.)

AM Stadler erklärt, dass er gegen den Beschluss gestimmt habe, weil das Gebäude mit seinem Staffelgeschoss (69,5 m NHN) mit 4,8 m bzw. 3,9 m über den Firsthöhen der beiden

Nachbargebäude liegt, somit es sich um eine erdrückende Bebauung handelt, eine Flachdachbauweise und ein Staffelgeschoss dem Charakter der Nachbarbebauung bzw. der geplante Baukörper dem Umgebungsschutz des § 9 DSchG NRW für die Baudenkmäler (ev. Kirche und ehemaliges Bürgermeisteramt) nicht entspricht.

5	**Bebauungsplan Se 23 - Beschluss der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit**	**602/2016-7**

Beschluss:

Der Rat beschließt,

1. die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB mit dem vorliegenden Planvorentwurf des Bebauungsplanes Se 23 in der Ortschaft Sechtem und der Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung,

2. die Planung für die Dauer von 4 Wochen öffentlich auszulegen und auf eine Einwohnerversammlung zu verzichten, da die Planung bereits im Rahmen der Einwohnerversammlung zum Bebauungsplan Se 21 am 20.01.2016 präsentiert wurde.

- Einstimmig -

6	**Bebauungsplan Wb 07 in der Ortschaft Walberberg; Aufstellungsbeschluss**	**605/2016-7**

Beschluss:

Der Rat

1. lehnt die Einleitung eines Verfahrens zur Aufstellung eines Bebauungsplanes im Gebiet zwischen Schützenstraße/Oberstraße und Jodokusstraße ab und spricht sich damit gegen eine Baulandentwicklung in diesem Bereich aus,

2. beschließt die Fläche als Wohnbaufläche aus dem gültigen Flächennutzungsplan herauszunehmen.

- Einstimmig -
bei 1 Stimmenthaltung (BM)

7	**Bebauungsplan De 04 in der Ortschaft Dersdorf; Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, Offenlagebeschluss**	**616/2016-7**

Beschluss:

Der Rat beschließt,

1. den Geltungsbereich des Bebauungsplanes um zwei Flurstücke (Gemarkung Brenig, Flur 71, Flurstücke 28 und 29) zu erweitern,

2. zu den Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB zu dem Vorentwurf des De 04 in der Ortschaft Dersdorf die vorliegenden Stellungnahmen inklusive Beschlussentwürfen der Stadt,

3. den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes De 04 einschließlich der vorliegenden textlichen Festsetzungen sowie der vorliegenden Begründung gemäß § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

- Einstimmig -

8	**Verlängerung der Veränderungssperre für einen Teilbereich des Bebauungsplanes Me 16 in der Ortschaft Merten**	**653/2016-7**

Beschluss:

Der Rat beschließt auf Empfehlung des Ausschusses für Stadtentwicklung folgende Satzung:

Satzung der Stadt Bornheim vom über die Erste Verlängerung der Veränderungssperre in der Ortschaft Merten(Teilbereich des Bebauungsplanes Me 16)

Aufgrund der §§ 14,16 und 17 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414) in der derzeit geltenden Fassung und der §§ 7 und 41 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 25.06.2015 (GV. NRW. S. 495) hat der Rat der Stadt Bornheim in seiner Sitzung am 08.09.2016 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

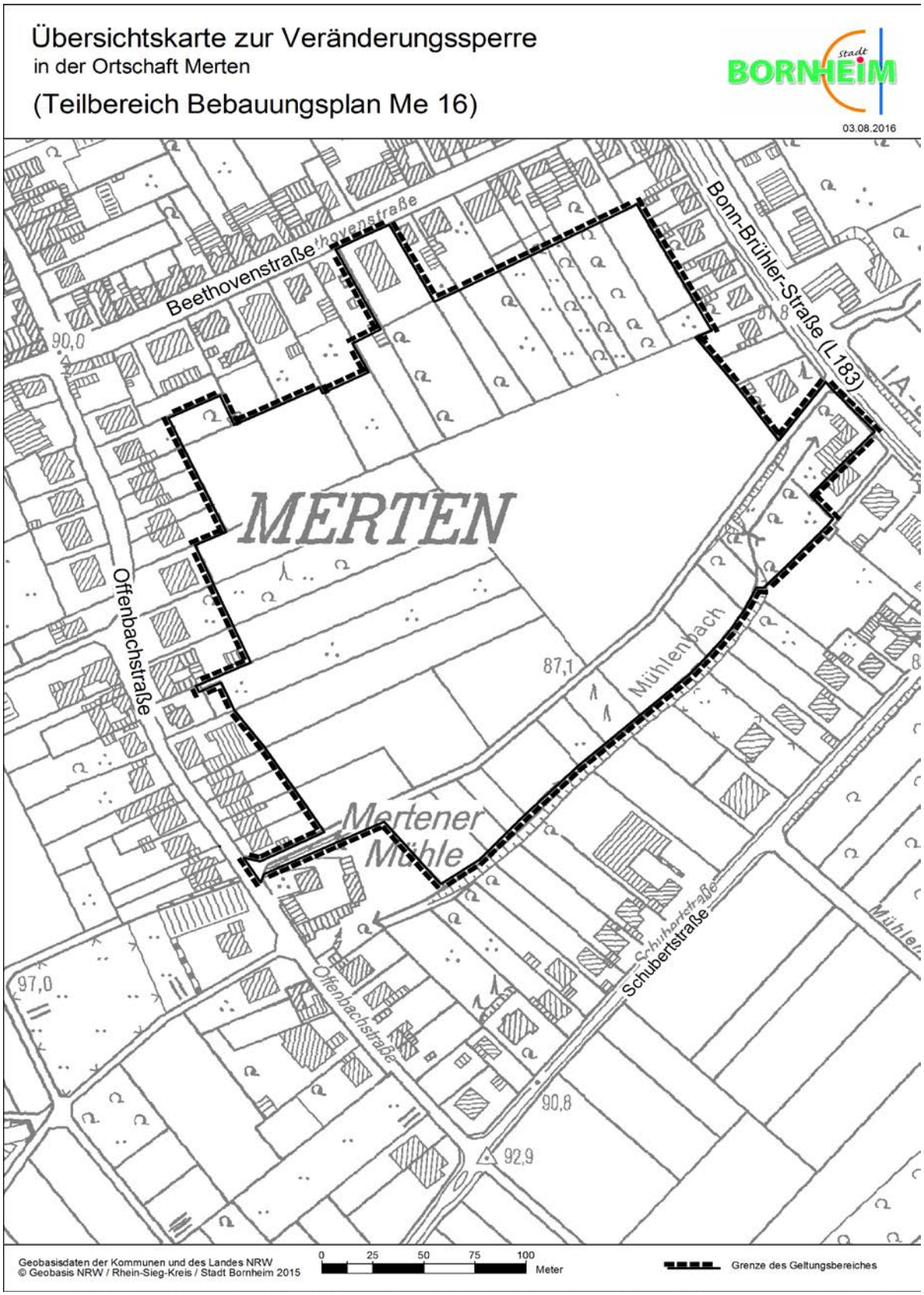
Die Geltungsdauer der Veränderungssperre für das in § 2 bezeichnete Gebiet in der Ortschaft Merten gemäß Satzung vom 27.10.2014, in Kraft getreten am 29.10.2014, wird um ein Jahr verlängert. Die Veränderungssperre tritt somit erst mit der Bekanntgabe des Bebauungsplanes - spätestens jedoch mit Ablauf des 28.10.2017 - außer Kraft.

§ 2

Der Geltungsbereich dieser Satzung umfasst den Bereich, für den der Rat der Stadt Bornheim am 13.08.2013 die Aufstellung des Bebauungsplanes Me 16 in der Ortschaft Merten beschlossen hat und der im Wesentlichen im Nordwesten durch die Bebauung an der Beethovenstraße, im Nordosten durch die Bebauung an der Bonn-Brühler-Straße (L 183), im Südosten durch den Mühlenbach und im Südwesten durch die Bebauung an der Offenbachstraße begrenzt wird
Auf die beiliegende Karte, die Bestandteil dieser Satzung ist, wird verwiesen.

§ 3

Diese Satzung tritt mit dem Tage der Bekanntmachung in Kraft.



- Einstimmig –
(ohne Mitwirkung der RM Voigt, Söllheim, H.G. Feldenkirchen, E. Feldenkirchen, H. Müller, Lamprichs gem. § 31 GO)

9	Entwurf des Gesamtabschlusses 2014	577/2016-2

Beschluss:

Der Rat nimmt den Entwurf des Gesamtabschlusses für das Haushaltsjahr 2014 des Konzerns „Stadt Bornheim“ zur Kenntnis und verweist diesen zur Prüfung an den Rechnungsprüfungsausschuss.

- Einstimmig -

10	Feststellung des Jahresabschlusses für das Haushaltsjahr 2015, Beschluss über die Behandlung des Jahresfehlbetrages und Entlastung des Bürgermeisters	694/2016-2

Beschluss:

Der Rat

1. stellt den Jahresabschluss für das Haushaltsjahr 2015 der Stadt Bornheim gemäß § 96 Absatz 1 Satz 1 GO NRW fest,

2. beschließt, den Jahresfehlbetrag des Haushaltsjahres 2015 in Höhe von 9.386.867,95 Euro durch Inanspruchnahme der Allgemeinen Rücklage zu decken,

3. erteilt dem Bürgermeister gemäß § 96 Absatz 1 Satz 4 GO NRW die Entlastung.

- Einstimmig -

11	Zustimmung zu Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen im Haushaltsjahr 2016 für die Produktgruppe 1.08.01 Sportförderung	679/2016-11

Beschluss:

Der Rat stimmt gem. § 83 GO NRW überplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen innerhalb der Produktgruppe 1.08.01 - Sportförderung - in Höhe von 39.200 € zu.

Die Deckung ist gewährleistet durch Mehrerträge aus der ertragswirksamen Auflösung einer gebildeten Instandhaltungsrückstellung sowie - in Bezug auf das erforderliche Auszahlungsbudget - durch eine aus 2015 übertragene Auszahlungsermächtigung.

- Einstimmig -

12	Einwendungen gegen den Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 einschließlich der Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) bis 2024	604/2016-2

Beschluss:

Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass

1. der Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 mit allen Anlagen gemäß § 80 GO NRW für die Dauer des Beratungsverfahrens im Rat zur Einsichtnahme verfügbar gehalten wurde bzw. wird,

2. in der Zeit vom 18. Juli bis 12. August 2016 Einwendungen gegen den Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 gemäß § 80 GO NRW erhoben werden konnten,

3. innerhalb der Frist keine Einwendungen gegen den Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 eingegangen sind.

- Einstimmig -

13	2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 einschließlich Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) bis 2024	603/2016-2

Beschluss:

Der Rat beschließt

1. den Entwurf der 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 wie folgt zu ändern:
2. die 2. Nachtragshaushaltssatzung 2015/2016 mit allen Anlagen sowie das fortgeschriebene Haushaltssicherungskonzept bis zum Jahre 2024 unter Berücksichtigung der beschlossenen und redaktionellen Änderungen.

Abstimmungsergebnis

43 Stimmen für den Beschluss (CDU, SPD, B90/Grüne, FDP, LINKE, BM)
5 Stimmen gegen den Beschluss (UWG, Breuer)

14	Beratung des Doppelhaushaltes 2017 / 2018 einschließlich der Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes (HSK) bis 2026	594/2016-2

Beschluss:

Der Rat verweist den Entwurf der Haushaltssatzung 2017 / 2018 mit allen Anlagen zur weiteren Beratung an den Haupt- und Finanzausschuss sowie an die Fachausschüsse.

- Einstimmig -

15	Entwurf des Kreishaushaltes für die Jahre 2017/2018	699/2016-2

Beschluss:

Der Rat begrüßt ausdrücklich die beabsichtigte Verstetigung des Umlagesatzes und bittet den Kreistag,

1. in Solidarität mit den kreisangehörigen Kommunen Konsolidierungsmaßnahmen zur Sicherung des verstetigten Umlagesatzes ab dem Jahr 2018 zu beschließen

2. sich ergebende Fehlbeträge in künftigen Jahresabschlüssen durch die Inanspruchnahme von Eigenkapital zu decken und zugleich auf die Erhebung einer Sonderumlage zu verzichten

3. Liquiditätsüberschüsse aus Umlagezahlungen, die nicht zur Entschuldung bzw. zur Finanzierung von Pensionsrückstellungen eingesetzt werden, an den kreisangehörigen Raum zurückzugeben.

- Einstimmig -

16	Beratung des Stellenplanes 2017 und 2018	543/2016-11

Beschluss:

Der Rat verweist die Stellenpläne für die Jahre 2017 und 2018 zur weiteren Beratung in den Haupt- und Finanzausschuss.

- Einstimmig -

17	Unterbringung von Flüchtlingen	691/2016-5

Der Rat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

1. 791 Flüchtlinge in Bornheim (Stand 31.08.2016), davon sind 790 Flüchtlinge registriert.
   Mit der Bezirksregierung wurde abgestimmt, dass 456 Flüchtlinge, die noch keinen Asylantrag gestellt haben, diesen in der 37. und 38. Kalenderwoche in Dort-

mund stellen können.
Aus Kapazitätsgründen konnte die Antragstellung nicht in Bonn erfolgen, so dass man sich für den Standort Dortmund entschieden hat. Die Flüchtlinge werden am Vortag ihrer Antragstellung mit Bussen nach Bochum gebracht, dort übernachten sie und werden morgens nach Dortmund gefahren. Die Flüchtlinge haben einen Anspruch darauf, eine Begleitperson mitzunehmen. Sie müssen einen Antrag auf Begleitung stellen. Diese Information wird den Helferkreisen zur Verfügung gestellt. Die Begleitpersonen können nicht mit den Bussen mitgenommen werden und müssen auch ihre Unterbringung vor Ort selbständig organisieren.

Zusatzfragen von
RM M. Koch betr. Problematik bei den kurdischen Bewerbern, wenn nicht kurdische Dolmetscher übersetzen (wenn nicht im Sinne des Antragstellers übersetzt wurde)
Wie ist die Situation der Dolmetscher vor Ort, sind diese gerichtlich vereidigt oder macht es hier Sinn Begleitpersonen mitzunehmen?
Antwort:
Speziell zu dieser Situation ist nichts bekannt. Lt. Auskunft des BAMF werden entsprechend Dolmetscher vorgehalten. Ob es da zu Schwierigkeiten im Vorfeld gekommen ist, ist der Stadt nicht bekannt. Diesbezüglich wird sich nochmals mit dem BAMF und der Bezirksregierung in Verbindung gesetzt.

RM Velten
Wer bezahlt die Fahrt und die Unterbringung?
Antwort:
Der Transport und die Unterbringung der Flüchtlinge werden aus Landesmitteln gezahlt.

RM Breuer
Wie viele der 791 Flüchtlinge sind abgelehnt, wie viele der abgelehnten Asylbewerber haben eine Duldung erhalten und wie hoch ist die Zahl der Fälle, wo jemand in die Heimat zurückgeführt wurde?
Antwort:
Diese Zahlen werden zur nächsten Ratssitzung mitgeteilt.

Beantwortung der Anfrage von M. Koch aus der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 01.09.2016 betr.
Erfolgt in Dortmund nur die Antragstellung oder erfolgt dort auch der Statuswechsel?
Antwort:
Die Anhörung findet immer da statt, wo der Asylantrag gestellt wurde. In Dortmund erfolgen nur die Antragstellung und die Anhörung derer, die erstmalig ihren Asylantrag stellen.

2. Im Moment wird bis zum Jahresende von ca. 850 Flüchtlingen ausgegangen. Es wird bei der Bedarfsberechnung und der finanziellen Berechnungen von einem Zuwachs der Flüchtlinge von 20 im Monat gerechnet und es wird davon ausgegangen, dass auf diese gesamte Zahl pro Jahr 40% Anerkennung auf Asyl erhalten und damit ihren Status wechseln..

3. Auf Grundlage dieser Prognose reichen die derzeitigen Planungen von Unterbringungen aus, um alle Flüchtlinge unterzubringen.
In der nächsten Woche wird die Containeranlage in Sechtem, Keldenicher Straße mit bezogen.
In Hersel, Allerstraße sollen 72 Personen untergebracht werden.
Bis zum Ende des Jahres kommt noch die Unterkunft in Hemmerich mit 20 Personen dazu.

4. Vor diesem Hintergrund wurde beschlossen, die Unterkunft Am Ühlchen 17 zum

01.11.2016 zu schließen.
Hierbei handelt es sich um die teuerste Unterkunft und auch die sozialen Aspekte sind schwierig (kein selbständiges Kochen möglich).

5. Die Unterkunft in Waldorf (Feldchenweg) soll als zentrale Unterkunft ausgebaut werden (Malteser und Sicherheitsdienst werden dort aufgestellt). Die Anlage in Waldorf bietet die räumliche Nähe zu den anderen Anlagen.

6. Eine Eltern/Kind-Gruppe wurde in den Räumlichkeiten des ehemaligen Kindergartens der Secundastraße eröffnet. Eine zweite Spielgruppe ist in Planung. Die VHS hat dort weitere Kursräume bezogen und bietet weitere Integrationskurse an. Weitere Räumlichkeiten werden gesucht, um diese den Ehrenamtlern zur Verfügung zu stellen (um z.B. Rechtsberatung, Werkstattnutzung, etc. anzubieten).

7. In der Sitzung des Ausschuss für Schule, Soziales und demographischen Wandel am 06.10.2016 wird eine Vorlage für weitere Standorte (Festbauten, mobile Anlagen) vorgelegt.

Zusatzfragen von
RM Breuer
Wie viele Personen sind noch Am Ühlchen untergebracht?
Antwort:
48 Personen.

RM Hanft betr. Treffen der Flüchtlingsinitiative Brenig am 07.09.2016, dort wurde über eine Situation berichtet, wo man dringend einen Sozialarbeiter gebraucht hätte, dieser aber angeblich nicht verfügbar gewesen wäre

1. Kann die Verwaltung überlegen, ob man eine sog. Notfallnummer einrichten könnte mit entsprechender Erreichbarkeit?

Antwort:
Dies wird aufgenommen und berichtet.

2. Wird die erstellte Hausordnung jetzt in allen Unterkünften angebracht?

Antwort:
Ja, diese Hausordnung gilt für alle Unterkünfte.

18	**Feuerwehrgerätehaus Bornheim**	**277/2016-3**

Beschluss:
Der Rat beauftragt die Verwaltung, mögliche Standorte für einen Neubau eines Feuerwehrgerätehauses Bornheim durch einen externen Gutachter aus einsatztaktischer und planerischer Sicht prüfen zulassen. Die Prüfung soll unter der Vorgabe einer Zusammenlegung der Löschgruppen Bornheim und Brenig sowie einem sukzessiven Ausbau dieser Löscheinheit im Wege der Zusammenarbeit mit der Löschgruppe Dersdorf erfolgen.

- Einstimmig -

19	**1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Bornheim vom 15.11.2012**	**583/2016-2**

Beschluss:
Der Rat beschließt folgende 1. Satzung über die Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Bornheim vom 15.11.2012:

1. Satzung vom ..... zur Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Bornheim vom 15.11.2012

Aufgrund des § 7 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), der §§ 15, 16, 31 des Meldegesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. September 1997 (GV. NRW. S. 332, 386/SGV NW 210), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.September 2015 (GV. NRW. S. 666) und der §§ 1, 2, 3, 17 und 20 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW 1969, S. 712/SGV.NRW. 6140), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Mai 2015 (GV.NRW. S. 448), hat der Rat der Stadt Bornheim in seiner Sitzung am 08.09.2016 folgende 1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer beschlossen:

Artikel I

§ 2 Abs. 6 der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer wird um folgende Nr. 6 ergänzt:

6. Eine Zweitwohnung liegt auch dann nicht vor, wenn der Inhaber die Wohnung im Veranlagungszeitraum weniger als 6 Wochen für seinen persönlichen Lebensbedarf oder den seiner Familienmitglieder nutzt oder vorhält.

Artikel II

Inkrafttreten

Die Satzung tritt am 01.10.2016 in Kraft.

- Einstimmig -
bei 1 Stimmenthaltung (Breuer)

20	**Bildung einer Einigungsstelle nach dem Landespersonalvertretungsgesetz Nordrhein-Westfalen (LPVG NRW)**	**706/2016-11**

Beschluss:
Der Rat beschließt, die nach § 67 Abs. 1 LPVG NRW zu bildende Einigungsstelle für die Wahlperiode der Personalvertretung vom 01.07.2016 bis 30.06.2020 mit folgenden Funktionen zu besetzen:

Als Vorsitzende Frau Dr. Dorothea Roebers
Richterin am Arbeitsgericht Siegburg

Als Stellvertreter Herr Dr. Daniel Faulenbach
Richter am Arbeitsgericht Bonn

- Einstimmig -

21	**Zwischenbericht betr. Freies WLAN zur Förderung von Tourismus/Wirtschaft und Zusammenleben/Integration**	**701/2016-11**

Beschluss:
Der Rat nimmt Kenntnis von den Ausführungen der Verwaltung.

- Einstimmig -

22	**Ergänzungswahlen zum Umlegungsausschuss der Stadt Bornheim**	**592/2016-1**

Beschluss:
Der Rat wählt durch Zuruf für die Dauer von 5 Jahren

1 zum Vorsitzenden des Umlegungsausschusses Herrn Stephan Liermann,

2. zum Mitglied des Umlegungsausschusses als Sachverständiger für die Bewertung von Grundstücken Herrn Martin Kütt,

3. zum Mitglied des Umlegungsausschusses als Sachverständiger für das Vermessungswesen Herrn Dr. Joachim Linke.

- Einstimmig -

23	**Wahl zur Vertretung der Stadt Bornheim in der Gesellschafterversammlung der Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH Bornheim (WFG Bornheim)**	**634/2016-1**

Beschluss:
Der Rat bestellt zur Vertretung der Stadt Bornheim in der Gesellschafterversammlung der Wirtschaftsförderung- und Entwicklungsgesellschaft mbH Bornheim (WFG Bornheim) für die Dauer der Wahlperiode des Rates als stellvertretenden Vertreter Herrn Stadtverwaltungsrat Joachim Brandt.

- Einstimmig -

24	**Wahl zur Vertretung der Stadt Bornheim in der Mitgliederversammlung des deutschen Vereins für öffentliche und private Fürsorge (DV)**	**635/2016-1**

Beschluss:
Der Rat bestellt die Beigeordnete Dezernat III, Frau Alice von Bülow für die Dauer der Wahlperiode des Rates zur Vertreterin der Stadt in der Mitgliederversammlung des Deutschen Vereins für öffentliche und private Fürsorge und den Leiter des Amtes für Schulen, Soziales, Senioren und Integration Herrn Wilhelm Over zu deren Stellvertreter.

- Einstimmig -

25	**Verkaufsoffene Sonntage im Stadtgebiet Bornheim im Jahr 2017**	**555/2016-3**

- Kenntnis genommen -

26	**Mitteilung betr. Resolution des Rates der Stadt Bornheim zur Stilllegung der belgischen Atomkraftwerke in Tihange und Doel - Reaktionen**	**676/2016-1**

- Kenntnis genommen -

Zusatzfrage RM Dr. Kuhn betr. Jodversorgung
Wie ist das im Kreis geregelt und wie ist der Sachstand?
Antwort:
Das Gespräch mit dem Landrat hat stattgefunden. Es wird geprüft, ob berichtet wurde.

27	**Anfrage der SPD-Fraktion vom 19.04.2016 betr. Regionale Kriminalitätsstatistik**	**619/2016-3**

- Kenntnis genommen -

Zusatzfrage RM Hanft
Werden die noch offenstehenden Fragen bis zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschuss beantwortet und kommt die Polizeipräsidentin in die Sitzung am 03.11.2016?
Antwort:
Die Polizeipräsidentin hat für die Sitzung am 03.11.2016 zugesagt und die Fragen werden bis dahin beantwortet.

28	**Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen**	**689/2016-1**

- Kenntnis genommen -

Zusatzfragen des RM Hanft betr. Seite 3

1. Sind diese 44 Mio. Euro, die dort genannt worden sind für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis bezogen auf die nicht mehr aktuelle Fördersumme bezogen oder auf die im nach hinein aufgestockte Summe um 37%?

Antwort:
Die 44 Mio. Euro beziehen sich auf den Ursprungsbetrag. Das heißt, dass sich durch die Aufstockung auch der Betrag erhöht, der der Region/Rhein-Sieg zugeordnet wird.

2. Hat zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis ein Gespräch bezüglich der Verteilung der Mittel stattgefunden?

Antwort:
Einzelheiten sind diesbezüglich nicht bekannt. Es gibt zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis eine Abstimmung dahingehend, dass dieses Budget entsprechend verteilt werden soll. In den letzten Gesprächen der Hauptverwaltungsbeamten, wo auch der Oberbürgermeister von der Stadt Bonn teilgenommen hat, wurde angedeutet, dass die Stadt Bonn ihre Mittel komplett brauchen werden.

29	**Anfragen mündlich**	

RM Züge betr. schnelleres Internet für Telekom-Kunden
Gibt es einen neuen Sachstand?
Antwort:
Die Telekom wurde diesbezüglich nochmals angeschrieben.
Bürger berichteten, dass wenn man hartnäckig bleibt, schnelleres Internet bekommt.

RM Wehrend
Wie ist der Sachstand Aufhebung der Sperrung der Schulstraße?
Antwort:
Man befindet sich in laufenden Gesprächen mit dem Rhein-Sieg-Kreis.
Derzeit erfolgt eine Seitenradarmessung.
Bei neuem Sachstand wird berichtet.

RM Kretschmer betr. DB Bahnlinie Mainzer Straße Richtung Mörner Straße, Müllablagerungen wegen defekten Zäunen
Kann der Zaun repariert werden, damit die Müllablagerungen aufhören?
Antwort:
Dies wird aufgenommen.

Herr Dr. Kuhn betr. Aufstellung von Frau Gabi Kretschmer für das Landtagsmandat der CDU
Kann der Bürgermeister zustimmen, dass wir dann in Düsseldorf eine sehr engagierte, couragierte und kompetente Kommunalpolitikerin hätten?
Antwort:
Der Bürgermeister schätzt Frau Kretschmer sehr, gibt diesbezüglich als Bürgermeister keinen Kommentar ab.
Antwort RM Kretschmer:
Frau Kretschmer bedankt sich für die Worte.

RM Hochgartz
Ist die Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bezüglich Aufstellung des Freifunkrouters im Fraktionsbüro angekommen?
Antwort:
Ja, wird derzeit bearbeitet.

Ende der Sitzung: 20:30 Uhr

gez. Wolfgang Henseler
Bürgermeister

gez. Petra Altaner
Schriftführung

TOP
Ö 4

Rat	25.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	817/2016-1
Stand	29.09.2016

Betreff Aufhebung des Ratsbeschlusses zu Vorlage Nr.008/2016-1 vom 26.01.2016 betr. Wasserversorgung durch die Bezirksregierung Köln

Beschlussentwurf

Der Rat nimmt den Bescheid der Bezirksregierung Köln vom 21.09.2016, mit dem diese den am 26.01.2016 unter Tagesordnungspunkt 8 (Vorlagen-Nr. 008/2016-1) gefassten Beschluss aufgehoben hat, zur Kenntnis.

Sachverhalt

Mit dem als Anlage beigefügten Schreiben vom 21.09.2016, eingegangen am 26.09.2016, hat die Bezirksregierung Köln den in der Sitzung des Rates am 26.01.2016 gefassten und vom Bürgermeister beanstandeten Beschluss zur Ausgestaltung der zukünftigen städtischen Wasserversorgung aufgehoben.

Die Bezirksregierung hat damit die Rechtsauffassung der Verwaltung und der von ihr beauftragten Rechtsanwälte bestätigt. Zur Begründung im Einzelnen wird auf die als Anlage beigefügte Entscheidung verwiesen.

Gegen die Entscheidung, die an den Rat der Stadt Bornheim gerichtet ist, kann dieser innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erheben.

Anlagen zum Sachverhalt

Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 21.09.2016

Ö 4

Bezirksregierung Köln

Bezirksregierung Köln, 50606 Köln

Gegen Empfangsbekenntnis
An den
Rat der Stadt Bornheim
Der Bürgermeister
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Stadt Bornheim
26. Sep. 2016
Rhein-Sieg-Kreis

über den
Landrat
des Rhein-Sieg-Kreises
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg

Aktenzeichen:
31.1.1.1-Kar

Auskunft erteilt:
Frau Karhan

jasmin.karhan@bezreg-koeln.nrw.de
Zimmer: H 369
Telefon: (0221) 147 - 2285
Fax: (0221) 147 - 3507

Zeughausstraße 2-10,
50667 Köln

DB bis Köln Hbf,
U-Bahn 3,4,5,16,18
bis Appellhofplatz

Besuchereingang (Hauptpforte):
Zeughausstr. 8

Telefonische Sprechzeiten:
mo. - do.: 8:30 - 15:00 Uhr

Besuchertag:
donnerstags: 8:30 - 15:00 Uhr
(weitere Termine nach Vereinbarung)

Landeskasse Düsseldorf:
Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN:
DE34 3005 0000 0000 0965 60
BIC: WELADEDDXXX
Zahlungsavise bitte an zentralebuchungsstelle@brk.nrw.de

Hauptsitz:
Zeughausstr. 2-10, 50667 Köln
Telefon: (0221) 147 – 0
Fax: (0221) 147 - 3185
USt-ID-Nr.: DE 812110859

poststelle@brk.nrw.de
www.bezreg-koeln.nrw.de

Kommunalaufsicht
Aufhebung eines Ratsbeschlusses gemäß § 54 Abs. 2 Satz 4 in Verbindung mit § 122 Abs. 1 Satz 2 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) und § 59 Abs. 2 Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW)
Beschluss des Rates der Stadt Bornheim vom 26.01.2016 zur Ausgestaltung der zukünftigen städtischen Wasserversorgung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der in der Sitzung des Rates der Stadt Bornheim am 26.01.2016 unter Tagesordnungspunkt 8 (Vorlagen-Nr. 008/2016-01) gefasste Beschluss wird hiermit gemäß § 54 Abs. 2 Satz 4 in Verbindung mit § 122 Abs. 1 Satz 2 GO NRW und § 59 Abs. 2 KrO NRW aufgehoben.

Die durch die Neuorganisation der städtischen Wasserversorgung entstehenden jährlichen Mehrkosten sind als überflüssig anzusehen. Sie

können daher nicht dem Gebührenzahler gemäß § 6 Abs. 1 und 2 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) auferlegt werden, da dies einen Verstoß gegen den Grundsatz der Erforderlichkeit darstellen würde.
Sofern die entstehenden überflüssigen Mehrkosten nicht dem Gebührenzahler auferlegt werden können, fallen diese dem städtischen Haushalt zur Last. Dies stellt einen Verstoß gegen den Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit im Sinne des § 75 GO NRW dar.

Außerdem verstößt der Beschluss vom 26.01.2016 unter Ziffer 2 gegen den Gleichheitsgrundsatz aus Art. 3 Abs. 1 Grundgesetz (GG).

Begründung:
Die bisherige Wasserversorgung der Stadt Bornheim erfolgt durch einen städtischen Eigenbetrieb, dessen Betriebsführer der Stadtbetrieb Bornheim (Anstalt des öffentlichen Rechts) ist. Die Stadt erhebt von den Nutzern für die Trinkwasserversorgung Gebühren.

Die Versorgung läuft über das Wasserwerk Eichenkamp. Dort wird das Trinkwasser von zwei verschiedenen Vorlieferanten gemischt, um anschließend an die Nutzer weitergeleitet zu werden.
Zu insgesamt 75 % wird das Wasser vom Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel (WBV), dessen Mitglied die Stadt Bornheim ist, geliefert. Weitere Mitglieder des WBV sind die Stadt Wesseling sowie die Shell Oil Deutschland GmbH.
Die übrigen 25 % bezieht das Wasserwerk vom Wahnbachtalsperrenverband (WTV), in dem die Stadt Bornheim nicht Mitglied ist. Die Mitglieder des WTV sind die Städte Bonn und Siegburg sowie der Rhein-Sieg-Kreis.

Derzeit erfolgt die Abrechnung sämtlicher fixer und variabler Kosten des WBV und des WTV durch Erhebung eines einheitlichen Wasserbezugspreises. Nach Aktenlage beträgt der Abgabepreis des WBV 0,28 €/m³ und der des WTV 0,65 €/m³.

Die Wasserqualität ist nach Aktenlage bei beiden Vorlieferanten als überdurchschnittlich gut zu qualifizieren. Die chemischen und physikali-

schen Eigenschaften des Wassers sind demnach weit besser als von der Trinkwasserverordnung gefordert. Allerdings liegt ein Unterschied im Bereich des Härtegrades des Wassers. Das Wasser des WBV ist mit 14 °dH härter als das Wasser des WTV (7 °dH). Der Durchschnitt liegt in Deutschland zwischen 15 und 16 °dH. Nach Mischung des WBV- und des WTV-Wassers durch das Wasserwerk ergibt sich nach Aussage des Stadtbetriebes Bornheim für die bisherige Trinkwasserversorgung ein Härtegrad von etwa 13 °dH.[1]

Am 26.01.2016 fasste der Rat der Stadt Bornheim nach langwierigen Vorberatungen (und einem bereits am 07.05.2015 aufgehobenen Beschluss über die Neuorganisation der Trinkwasserversorgung) einen erneuten Beschluss, die Neuorganisation der städtischen Trinkwasserversorgung hinsichtlich des Verhältnisses der Wasserabnahmemengen aus dem WBV und dem WTV zu vollziehen. Zur Vorlage 008/2016-1 hat der Rat folgenden Beschluss gefasst:

„Der Rat beauftragt den Bürgermeister auf Antrag der CDU-Fraktion, Fraktion Bündnis 90/ die Grünen und RM Weiler

1. die von uns modifizierte Variante 3 (H2U) zeitnah in enger Absprache mit dem WTV, WBV und SBB umzusetzen.
Die modifizierte Variante 3 sieht folgendermaßen aus:
84%, also 1.932.000 m³ des Wassers wird über den HB Botzdorf direkt durch den WTV über die Transportleitung Gielsdorf mit 100% WTV-Wasser zur Versorgung der Vorgebirgsorte geliefert.
16%, also 368.000 m³ des Wassers wird über das WW Eichkamp im Mischungsverhältnis von 70% WTV-Wasser zu 30% WBV-Wasser zur Versorgung der Rheinorte geliefert
2. die Wassergebühren für die Rheinorte im Hinblick auf die 70/30 Belieferung mit dem WTV/WBV-Wasser anteilmäßig zu reduzieren."

[1] vgl. Stadtbetrieb Bornheim (2015): Physikalisch – Chemische Trinkwasseranalyse nach TrinkwV 2011 – Stadtgebiet Bornheim ohne Coloniastraße, im Internet abrufbar unter: http://www.stadtbetrieb-bornheim.de/fileadmin/downloadbox/Wasser-Abwasser/Trinkwasseranalyse_Sept_2015.pdf, (Abrufdatum: 06.06.2016)

Der Bürgermeister der Stadt Bornheim hat diesen Ratsbeschluss mit Schreiben vom 16.03.2016 u. a. auf der Basis externer Gutachten als rechtswidrig beanstandet.
Eine Aufhebung seines Beschlusses hat der Rat am 07.04.2016 mit Stimmengleichheit abgelehnt.
Gemäß § 54 Abs. 2 Satz 4 GO NRW hat der Bürgermeister den Vorgang der zuständigen Kommunalaufsicht (Rhein-Sieg-Kreis) zur Klärung vorgelegt. Da der Kreis aber selbst Verbandsmitglied des WTV ist und die Interessen von Kommunen aus zwei verschiedenen Kreisen betroffen sind, hat der Bürgermeister der Stadt Bornheim angeregt, die Angelegenheit mir als obere Kommunalaufsicht zur Entscheidung vorzulegen. Der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises teilt diese Auffassung und übersandte mir daher den Vorgang mit Schreiben vom 04.05.2016 (hier eingegangen am 11.05.2016) zur Entscheidung.

Nach Aussage der Stadt Bornheim zieht die beschlossene Neuorganisation der städtischen Wasserversorgung Mehrkosten nach sich. In den Mehrkosten sind Bestandteile, die sich aus dem höheren Wasserbezugspreis sowie dem Fixkostenanteil ergeben, den die Stadt Bornheim künftig an den WBV zu zahlen hätte, enthalten. Da hinsichtlich des Fixkostenanteils der Stadt Bornheim an den WBV noch kein entsprechender Beschluss der Verbandsversammlung gefasst wurde, wird dieser Aspekt in der weiteren Betrachtung unberücksichtigt gelassen.

Somit beziehe ich mich hinsichtlich meiner vorzunehmenden Bewertung derzeit nur auf Mehrkosten, die sich aus dem höheren Wasserbezugspreis ergeben.

Die Stadt Bornheim ist grundsätzlich frei in ihrer unternehmerischen Entscheidung, welcher Kostenaufwand betrieben wird, um eine Leistung zu erbringen. Die entsprechende Entscheidung des öffentlich-rechtlichen Trägers einer gebührenfinanzierten Einrichtung ist eine Ermessensentscheidung, die gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbar ist.

Die Entscheidungsfreiheit hat jedoch ihre Grenzen aus den Verfassungsprinzipien der Rechtsstaatlichkeit und Verhältnismäßigkeit und dem daraus fließenden Gebot, den Einzelnen vor Übermaß, Willkür und

sonstigen unnötigen Eingriffen der öffentlichen Hand zu bewahren. Dies kommt im Grundsatz der Erforderlichkeit, dem Äquivalenzprinzip (grobes Missverhältnis zwischen Gebühr und Leistung) und dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zum Ausdruck (vgl. Driehaus, Kommunalabgabenrecht, Stand: September 2015, § 6, Ziff. 70,71). Die Kommune ist grundsätzlich verpflichtet, die Kosten möglichst gering zu halten. Mit möglichst geringen Kosten soll ein größtmöglicher Erfolg erzielt werden (vgl. Driehaus, Kommunalabgabenrecht, Stand: September 2015, § 6, Ziff. 67).
Aus dem Gutachten der Rechtsanwälte Cornelius, Bartenbach, Haesemann und Partner (CBH) vom 07.03.2016 geht hervor, dass alle Bürger der Kommune mit überflüssigen jährlichen Mehrkosten durch die geplante Veränderung der Wasserversorgung belastet werden sollen.
Die Gutachter sehen die Möglichkeit, das Wasser vom WBV in gleichwertiger Qualität zu beziehen. Es wird kein Vorteil durch die Änderung der Wasserversorgung gesehen, der in angemessenem Verhältnis zu den erwarteten höheren Kosten steht.

Auf die Frage, welche Vorteile die Stadt durch die geänderte Trinkwasserversorgung bei ihrer Entscheidung für die am 26.01.2016 beschlossene Variante zugrunde gelegt hat bzw. welchen positiven Effekt die entstehenden Mehrkosten nach sich ziehen, äußerte sich mir gegenüber die Stadt Bornheim (städtisches Umwelt- und Grünflächenamt). Danach sei seitens der Ratsmehrheit zu dieser Frage als einziger Grund für die beschlossene Neuorganisation der Trinkwasserversorgung der „unbelegte" Wunsch der Bornheimer Bevölkerung nach weicherem Wasser zugrunde gelegt worden.

Aufgrund der guten Qualität des vom WBV gelieferten Wassers ist eine Umstellung nicht zwingend notwendig. Es sind keine weiteren Gründe ersichtlich, die es rechtfertigen, den Gebührenzahler mit höheren Kosten zu belasten.

Die Qualität von Trinkwasser definiert sich nicht über den Härtegrad, sondern ausschließlich über die in der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) definierten Qualitätsmerkmale. Es handelt sich dabei um definierte bio-

logische und chemische Parameter. Hinsichtlich der Trinkwasserqualität verweise ich auf die §§ 2 und 4 ff. TrinkwV.
Die Wasserhärte ist im Wasch- und Reinigungsmittelgesetz definiert und soll dem Verbraucher einen Anhalt bieten, wie er bei gegebener Wasserhärte seine Wasch- und Reinigungsmittel zu dosieren hat, um eine unnötige Umweltbelastung zu vermeiden.

Das Gutachten der Rechtsanwälte Busse & Miessen vom 20.04.2015, welches sich noch auf den ursprünglichen Beschluss hinsichtlich einer 100-prozentigen Trinkwasserversorgung durch den WTV bezieht, kommt zwar zu dem Ergebnis, dass weicheres Wasser wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt, die eine Kompensation der Mehrkosten erreichen können. Allerdings bezieht sich die dort bezifferte Einsparung durch weicheres Wasser auf eine Reduktion des Härtegrades von über 21 °dH auf 7 - 14 °dH, sodass das Spektrum dieser Reduktion deutlich höher ausfällt als im Fall der Stadt Bornheim.
Vor diesem Hintergrund sind die durch die Gutachter dargestellten Einsparungsbeträge nur eingeschränkt vergleichbar mit der Neuorganisation der Trinkwasserversorgung der Stadt Bornheim. Die beschlossene Ausgestaltung der städtischen Trinkwasserversorgung sieht eine geringere Reduktion des Härtegrades für die Vorgebirgsorte von 13 °dH auf 7 °dH und für die Rheinorte von 13 °dH auf 10,5 °dH vor. Die in dem o. g. Gutachten aufgezeigten Einsparungspotentiale sind somit für den Fall der Stadt Bornheim nicht vergleichbar bzw. realisierbar, da die Verringerung des Härtegrades des städtischen Trinkwassers erheblich geringer ausfällt.

Folglich stehen die entstehenden Mehrkosten in keinem qualifizierten Verhältnis zu dem durch die Neuorganisation der Trinkwasserversorgung beabsichtigten Zweck.

Überflüssige Kosten dürfen nach dem Grundsatz der Erforderlichkeit nicht dem Gebührenzahler gemäß § 6 Abs. 1 und 2 KAG NRW auferlegt werden.

Somit müssten die zukünftigen Mehrkosten durch den städtischen Haushalt getragen werden. Dies würde eine erhebliche finanzielle Be-

lastung des Haushaltes mit sich bringen und einen Verstoß gegen den Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit darstellen.

Die Stadt Bornheim befindet sich im genehmigten Haushaltssicherungskonzept (HSK), das den Haushaltsausgleich im Jahr 2021 verbindlich vorsieht. Die jährlichen Mehrausgaben würden – im Falle der nicht gebührenfinanzierten Mehrkosten – in vollem Umfang den defizitären Haushalt belasten. Die jährlichen Mehrkosten könnten hinsichtlich der aktuell vorliegenden Haushaltsplanungen die Einhaltung des Haushaltsausgleiches im Jahr 2021 gefährden. Für das entsprechende Jahr im genehmigten HSK wird von einem Jahresergebnis von ca. 28.000 € ausgegangen.

Der im Ratsbeschluss vom 26.01.2016 unter Ziffer 2 aufgeführte Auftrag an den Bürgermeister, die Wassergebühren für die Rheinorte im Hinblick auf die 70/30-Belieferung mit dem WTV/WBV-Wasser anteilmäßig zu reduzieren, kann nur erfolgen, wenn ein getrenntes Versorgungssystem vorliegt. Liegt eine einheitliche Wasserentsorgungseinrichtung vor, so sind einheitliche Wassergebühren zu erheben (vgl. HessVGH, Beschluss vom 15.05.1997, 5 N 1460/96).
Nach Angaben der Stadt wird im Falle der Stadt Bornheim eine einheitliche Einrichtung betrieben, sodass auch einheitliche Gebühren für alle Gebührenzahler zu erheben sind. Eine Differenzierung der Wassergebühren würde deshalb gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen.

Im Übrigen werden nach der Neuorganisation der Wasserversorgung sowohl die Vorgebirgsorte als auch die Rheinorte mit qualitativ gleichwertigem Wasser (siehe oben) versorgt. Eine einheitliche Gebühr im gesamten Versorgungsgebiet ist auch vor diesem Hintergrund erforderlich.

Insofern steht der am 26.01.2016 unter Tagesordnungspunkt 8 (Vorlagen-Nr. 008/2016-01) gefasste Beschluss nicht im Einklang mit dem geltenden Recht und ist rechtswidrig. Die Voraussetzungen für eine Aufhebung nach § 54 Abs. 2 Satz 4 in Verbindung mit § 122 Abs. 1 Satz 2 GO NRW und § 59 Abs. 2 KrO NRW liegen damit vor.

Die Aufhebung des Ratsbeschlusses ergeht nach pflichtgemäßer Ermessensausübung. Bei der Entscheidung, ob die Aufsichtsbehörde von ihrem Aufhebungsrecht nach § 122 Abs. 1 Satz 2 GO NRW Gebrauch macht (Entschließungsermessen), hat sie zwischen dem Interesse der Kommune (Ausübung des Selbstverwaltungsrechts) sowie einer ordnungsgemäßen Aufgabenerledigung abzuwägen.

Im vorliegenden Fall überwiegt das Interesse, ein ordnungsgemäßes und rechtssicheres Handeln der Stadt sicherzustellen.

Die Ausübung des Selbstverwaltungsrechts steht nach Art. 28 GG unter dem Vorbehalt, dass das Handeln im Rahmen der Gesetze erfolgt. Wie oben aufgezeigt wird gegen den Grundsatz der Erforderlichkeit bzw. gegen den Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit sowie gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen. Insofern ist ein Einschreiten meinerseits gerechtfertigt.

Die Aufhebung des Ratsbeschlusses ist auch das geeignete, erforderliche und angemessene Aufsichtsmittel (Auswahlermessen). Insbesondere ist kein milderes Mittel ersichtlich.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle beim Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln einzulegen.

Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen -ERVVO VG/ FG- vom 07.11.2012 (GV.NRW.2012 S. 548) eingereicht werden. In diesem Fall muss das elektronische Dokument mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16.05.2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Sollte die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten versäumt werden, so würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

N. Öztürk
(Öztürk)

Empfangsbekenntnis

über die Zustellung nach § 5 Verwaltungszustellungsgesetz

Zum Aktenzeichen 31.1.1.1-Kar	Köln, den
Empfänger Rat der Stadt Bornheim Der Bürgermeister	
Anschrift Rathausstraße 2 53332 Bornheim	

Das nachstehend bezeichnete Schriftstück habe ich erhalten.

Kommunalaufsicht
Aufhebung eines Ratsbeschlusses gemäß § 54 Abs. 2 Satz 4 in Verbindung mit § 122 Abs. 1 Satz 2 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) und § 59 Abs. 2 Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW)
Beschluss des Rates der Stadt Bornheim vom 26.01.2016 zur Ausgestaltung der zukünftigen städtischen Wasserversorgung

Ggf. Dienststelle	
Datum	Unterschrift

Urschriftlich zurück an

Bezirksregierung Köln
Dezernat 31.1
50606 Köln

jasmin.karhan@brk.nrw.de

TOP
Ö 5

Ausschuss für Stadtentwicklung	04.10.2016
Rat	27.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	652/2016-7
Stand	12.09.2016

Betreff Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes; Beschluss zur Umsetzung

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 Radverkehrskonzept als Grundlage für den weiteren Ausbau des Radwegenetzes
2. die Einrichtung eines Arbeitskreises Radverkehr zur Beratung der umzusetzenden Maßnahmen aus dem Konzept,
3. die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen in die Haushaltsplanberatungen zu verweisen.

Sachverhalt

In der Sitzung des StEA am 17.02.2016 wurde dem Ausschuss durch das Planungsbüro AB Stadtverkehr das aktualisierte Radverkehrskonzept vorgestellt (s. Vorlage Nr. 024/2016-7).

Der Ausschuss beschloss nach der Präsentation und der anschließenden Diskussion einstimmig, das Konzept zur Kenntnis zu nehmen. Die Verwaltung wurde beauftragt, das Konzept mit der Stellungnahme des ADFC erneut zur Beschlussfassung vorzulegen und der Bürgermeister beauftragt, zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein Budget in den Haushaltsplanentwürfen 2017-2021 vorzusehen. Der Rat der Stadt Bornheim fasste am 18.02.2016 den gleichen einstimmigen Beschluss.

Dem ADFC Bornheim ist mit Schreiben vom 29.01.2016 das Radverkehrskonzept zugeleitet worden. Mit gleichem Schreiben wurde der ADFC gebeten, mit seiner Fachkompetenz und Ortskenntnis die Ausführungen und Maßnahmenvorschläge zu prüfen und der Verwaltung eine Stellungnahme zukommen zu lassen.

In einer ausführlichen Stellungnahme vom 17.04.2016 führt der ADFC zunächst aus, dass das aktualisierte Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim aus Sicht des ADFC eine gute Richtung für die fahrradfreundliche Weiterentwicklung der Stadt vorgibt und die Rahmenbedingungen - wie z.B. die Finanzierung - für die baldige und langfristige Realisierung genannt werden. Im Weiteren werden Hinweise und Ausführungen zu den Themen Zielsetzung, Bestandsanalyse, Verkehrssicherheit, Lückenschluss, Schnelle Radwegeverbindung, Umlaufsperren, B+R Anlagen, Einbahnstraßen, Sonstiges, Flankierende Maßnahmen gegeben. Die Stellungnahme ist als Anlage zur Vorlage beigefügt.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und der Festlegung der priorisierten Maßnahmen greift die Verwaltung den Vorschlag des ADFC zur Wiederbelebung des Arbeitskreises Radverkehr auf. Dieser Arbeitskreis sollte von der Verwaltung organisiert werden und unter Beteiligung der politischen Vertreter, dem ADFC und dem Planungsbüro AB Stadtverkehr stattfinden.

In diesem Rahmen sollten auch die Ergänzungen zum Beschluss der Vorlage 024/2016-7 für die Maßnahmen Nr. 7 und Nr. 8 (beide in Sechtem) im zukünftigen Radverkehrsnetz noch einmal beraten werden.

Der geplante Radweg entlang der L 300 zwischen Hersel und Widdig (Bürgerradweg) soll im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Arbeitskreis Radverkehr diskutiert werden. Im Radverkehrskonzept ist dieser Radweg derzeit in der Umsetzungsstufe B eingestuft. Zum Sachstand zur Realisierung des Bürgerradweges und den Entscheidungsgründen wird auf die eigenständige Vorlage 334/2015-7 hingewiesen.

In dem Radverkehrskonzept wurde hinreichend erläutert, dass eine ausreichende Mittelausstattung Grundvoraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmen ist. Wie bereits in der o.g. Vorlage 024/2016-7 ausgeführt, läge nach dem nationalen Radverkehrsplan 2020 der Finanzaufwand für Bornheim in einer Spanne zwischen ca. 400.000,- € und ca. 850.000,- € jährlich.

Aufgrund der für diesen Bereich vorhandenen Personalkapazitäten wird die Bereitstellung von 100.000,- € jährlich als realistisch eingestuft. Mit einem konsequenten Einsatz dieser Mittel lassen sich hiermit eine Vielzahl an Maßnahmen umsetzen. Für den Haushaltsplanentwurf 2017/ 2018 sind jeweils 100.000,- € für die Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes vorgesehen worden.

Finanzielle Auswirkungen

Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sind in den Haushaltsplanentwürfen 2017-2018 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung jeweils 100.000,- € vorgesehen.

Anlagen zum Sachverhalt

1. Stellungnahme des ADFC
2. (nicht drucken) Radverkehrskonzept 2015
3. (nicht drucken) Anlagenband 2015

Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club
Bonn/Rhein-Sieg
Breite Straße 71
53111 Bonn
Tel. 02 28 | 63 00 15
Fax 02 28 | 9 65 03 66
info@adfc-bonn.de
www.adfc-bonn.de
Öffnungszeiten:
di + do: 17–19 Uhr
sa: 11–13 Uhr
Tel. während der Öffnungszeiten:
02 28 | 6 29 63 64

Ansprechpartner
Dr. Gerd Müller-Brockhausen
Domhofstrasse 13
53332 Bornheim
Tel.: 02222 81751
Mobil: 0175 43 58 115
E-Mail: bornheim@adfc-bonn.de

Gerd Müller-Brockhausen | Domhofstrasse 13 | 53332 Bornheim

An die
Stadt Bornheim
Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt
Rathausstrasse 2
53332 Bornheim

Stadt Bornheim
21. April 2016
Rhein-Sieg-Kreis

Bornheim, 17.04.2016

Bankverbindung
Sparkasse KölnBonn
BLZ 370 501 98
Kto. 41 300 187
BIC: COLSDE33
IBAN:
DE17 3705 0198 0041 3001 87

Steuer-Nr.
205/5783/1554

63/2100

Stellungnahme des ADFC Bornheim
zum Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim

Sehr geehrter Herr Erll,

Das Radverkehrskonzept Bornheim 2015 (im Weiteren RVK) gibt eine gute Richtung für die fahrradfreundliche Weiterentwicklung der Stadt vor.
Für eine baldige und langfristige Realisierung sind die Rahmenbedingungen benannt. Hierzu gehören die im Konzept aufgeführten finanziellen Mittel, sowie die Einrichtung einer Stelle für einen Beauftragten für Nahmobilität, der sich schwerpunktmäßig um den Radverkehr kümmert.

1. **Zielsetzung**

- Die Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes(RVK), den Radverkehr in Bornheim sicherer und attraktiver zu machen und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, teilt der ADFC uneingeschränkt

- Durch die konsequente Anwendung der „ERA 2010" im RVK wird den Vorgaben des Landesverkehrsministeriums für das „Förderprogramm Nahmobilität", entsprochen. (1)

- Der nächste konsequente Schritt wäre die Mitgliedschaft der Stadt Bornheim bei der AGFS, wofür die Voraussetzungen in Bornheim im Prinzip gegeben sind. Bornheim verfügt über ein weitreichendes Radverkehrskonzept und nach den Beratungen im Stadtentwicklungsausschuss sieht es auch so aus, dass die politischen Parteien dies Konzept unterstützen werden.

2. Bestandsanalyse

Die Bewertungen und Einschätzungen der Bestandsanalyse des RVK teilt der ADFC weitestgehend. Ebenso die Kritikpunkte:

- Breite der Radverkehrsanlagen
- Art und Zustand der Oberfläche der Radverkehrsanlage
- Mängel in Führung und Komfort an Knotenpunkten
- Sicherheitsabstände zu Fahrbahnen und Parkständen
- Ausgestaltung von Führungswechsel

Die Aussage, die „Führung (des Radverkehrs) 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", trifft unserer Meinung nach voll auf die symbolträchtige Königstraße zu. Auch wenn die Königstraße objektiv gesehen breit genug und Tempo 20 vorgeschrieben ist, so scheuen sich doch viele, nicht so sichere Radfahrer, gegen den Verkehr anzufahren. Hier würde eine farbliche Markierung des Radstreifens helfen und deutlich machen, dass der Radverkehr im Zentrum Bornheims beachtet und berücksichtigt wird.

64/210

3. Verkehrssicherheit

Kurzfristiges Ziel sollte es sein, auf den vorhandenen Radwegen die Verkehrssicherheit zu verbessern. Dies ist in vielen Fällen schon mit Markierungen möglich. In der Anlage zum Radverkehrskonzept Bornheim sind unter 6. „Räumliche Auswertung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung" die Unfallschwerpunkte aufgeführt, die baldmöglichst beseitigt werden sollten:

- L183 von Walberberg bis Dersdorf
- Königstraße von Sechtemer Weg bis Siefenfeldchen
- Knoten Adenaueralle / Schumacherstraße
- Kreuzungsbereich L118 auf die L300
- L300 zwischen Einmündung L118 und südlicher Stadtgrenze

4. Lückenschluß

Damit die Fahrradinfrastruktur in Bornheim angenommen wird, sind durchgehende Netzverbindungen die Voraussetzung. Unvollständige und lückenhafte Fahrradwege halten die Bürgerinnen und Bürger vom Fahrradfahren ab und mindern den Wert von schon vorhandenen guten Teilstrecken. Im RVK sind unter 3.2. „Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes" folgende Haupt- und Nebenverbindungsnetze aufgeführt:

- die Radschnellverbindung von Haltestelle Bornheim bis Stadtgrenze Alfter.
- Königstraße/Bonnerstr. bis Ortsausgang Roisdorf
- Verbindung Sechtem - Kardorf über den Eichenweg
- Verbindung Sechtem - Wesseling entlang der L190
- Verbindung Bornheim - Uedorf über Uedorferweg

5. Schnelle Radwegeverbindung

65/210

Grundsätzlich sind die einseitigen Zweirichtungsradwege nicht optimal, lassen sich auf Grund der gewachsenen Struktur nicht vermeiden, sehr wohl aber optimieren. Das RVK macht hierzu die notwendigen Anmerkungen und beschreibt ausführlich, was getan werden muss.

Einen deutlich spürbaren Fortschritt wird dagegen der Bau getrennt geführter Radwege bringen. Da der Begriff „Radschnellweg" genau definiert ist und zwingend eine Fahrbahnbreite von 4 m verlangt, die in Bornheim so nicht nötig ist - Bornheim ist ja keine Großstadt, sondern eine Flächengemeinde - schließen wir uns dem sinnvollen Begriff „schnelle Radwegeverbindung" an. Wesentlich ist in jedem Fall ein getrennt geführter Radweg, der weitgehend kreuzungsfrei verläuft. Wenn es keine Kreuzung gibt, gibt es keinen Begegnungsverkehr mit Autos, was das Unfallrisiko erheblich minimiert.

Laut Auskunft des zuständigen Mitarbeiters im Verkehrsministeriums NRW, Peter London, steht die 80% Förderung im „Förderprogramm Nahmobilität" selbstverständlich auch für „schnelle Radwegeverbindungen" zur Verfügung. Eine solche Verbindung, nicht nur, wie bereits beschlossen von Bornheim über Alfter nach Bonn, sondern durchgehend von Bonn bis nach Brühl, wäre eine attraktive Alternative zur L183. Auch wenn die L183 auch mit Markierungen und neuem Belag für die Verbindung der Bornheimer Ortsteile entlang des Vorgebirges natürlich nötig ist, ist sie für ein zügiges, freies Fahren nicht geeignet.

Das wäre ein „Leuchtturmprojekt", ein deutliches und mutiges Signal für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad in Bornheim.

Der ADFC freut sich sehr über den RVK, hält jedoch Perspektive der Umsetzung bis 2030 für eine schnelle Radwegeverbindung für viel zu spät. Wer weiß, wie die Fördermöglichkeiten sich bis dahin entwickeln.

6. Umlaufsperren

Die Umlaufsperren sollten sofort abgebaut werden. Damit kann direkt morgen begonnen werden. Sie sind einfach nur ärgerlich.

7. B+R Anlagen

Die Bestandsaufnahme zu den B+R Anlagen ist gründlich und umfassend. Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen sind sinnvoll. Zu den zentral wichtigen Abstellanlagen an den Bahnhöfen Sechtem und Roisdorf sind die notwendigen Beschlüsse im Ausschuss beziehungsweise Rat gefasst. Eine mögliche Radstation wird mitbedacht. Am Haltepunkt in Hersel und am Rathaus wäre zusätzlich die Aufstellung von Fahrradboxen sinnvoll.

8. Einbahnstraßen

Zur geforderten Freigabe der Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr ist im RVK das Nötige gesagt, da gibt es nichts hinzuzufügen.

66/210

9. Sonstiges

Die weiteren, einzelnen Maßnahmen muss man dann Punkt für Punkt durchgehen. Die L300 und der dort fehlende Radweg sind ja oft genug angesprochen worden, die Problematik ist bekannt.

Unseres Erachtens fehlt eine Beurteilung der Situation beim Übergang des Radwegs vom Apostelpfad zur Eichendorffstraße. Auf der Höhe des Friedhofs endet der Radweg und die schmale Straße erlaubt Tempo 50, ohne dass es eine Radverkehrsanlage gibt.

Der überregional wichtige Rheinradweg befindet sich auf Bornheimer Territorium in einem beklagenswerten Zustand. Bei zukünftigen Planungen muß hier auf eine deutliche Trennung von Rad- und Fußverkehr geachtet werden, da beide Arten von Verkehrsteilnehmern den Rheinweg gerne benutzen und auf Grund des schmalen Weges zwangsläufig in Konflikt geraten. Die Verkehrsführung ist teilweise abenteuerlich, etwa da, wo die Radfahrer eine steile Abfahrt hinuntergeführt werden und sie mit hoher Geschwindigkeit auf ahnungslose Fußgänger treffen können.

10. Flankierende Maßnahmen

- Die **Mitgliedschaft in der AGFS** dokumentiert den politischen Willen der Stadt, verbessert das Image, ermöglicht den Erfahrungsaustausch mit anderen Städten und verbessert die Fördermöglichkeiten. Die Mitgliedschaft erfordert ein ernsthaftes Konzept und die Erfüllung eines Kriterienkatalogs. Der ADFC Bornheim ist gerne bereit mit den zur Verfügung stehenden Mitteln, die Mitgliedschaft in der AGFS zu unterstützen.

- Es sollte ein **jährliches Budget** für die Radverkehrsinfrastruktur eingerichtet werden, das die Umsetzung der Radinfrastruktur in Zukunft stetig erweitert und den Bedürfnissen der Bürger angepasst werden kann, siehe RVK, Punkt 5.3.3. „Finanzierung von Radverkehrsprojekten".

- Der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) des „Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ aus dem Jahr 2012 empfiehlt 8-18 Euro pro Einwohner pro Jahr für „Einsteiger-Kommune“ (NRVP, S. 63).

- Mit dem **Förderprogramm Nahmobilität** des Landes NRW (bis zu 80%) und dem Klimaschutzprogramm des Bundesumweltministeriums (bis zu 50%) www.klimaschutz.de/radverkehr) gibt es reelle Fördermöglichkeiten zur Umsetzung des RVK.

- Angesichts der umfangreichen Maßnahmen und Aufgaben, die das RVK ausführlich dokumentiert hat, ist offensichtlich, dass dies nicht zusätzlich vom Bau- und Planungsamt erledigt werden kann. Die Einrichtung einer Stelle für einen **Beauftragten für Nahmobilität**, der sich schwerpunktmäßig um den Radverkehr kümmert, ist notwendig.

- Die Wiederbelebung des **Arbeitskreises Radverkehr**, einberufen und geführt von der Verwaltung, würde nach unserer Meinung die Umsetzung des Konzepts sehr sinnvoll unterstützen und begleiten. Wir würden uns gerne an einem solchen Arbeitskreis beteiligen.

67/210

Mit freundlichen Grüßen

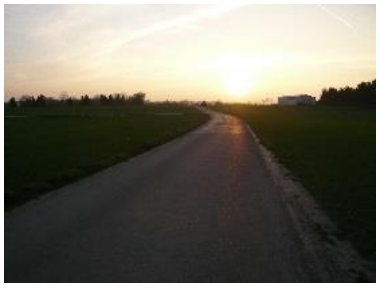
Gerd Müller-Brockhausen

Dr. Gerd Müller-Brockhausen
(ADFC Ortgruppe Bornheim)

(1) Ich führe die ERA 2010 für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes ein. Im Übrigen empfehle ich die ERA 2010 den Kommunen generell zur Anwendung. Sofern straßenverkehrs-rechtliche Belange betroffen sind, ist die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde frühzeitig im Planungsprozess zu beteiligen.
Ich bitte Sie, bei zukünftigen Zuwendungsbescheiden gemäß FöRi-komStra die Einhaltung der ERA-Standards zur Auflage zu machen.
(Quelle: http://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Aktuelles/Einfuehrungserlass_ERA.pdf“

Ö 5

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 Umlaufsperren 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 Umlaufsperren 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

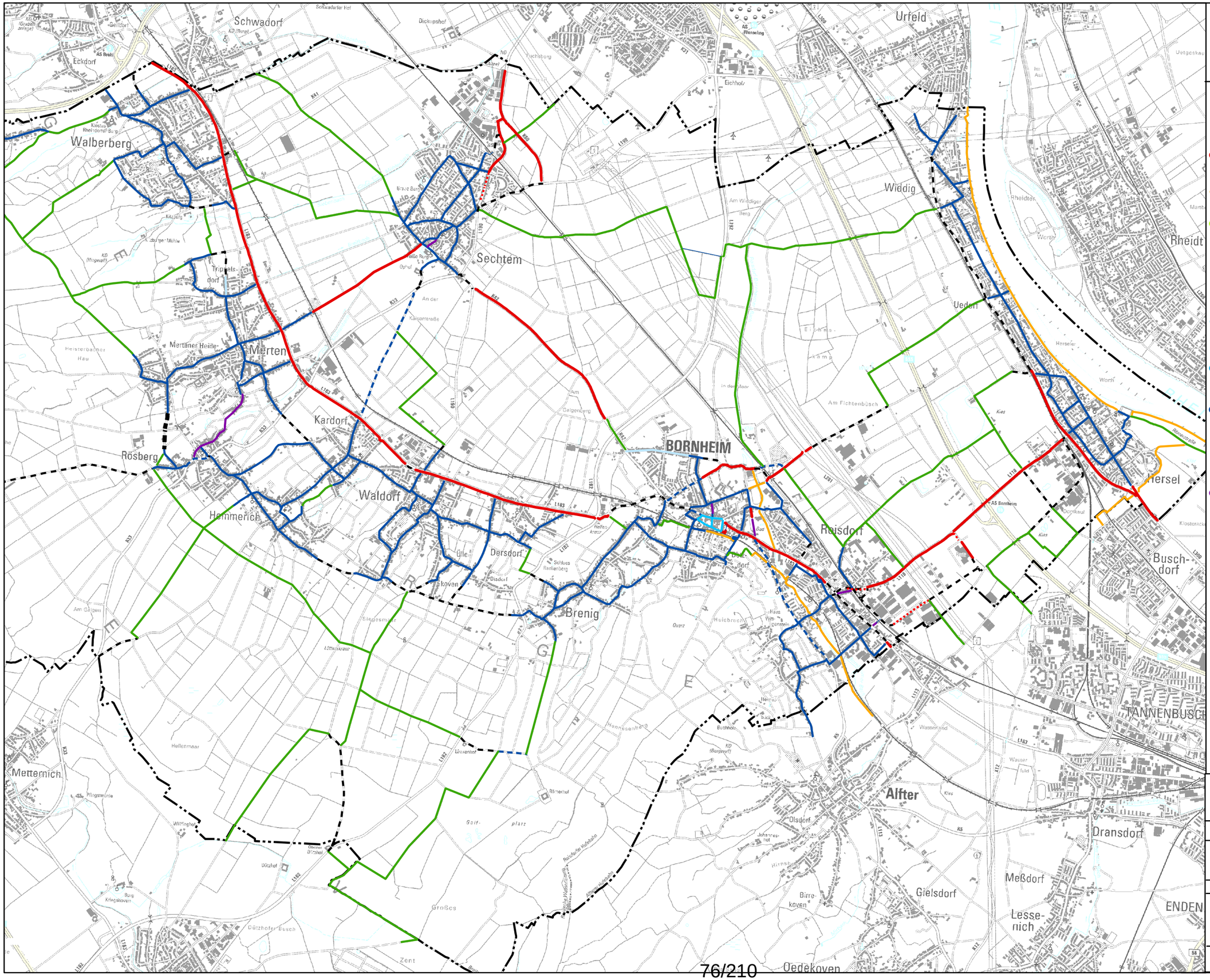
Die Auswertungen des Bestandes sowie das Aufzeigen von Mängeln wurden aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen nach Knotenpunkten und den dazwischen liegenden Streckenabschnitten differenziert.

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 Zweirichtungsradwege 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

AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3
Karte: DTK25

Unter Maßgabe der Vorgaben der StVO, VwV-StVO[2] und der Empfehlungen der ERA 2010[3], der RASt 06[4], der RAL[5] sowie weiterer Regelwerke der FGSV[6] 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 - RASt 06; 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.

L 183 Merten, Radweg als Zufahrt zu „Stellplätzen“

L 183 seitliches Hindernis Lampenmast an Furt

L 183 Furten ohne Piktogramme und Pfeile

Furt ohne Richtungspfeile, mit Piktogrammen

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.

Rösberg, Rüttersweg, Fahrbahnnutzung durch E-Scooter

Sechtem, Ophofstraße

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 gefahrenden 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.

Merten, Klosterstraße

Kardorf, Krüpelstraße

Abbildung 3: Überdimensionierte Knoten innerhalb Tempo-30-Zonen

Einbahnstraßen

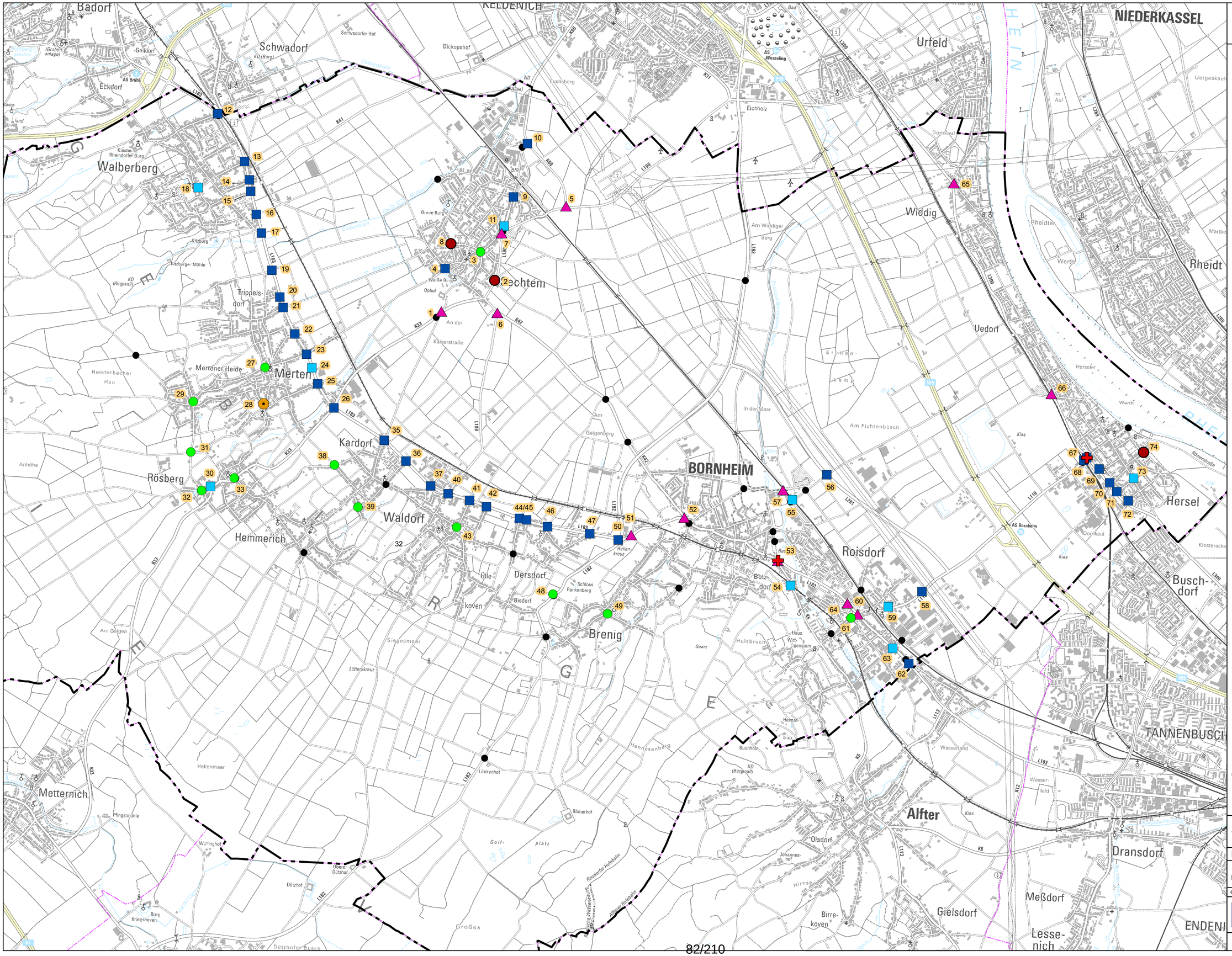
Im gesamten Stadtgebiet bestehen heute noch 15 Einbahnstraßen, die bisher nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Diese Strecken sind Netzlücken. Nach §45 StVO lässt sich herleiten, dass alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden müssen, wenn nicht eine 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)

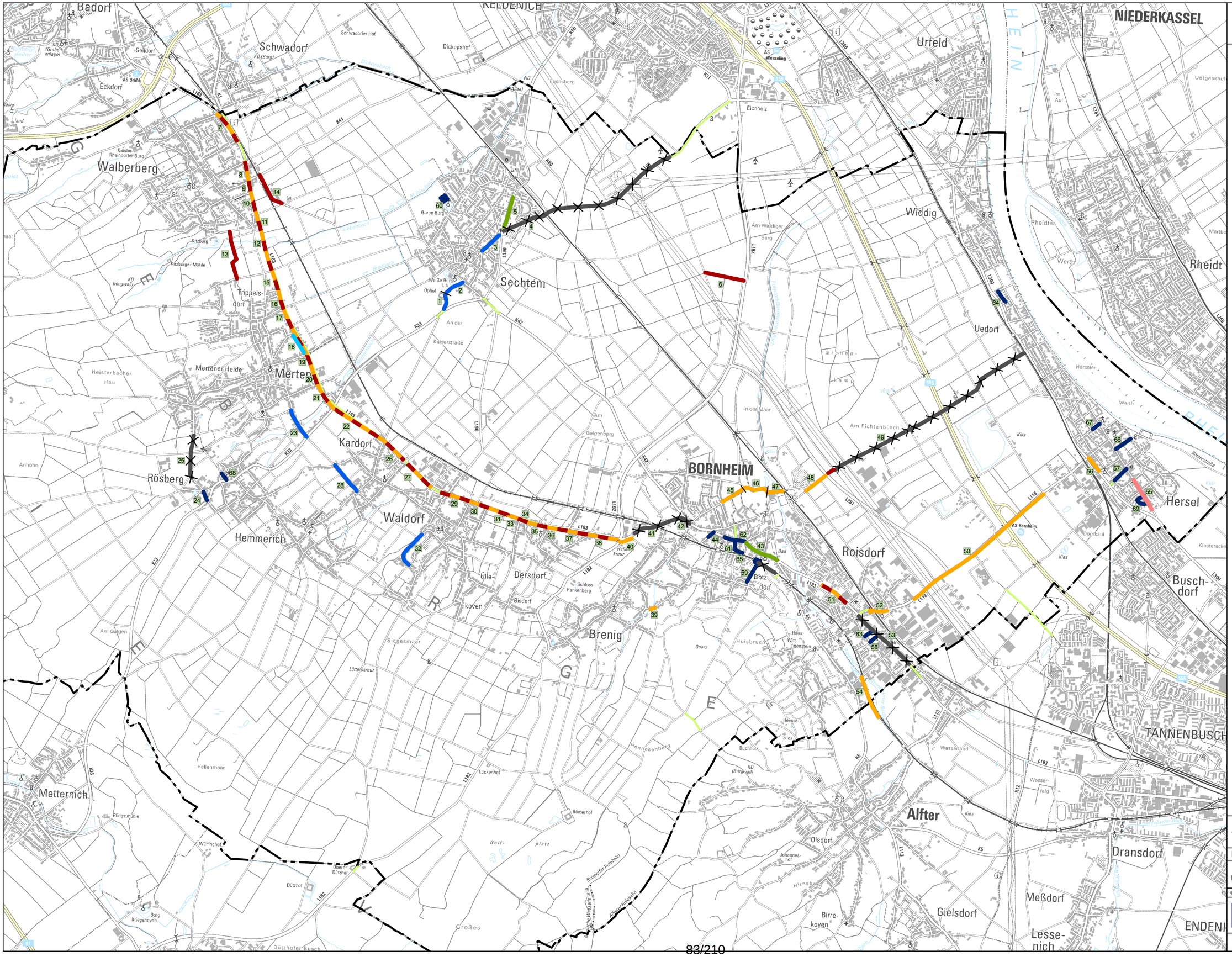
Umlaufsperren

Umlaufsperren 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. Umlaufsperren sind **nur** an den Stellen sinnvoll und gerechtfertigt, wo eben dieses massive Abbremsen aus Sicherheitsgründen (z.B. an starken Gefällestrecken mit Anschluss an schlecht einzusehende Vorfahrtsstraßen) geboten ist. An allen anderen Stellen bedeuten Umlaufsperren für den Radverkehr eine starke Komforteinschränkung und Behinderung, die es zu beheben gilt. Häufig können Umlaufsperren 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.

Merten, Kirchstraße (Rochusstraße)

Roisdorf, ‚Siegesstraße


Badorf
Eckdorf
Geildorf
Schwadorf
Schwadorfer Hof
Dickopshof
KELDENICH
Fuchsberg
Eichholz
Urfeld
NIEDERKASSEL
Domkaul
Widdig
Rheidter
Werth
Rheidt
Walberg
Kloster Rheindorfer Burg
Kitzburg
Kitzburger Mühle
Trippels-dorf
Mertener Heide
Merten
Heisterbacher Hau
Kardorf
Rösberg
Anhöhe
Waldorf
Hemmerich
Dersdorf
Bisdorf
Schloss Rankenberg
Brenig
Lückenhof
Metternich
Pfingstmühle
Wüffinghof
Dützhof
Burg Kriegshoven
Dützhofer Busch
Großes
Siegesmaar
Lütterskreuz
Hellenmaar
Am Galgen
Rechtem
Ophof
Weiße Burg
Breite Burg
An der Kaiserstraße
Ophof
Am Galgenberg
BORNHEIM
Roisdorf
Botz-dorf
Haus Witt-genstein
Huisbruch
Quarz
Buchholz
Heimat
Blick
Hennesenberg
Alfter
Olsdorf
Johannes-hof
Hirnsberg
Gielsdorf
Birre-koven
Meßdorf
Lesse-nich
ENDENI
TANNENBUSCH
Wasserland
Wasser-feld
Dransdorf
Busch-dorf
Hersel
Uedorf
Am Widdiger Berg
In der Maar
Am Fichtenbusch
Golf-platz
Römerhof
Rösberger Hofwiesenbusch
Rösberger Hofbusch
Alfterer Hofbusch
Roisdorfer Hofbusch
Übere Dützhof
Untere Dützhof
Ülle-koven
Hellen-kreuz
Rankenberg
Am Widdiger Berg
Im Aul
Uetgeskaul
Kies
Klosteracker
Rheinstraße
Hermann-Löns-Straße
AS Wesseling
AS Bornheim
Rast
Bad
Sportanlage
Kläranlage
Graben
Teich
Weiher
Land
Wald
Gasie
Graben
Bach
Siefen
Quelle
Steinbruch
Sandgrube
Kies
Deponie
Schutthalde
Aufschüttung
Damm
Böschung
Steinwall
Steinmauer
Erdwall
Hecke
Gebüsch
Baumreihe
Einzelbaum
Obstwiese
Obstbaum
Gehölz
Laubwald
Nadelwald
Mischwald
Schneise
Lichtung
Sumpf
Moor
Heide
Ödland
Felsen
Felsgruppe
Felsnadel
Felsbrocken
Felsenmeer
Felsenkeller
Felsenhöhle
Felsenhöhle
Felsenhöhle



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

Radverkehrskonzept 2015

Karte 3

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung

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-Haltepunkten, auch ist mehr als die Hälfte der Anlagen qualitativ hochwertig. Für die erhobenen 369 abgestellten Räder[8] 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 schienengebundenen ÖPNV kann der gesonderten Darstellung im Anhang II entnommen werden.

[8] Erhebung vom 04.12.2013

2.2.3 Radverkehrsrelevante Planungen

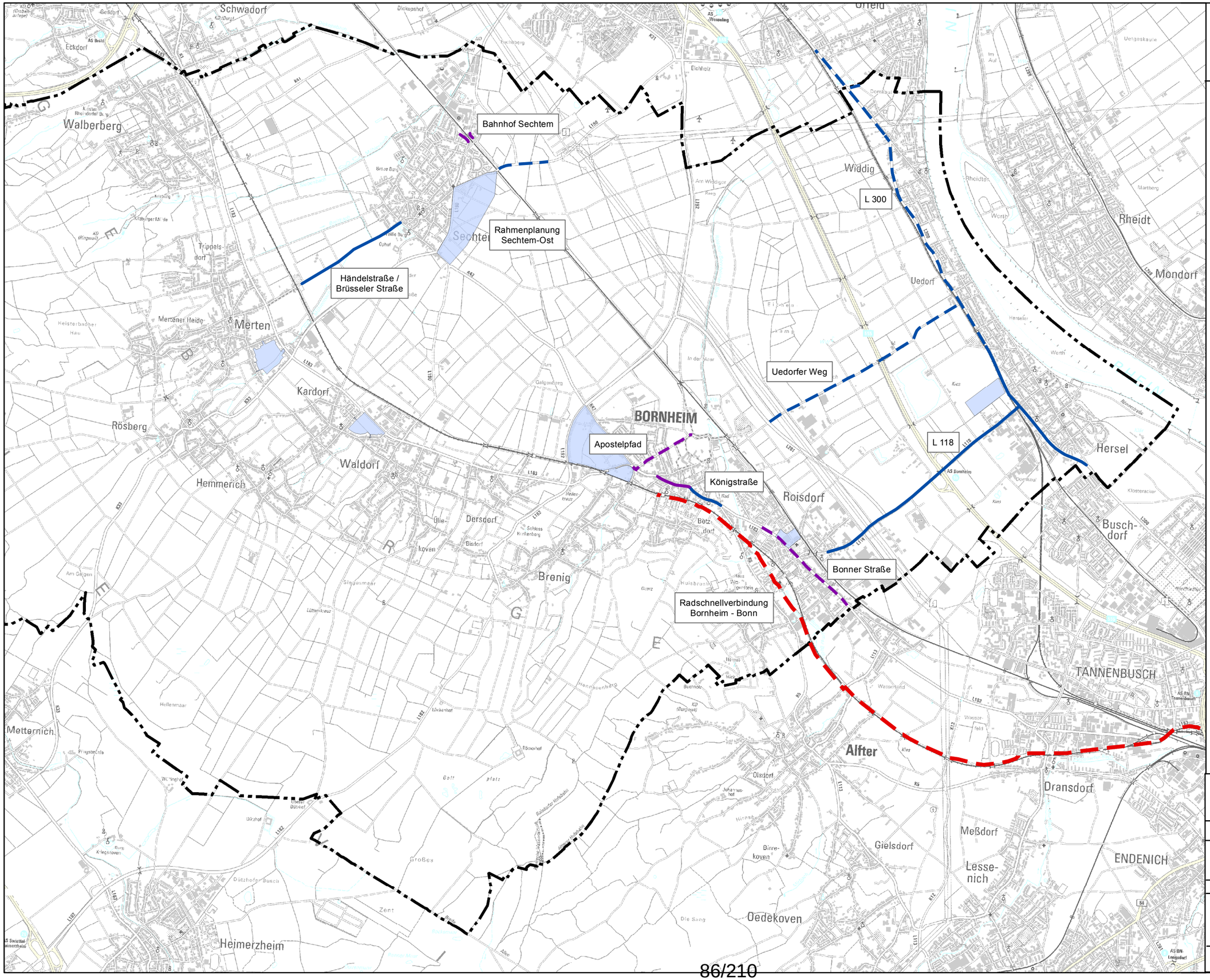
Neben den Maßnahmen des RVK 2003 wurden in den vergangen Jahren weitere Verkehrsplanungen initiiert, die für den Radverkehr von Bedeutung und teilweise schon realisiert sind. Im Folgenden werden diese Planungen und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Infrastruktur- und Verkehrsqualität für den Radverkehr analysiert. 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
Händelstraße / 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 Verkehrs-infrastrukturplanungen

- umgesetzt
- in Planung

Sonstige Darstellungen

- geplante Neubauflächen
- 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

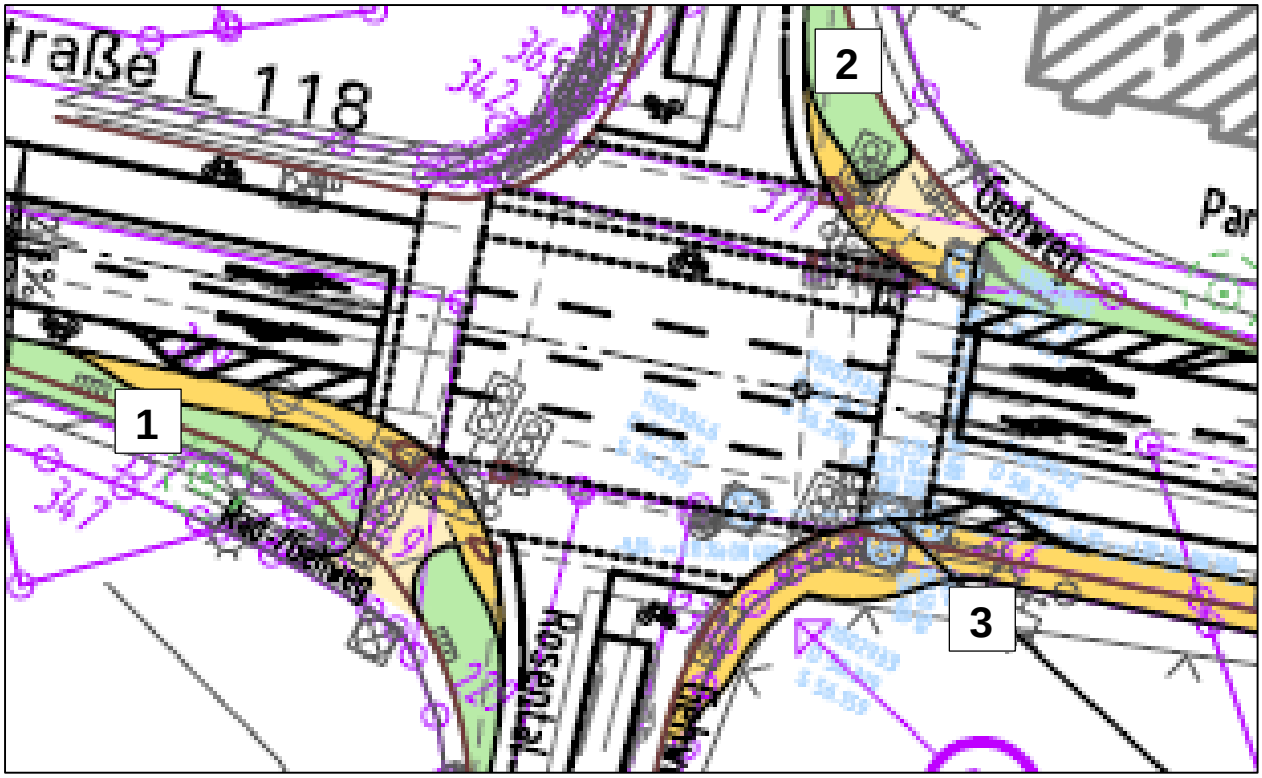


Abbildung 4: Planausschnitt L118 / Koblenzer Straße

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

Zweirichtungsradwege sollen nach den ERA 2010 innerorts aufgrund der Konfliktträchtigkeit 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 Zweirichtungsradweg 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 Zweirichtungsradweg 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 AGFS[10] sowie bundesweit durch die FGSV[11] 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 Querungsinseln) 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 Querungsinsel, die eine breite Bordabsenkung aufweist, kann der Radfahrer direkt aus dem Schutzstreifen die Querungsinsel 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.

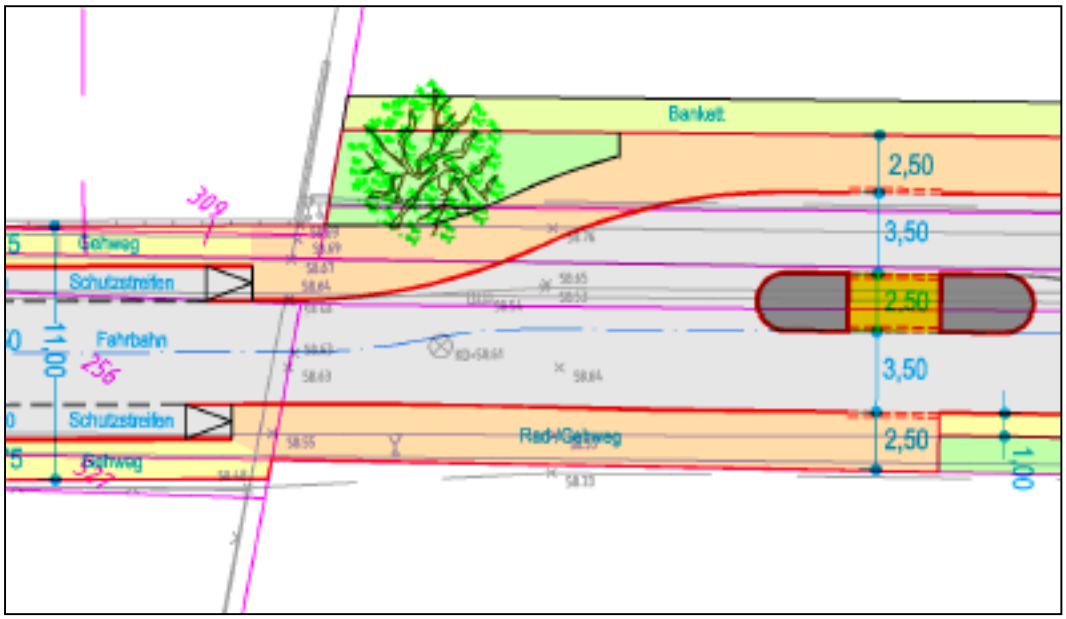


Abbildung 6: Planausschnitt Apostelpfad (Anschluss Zweirichtungsradweg)

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.

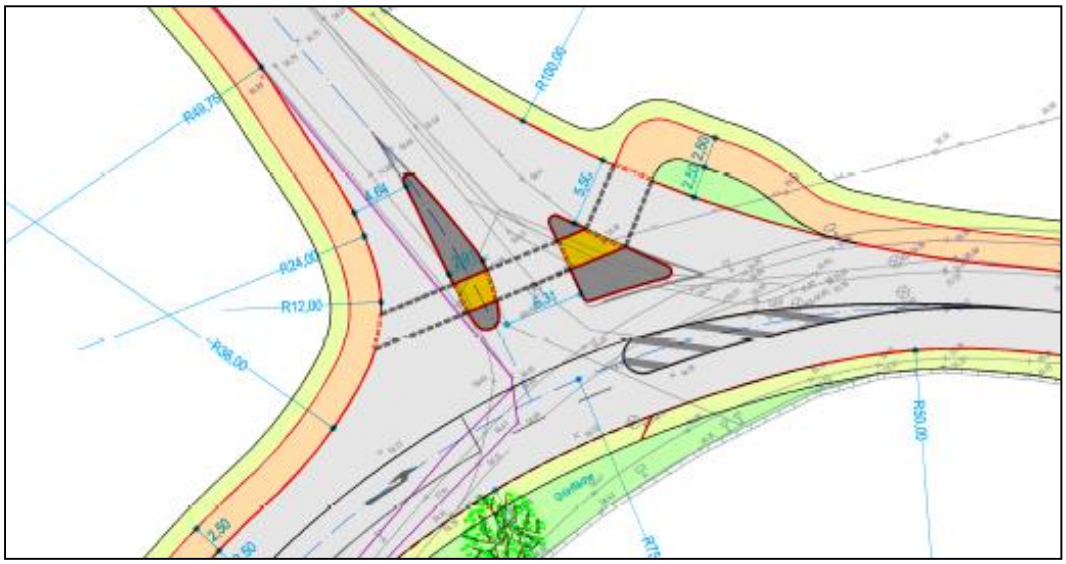


Abbildung 7: Planausschnitt Apostelpfad (Einmündung Reuterweg)

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 Kreisel. Hier ist die Planung vorzuziehen, die den Radverkehr in allen Zu- und Abfahrten mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn führt.

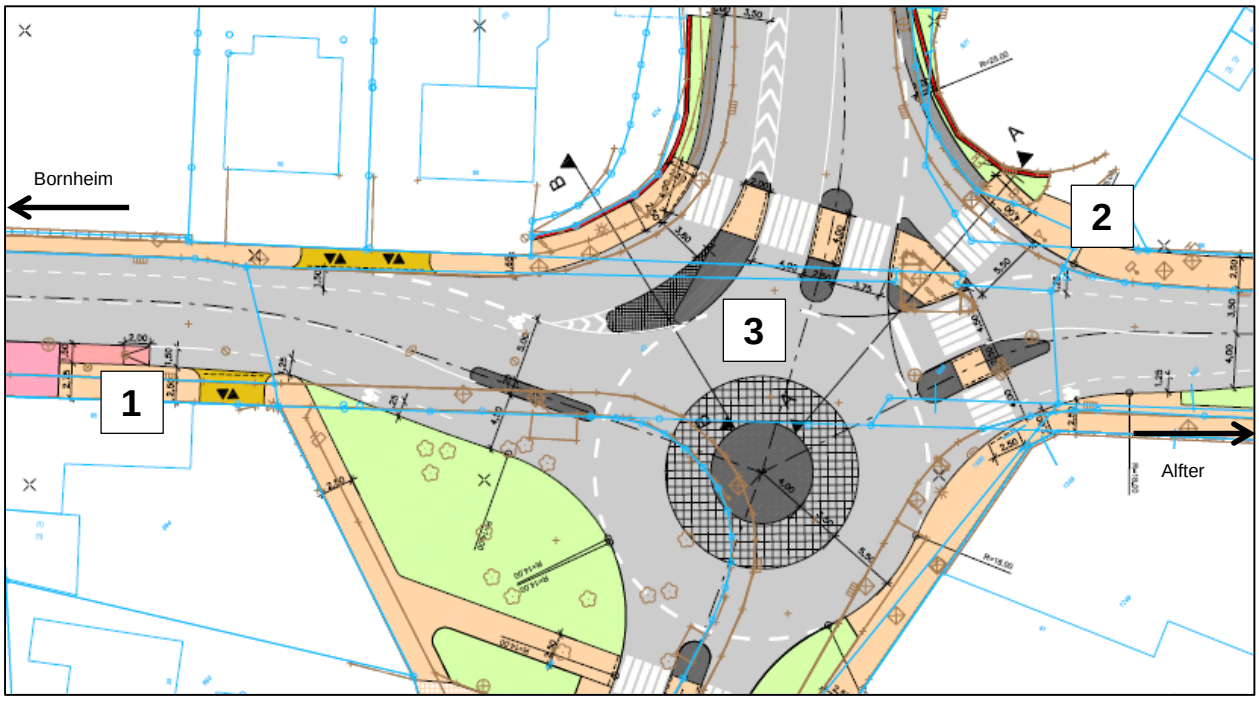


Abbildung 8: Planausschnitt Kreisel Bonner Straße / L 118 (Herseler Straße)

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 (Fahrbahnteiler) 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 Umlaufsperren 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

AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung

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 Ortslagen 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	– Nahezu vollständiger Netzzusammenhang im Hauptverbindungnetz – Eigenständige RV-Führungen zwischen nahezu allen Ortsteilen bieten bei ausreichender Breite direkte und komfortable Verbindung der Ortsteile.
Schwächen	– Teilweise konfliktbehaftete Anschlüsse bei Wechseln der Führungsform, vor allem bei Anschlüssen von Zweirichtungsradwegen außerorts (z.B. L118; L300, L183, L190) – Fehlende Radverkehrsanlagen (Netzlücken, z.B. L190, Uedorfer Weg, Abschnitte der Ortsdurchfahrten der 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 (Zweirichtungsradwege) – 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	– 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	– 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 Zweirichtungsradwegen 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 beeinträchtigungsarmen 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 Abgasbelästigung 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 Wegeelementes 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-ver-kehr	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.

Hauptverbindungswege (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. Hauptverbindungswege sollen einen möglichst zieldirekten Verlauf haben und eine komfortable Befahrbarkeit sicherstellen.

Schnellwege und Hauptverbindungswege 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 Hauptverbindungswege – bilden ein zusammenhängendes Netzgefüge und hiermit das Grundgerüst der innerörtlichen Radverkehrsabwicklung.

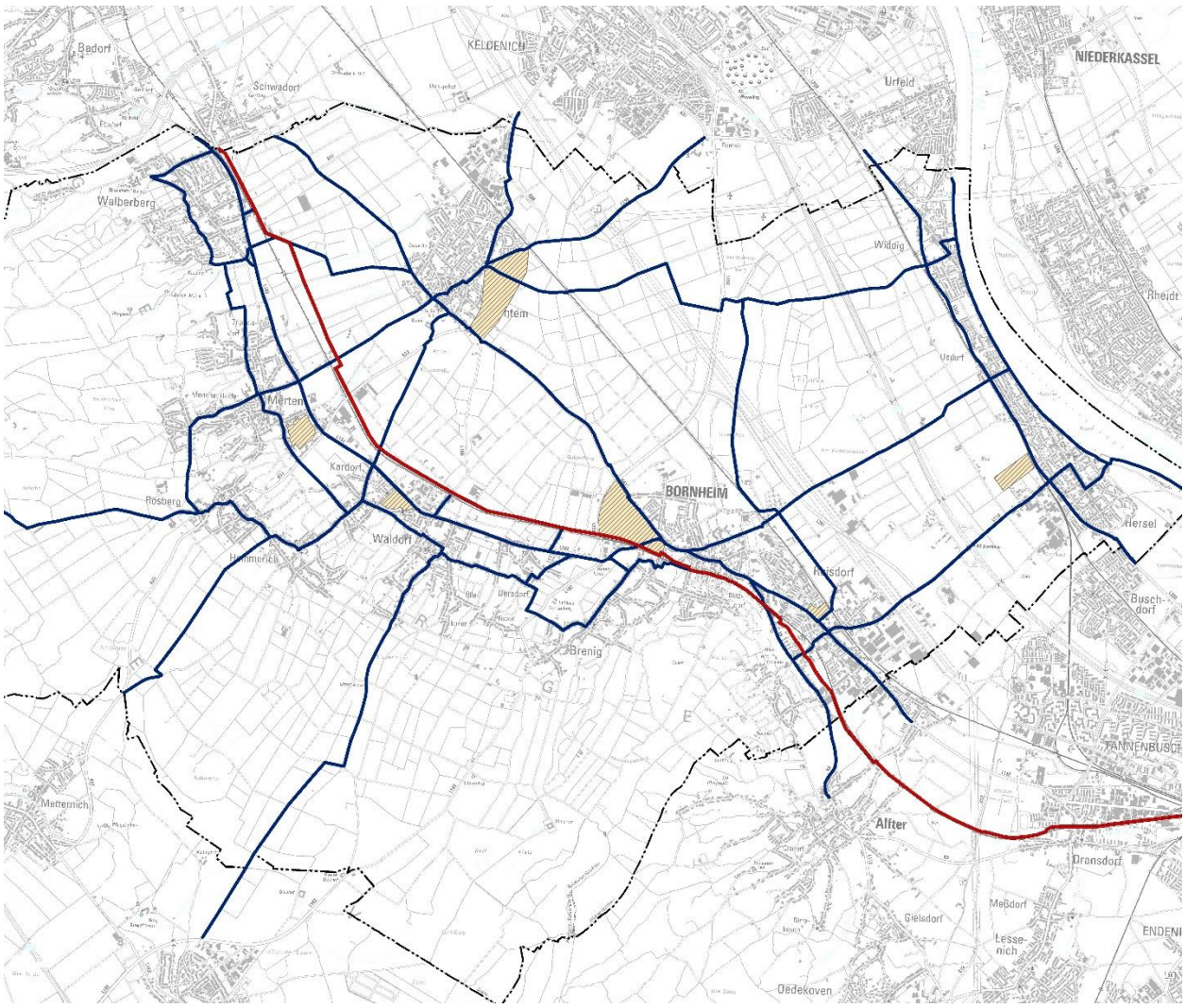


Abbildung 9: Hauptnetz - Radschnellverbindung (rot) und Hauptverbindungswege (blau)

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.

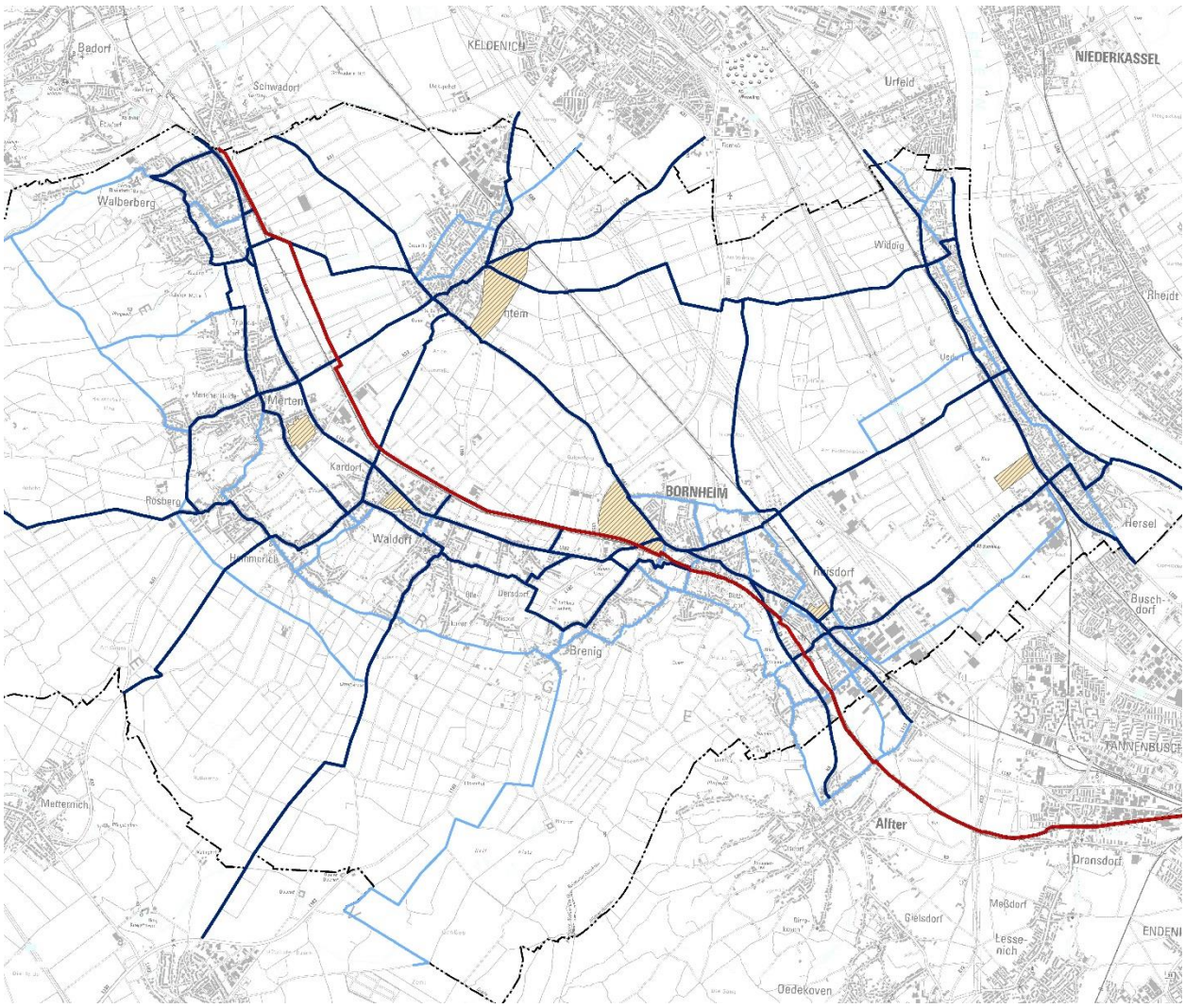


Abbildung 10: Verbindungsnetz mit Hauptnetz und Verbindungswegen (hellblau)

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 Alltagradverkehrs 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

AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung

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

AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung

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).

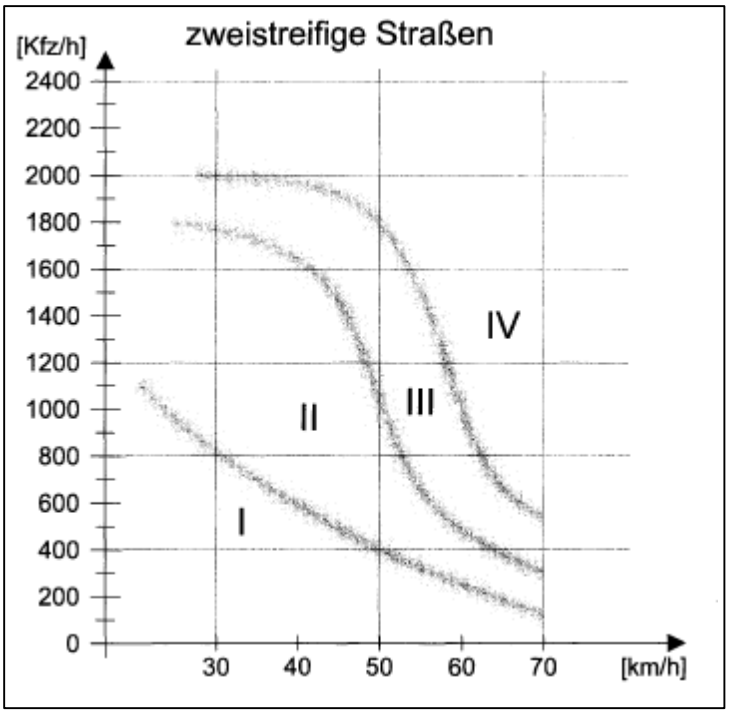


Abbildung 11: Belastungsbereiche nach ERA 2010[13]

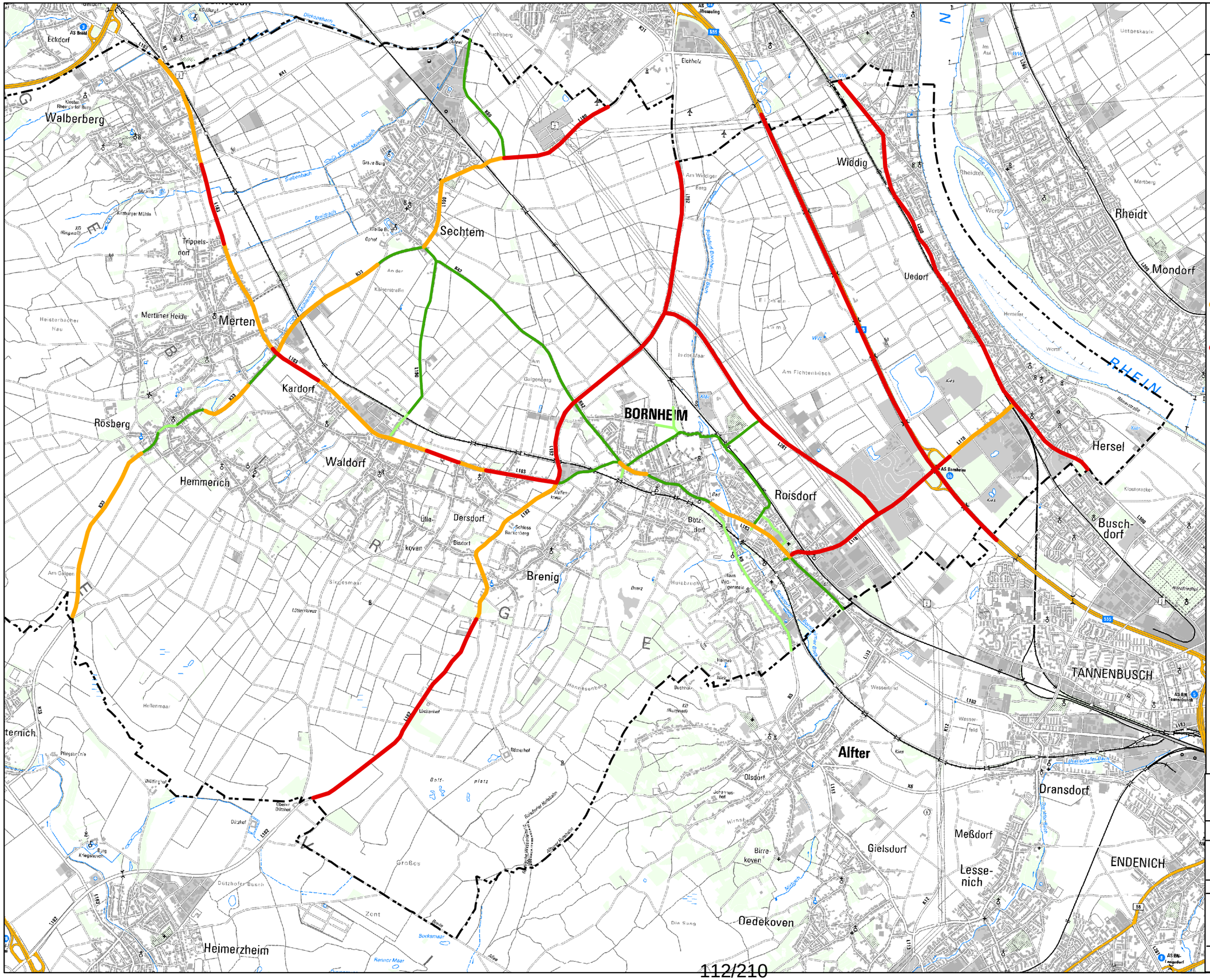
Es wird in den ERA 2010 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen keine harten Trennlinien darstellen. Dies ist bei der Darstellung der Belastungsbereiche in Karte 8 sowie der Auswahl der Führungsformen zu beachten.

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
AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung
Stand: August 2015
Maßstab: o.M.
Blattgröße: A3
Karte: DTK25
BORNHEIM
Walberberg
Sechtem
Widdig
Rheidt
Mondorf
Uedorf
Merten
Kardorf
Rösberg
Waldorf
Hemmerich
Roisdorf
Hersel
Buschdorf
TANNENBUSCH
Dersdorf
Brenig
Alfter
Dransdorf
Gielsdorf
Meßdorf
Lessenich
ENDENICH
Oedekoven
Heimerzheim
RHEIN

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 StVO[14] 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 2010[16] 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

[14] Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013

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

[16] FGSV 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	• 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	• 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	• Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. • benutzungspflichtige Radwege und Schutzstreifen dürfen in Tempo-30-Zonen nicht angeordnet werden.
Fahrradstraßen für Kfz freigegeben	• 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)	• Bedingung für die Markierung eines Radfahrstreifens: Es stehen ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr 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)	• Bedingung für die Anlage eines Radwegs: Es stehen ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr 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	• 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**
Furtmarkierung: 0,5m Breitstrich – 0,2m Lücke mit Piktogramm Abbiegen: direktes Abbiegen mit Kfz-Verkehr, oder Aufstellflächen für indirektes Abbiegen anbieten LSA: Kombination mit ARAS (4,00m) oder vorgezogener Haltlinie (4,00m) 	Markierung: durchgezogener Breitstrich, Piktogramm Beschilderung: Z 237 Breite: mind. 1,85m (incl. Markierung) Sicherheitsabstand Parken: 0,50 – 0,75m, durch Breitstrich abgetrennt

Schutzstreifen

Knoten

Markierung: Fahrbahnrandmarkierung und unterbrochener Schmalstrich (1,00m Strich - 1,00m Lücke), Piktogramm

Abbiegen: direktes Abbiegen mit Kfz-Verkehr

LSA: Kombination mit ARAS (4,00m) oder vorgezogener Haltlinie (4,00m)

Strecken

Markierung: unterbrochener Schmalstrich (1,00m Strich - 1,00m Lücke), Piktogramm

Beschilderung: keine

Breite: mind. 1,25m, möglichst ≥1,50m

Sicherheitsabstand Parken: 0,50m, ggf. durch Schmalstrich oder baulich gekennzeichnet

Piktogramme

Knoten

Markierung: ggf. Furt

Abbiegen: direktes Abbiegen mit Kfz-Verkehr

LSA: Kombination mit ARAS (4,00m) oder vorgezogener Haltlinie (4,00m)

Strecken

Markierung: Piktogramm mit Richtungspfeil

Abstand vom Fahrbahnrand: 1,00m (Pfeilspitze)

Beschilderung: keine

Einseitige Geh- / Radwege (Zweirichtungsbetrieb)	
Knoten	**Strecken**
Furtmarkierung: 0,5m Breitstrich – 0,25m Lücke, Fahrradpiktogramm, 2 Richtungspfeile, Einfärbung Bauliche Ausgestaltung: halbseitige Nullabsenkung der Borde, ggf. Anheben der Furt Beschilderung: ZZ 1000-32 über Z 205 und Z 206 an untergeordneten Knotenzufahrten Abbiegen: indirektes Abbiegen mit Aufstellflächen LSA: ARAS (4,00m) an untergeordneten Knotenzufahrten mit paralleler Bordabsenkung	Markierung: keine Beschilderung: Z 240 in beiden Richtungen Breite: Regelmaß 3,00m Sicherheitstrennstreifen Fahrbahn: mind. 0,50m Bauliche Merkmale: 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 RAL[22] 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 Schutzstreifen[23] 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 hervorzutun und Prototypen für die Radverkehrsführung zu testen. Auch im Rahmen der Überlegungen des Kreises, Mitglied in der AGFS[24] 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	• 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)	• Nach ERA 2010 wird die Führung im Mischverkehr (ohne Schutzstreifen) auf Landstraßen der EKL 3bei unter 4.000 Kfz/24h oder Landstraßen der EKL 4 empfohlen.
Straßen außerorts mit Piktogrammen	• 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	• 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	• 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 RAL[27] 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)**
Innerhalb des Modellversuchs werden derzeit nur Streckenabschnitte ohne Knoten untersucht, daher bestehen zur Ausgestaltung von Knoten mit Schutzstreifen außerorts noch keine Vorgaben	Markierung: unterbrochener Schmalstrich (1,00m Strich - 1,00m Lücke), Piktogramm Beschilderung: keine Geschwindigkeit: max. 70 km/h Breite: mind. 1,25m (ggf. anzupassen) Verbleibende Fahrbahnbreite: mind. 2,75m (ggf. anzupassen)

Straßen ohne Radverkehrsanlage	
Knoten	**Strecken**
Querungen von übergeordneten Straßen: – 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	Markierung: ggf. Piktogramm mit Richtungspfeil Abstand vom Fahrbahnrand: 1,00m (Pfeilspitze) Beschilderung: keine Geschwindigkeit: max. 50 km/h Pflege: regelmäßige Unterhaltung der befestigten Fahrbahnränder

Einseitige gemeinsame Geh- / Radwege (Zweirichtungsbetrieb)	
Knoten	**Strecken**
Furtmarkierung: 0,5m Breitstrich – 0,25m Lücke, Fahrradpiktogramm, 2 Richtungspfeile, Einfärbung Bauliche Ausgestaltung: halbseitige Nullabsenkung der Borde, ggf. Anheben der Furt Beschilderung: ZZ 1000-32 über Z 205 und Z 206 an untergeordneten Knotenzufahrten Abbiegen: indirektes Abbiegen mit Aufstellflächen im Seitenraum Querung: wartepflichtig – Querungsinsel (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	Beginn / Ende: Nullabsenkung der Borde, sichere Querungsmöglichkeit (Insel mind. 2,50m breit oder vorgezogener Seitenraum) Markierung: keine Beschilderung: Z 240 in beiden Richtungen Breite: mind. 2,50m Sicherheitstrennstreifen Fahrbahn: mind. 1,75m Bepflanzung Sicherheitstrennstreifen: keine Heckenhöhe, die Sichtbeziehungen zu Kfz-Verkehr einschränkt; Strauchpflanzungen dürfen nicht in Verkehrsraum wachsen Unübersichtliche Stellen: Markierung einer Leitlinie zur Trennung der Fahrtrichtungen

LSA: – 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 umgestzt und nicht mehr erforderlich

45 Maßnahmen-Nr.

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 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)
- Umlaufsperren
- 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
– 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
– 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
Signalisierte Knoten: – 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) Nicht-signalisierte Knoten: – Markierung von Aufstellflächen für indirekte Abbieger
Strecken
– 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 Umlaufsperren

Der Einsatz von Umlaufsperren 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 Umlaufsperren 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 Umlaufsperren 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 Querungsvorgang zu konzentrierten.

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.

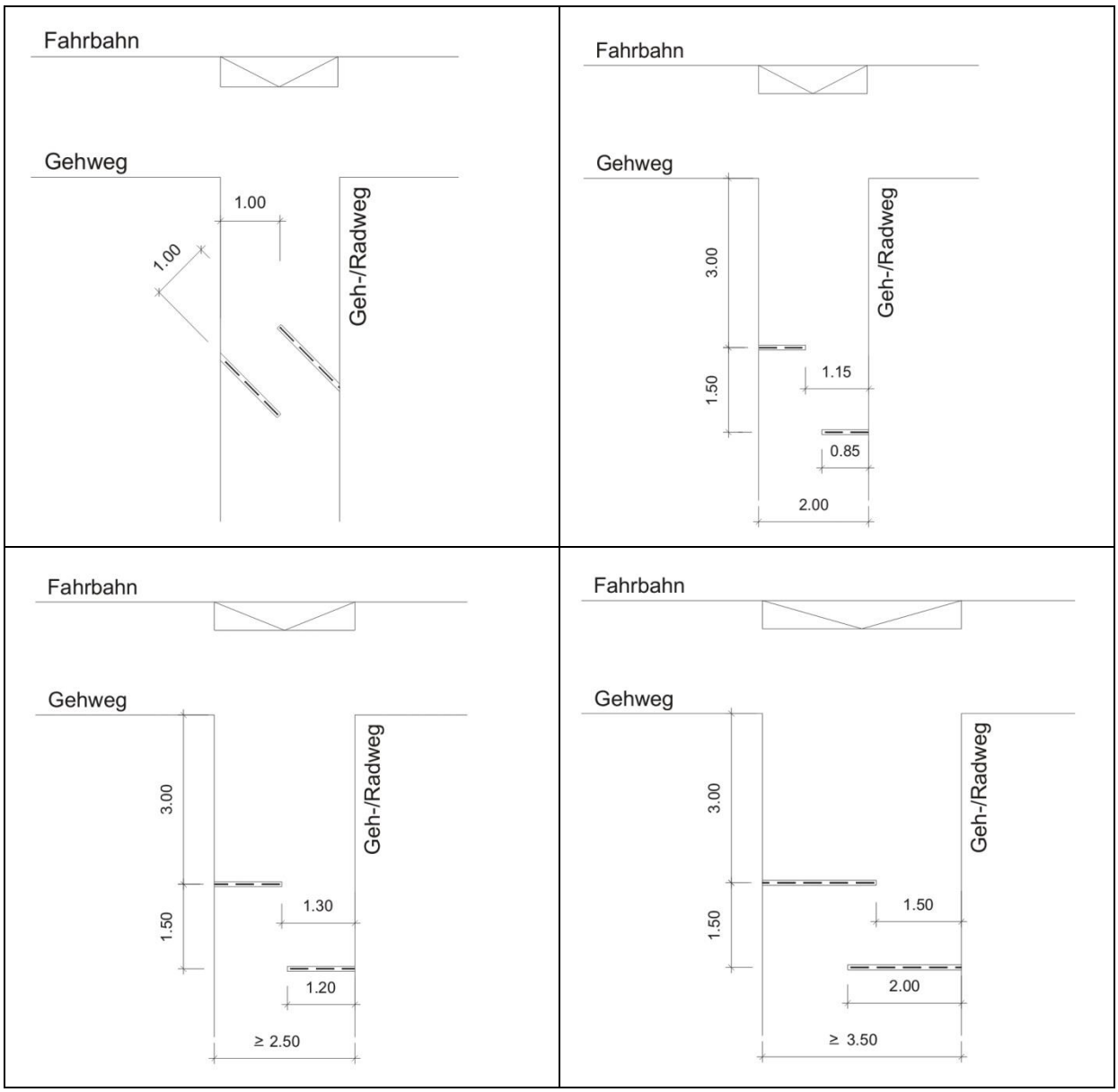


Abbildung 12: Beispiele für die Ausgestaltung von Umlaufsperren

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 2001[28]. 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

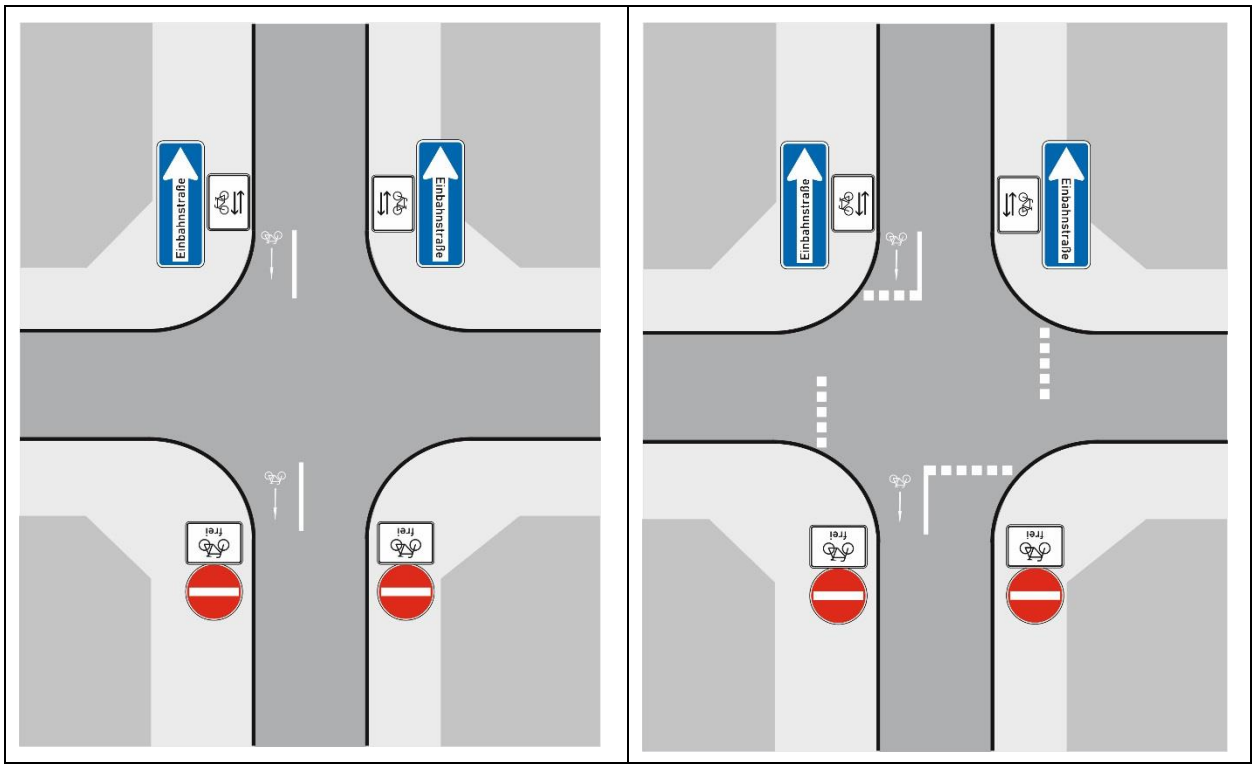


Abbildung 15: Markierung von Ein- bzw. Ausfahrhilfen für den Radverkehr in Einbahnstraßen

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.

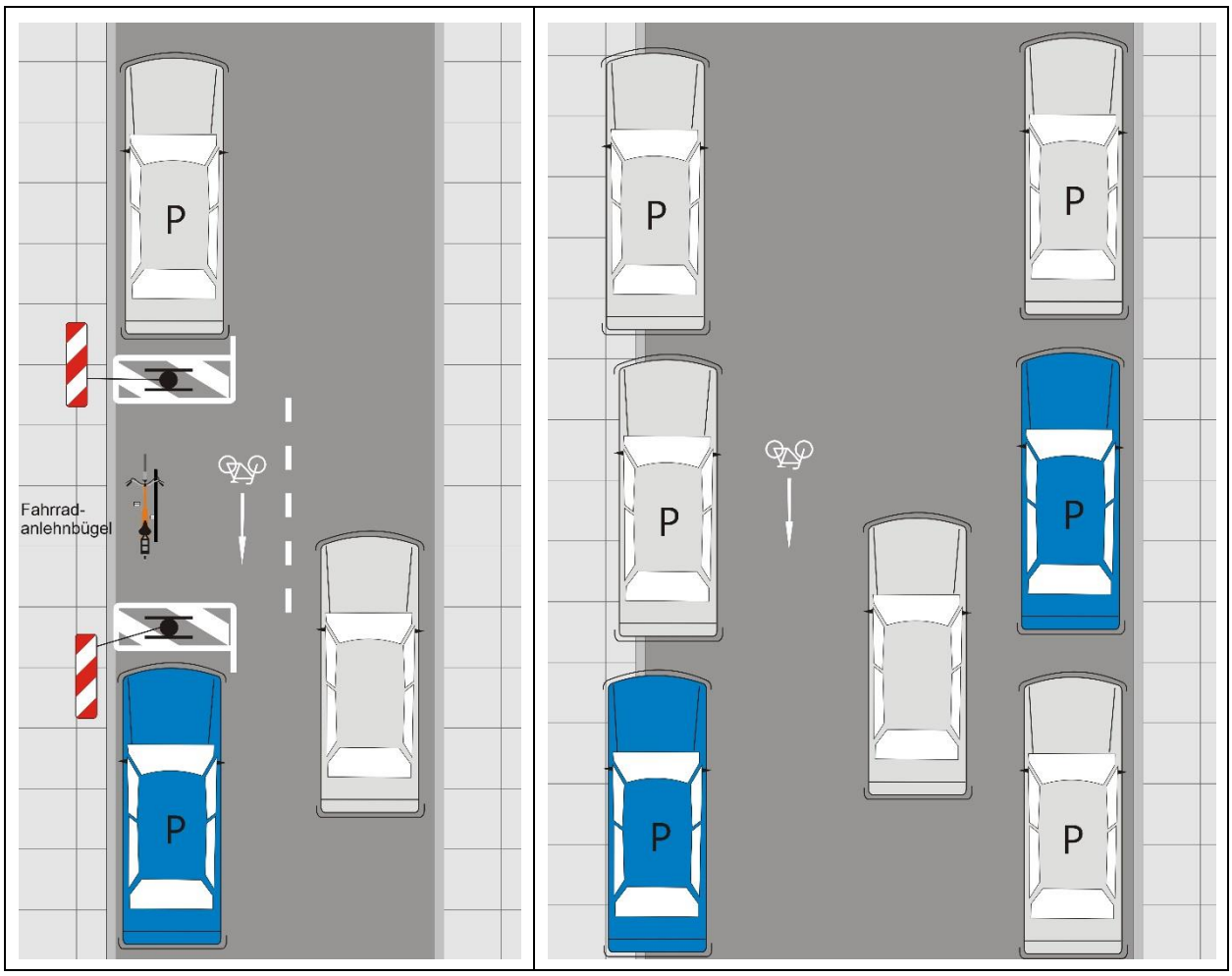


Abbildung 16: Ausgestaltung schmaler und breiter Fahrgassen

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 Proffffläche	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	Annograben	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	Neußer 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).

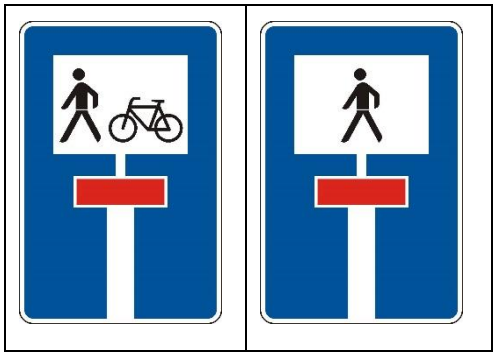


Abbildung 17: Z 357-50 (links) und Z 357-51 (rechts)

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 RASt 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 Fällen[29], 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 konfliktträchtige 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 AGFS[30]

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 alleinig zu betreuende Aufgabe erledigt werden. Ggf. kann durch eine personelle Umstrukturierung mit Festlegung von (ausgeweiteten) Zuständigkeiten für den Radverkehr eine stringentere 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 2020[31] 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 Nahmobilität[33] sind diverse Bau- und Ausbauvorhaben 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
- Umlaufsperren
- Einzelmaßnahme

Sonstige Maßnahmen

- Maßnahmen an Strecken
- Neubauflächen
- geplante Radschnell-verbindungen nach Bonn und Brühl
- Stadtgrenze Bornheim

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

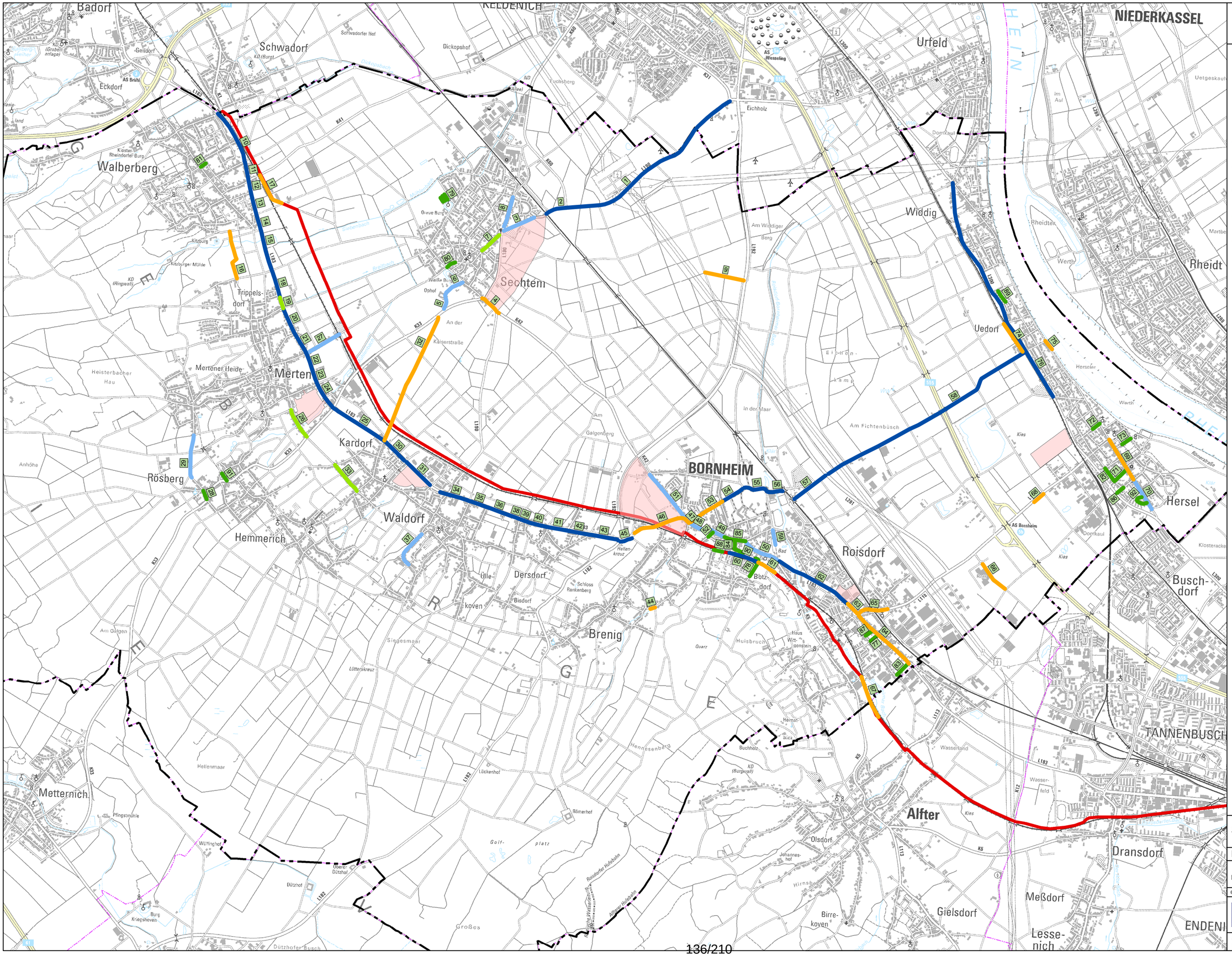
Karte 10

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A2
Karte: DTK25


Badorf
Geldorf
Eckdorf
AS Brühl
Schwadorf
Schwadorfer Hof
Dickopshof
KELDENICH
Fuchsberg
Eichholz
AS Wesseling
Urfeld
NIEDERKASSEL
Domkaul
Uetgeskaul
Im Aul
Rheidter
Werth
Rheidt
Widdig
Am Widdiger Berg
Walberg
Kloster Rheindorfer Burg
Kitzburg
Kitzburger Mühle
Trippels-dorf
Sechtem
Breve Burg
Weiße Burg
Ophof
An der Kaiserstraße
Uedorf
Heisterbacher Hau
Mertener Heide
Merten
Kardorf
Rösberg
Anhöhe
Waldorf
Hemmerich
Ülle-koven
Dersdorf
Bisdorf
Schloss Rankenberg
Hellen-kreuz
BORNHEIM
Botz-dorf
Roisdorf
Am Fichtenbusch
In der Maar
Am Galgenberg
Kies
Hersel
Busch-dorf
Klosteracker
AS Bornheim
Am Galgen
Siegesmaar
Lütterskreuz
Brenig
Quarz
Huisbruch
Haus Witt-genstein
Heimat
Blick
Buchholz
TANNENBUSCH
Wasserland
Wasser-feld
Hellenmaar
Metternich
Pfingstmühle
Wülfinghof
Lückenhof
Römerhof
Golf-platz
Hennesenberg
Alfter
Olsdorf
Johannes-hof
Hirnsberg
Dransdorf
Meßdorf
Gielsdorf
Birre-koven
Lesse-nich
ENDENI
Übere Dützhof
Dützhof
Burg Kriegshoven
Dützhofer Busch
Großes
Roisdorfer Hühnerheide
Roisdorfer Hühnerheide
Alfterer Hühnerheide
Ringwall
Römerstraße
Kies
Reitha
Herseler
Werth
Mertbe
Ringwall
Graben-anlage
Graben-weiher
Graben-teich
Graben-anlage
Graben-weiher
Graben-teich
Graben-anlage
Graben-weiher
Graben-teich

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 Indikatoren: Unfallbelastung und sonstige Gefahrenstellen	Punkte
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 Indikatoren: Querungsmöglichkeiten und Zustand der Radverkehrsanlage	Punkte
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 Indikatoren: Netzzusammenhang und Lage im Netz	Punkte
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 Indikator: Schaffung eines Angebots	Punkte
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.

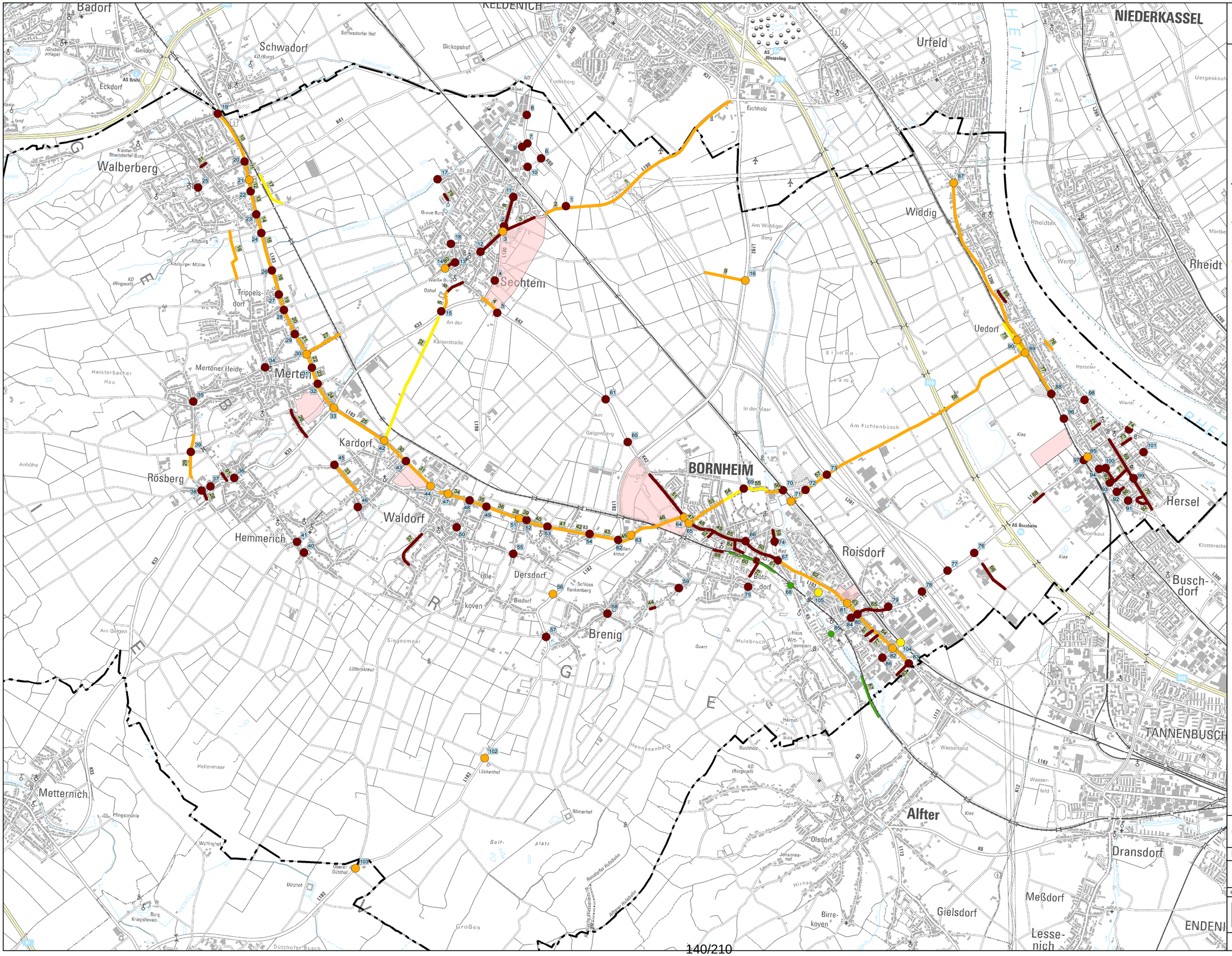
Maßnahmen	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Priorität I	**A**	**A**	**B**
Priorität II	**A**	**B**	**B**
Priorität III	**A**	**C**	**C**

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 Umlaufsperren und Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr



Umsetzung

Umsetzungsstufen der Maßnahmen

Strecken

- Stufe A
- Stufe B
- Stufe C
- ohne Umsetzungsstufe
- 34 Nr. Strecken-maßnahme

Knoten

- Stufe A
- Stufe B
- Stufe C
- ohne Umsetzungsstufe
- 16 Nr. Knoten-maßnahme

Stadtgrenze Bornheim

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte 12

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr - Arne Blase Büro für Stadtverkehrsplanung

Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

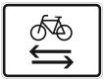
Blattgröße: A2
Karte: DTK25

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)	Geradeausfahrstreifen
GW	Gehweg
Hst.	Haltestelle
Kfz	Kraftfahrzeug
LA	Linksabbieger / Linksabbiegefahrstreifen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)

Abkürzung	Bedeutung
MIV	motorisierter Individualverkehr
MM	Mindestmaß
ÖPNV	öfentlicher 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 Radfahrerbeteiligung 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

TOP
Ö 6

Ausschuss für Stadtentwicklung	04.10.2016
Rat	27.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	660/2016-7
Stand	13.09.2016

Betreff Radweg entlang der L 300 von Widdig bis Hersel (Bürgerradweg)

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, den Bau eines Bürgerradweges zwischen Widdig und Hersel aufgrund der hohen finanziellen Belastung für die Stadt Bornheim nicht weiter zu verfolgen.
Die Verwaltung wird beauftragt, beim Landesbetrieb Straßen NRW eine Aufnahme des Radwegebaus in das reguläre Arbeitsprogramm des Landesbetriebes zu erwirken.

Sachverhalt

Wie in der Vorlage 276/2015-7/1 ausgeführt, ist der Landesbetrieb Straßen NRW in dem Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung für den Bau des Bürgerradweges von den zuvor besprochenen Finanzierungsmodalitäten abgewichen. In jahrelangen Abstimmungen war vorabgestimmt worden, dass ein Teil der Baukosten über Fördermittel des Landes NRW finanziert werden sollte, die restlichen Kosten vom Landesbetrieb übernommen werden sollten. Die geschätzten Baukosten lagen bei ca. 800.000,- €.

Die Stadt Bornheim sollte die Planungskosten in Höhe von ca. 60.000,- € übernehmen. Dieser Betrag ist bereits im Haushalt der Stadt eingestellt.
Der Landesbetrieb sieht sich nun nicht mehr in der Lage, die zuvor getroffenen Zusagen umzusetzen.

Stattdessen wird vom Landesbetrieb in einem Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung über die Herstellung dieses kombinierten Rad- / Gehweges folgende Kostenverteilung vorgeschlagen:

Die Stadt Bornheim soll die Kosten übernehmen, die über die vom Land NRW zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel hinausgehen werden. Die geschätzten Gesamtbaukosten liegen bei ca. 800.000,- €.

Die Höhe der voraussichtlichen Fördermittel des Landes NRW setzen sich wie folgt zusammen:

Voraussichtliche Höhe der Fördermittel des Landes NRW			
Strecke Bürgerradweg außerorts	1,960 km	180.000,-€ / km	352.000,- €
Strecke Bürgerradweg innerorts (OD Widdig)	0,400 km	90.000,- € / km	36.000,- €
Gesamtstrecke	**2,360 km**		**388.000,- €**

Somit würde bei einem Fördermittelanteil von 388.000,- € des Landes ein Eigenanteil von ca. 412.000,- € bei der Stadt Bornheim verbleiben.

Zusammen mit den Planungskosten von ca. 60.000,- € kämen auf die Stadt Bornheim Gesamtkosten in Höhe von mind. 472.000,- € zu.

Die Beantragung der Förderung des Radwegebaus kann ausschließlich durch den Landesbetrieb beim Land NRW durch die Anmeldung im Landesprogramm „Bürgerradwege NRW“ erfolgen. Der Landesbetrieb erhält einmal jährlich eine Liste mit den zu fördernden Bürgerradwegen.

Eine Fördermittelgarantie über die o.g. bisherigen Finanzierungs-Ansätze des Landes existiert nicht. Falls der Fördermittelanteil des Landes im nächsten Jahr geringer ausfallen sollte, kämen auf die Stadt Bornheim weitere Kosten zu. Die mögliche Summe wäre erst nach Zugang der Förderliste an den Landesbetrieb zu ermitteln.

Durch ein Ratsmitglied wurde der Verwaltung im Oktober 2015 eine alternative Kostenschätzung eines Ingenieurbüros für die Planung eines Radweges in Höhe von ca. 350.000,- € vorgelegt. In dieser Kostenschätzung wurde jedoch von einem Zweirichtungsradweg in einer Breite von lediglich 2 m ausgegangen. Kosten für die Versickerung des Niederschlagswassers wurden explizit nicht berücksichtigt. Diese Kostenschätzung wurde dem Landesbetrieb mit der Bitte um Überprüfung und Stellungnahme weitergeleitet.

Der Landesbetrieb hat mit Schreiben vom 05.02.2016 seinen finanziellen Ansatz für seine Kostenschätzung in Höhe von ca. 800.000,- € bestätigt. Diese Schätzung beruht auf langjährigen Erfahrungswerten und geht von den vorgeschriebenen Standards beim Bau eines Zweirichtungsradweges mit geplanter Benutzungspflicht aus.

So muss die Bauausführung dem Stand der Technik und den Sicherheitsanforderungen entsprechen. Die Standardbreiten eines Radweges mit Begegnungsverkehr von 3,0 m müssen eingehalten werden, zumal es sich um einen gemeinsamen Geh-/Radweg handelt. Auch auf eine funktionierende Entwässerung kann nicht ersatzlos verzichtet werden, insbesondere da das Plangebiet im Bereich des Wasserschutzgebietes Urfeld (Trinkwasserschutzgebiet, Zone III A) liegt. Eine aufwändige Baustellenführung und Baustellungsicherung während des Baus im laufenden Verkehr sind ebenfalls Faktoren, die sich auf Baukosten auswirken.

Die detaillierten Ausführungen des Landesbetriebes zu den planungsrelevanten Kriterien können dem Antwortschreiben des Landesbetriebes entnommen werden. All diese Belange sind bei der überschlägigen alternativen Kostenschätzung des Ingenieurbüros nicht berücksichtigt worden.

Aufgrund der hohen Kosten für die Stadt Bornheim, bei gleichzeitig hoch priorisierten anderen Straßenbaumaßnahmen sowie zusätzlich einer unklaren Förderung, wird von der Verwaltung auch im Hinblick auf die Haushaltssituation nachdrücklich empfohlen, das Projekt eines Bürgerradweges nicht weiter zu verfolgen.

Nach Aussage des Landesbetriebes Straßen NRW könnte der Radweg zwischen Widdig und Hersel alternativ zur Förderung über einen Bürgerradweg auch in das Programm Radwegebau an Landesstraßen des Landesbetriebes aufgenommen werden. Die Finanzierung würde hierbei für die Strecke außerorts (1,960 km) komplett vom Landesbetrieb übernommen, innerorts (0,400 km) wären die Kosten hälftig zwischen Landesbetrieb und Stadt zu teilen. Die Realisierung dieser Maßnahme wäre vermutlich nicht mit oberster Priorität, sondern mittel- bis langfristig einzustufen. Nach derzeitiger Einschätzung kann es sich hierbei um einen Zeitraum von 5 – 10 Jahren handeln.

Finanzielle Auswirkungen

Auf die Kostendarstellung im Sachverhalt wird verwiesen.
Für die nächsten Haushaltsjahre sind bei Beschlussfassung entsprechend Beschlussentwurf keine finanziellen Auswirkungen zu erwarten. Erst zum Zeitpunkt der Realisierung des Radweges durch den Landesbetrieb, müssen von der Stadt Bornheim für die 0,400 km Strecke innerorts die Hälfte der Kosten getragen werden. Nach den derzeitigen Kostenschätzungen beläuft sich dies auf einen Betrag von ca. 70.000,- €.

Anlagen zum Sachverhalt

1. Entwurf Verwaltungsvereinbarung
2. Übersichtsplan Bürgerradweg
3. Stellungnahme Landesbetrieb zur Kostenschätzung

Ö 6

Verwaltungsvereinbarung

20.8.14

zwischen

dem **Land** Nordrhein-Westfalen,
dieses vertreten durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,
vertreten durch die Geschäftsführung des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen,
diese handelnd durch den
Leiter der Regionalniederlassung Ville – Eifel

nachstehend „**Straßenbauverwaltung“** genannt –

und

der **Stadt Bornheim**,
diese vertreten durch ihren Bürgermeister

nachstehend **“Stadt“** genannt -

über

die Herstellung eines kombinierten Rad- / Gehweges entlang der L 300 zwischen Hersel und Widdig.

Vorbemerkungen

Die bestehende Landesstraße 300 verbindet die Ortsteile der Stadt Bornheim Hersel und Widdig, weiterhin stellt die L 300 die überörtliche Verbindung zwischen Bonn über Bornheim nach Wesseling dar. Entsprechend dieser Verkehrsbedeutung ist auch die Verkehrsbelastung dieses Streckenabschnittes mit fast 6700 Fahrzeugen pro Tag relativ hoch.
Um den Radverkehr hier sicherer zu führen, kommen die Beteiligten überein, im Rahmen des Landesprogramms „Bürgerradwege NRW“ einen kombinierten Rad- Gehweg herzustellen und damit einen Radweg-Lückenschluss zwischen Hersel und Widdig zu schaffen.

I Allgemeines

§ 1
Gegenstand der Vereinbarung

1. Die Straßenbauverwaltung und die Stadt, nachstehend als „Beteiligte“ bezeichnet, kommen überein, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, entlang der L 300 zwischen Hersel und Widdig einen parallelen Rad- / Gehweg herzustellen.

2. Der betreffende Abschnitt befindet sich ab 1.1.2015 sowohl auf der freien Strecke der L 300 (Straßenbaulast für Fahrbahn einschl. Rad-Gehwege liegt bei der Straßenbauverwaltung), als auch innerhalb der OD Widdig (Baulast der Gehwege liegt bei der Stadt).

   Bereiche:
   L300, Abschnitt 3, NK 5208 013 O nach NK 5208 029 O

freie Strecke	km	0,720	bis	2,680
ab 1.1.2015 OD Widdig	km	2,680	bis	3,080

3. Art und Umfang der Baumaßnahme bestimmen sich nach einem von der Stadt aufzustellenden Vorentwurf (nach RE 2012), der nach Genehmigung durch die Straßenbauverwaltung Bestandteil dieser Vereinbarung wird.

4. Grundlagen der Vereinbarung sind:
   - das Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW)
   - die Straßenkreuzungsverordnung (StrKrVO),
   - die Straßenkreuzungsrichtlinien (StraKR)
   - die Ortsdurchfahrtenrichtlinien (ODR)
   - das Wasserhaushaltsgesetz (WHG),
   - das Landeswassergesetz (LWG) NRW und
   - die sonst für die Straßenbauverwaltung, bzw. die Stadt geltenden Vorschriften und Richtlinien.

5. Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Vereinbarung:
   - Anlage 1: Übersichtsplan
   - Anlage 2: Ablöseberechnung

§ 2
Durchführung der Baumaßnahme

1. Die Planung der Baumaßnahme (Vorentwurf nach RE 2012 sowie Ausführungsplanung) einschl. der erforderlichen Genehmigungsverfahren, Abstimmungen mit allen Beteiligten und Behörden erfolgt durch die Stadt in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung. Hierzu beauftragt die Stadt in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung ein qualifiziertes Ing. Büro zur Herstellung des entspr. Vorentwurfes sowie der Ausführungsplanung.

2. Die Aufgaben der Bauaufsichtsbehörde (hoheitliche Bauaufsicht) bzw. der Baugenehmigungsbehörde verbleiben bei der Straßenbauverwaltung als Baulastträger der L 300.

3. Der von der Stadt für die Baumaßnahme aufzustellende Vorentwurf wird nach Genehmigung durch die Straßenbauverwaltung Bestandteil dieser Vereinbarung.

Auf der Grundlage des genehmigten Vorentwurfes lässt die Stadt die Ausführungsplanung einschl. Markierungs- und Beschilderungsplänen erstellen.

4. Die Pläne der Beschilderung und Markierung sind vor und nach einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde der Straßenbauverwaltung vorzulegen.

5. Die Durchführung der Baumaßnahme (Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung, Abrechnung, Vertragsabwicklung) erfolgt in Abstimmung mit der Stadt durch die Straßenbauverwaltung.

6. Der für die Durchführung der Baumaßnahme erforderliche Grunderwerb wird von der Stadt durchgeführt.

6. Mit der Baumaßnahme darf erst begonnen werden, wenn die Finanzierung gesichert ist und die Beteiligten dem Baubeginn zugestimmt haben.
   Die Straßenbauverwaltung wird zur Finanzierung die Maßnahme im Landesprogramm „Bürgerradwege NRW“ anmelden. Über die Höhe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie den Zeitpunkt der Zuweisung entscheidet das zuständige Landesministerium.

7. Die Verkehrssicherungspflicht während der Bauzeit wird von der Straßenbauverwaltung wahrgenommen.

8. Nach Beendigung der Bauarbeiten werden die Bauleistungen gemeinsam durch die Beteiligten abgenommenen. Die Straßenbauverwaltung überwacht die Gewährleistungsfristen und macht Gewährleistungsansprüche gegen den Auftragnehmer geltend.

   Sofern im Rahmen dieser Baumaßnahme auch Maßnahmen an städtischen Einrichtungen durchgeführt werden, überwacht die Stadt die Gewährleistung dieser Bauteile und teilt der Straßenbauverwaltung etwa auftretende Mängel unverzüglich mit.

9. Ansprechpartner der Straßenbauverwaltung für die Maßnahme ist Herr Hermann-Josef Bongard, Tel. 02251 / 796 137 Mobil: 01520 1594285
   hermann-josef.bongard@strassen.nrw.de

II Kostenverteilung

§ 3
Kosten der Baumaßnahme

1. Dis Stadt trägt die Kosten der baureifen Planung einschl. aller evtl. erforderlicher Gutachten, Stellungnahmen und sonstiger Genehmigungen.

2. Die Straßenbauverwaltung übernimmt für den Bereich der freien Strecke die Baukosten zum Neubau des Rad- und Gehweges entlang der L 300 bis zu der Höhe, die vom Land NRW für diese Maßnahme als Bürgerradweg zur Verfügung gestellt wird.

   Im Regelfall werden für Bürgerradwege 180.000,-€ / km veranschlagt,
   hier: km 0,720 – 2,680 = 1,960 km
   1,960 km * 180.000,-€ / km = 352.800,-€

3. Entsprechend den OD-Richtlinien Nr. 12a sind die Baukosten eines kombinierten Rad-Gehweges innerhalb einer Ortsdurchfahrt zwischen den Beteiligten hälftig zu teilen. In vorliegendem Fall beteiligt sich die Straßenbauverwaltung innerhalb der OD Widdig mit dem hälftigen Anteil des Bürgerradweges in Höhe von 90.000,-€ je km.
   hier: km 2,680 - 3,080 = 0,400 km
   0,400 km * 90.000,-€ / km = 36.000,-€

4. Je nach Haushaltslage des Landes kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Summe der Landesbeteiligung an Bürgerradwegen (Abs. 2 und 3) ändert.

5. Die Stadt übernimmt die Baukosten, die über die vom Land NRW für die Maßnahme zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel hinausgehen in Ergänzung zu Abs. 2 und 3.
   Dies gilt auch für den Fall, das vom Land NRW eine geringere Summe als im Regelfall zugewiesen wird.

6. Eine evtl. Fahrbahnerneuerung der L 300 einschl. der erforderlichen Nebenarbeiten erfolgt zu Lasten der Straßenbauverwaltung.

7. Sollte sich bei der Entwurfsbearbeitung herausstellen, dass es sinnvoll erscheint, Leistungen für die Stadt innerhalb dieser Baumaßnahme mit auszuführen, so trägt die Stadt diese Kosten aus ihrem Veranlassungsbereich.

§ 4
Grunderwerb

1. Die Grunderwerbsverhandlungen sowie die Bauerlaubnisverträge werden von der Stadt durchgeführt bzw. abgeschlossen. Die notariellen Grunderwerbsverträge werden entspr. den zukünftigen Eigentumsverhältnissen von den Beteiligten abgeschlossen, das heißt innerhalb der OD Widdig durch die Stadt, außerhalb durch die Straßenbauverwaltung.

2. Verpflichtende Erklärungen gegenüber Dritten zu Grunderwerbspreisen, Entschädigungen und sonstige Leistungen werden bei Grunderwerbsverhandlungen von der Stadt nur in Absprache mit der Straßenbauverwaltung abgegeben.

3. Die Kosten des Grunderwerbs einschließlich der Kosten für das Versetzen von Zäunen, die Herstellung von Sockelmauern, die Entschädigung von Straßenanliegern und Drittbeteiligten usw. sowie die Kosten für Beurkundung, Pfandfreigabe und Vermarkung werden bis zur Höhe des offiziellen Gutachterpreises wie die Baukosten im Rahmen der zugewiesenen Haushaltsmittel nach § 3, Abs. 2 und 3 dieser Vereinbarung übernommen.
   Evtl. Grunderwerbskosten, die den offiziellen Gutachterpreis übersteigen, sowie Kosten die über die zugewiesenen Haushaltsmittel des Landes hinausgehen, werden von der Stadt übernommen.

4. Die Straßenschlussvermessung und Berichtigung des Grundbuches wird von der Straßenbauverwaltung veranlasst. Für die Übernahme der hieraus sowie aus den erforderlichen notariellen Beurkundungen entstehenden Kosten gilt das gleiche wie vor in Abs. 3.

§ 5
Änderungen von Versorgungsleitungen

1. Vor Baubeginn der Baumaßnahme werden die notwendigen Änderungen oder Sicherungen von Ver- und Entsorgungsleitungen aufgrund der zwischen den Versorgungsunternehmen und der Straßenbauverwaltung bestehenden Sondernutzungs- und Gestattungsverträgen von der Straßenbauverwaltung mit der Stadt abgestimmt.

2. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen oder sonstige Anlagen im Zuge der Baumaßnahme betroffen sind und verlegt werden müssen, erfolgt dies in Abstimmung zwischen den Beteiligten und den jeweiligen Versorgungsunternehmen.

3. Die Beteiligten veranlassen die ggfl. notwendigen Änderungen oder Sicherungen von Versorgungsleitungen und sonstigen Leitungen Dritter, sofern sie gegen diese Rechte geltend machen können.

4. Soweit Kosten für die Verlegung bzw. Sicherung von Leitungen nach Ausschöpfung der bestehenden Rechtsverhältnisse getragen werden müssen, gehören diese zu den Baukosten und werden nach § 3 dieser Vereinbarung abgerechnet.

5. Die Benutzung von Straßengrundstücken für Ver- und Entsorgungsleitungen ist, sofern keine Rahmenverträge bestehen, im Einzelfall im Wege der Sondernutzungserlaubnis oder durch Bundesmustervertrag zu regeln.

§ 6
Baustelleneinrichtung, -räumung und Verkehrssicherung

1. Die Kosten der Baustelleneinrichtung, -räumung und Verkehrssicherung werden getrennt als gesonderte Positionen in die für jeden Beteiligten zu erstellenden Ausschreibungsunterlagen (Lose / Abschnitte) aufgenommen.

2. Soweit Kosten eines Baulastträgers in den Leistungspositionen eines anderen Beteiligten enthalten sind, werden diese im Verhältnis der jeweils anteiligen Baukosten zwischen den Beteiligten geteilt.

§ 7
Verwaltungskosten

Verwaltungskosten werden zwischen den beteiligten nicht vereinbart.

§ 8
Zahlungspflicht und Abrechnung

1. Die Straßenbauverwaltung und die Stadt verpflichten sich, die nach dieser Vereinbarung auf sie entfallenden Kostenanteile zu übernehmen.

2. Die Abrechnung der Kosten der gemeinsam zu finanzierenden Arbeiten obliegt der Straßenbauverwaltung. Sofern Leistungen für die Stadt mit ausgeführt werden, leistet die Stadt entsprechend dem Baufortschritt auf Anforderung der Straßenbauverwaltung Abschlagszahlungen.

3. Nach Fertigstellung und Abrechnung der Baumaßnahmen wird die Straßenbauverwaltung der Stadt eine geprüfte Abrechnung über die Maßnahme und den eventuellen Kostanteil der Stadt übersenden.

4. Die nach dem Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts im BGB von 30 auf 3 Jahre verkürzte Verjährungsfrist wird unter Beachtung des § 202 BGB auf 10 Jahre ab Abnahme der Maßnahme verlängert.

III Sonstige Regelungen

§ 9
Baulast und Unterhaltung nach der Fertigstellung

1. Die Straßenbaulast an den jeweiligen Straßenteilen nach Fertigstellung der Maßnahme richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

2. In Ergänzung hierzu wird unter Bezug auf § 35, Abs. 4 (StrWG NW) und den OD-Richtlinien folgendes vereinbart:

   2.1 die Straßenbauverwaltung bleibt Baulastträger (Eigentum, Unterhaltung und Verkehrssicherung) der L 300 einschl. der gesamten Nebenanlagen außerhalb der OD Widdig.

   Bereich: L300, Abschnitt 3, NK 5208 013 O nach NK 5208 029 O
   km 0,720 - 2,680 rechts

   2.2 die Straßenbauverwaltung bleibt innerhalb der OD Widdig Baulastträger (Eigentum, Unterhaltung und Verkehrssicherung) der Fahrbahn einschl. der Entwässerungsrinnen.

   Bereich: L300, Abschnitt 3, NK 5208 013 O nach NK 5208 029 O
   km 2,680 - 3,080 rechts

   2.3 die Stadt übernimmt innerhalb der OD Widdig die Unterhaltung (Eigentum, Unterhaltung und Verkehrssicherung) des kombinierten Rad- / Gehweges.

   Bereich: L300, Abschnitt 3, NK 5208 013 O nach NK 5208 029 O
   km 2,680 - 3,080 rechts

3. Die Straßenbauverwaltung löst die Unterhaltung, die sie selbst an den kombinierten Rad-Gehwegen innerhalb der OD hätte durchführen müssen durch Zahlung eines einmaligen Ablösebetrages entspr. der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) an die Stadt ab. In die Berechnung der Ablösesumme geht der jeweilige hälftige Kostenanteil der Straßenbauverwaltung entspr. § 3 dieser Vereinbarung ein (siehe Anlage 3).

4. Die Stadt verpflichtet sich den kombinierten Rad- Gehweg so zu unterhalten, dass die theoretische Lebensdauer des Rad- Gehweges von 25 Jahren erreicht wird. Wird nach Ablauf dieser Lebensdauer von 25 Jahren eine Erneuerung des Rad- Gehweges erforderlich, so beteiligt sich die Straßenbauverwaltung wieder an den Herstellungskosten, eine erneute Beteiligung an den Unterhaltungskosten erfolgt nicht mehr.

§ 10
Änderungen und Ergänzungen

Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung einschl. der Anlagen, die Bestandteil dieser Vereinbarung sind, bedürfen der Schriftform.

§ 11
Anzahl der Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 2-fach gefertigt. Jeder Beteiligte erhält eine Ausfertigung.

§ 12
Inkrafttreten / Vorbehalte

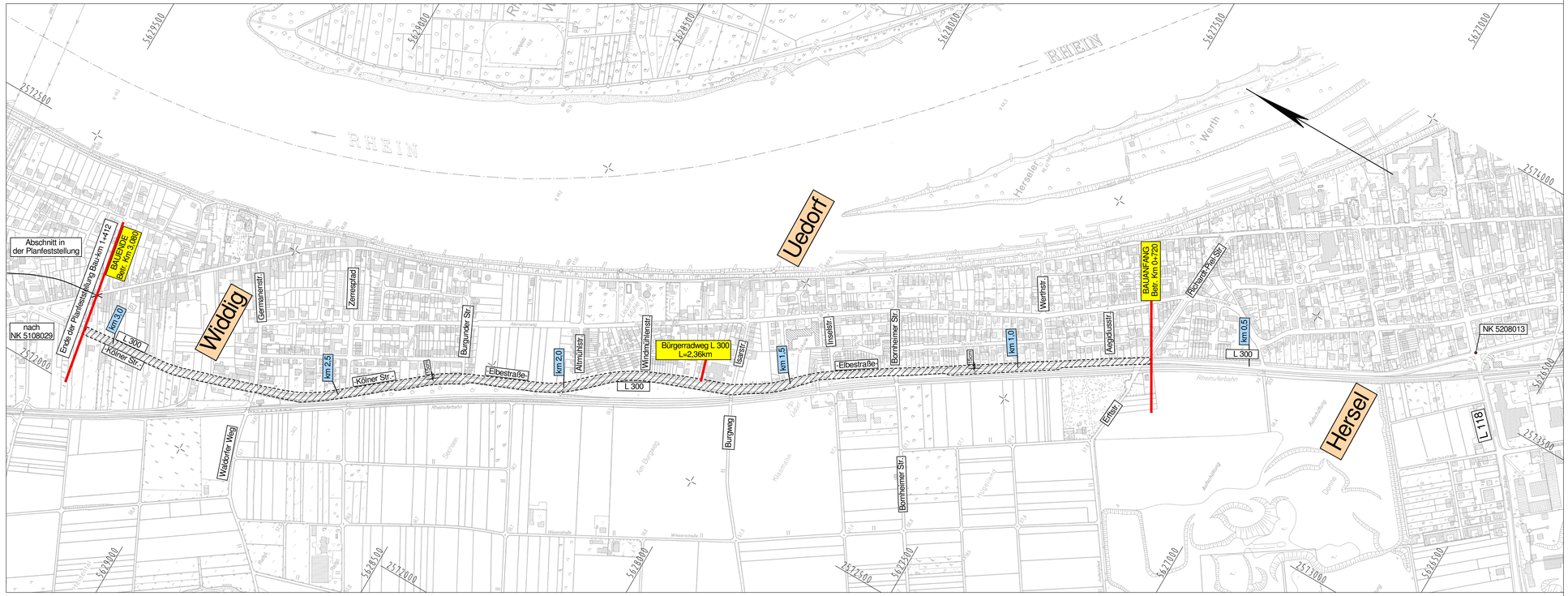
Diese Vereinbarung tritt in Kraft nach Ableistung der Unterschriften durch die Beteiligten.

Für die Stadt	**Für die Straßenbauverwaltung**
Bornheim, den ……	Euskirchen, den ……..
Der Bürgermeister	Der Leiter der Niederlassung Ville-Eifel i.V.
…….. (Wolfgang Henseler)	…….. (Matthias Bächler, RegBauDir)

153/210

Y 2572647.998
X 5629816.387

Y 2574360.320
X 5626879.049



Y 2571537.857
X 5629169.230

Y 2573250.179
X 5626231.892

Regionalniederlassung
Ville - Eifel

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Straße	von NK / Abschnitt	nach NK / Abschnitt	Stationsbereich
L 300	5208013/3	5108029/3	0,72 - 3,08

Nächster Ort: Bornheim - Widdig

Anbau
eines komb. Rad-/Gehweges
zw. Bornh.-Hersel u. Bornh.- Widdig
(Bürgerradweg)

Vorentwurf

ges. Bau-km Bau-km 0,720 bis 3,080, L=2,36 km

Projekt-Nr.

Unterlage 3 | Blatt Nr. 1

Bau-km

Ersatz für | Ersetzt durch

Übersichtslageplan

Maßstab 1 : 5000

	Datum	Zeichen	Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
Grundplan erstellt						
bearbeitet	06/2012	Yüksel				
gezeichnet	06/2012	Rohwedder				
geprüft						

Entwurfsdatum:.....

Ort,.....Aufgestellt

Der Leiter der Regionalniederlassung
Ville - Eifel

i.A..

gesehen/geprüft

i.A..

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Ville-Eifel
Postfach 120161 · 53874 Euskirchen

Stadt Bornheim
z.Hd. Frau Bongartz
Postfach 1140
53308 Bornheim

Stadt Bornheim
09. FEB. 2016
Rhein-Sieg-Kreis

Regionalniederlassung Ville-Eifel

Kontakt: Andreas Müller
Telefon: 02251-796-202
Fax: 02251-796-222
E-Mail: a.mueller@strassen.nrw.de
Zeichen: 44/2.40.02.02/L 300-7785
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 05.02.2016

L 300, Bornheim – Bürgerradweg „Hersel-Widdig“
hier: Stellungnahme zur Kostenschätzung

Ihr Schreiben vom 09.12.2015

Anlagen: 3 Abbildungen

154/210

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Bongartz,

in dem gemeinsamen Gesprächstermin vom 03.02.2016 wurde das weitere Vorgehen erörtert und der Landesbetrieb gebeten, die vorgenommene Kostenschätzung von 800.000,- € ausführlicher darzulegen. Vorweg ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen des Modellprojekts „Bürgerradwege“ aufgrund der Unterhaltspflicht und Verkehrssicherungslast des Landesbetriebs Straßenbau NRW, die Bauausführung dem Stand der Technik und den Sicherheitsanforderungen gerecht werden muss. Einem Abweichen von der üblichen Bauweise z.B. mit reduzierten Standards sind bei Bürgerradwegen somit enge Grenzen gesetzt.

Bei der Schätzung des Kostenansatzes von 800.000,- € sind folgende planungsrelevanten Kriterien eingeflossen:

1) Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) besteht bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO Benutzungspflicht für Radfahrer (Vgl. ERA, S. 27f). Die Entwurfsparameter sollten sich mit den Empfehlungen der ERA decken. Da aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur ein einseitiger Zweirichtungsradweg in Fahrtrichtung Widdig realisierbar ist, sehen die ERA ein Regelmaß von 3,00 m vor. Da es sich bei dem Bürgerradweg zudem um einen gemeinsamen Geh-/Radweg handelt, sollte von dieser Breite nicht abgewichen werden (Vgl. ERA, S. 26f). Der Begegnungsfall von 2 Radfahrern mit Fußgängern erfordert ausreichende Breiten.

2) Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen (u.a. Grundstücksgrenzen und Bahnstrecke) zur Realisierung der Mindestbreite des Bürgerradweges stehen für die Entwässerung keine ausreichenden Seitenräume zur Verfügung. Die Abgrenzung zur Straßenfahrbahn kann aus Entwässerungsgesichtspunkten nur mittels einer Straßenrinne erfolgen. Aspekte wie das Versickerungspotential und sonstige nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Entwässerung (RAS-Ew 2005) sind bei der Planung zu berücksichtigen. Die Entwässerung kann aus baulich resultierenden Zwängen mit hoher Wahrscheinlichkeit nur über eine neu zu errichtende Kanalisation erfolgen. Die Entwässerung eines 3,00 m breiten Bürgerradweges über 2 Fahrstreifen in das westlich der L 300 liegende Bankett ist nicht möglich. Bei Starkregen wäre die Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn nicht mehr gewährleistet.
3) Unter Berücksichtigung der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten 2002 der FGSV (RiStWag) ist unabhängig von einer Prüfung der Durchlässigkeit des Bodens festzuhalten, dass der Ausbaubereich im Bereich des Wasserschutzgebietes Urfeld (Trinkwasserschutzgebiet, Zone III A) liegt. Sollte der Baubereich (basierend auf der Durchlässigkeit des Bodens) der Stufe 3 zuzuordnen sein (Vgl. Punkt 6.2.6.4. RiStWag) ist das Niederschlagswasser zu sammeln und in dauerhaft dichten Rohrleitungen oder in abgedichteten Mulden, Gräben oder Rinnen aus dem Schutzgebiet hinauszuleiten.
4) Der Bau des Bürgerradweges kann nur unter Verkehr auf der L 300 erfolgen. Dies führt aufgrund der in vielen Abschnitten begrenzten Flächen zwischen Bahnstrecke und den Privatgrundstücken zu einer aufwendigen Baustellenführung und Baustellensicherung (arbeitsschutzrechtliche Kostenfaktoren).
5) Voraussetzung für eine bauliche Umsetzung ist die Erlangung des Baurechts durch die Stadt. Hierzu empfehle ich ein B-Plan-Verfahren. Baulich angelegte Radwege dürfen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (z.B. Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden (Vgl. ERA S. 26). Auf der freien Strecke zwischen Hersel und Widdig sind rund 10 Anliegerzufahrten und sonstige Einmündungsbereiche zu berücksichtigen (Vgl. Anlagen 1-3).

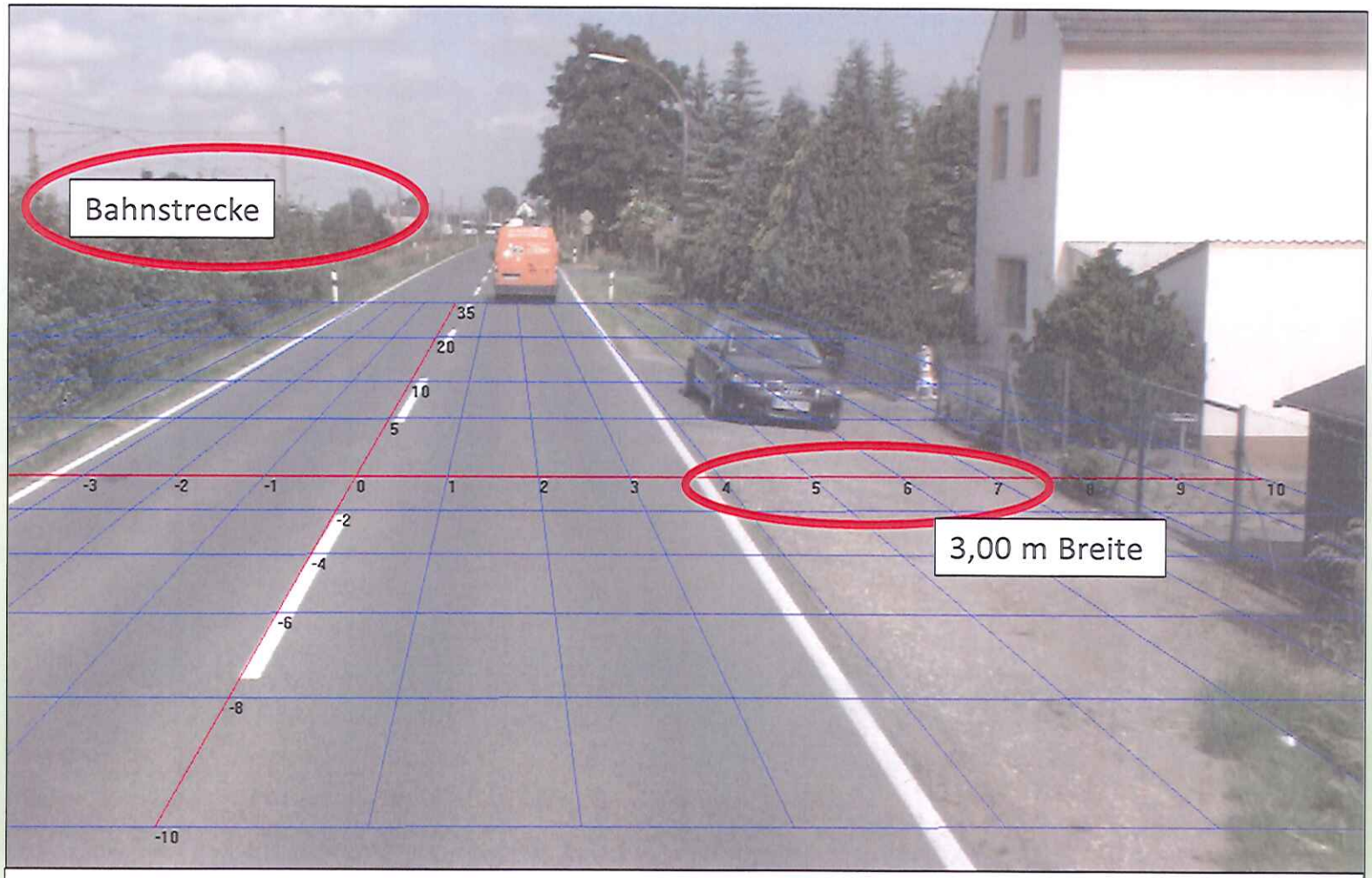
155/210

Bei Berücksichtigung der aufgeführten für die Planung relevanten Aspekte ergibt sich die Kostenschätzung in Höhe von rund 800.000,- € für den Bürgerradweg. Die Schätzung beruht auf Erfahrungswerten des Landesbetriebes und kann aktuell nicht differenzierter vorgenommen werden.

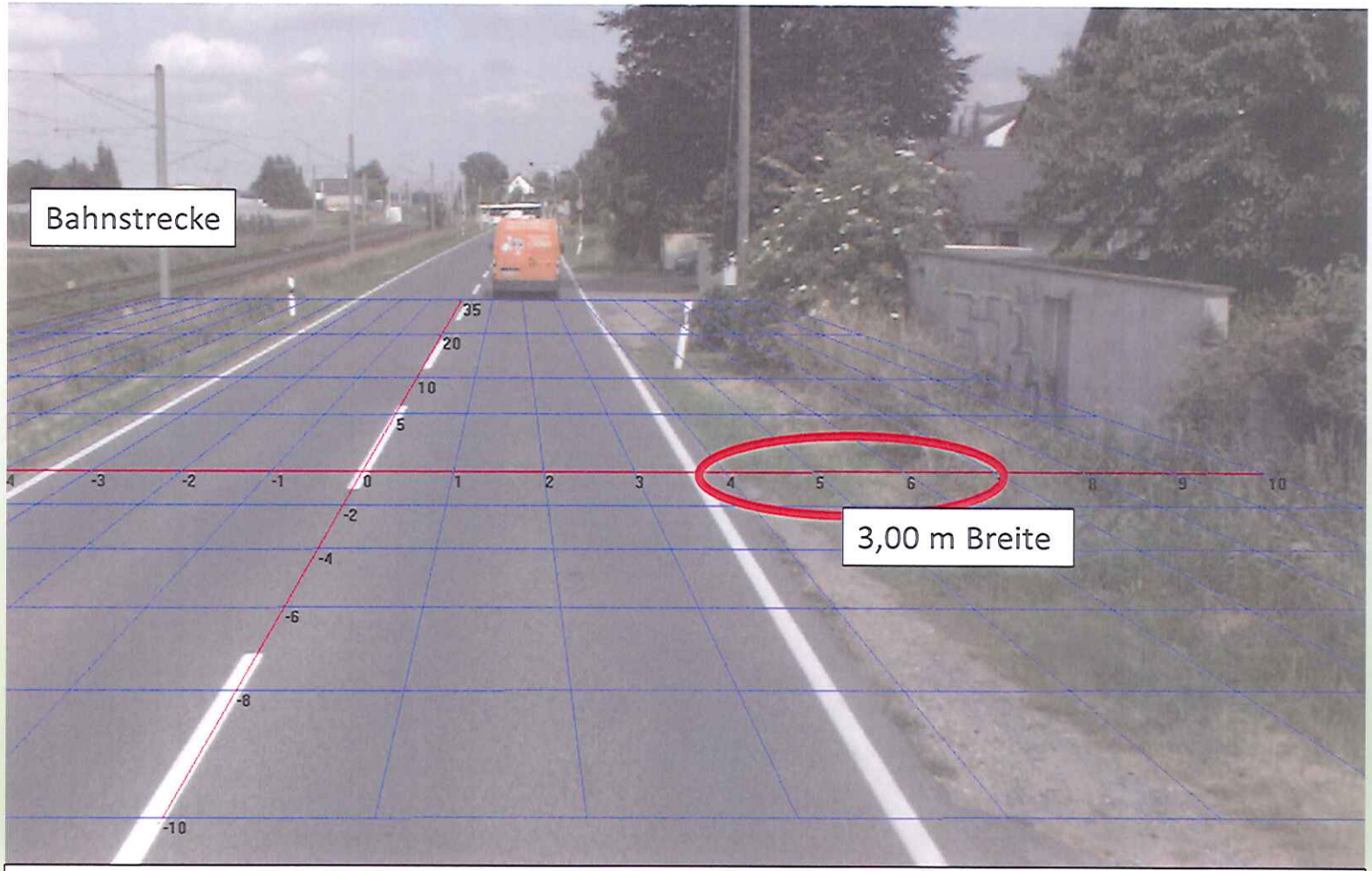
Die weitere Vorgehensweise können wir in einem weiteren Gespräch erörtern.

Mit freundlichen Grüßen

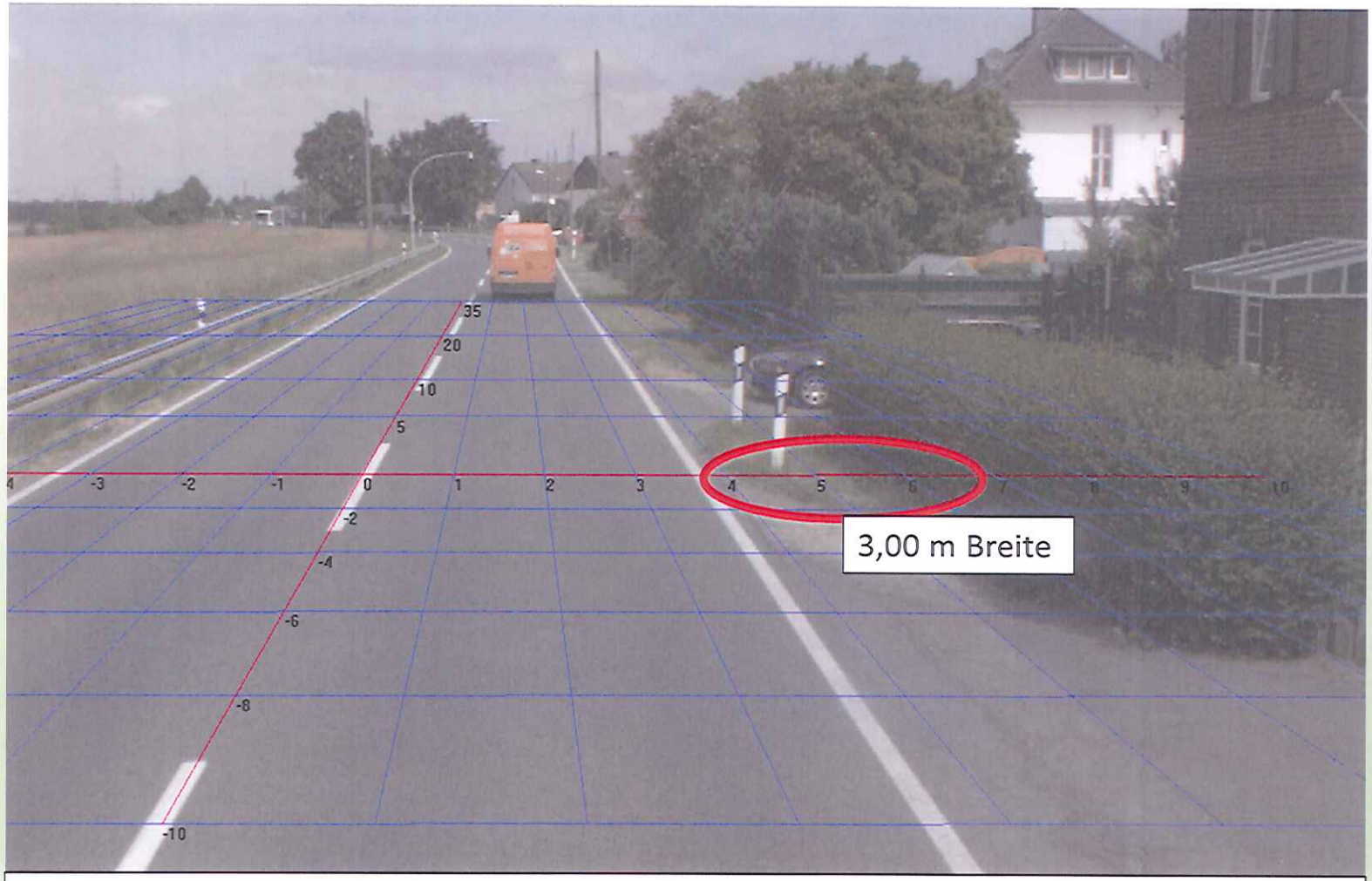
Bernd Egenter



Anhang 1: L 300, KM 0+869 in FR Widdig (Quelle: Stradivari 2015)



Anhang 2: L 300, KM 1+039 in FR Widdig (Quelle: Stradivari 2015)



Anhang 2: L 300, KM 1+700 in FR Widdig (Quelle: Stradivari 2015)

TOP
Ö 7

Ausschuss für Stadtentwicklung	04.10.2016
Rat	27.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	740/2016-7
Stand	01.09.2016

Betreff Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung, Anordnung einer Veränderungssperre

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

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

Beschlussentwurf Rat

Der Rat beschließt,

1. den Geltungsbereich des Bebauungsplanes um den restlichen Teilbereich des Flurstückes 550 Gemarkung Hersel, Flur 8 zu erweitern,
2. den Geltungsbereich des Bebauungsplanes um den Teilbereich des Flurstückes 510 Gemarkung Hersel, Flur 8 entlang der Vorgebirgsstraße zu verkleinern,
3. die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB mit den vorliegenden zwei städtebaulichen Entwürfen Variante 1 und 2 und der vorliegenden Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung,
4. die Planung für die Dauer von 4 Wochen öffentlich auszulegen und eine Einwohnerversammlung durchzuführen.
5. folgende Satzung:

Satzung der Stadt Bornheim vom über die Anordnung einer Veränderungssperre in der Ortschaft Hersel (Bereich Bebauungsplan He 35)

Aufgrund der §§ 14,16 und 17 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414) in der derzeit geltenden Fassung und der §§ 7 und 41 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 25.06.2015 (GV. NRW. S. 495) hat der Rat der Stadt Bornheim in seiner Sitzung am folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Für das im § 2 bezeichnete Gebiet in der Ortschaft Hersel hat der Rat der Stadt Bornheim am 10.09.2015 die Aufstellung des Bebauungsplanes He 35 und am 27.10.2016 eine Änderung des Planbereiches beschlossen.
Zur Sicherung dieser Planung wird für den künftigen Planbereich eine Veränderungssperre beschlossen.

§ 2

Der von der Veränderungssperre betroffene Planbereich liegt zwischen Mertensgasse, Rheinstraße, Vorgebirgsstraße und Gartenstraße.
Auf die beiliegende Karte, die Bestandteil dieser Satzung ist, wird verwiesen.

§ 3

1. Im Gebiet der Veränderungssperre dürfen

   a) Vorhaben im Sinne des § 29 Baugesetzbuch nicht durchgeführt oder bauliche Anlagen nicht beseitigt werden,

   b) erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind, nicht vorgenommen werden.

2. Von der Veränderungssperre kann die Baugenehmigungsbehörde eine Ausnahme zulassen, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

3. Von der Veränderungssperre werden nicht berührt:

   a) Vorhaben, die vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre baurechtlich genehmigt worden sind,
   b) Vorhaben, von denen die Gemeinde nach Maßgabe des Bauordnungsrechts Kenntnis erlangt hat und mit deren Ausführung vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre hätte begonnen werden dürfen
   c) Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung.

§ 4

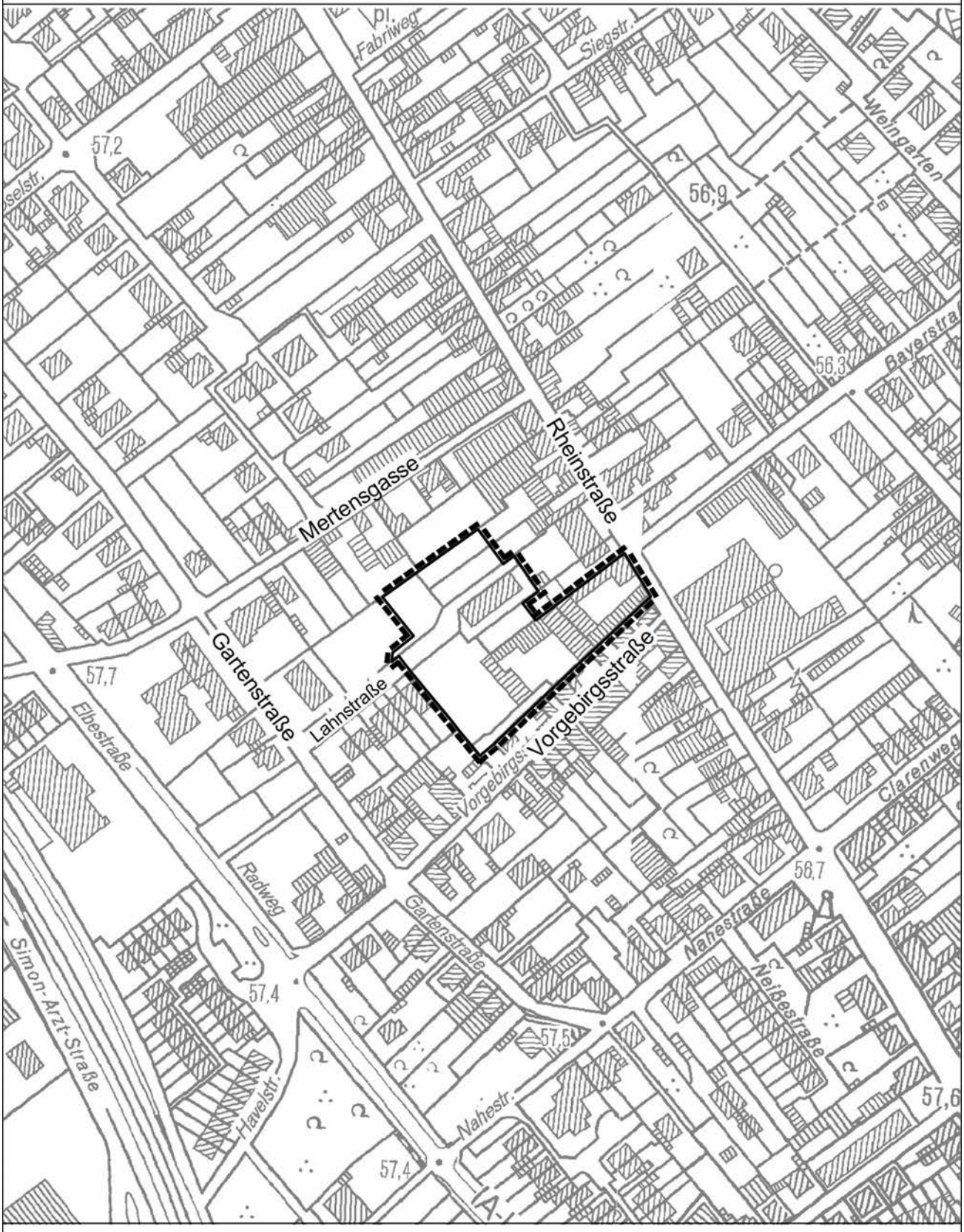
1. Die Veränderungssperre tritt mit dem Tage der Bekanntmachung in Kraft.

2. Sie tritt mit der Bekanntmachung des beschlossenen Bebauungsplanes - spätestens nach Ablauf von zwei Jahren - außer Kraft.

Übersichtskarte zum Bebauungsplan He 35

in der Ortschaft Hersel

08.09.2016



Sachverhalt

Am 10.09.2015 fasste der Rat der Stadt Bornheim den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans He 35 in der Ortschaft Hersel (s. Vorlage 471/2015-7).

Das ca. 6.400 m² große Plangebiet liegt in der Ortschaft Hersel und umfasst Teilflächen zwischen Mertensgasse, Rheinstraße, Vorgebirgsstraße und Gartenstraße. Der nördliche und südwestliche Bereich des Plangebietes ist derzeit unbebaut. Der übrige Bereich ist mit einem Wohnhaus an der Rheinstraße und landwirtschaftlichen Nebengebäuden bebaut. Die Nachbarschaft wird überwiegend durch zweigeschossige Wohnbebauung und alte Hofanlagen geprägt. Zudem ist das Nahversorgungszentrum Hersel ist in ca. 300 m fußläufig zu erreichen. In ca. 450 m Entfernung ist der Haltepunkt „Bahnhof Hersel“ der Linie 16 und in ca. 200 m bzw. 450 m Entfernung sind verschiedene Buslinien erreichbar.

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

Es ist beabsichtigt mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Wohngebäude zu errichten, um eine den Interessen der Eigentümer entsprechende Nutzung zu ermöglichen und eine optimale Ausnutzung aller Flächen im Innenbereich nutzbar zu machen. Ebenfalls steigt die Nachfrage nach sozialem Wohnungsbau stetig, so dass auf einem Teilbereich sozialer Wohnungsbau umgesetzt werden soll.

Zur optimalen Ausnutzung der Innenbereichsfläche ist auch die Planung einer geordneten Erschließung inklusiver Parkmöglichkeiten zwingend notwendig. Die Erschließung des Plangebietes soll über die Lahnstraße erfolgen und im Zuge des Bauleitplanverfahrens entsprechend der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in ausreichender Dimensionierung ausgebaut werden. Die südlich des Plangebietes gelegene Vorgebirgsstraße, die in Teilen lediglich eine Breite von unter 4 Meter aufweist, ist nach RASt 06 nicht für die Erschließung der geplanten Bebauung geeignet. Aufgrund nicht abschließend geklärter Verfügbarkeit von Flächen im Plangebiet wurden zwei Gestaltungsoptionen erarbeitet, die sich in der Art der Erschließung, den Parkmöglichkeiten und sich daraus ergebenden Unterschieden voneinander abgrenzen.

Die Variante 1 sieht einen regelkonformen Wendebereich am Ende der Lahnstraße vor, der alle notwendigen Verkehre über die Lahnstraße sicherstellt und somit zu keinen zusätzlichen Belastungen auf der Vorgebirgsstraße führt. Dies war auch in dem für das Plangebiet bis 1994 rechtskräftigen Bebauungsplan 205, der die Grundlage für bereits bestehende Gebäude im Plangebiet darstellt, festgesetzt. Der bereits vorhandene ruhende Verkehr wird verlagert und die neu benötigten Parkplätze des Mehrfamilienhauses sollen in einer Tiefgarage untergebracht werden.

In Variante 2 hingegen wird auf eine Tiefgarage verzichtet und die Stellplätze an die nördliche Grundstücksgrenze verlagert, so dass ein größerer Teil der Fläche für den ruhenden Verkehr verloren.

Da sich in dem Plangebiet auch eine städtische Fläche befindet, welche wie alle anderen Grundstücke im Gebiet für den Eigentümer eine bestmögliche Nutzung ermöglichen soll, ist Voraussetzung für die weitere Realisierung beider Varianten die Veräußerung des städtischen Grundstücks zum angemessenen baulandorientierten Bodenwert an die jeweiligen Nachbarn. Wird dies von den Nachbarn nicht angenommen, muss eine andere Variante verfolgt werden, die eine eigenständig nutzbare Baufläche auf dem städtischen Grundstück vor-

sieht.

Die beiden unterschiedlichen Varianten werden in den allgemeinen Zielen und Zwecken in der Anlage noch näher erläutert.

Im Rahmen der Planung wurde das Plangebiet im Nordosten unwesentlich erweitert, indem anstatt nur ein Teil des Flurstücks 550, das gesamte Flurstück 550 aufgenommen wurde. Im Süden jedoch wurde das Grundstück an der Vorgebirgsstraße aus dem Geltungsbereich herausgenommen, da dort bereits Baurecht gemäß §34 BauGB besteht und eine Erschließung lediglich über die Lahnstraße stattfinden soll.

Des Weiteren soll zur Sicherung des Planungszieles für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes He 35 eine Veränderungssperre gemäß § 14 BauGB erlassen werden.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sollen die Bürger nun die Möglichkeit bekommen, Stellungnahmen zu den Planungen abzugeben.

Finanzielle Auswirkungen

1.000,- € zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung und der Einwohnerversammlung sind im städtischen Haushalt bereits berücksichtigt.

Anlagen zum Sachverhalt

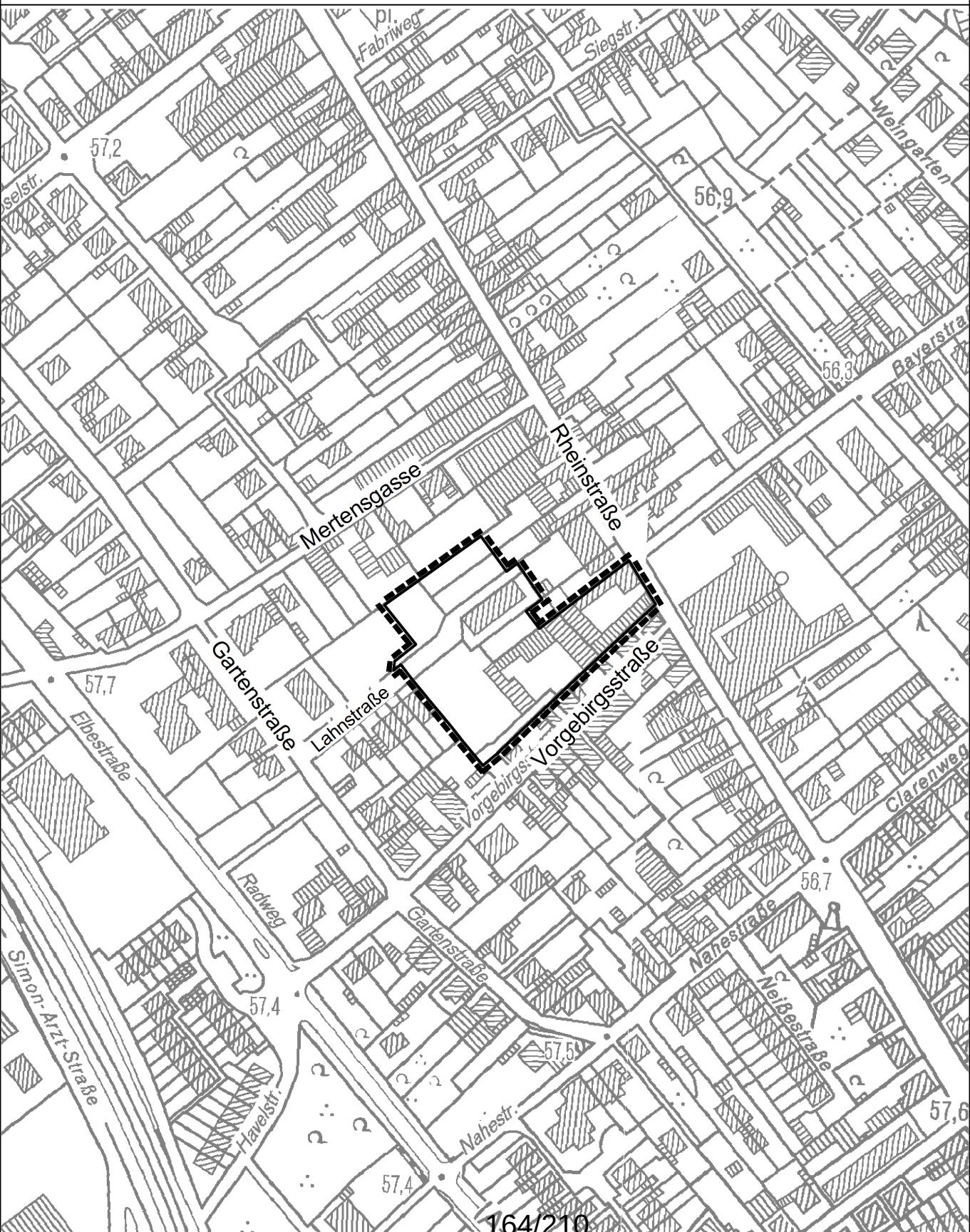
Übersichtskarte
Allgemeine Ziele und Zwecke
Gestaltungsvarianten

Übersichtskarte zum Bebauungsplan He 35

Ö 7

in der Ortschaft Hersel

08.09.2016



164/210

Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW
© Geobasis NRW / Rhein-Sieg-Kreis / Stadt Bornheim 2015

0 25 50 75 100 Meter

Grenze des Geltungsbereiches

Ö 7

Stadt Bornheim

Bebauungsplan He 35

in der Ortschaft Hersel

Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB

1 Lage des Plangebietes

Das ca. 6.400 m² große Plangebiet liegt im rückwärtigen baulichen Innenbereich der Ortschaft Hersel, Gemarkung Bornheim-Hersel. Es wird umschlossen von den Straßen Mertensgasse, Rheinstraße, Vorgebirgsstraße sowie Gartenstraße und wird über die Lahnstraße erschlossen (s. Abb.1).

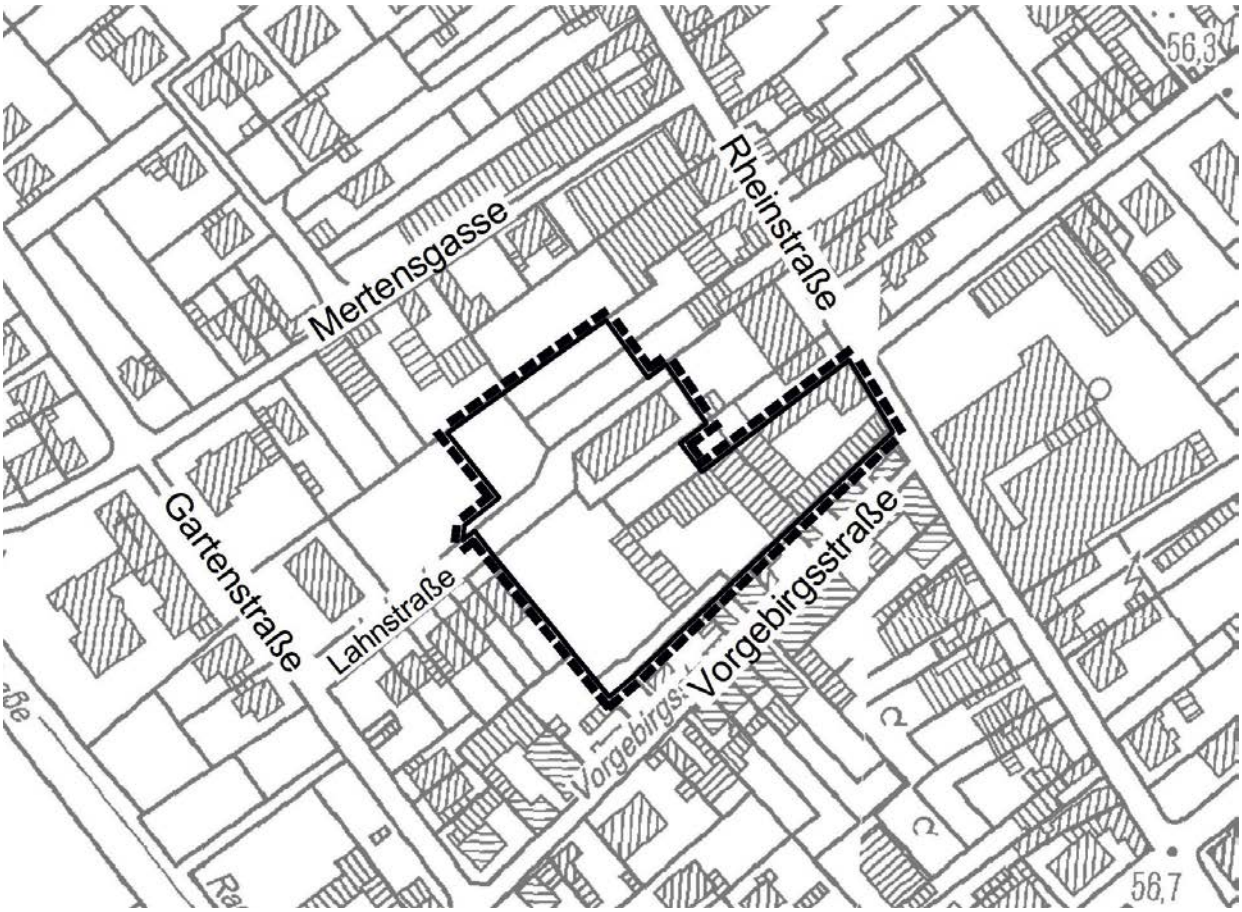


Abb. 1: Lage des Plangebietes, genordet, ohne Maßstab

2 Planungsanlass

Die Stadt Bornheim verzeichnet einen hohen Bedarf an Wohnraum im gesamten Stadtgebiet. 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.

Private Eigentümer der Grundstücke sind mit dem Wunsch an die Stadt Bornheim herangetreten auf ihren Flächen ein Wohnbauvorhaben zu realisieren. Ebenso besitzt auch die Stadt Bornheim ein Grundstück im Plangebiet und möchte dieses veräußern. Aufgrund unterschiedlicher Interessen der Eigentümer leitete die Verwaltung ein Verfahren nach § 13a BauGB ein, um eine gemäßigte Bebauung des Innenbereichs zu ermöglichen. Nach aktuellem Planungsrecht ist die Bebauung des Innenbereichs an der Lahnstraße nicht möglich, da Bauvorhaben in diesem Bereich nach § 34 BauGB bewertet werden müssen. Demnach ist es zurzeit nur möglich die Baulücke an der Vorgebirgsstraße zu schließen. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Vorhabens zu schaffen ist die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes erforderlich.

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 und Landesplanung.

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bornheim stellt für das Plangebiet Mischgebiet dar. Der Bebauungsplan wird hauptsächlich Wohnbaufläche ausweisen jedoch auch Mischnutzung ermöglichen.

Im Geltungsbereich des rechtskräftigen Landschaftsplanes Nr. 2 des Rhein-Sieg-Kreises sind keine Schutzgebiete dargestellt. Der Bebauungsplan berührt somit nicht die Ziele und Festsetzungen des Landschaftsplanes.

Einen rechtskräftigen Bebauungsplan gibt es nicht, jedoch existierte für den Bereich bis 1994 der Bebauungsplan 205 der Grundlage für nun existierende Bebauung war. Die damals geplante Wendeanlage am Ende der Lahnstraße wurde jedoch nie umgesetzt und der Bebauungsplan aufgehoben.

4 Städtebauliche Situation

Die nähere Umgebung des Plangebietes ist geprägt von verschiedenen Bauformen. Im Norden, Westen und Süden befinden sich freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften und Reihenhäuser. Im Osten entlang der Rheinstraße befinden sich neben Einfamilienhäusern eine alte Hofanlage und Wohnhäuser mit großen Nebenanlagen im rückwärtigen Bereich.

Die Fläche des Plangebietes wird derzeit hauptsächlich durch Wiesen- und Brachflächen geprägt. In einem Teilbereich steht ein Mehrfamilienhaus welches auf Grundlage

des damals rechtskräftigen Bebauungsplans gebaut wurde und über eine Privatstraße an die Lahnstraße angeschlossen ist.

Die verkehrliche Anbindung erfolgt ausschließlich über die Lahnstraße. Die übergeordnete verkehrliche Anbindung wird weiter über die Roisdorfer Straße und der anschließend Autobahnanbindung an die A 555 gewährleistet.

In ca. 300 m Entfernung befindet sich die Haltestelle Hersel der Stadtbahnlinie 16, mit Anbindung nach Köln und Bonn. Die Linie verkehrt montags bis freitags alle 20 Minuten. Ebenfalls wird der Bahnhof Hersel von den Buslinien 604, 817 und 818 angefahren. Die Benutzung der Linie 604 kann auch über die in 200 m Entfernung liegende Haltestelle Clarenweg erfolgen.

Die soziale Infrastruktur in Form von Kindertageseinrichtungen und Schulen ist in der Ortschaft Hersel bzw. durch die weiteren Ortschaften gesichert. Es gibt zwei Kindergärten, eine Grundschule und die Ursulinen Schule für Mädchen mit Gymnasium und Realschule. Weitere Schulen befinden sich in Bornheim-Zentrum. Ebenso sind im Süden Hersels bereits 5 Spielplätze vorhanden.

Zwei Lebensmitteldiscounter sowie ein Lebensmittelvollversorger sichern die Nahversorgung für den täglichen Bedarf. Gesundheitseinrichtungen wie Ärzte und Apotheken sind in näherer Umgebung ebenfalls vorhanden, genauso wie Sport- und Freizeiteinrichtungen.

5 Städtebauliches Konzept

Die Stadt Bornheim verfolgt gemäß § 1a (2) BauGB das Ziel sparsam mit Grund und Boden umzugehen. Dazu zählt auch die Entwicklung innerstädtischer Brach- und Freiflächen vor der Erschließung neuer Flächen in Ortsrandlage. Das Plangebiet umfasst eine solche innerstädtische Brach- und Freifläche, die durch eine behutsame Nachverdichtung entwickelt werden soll. Die Flächen sollen zur Wohnbebauung genutzt werden, wobei ein Teil für den sozialen Wohnungsbau zur Verfügung gestellt werden soll.

Die Lahnstraße verfügt in Richtung der Gartenstraße über einen beidseitig ausgebauten Gehweg. Im nördlichen Bereich endet der Gehweg zurzeit nach dem ersten Gebäude, südlich der Lahnstraße ist er bis zum Ende der öffentlichen Verkehrsfläche fortgeführt. Im Rahmen der Baumaßnahmen sollen beide Gehwege bis zur Wendeanlage fortgeführt werden.

Eine Anbindung über die Vorgebirgsstraße könnte in keiner regelkonformen Art und Weise hergestellt werden. Die Straße ist historisch gewachsen und nur in Einbahnrichtung befahrbar. Der Durchlass an der Rheinstraße weist stellenweise weniger als 4 m auf und entspricht nicht den Mindestmaßen aus der RASt06. Bei dem Begegnungsfall von Pkw und Fußgänger ist dabei auch zu berücksichtigen, dass angrenzend direkt die Hauswände stehen und hier auch ein entsprechender Abstand eingehalten werden muss. Dies schränkt den Bewegungsraum weiter ein. Zusätzliche Verkehrsbelastungen können daher nur sehr eingeschränkt vertreten werden. Bei einer verdichteten Bebauung kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nur eine Erschließung über die Lahnstraße erfolgen.

Beide Varianten gehen von ca. 16 Wohnungen im Mehrfamilienhaus und weiteren Wohneinheiten in der Lahnstraße aus. Dies entspricht dem Kfz-Verkehr in einem klei-

nen Baugebiet. Auf Grund der zuletzt geführten Gespräche mit den Eigentümern wird das Mehrfamilienhaus in der Umsetzung favorisiert.

Die zwischenzeitlich vorgelegte Bebauungsmöglichkeit mit einigen wenigen Doppelhäusern hätte sicher ein wesentlich geringeres Verkehrsaufkommen verursacht, wird aber derzeit nicht mehr verfolgt.

Die Geschossigkeit der neu geplanten Gebäude soll zwei Geschosse mit Staffelgeschoss nicht übersteigen und für die Doppel-/ Einzelhäuser werden 2 Wohneinheiten je Gebäude festgesetzt.

Die vorhandene Hofanlage an der Rheinstraße kann durch einen Ausbau noch um zusätzliche Wohnungen erweitert werden. Zusätzlicher Wohnraum erfordert aber in diesem Fall auch weitere Stellplätze, die sich innerhalb der Anlage kaum noch realisieren lassen. Der Entwurf sieht daher eine Stellplatzanlage auf der Rückseite der Hofanlage vor. Mit entsprechenden Durchfahrten zur Rheinstraße kann so zusätzlicher Wohnraum neu geschaffen werden.

Varianten

Aufgrund nicht abschließend geklärter Verfügbarkeit von Flächen im Plangebiet wurden zwei Gestaltungsoptionen erarbeitet, die sich in der Art der Erschließung, den Parkmöglichkeiten und sich daraus ergebenden Unterschieden voneinander abgrenzen.

Für die Erschließung sehen beide Varianten eine Zu- und Abfahrt über die Lahnstraße vor, die am Ende mit einer neuen Wendeanlage entsprechend RASt 06 ausgestattet wird.

<u>Variante 1</u>

Das Plangebiet wird in Variante 1 über die 9,5 Meter breite Lahnstraße erschlossen und mündet direkt in eine Wendeanlage in dem Ausmaß, dass dort Dreiachsige Fahrzeuge der Müllabfuhr wenden können und so die Mülltonnen des bestehenden Mehrfamilienhauses und der neuen Bebauung bedienen. Für das bestehende Mehrfamilienhaus werden die zehn vorhanden Parkplätze, die bisher im privaten Teil der Lahnstraße angelegt waren, näher an das Wohnhaus verlegt. Ebenso befindet sich der Mülltonnenstellplatz der Lahnstraße 14-16 nun vor dem Gebäude.

Nördlich der Wendeanlage sind ein Doppelhaus und ein Einfamilienhaus, welches bei entsprechender Teilung des Grundstücks auch in ein Doppelhaus umgewandelt werden könnte, vorgesehen. Die Grundstücke werden teilweise mit einem 3,50 Meter breiten Privatweg über die Nachbargrundstücke erschlossen.

Südlich der Wendeanlage ist ein Mehrfamilienhaus mit bis zu 16 Wohneinheiten geplant. Die Wohnungen sollen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus angelegt werden. Die benötigten Parkplätze mit einem Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohneinheit im sozialen Wohnungsbau sollen in einer Tiefgarage angelegt werden, die 6 Parkplätze für den ruhende Besucherverkehr der Einzel-/ Doppelhäuser und des Mehrfamilienhauses befindet sich angrenzend an der Wendeanlage.

Die Variante 1 würde allen Grundstücken eine gute Ausnutzung erlauben und eine gesicherte Erschließung gewährleisten.

Variante 2

Die Variante 2 unterscheidet sich hauptsächlich durch den Verzicht auf eine Tiefgarage für das Mehrfamilienhaus. In dieser Variante werden die Stellplätze oberirdisch entlang der Grundstücksgrenze nördlich des Mehrfamilienhauses hauptsächlich auf dem städtischen Grundstück angelegt.

Nördlich der Wendeanlage sind zwei Doppelhäuser, welche auch in Einfamilienhäuser umgewandelt werden können, vorgesehen. Im Gegensatz zur Variante 1 werden hier die Grundstücke über ein Geh-/ Fahr- und Leitungsrecht über das Grundstück der Verlängerung der Lahnstraße erschlossen.

Die Variante 2 stellt durch die Belastungen von größeren Teilen der Flächen mit Geh-/ Fahr-/ und Leitungsrechten und auch durch die oberirdische Anordnung der Stellplätze eine größere Beeinträchtigung der Eigentümer dar. Des Weiteren weist die Variante einen höheren Versiegelungsgrad und eine schlechtere Ausnutzung der Flächen auf.

6 Natur- und Landschaft; Umweltbelange

Für Bebauungspläne der Innenentwicklung, die im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB aufgestellt werden, gilt, dass von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 und dem Umweltbericht nach § 2a abgesehen werden kann.

Im vorliegenden Fall ist insofern die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und damit einhergehend die Erarbeitung eines Umweltberichtes formell nicht erforderlich. Ebenfalls ist kein Ausgleich der durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Natur- und Landschaft erforderlich. Jedoch müssen die wichtigsten Schutzgüter und deren mögliche Beeinträchtigung betrachtet werden. Aufgrund der Größe des Plangebietes von ca. 0,6 ha, der derzeitigen Nutzung der Grundstücke und der Lage des Plangebietes innerhalb der bebauten Ortschaft ist jedoch davon auszugehen, dass wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter (Tiere und Pflanzen, Mensch, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter) nicht zu erwarten sind. Dies wird im weiteren Verfahren noch konkreter untersucht.

Zeichenerklärung:

- Geltungsbereich
- öffentliche Verkehrsfläche (LKW + PKW Wendeanlage)
- vorhandene Grünfläche / Hausgarten
- versiegelte Flächen
- Baugrundstück
- zu belastende Flächen
- (G) Gehrecht
- (F) Fahrrecht
- (L) Leitungsrecht
- Müll — Müllsammelplatz
- Stellplatzfläche, privat
- P — Stellplatzfläche, öffentlich
- gepl. Mehrfamilienhaus
- TG — Tiefgarage
- gepl. Einfamilienwohnhaus
- gepl. Garage
- Vorschlag Grundstücksaufteilung
- Vorschlag Anpflanzung (Bäume / Sträucher)

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

Bornheim, den

In Vertretung

Erster Beigeordneter

Gestaltungsplan zum Bebauungsplan He 35

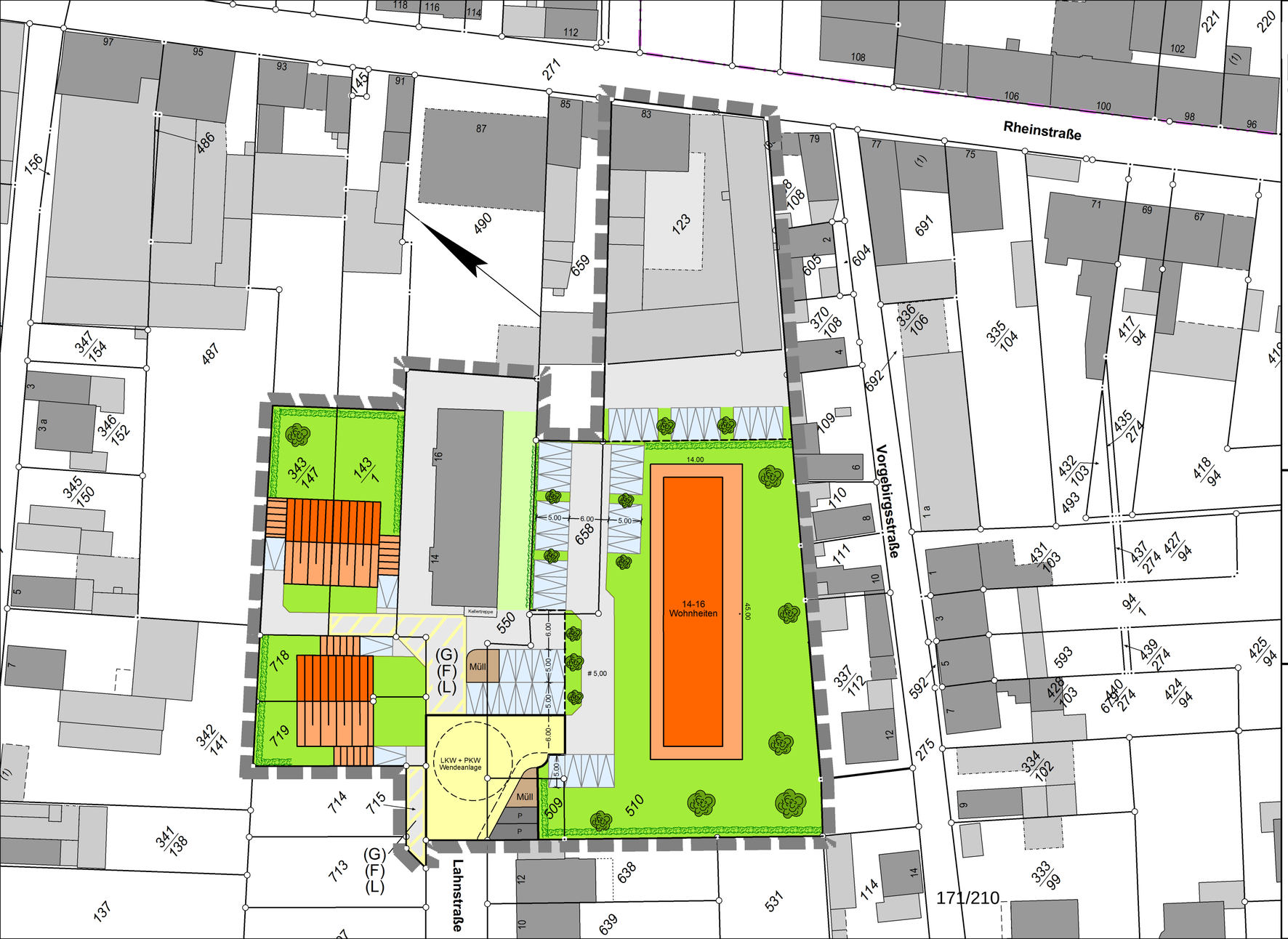
Variante 1

in der Ortschaft Hersel

Stand: 08.09.2016

Gemarkung: Hersel • Flur: 8 • Maßstab 1:500

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



Zeichenerklärung:

- Geltungsbereich
- öffentliche Verkehrsfläche (LKW + PKW Wendeanlage)
- vorhandene Grünfläche / Hausgarten
- versiegelte Flächen
- Baugrundstück
- zu belastende Flächen
- (G) Gehrecht
- (F) Fahrrecht
- (L) Leitungsrecht
- Müll — Müllsammelplatz
- Stellplatzfläche, privat
- P — Stellplatzfläche, öffentlich
- gepl. Mehrfamilienhaus
- gepl. Einfamilienwohnhaus
- gepl. Garage
- Vorschlag Grundstücksaufteilung
- Vorschlag Anpflanzung (Bäume / Sträucher)

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

Bornheim, den

In Vertretung

Erster Beigeordneter

Gestaltungsplan zum Bebauungsplan He 35

Variante 2

in der Ortschaft Hersel

Stand: 08.09.2016

Gemarkung: Hersel • Flur: 8 • Maßstab 1:500

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

TOP
Ö 7

Ausschuss für Stadtentwicklung	04.10.2016
Rat	27.10.2016

öffentlich

	Ergänzung
Vorlage Nr.	740/2016-7
Stand	01.09.2016

Betreff **Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung, Anordnung einer Veränderungssperre**

Sachverhalt

Die Beschreibung des Planvorhabens mit den Festsetzungen für die zukünftige Bebauungmöglichkeiten im Plangebiet des He 35 muss noch weiter konkretisiert werden, um zukünftige Bauvorhaben entsprechend den städtebaulichen und verkehrstechnischen Kriterien der Stadt Bornheim zu genehmigen.

Aus diesem Grund befinden sich in der Anlage Ergänzungen zu den Erläuterungen der Varianten in den Allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung. Die Ergänzungen sind kursiv dargestellt.

Anlage zum Sachverhalt der Ergänzungsvorlage

Allgemeine Ziele und Zwecke mit Ergänzungen

Ö 7

Stadt Bornheim

Bebauungsplan He 35

in der Ortschaft Hersel

Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB

1 Lage des Plangebietes

Das ca. 6.400 m² große Plangebiet liegt im rückwärtigen baulichen Innenbereich der Ortschaft Hersel, Gemarkung Bornheim-Hersel. Es wird umschlossen von den Straßen Mertensgasse, Rheinstraße, Vorgebirgsstraße sowie Gartenstraße und wird über die Lahnstraße erschlossen (s. Abb.1).

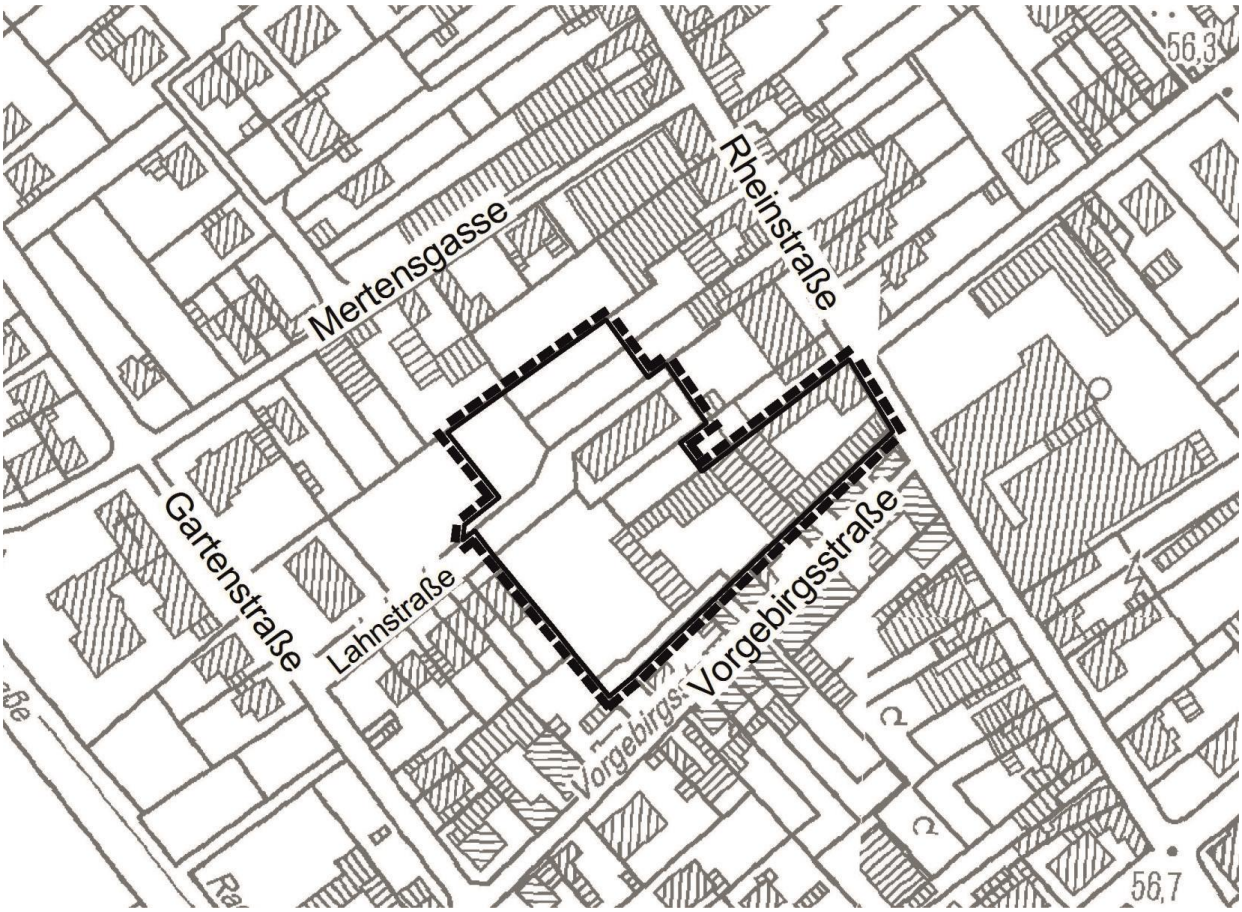


Abb. 1: Lage des Plangebietes, genordet, ohne Maßstab

2 Planungsanlass

Die Stadt Bornheim verzeichnet einen hohen Bedarf an Wohnraum im gesamten Stadtgebiet. 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.

Private Eigentümer der Grundstücke sind mit dem Wunsch an die Stadt Bornheim herangetreten auf ihren Flächen ein Wohnbauvorhaben zu realisieren. Ebenso besitzt auch die Stadt Bornheim ein Grundstück im Plangebiet und möchte dieses veräußern. Aufgrund unterschiedlicher Interessen der Eigentümer leitete die Verwaltung ein Verfahren nach § 13a BauGB ein, um eine gemäßigte Bebauung des Innenbereichs zu ermöglichen. Nach aktuellem Planungsrecht ist die Bebauung des Innenbereichs an der Lahnstraße nicht möglich, da Bauvorhaben in diesem Bereich nach § 34 BauGB bewertet werden müssen. Demnach ist es zurzeit nur möglich die Baulücke an der Vorgebirgsstraße zu schließen. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Vorhabens zu schaffen ist die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes erforderlich.

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 und Landesplanung.

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bornheim stellt für das Plangebiet Mischgebiet dar. Der Bebauungsplan wird hauptsächlich Wohnbaufläche ausweisen jedoch auch Mischnutzung ermöglichen.

Im Geltungsbereich des rechtskräftigen Landschaftsplanes Nr. 2 des Rhein-Sieg-Kreises sind keine Schutzgebiete dargestellt. Der Bebauungsplan berührt somit nicht die Ziele und Festsetzungen des Landschaftsplanes.

Einen rechtskräftigen Bebauungsplan gibt es nicht, jedoch existierte für den Bereich bis 1994 der Bebauungsplan 205 der Grundlage für nun existierende Bebauung war. Die damals geplante Wendeanlage am Ende der Lahnstraße wurde jedoch nie umgesetzt und der Bebauungsplan aufgehoben.

4 Städtebauliche Situation

Die nähere Umgebung des Plangebietes ist geprägt von verschiedenen Bauformen. Im Norden, Westen und Süden befinden sich freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften und Reihenhäuser. Im Osten entlang der Rheinstraße befinden sich neben Einfamilienhäusern eine alte Hofanlage und Wohnhäuser mit großen Nebenanlagen im rückwärtigen Bereich.

Die Fläche des Plangebietes wird derzeit hauptsächlich durch Wiesen- und Brachflächen geprägt. In einem Teilbereich steht ein Mehrfamilienhaus welches auf Grundlage

des damals rechtskräftigen Bebauungsplans gebaut wurde und über eine Privatstraße an die Lahnstraße angeschlossen ist.

Die verkehrliche Anbindung erfolgt ausschließlich über die Lahnstraße. Die übergeordnete verkehrliche Anbindung wird weiter über die Roisdorfer Straße und der anschließend Autobahnanbindung an die A 555 gewährleistet.

In ca. 300 m Entfernung befindet sich die Haltestelle Hersel der Stadtbahnlinie 16, mit Anbindung nach Köln und Bonn. Die Linie verkehrt montags bis freitags alle 20 Minuten. Ebenfalls wird der Bahnhof Hersel von den Buslinien 604, 817 und 818 angefahren. Die Benutzung der Linie 604 kann auch über die in 200 m Entfernung liegende Haltestelle Clarenweg erfolgen.

Die soziale Infrastruktur in Form von Kindertageseinrichtungen und Schulen ist in der Ortschaft Hersel bzw. durch die weiteren Ortschaften gesichert. Es gibt zwei Kindergärten, eine Grundschule und die Ursulinen Schule für Mädchen mit Gymnasium und Realschule. Weitere Schulen befinden sich in Bornheim-Zentrum. Ebenso sind im Süden Hersels bereits 5 Spielplätze vorhanden.

Zwei Lebensmitteldiscounter sowie ein Lebensmittelvollversorger sichern die Nahversorgung für den täglichen Bedarf. Gesundheitseinrichtungen wie Ärzte und Apotheken sind in näherer Umgebung ebenfalls vorhanden, genauso wie Sport- und Freizeiteinrichtungen.

5 Städtebauliches Konzept

Die Stadt Bornheim verfolgt gemäß § 1a (2) BauGB das Ziel sparsam mit Grund und Boden umzugehen. Dazu zählt auch die Entwicklung innerstädtischer Brach- und Freiflächen vor der Erschließung neuer Flächen in Ortsrandlage. Das Plangebiet umfasst eine solche innerstädtische Brach- und Freifläche, die durch eine behutsame Nachverdichtung entwickelt werden soll. Die Flächen sollen zur Wohnbebauung genutzt werden, wobei ein Teil für den sozialen Wohnungsbau zur Verfügung gestellt werden soll.

Die Lahnstraße verfügt in Richtung der Gartenstraße über einen beidseitig ausgebauten Gehweg. Im nördlichen Bereich endet der Gehweg zurzeit nach dem ersten Gebäude, südlich der Lahnstraße ist er bis zum Ende der öffentlichen Verkehrsfläche fortgeführt. Im Rahmen der Baumaßnahmen sollen beide Gehwege bis zur Wendeanlage fortgeführt werden.

Eine Anbindung über die Vorgebirgsstraße könnte in keiner regelkonformen Art und Weise hergestellt werden. Die Straße ist historisch gewachsen und nur in Einbahnrichtung befahrbar. Der Durchlass an der Rheinstraße weist stellenweise weniger als 4 m auf und entspricht nicht den Mindestmaßen aus der RASt06. Bei dem Begegnungsfall von Pkw und Fußgänger ist dabei auch zu berücksichtigen, dass angrenzend direkt die Hauswände stehen und hier auch ein entsprechender Abstand eingehalten werden muss. Dies schränkt den Bewegungsraum weiter ein. Zusätzliche Verkehrsbelastungen können daher nur sehr eingeschränkt vertreten werden. Bei einer verdichteten Bebauung kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nur eine Erschließung über die Lahnstraße erfolgen.

Beide Varianten gehen von ca. 16 Wohnungen im Mehrfamilienhaus und weiteren Wohneinheiten in der Lahnstraße aus. Dies entspricht dem Kfz-Verkehr in einem klei-

nen Baugebiet. Auf Grund der zuletzt geführten Gespräche mit den Eigentümern wird das Mehrfamilienhaus in der Umsetzung favorisiert.

Die zwischenzeitlich vorgelegte Bebauungsmöglichkeit mit einigen wenigen Doppelhäusern hätte sicher ein wesentlich geringeres Verkehrsaufkommen verursacht, wird aber derzeit nicht mehr verfolgt.

Die Geschossigkeit der neu geplanten Gebäude soll zwei Geschosse mit Staffelgeschoss nicht übersteigen und für die Doppel-/ Einzelhäuser werden 2 Wohneinheiten je Gebäude festgesetzt.

Die vorhandene Hofanlage an der Rheinstraße kann durch einen Ausbau noch um zusätzliche Wohnungen erweitert werden. Zusätzlicher Wohnraum erfordert aber in diesem Fall auch weitere Stellplätze, die sich innerhalb der Anlage kaum noch realisieren lassen. Der Entwurf sieht daher eine Stellplatzanlage auf der Rückseite der Hofanlage vor. Mit entsprechenden Durchfahrten zur Rheinstraße kann so zusätzlicher Wohnraum neu geschaffen werden.

Varianten

Aufgrund nicht abschließend geklärter Verfügbarkeit von Flächen im Plangebiet wurden zwei Gestaltungsoptionen erarbeitet, die sich in der Art der Erschließung, den Parkmöglichkeiten und sich daraus ergebenden Unterschieden voneinander abgrenzen.

Für die Erschließung sehen beide Varianten eine Zu- und Abfahrt über die Lahnstraße vor, die am Ende mit einer neuen Wendeanlage entsprechend RASt 06 ausgestattet wird.

Variante 1

Das Plangebiet wird in Variante 1 über die 9,5 Meter breite Lahnstraße erschlossen und mündet direkt in eine Wendeanlage in dem Ausmaß, dass dort Dreiachsige Fahrzeuge der Müllabfuhr wenden können und so die Mülltonnen des bestehenden Mehrfamilienhauses und der neuen Bebauung bedienen. Für das bestehende Mehrfamilienhaus werden die zehn vorhanden Parkplätze, die bisher im privaten Teil der Lahnstraße angelegt waren, näher an das Wohnhaus verlegt. Ebenso befindet sich der Mülltonnenstellplatz der Lahnstraße 14-16 nun vor dem Gebäude.

Nördlich der Wendeanlage sind ein Doppelhaus und ein Einfamilienhaus, welches bei entsprechender Teilung des Grundstücks auch in ein Doppelhaus umgewandelt werden könnte, vorgesehen. Die Grundstücke werden teilweise mit einem 3,50 Meter breiten Privatweg über die Nachbargrundstücke erschlossen.

Die Fläche für das geplante Doppelhaus auf den Flurstücken 718 und 719 hat jedoch nur eine Gesamtgröße von 511 m², was für eine Doppelhaushälfte lediglich eine Fläche knapp über 250 m² ausmachen würde. Die städtebaulichen Kriterien der Stadt Bornheim liegen jedoch grundsätzlich bei 300 m² (+-10%) je Doppelhaushälfte.

Es handelt sich hier allerdings um Bestandsgrundstücke, die in der Größe nicht mehr verändert werden können. Um dem Eigentümer trotzdem eine wirtschaftliche Bebaubarkeit mit einem Doppelhaus zu ermöglichen, soll die Zahl der Wohneinheiten (WE) je Doppelhaushälfte auf 1 beschränkt werden.

Die Erschließung der geplanten neuen Doppelhäuser oder des Einfamilienhauses auf den Flurstücken 343/147 und 142/1 kann verkehrstechnisch lediglich über den neu

geplanten Wendehammer und die Flurstücke 718 und 719 stattfinden. Eine Erschließung über das Flurstück 715 ist verkehrstechnisch nicht ausreichend und lediglich für die augenblickliche Nutzung des Flurstückes 714 ausgewiesen. Zudem wird durch das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Nachbargrundstücke die Möglichkeit zur Anlage von Vorgärten und Stellplätzen eingeschränkt.

Südlich der Wendeanlage ist ein Mehrfamilienhaus mit bis zu 16 Wohneinheiten geplant. Die Wohnungen sollen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus angelegt werden. Die benötigten Parkplätze mit einem Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohneinheit im sozialen Wohnungsbau sollen in einer Tiefgarage angelegt werden, die 6 Parkplätze für den ruhende Besucherverkehr der Einzel-/ Doppelhäuser und des Mehrfamilienhauses befindet sich angrenzend an der Wendeanlage.

Die Variante 1 würde allen Grundstücken eine gute Ausnutzung erlauben und eine gesicherte Erschließung gewährleisten.

Variante 2

Die Variante 2 unterscheidet sich hauptsächlich durch den Verzicht auf eine Tiefgarage für das Mehrfamilienhaus. In dieser Variante werden die Stellplätze oberirdisch entlang der Grundstücksgrenze nördlich des Mehrfamilienhauses hauptsächlich auf dem städtischen Grundstück angelegt.

Nördlich der Wendeanlage sind zwei Doppelhäuser, welche auch in Einfamilienhäuser umgewandelt werden können, vorgesehen. *Auch hier soll für das Doppelhaus auf den Flurstücken 718 und 719 auf Grund der Flächengröße die Zahl der Wohneinheiten auf eine Wohneinheit je Doppelhaushälfte beschränkt werden.*

Als Alternative zu den Doppelhäusern mit nur je einer Wohneinheit kann in Variante 2 auch zusammen auf den Flurstücken 718 und 719 - auf insgesamt 511 m² - ein Mehrfamilienhaus mit maximal drei Wohneinheiten geplant werden.

In Variante 2 werden alle Flurstücke auf der nördlichen Seite im Plangebiet über den neuen Wendehammer und ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht auf dem Flurstück 550 erschlossen. Auch hier erfolgt keine Erschließung über das dafür nicht ausreichende Flurstück Nr. 715.

Die Variante 2 stellt durch die Belastungen von größeren Teilen der Flächen mit Geh-/ Fahr-/ und Leitungsrechten und auch durch die oberirdische Anordnung der Stellplätze eine größere Beeinträchtigung der Eigentümer dar. Des Weiteren weist die Variante einen höheren Versiegelungsgrad und eine schlechtere Ausnutzung der Flächen auf.

6 Natur- und Landschaft; Umweltbelange

Für Bebauungspläne der Innenentwicklung, die im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB aufgestellt werden, gilt, dass von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 und dem Umweltbericht nach § 2a abgesehen werden kann.

Im vorliegenden Fall ist insofern die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und damit einhergehend die Erarbeitung eines Umweltberichtes formell nicht erforderlich. Ebenfalls ist kein Ausgleich der durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Natur- und Landschaft erforderlich. Jedoch müssen die wichtigsten Schutzgüter und deren mögliche Beeinträchtigung betrachtet werden. Aufgrund der Größe des Plangebietes von ca. 0,6 ha, der derzeitigen Nutzung der Grundstücke und der Lage des Plangebie-

tes innerhalb der bebauten Ortschaft ist jedoch davon auszugehen, dass wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter (Tiere und Pflanzen, Mensch, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter) nicht zu erwarten sind. Dies wird im weiteren Verfahren noch konkreter untersucht.

TOP
Ö 8

Haupt- und Finanzausschuss	29.09.2016
Rat	27.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	738/2016-2
Stand	01.09.2016

Betreff Umsatzsteuerpflicht für Leistungen der Stadt Bornheim

Beschlussentwurf Haupt- und Finanzausschuss

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:
siehe Beschlussentwurf Rat

Beschlussentwurf Rat

Der Rat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, von der Option gemäß § 27 Abs. 22 UStG zur Beibehaltung der bisherigen Rechtslage Gebrauch zu machen. Er beauftragt den Bürgermeister, die Optionserklärung bis spätestens 31.12.2016 abzugeben.

Sachverhalt

Die Verwaltung hat zu den Entwicklungen im Umsatzsteuerrecht in den vergangenen Jahren regelmäßig in den Ratsgremien berichtet, zuletzt mit Vorlage-Nr. 387/2016-2 in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschuss am 16.06.2016.

Entsprechend der dortigen Ankündigung, dem Haupt- und Finanzausschuss im September 2016 zu den Untersuchungsergebnissen im Zusammenhang mit der gesetzlichen Neuregelung zum § 2b Umsatzsteuergesetz (UStG) zu berichten, erfolgt nunmehr die Berichterstattung der Verwaltung.

Gegenstand der Untersuchung war einerseits die Identifizierung möglicher umsatzsteuerpflichtiger Leistungen im Sinne des § 2b UStG durch eine gezielte Bestandsaufnahme in einzelnen Aufgabenbereichen. Andererseits sollte eine Handlungsempfehlung im Hinblick auf die Option, während einer Übergangsphase von vier Jahren weiterhin altes Umsatzsteuerrecht anzuwenden, ausgesprochen werden.

Die Festlegung der Aufgabenbereiche für eine Bestandsaufnahme erfolgte risikoorientiert anhand der aktuellsten Haushaltsplan- und Jahresabschlussdaten. Aufgrund von potentiellen Sachverhalten erfolgte die gezielte Bestandsaufnahme in allen Fachämtern mit Ausnahme des

- Rechts- und Vergabeamtes
- Rechnungsprüfungsamtes sowie
- Tiefbau- und Straßenverkehrsamtes.

Ziel der Untersuchung war die Gewinnung von Erkenntnissen über mögliche formelle und materielle Auswirkungen der Gesetzesänderung.

Im Ergebnis stellt der den Prozess begleitende Steuerberater zunächst fest, dass Deklarationspflichten (Meldungen an die Finanzverwaltung) deutlich zunehmen werden.

Hinsichtlich der materiellen Auswirkungen sind einzelne Leistungstatbestände identifiziert worden, die zu einer potentiellen Steuerpflicht führen können. Dies sind beispielsweise Leistungen der EDV für Dritte, Leistungen für die Unterhaltung von Glascontainerplätzen oder auch Kooperationen mit dem Stadtbetrieb Bornheim AöR.
Hinsichtlich der abschließenden Bewertung solcher Tatbestände wird jedoch zunächst ein bereits angekündigter Anwendungserlass des Bundesfinanzministeriums (BMF) abzuwarten sein.

Seitens des den Prozess begleitenden Steuerberaters wird empfohlen, die Option nach § 27 Abs. 22 UStG zur Beibehaltung der bisherigen Rechtslage zu erklären.
Diese Empfehlung begründet sich insbesondere darin, dass

- Leistungen mit Vorsteuerabzug bereits heute schon steuerpflichtig behandelt werden
- eine Kooperation mit dem Stadtbetrieb Bornheim AöR potentiell in Teilen zukünftig steuerpflichtig sein wird
- vertragliche Gestaltungen noch nicht abgeschlossen sind
- der Anwendungserlass des BMF noch nicht vorliegt und
- eine nicht unerhebliche Ausweitung der Deklarationspflichten entstehen wird.

Die Übergangsfrist bis 2020 wird die Verwaltung nutzen, um einen Maßnahmenplan zur Implementierung von Prozessen zu beschreiben und die erforderlichen Schritte zur Umsetzung in der EDV zu definieren. Dies schließt insbesondere die Gestaltung und umsatzsteuerrechtliche Bewertung von Verträgen ein.

Hinsichtlich dieses Maßnahmenplans und dessen Umsetzung wird die Verwaltung dem Haupt- und Finanzausschuss weiterhin berichten.

Die Stadtbetrieb Bornheim AöR muss als rechtlich und wirtschaftlich eigenständige Gesellschaft eine separate Erklärung abgeben.

Finanzielle Auswirkungen

keine

TOP
Ö 9

Rat	25.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	778/2016-2
Stand	20.09.2016

Betreff Aktuelle Situation im kommunalen Finanzausgleich

Beschlussentwurf

Der Rat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt,
die Verfassungsbeschwerde gegen das Gemeindefinanzierungsgesetz 2013 (GFG 2013) zurückzunehmen.

Sachverhalt

1. Verfassungsbeschwerden gegen die Gemeindefinanzierungsgesetze 2011 bis 2013

Der Rat hatte in seiner Sitzung am 13.06.2013 auf der Grundlage der Vorlage-Nr. 313/2013-2 beschlossen, dass sich die Stadt Bornheim an der Verfassungsbeschwerde gegen das Gemeindefinanzierungsgesetz 2013 (GFG 2013) beteiligt.

Nach den Verfassungsbeschwerden gegen das GFG 2011 und das GFG 2012, wurde konsequenterweise auch gegen das GFG 2013 Verfassungsbeschwerde eingelegt.

In allen drei Verfahren wurde geltend gemacht, dass durch das jeweilige GFG

- eine Verletzung der (Mindest-) Finanzausstattungsgarantie der Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 78 Abs. 1, 79 Satz 2 LV NRW gegeben sei und
- eine Verletzung der kommunalen Selbstverwaltung und des interkommunalen Gleichbehandlungsgebotes durch systematische Mängel vorliege.

Der Verfassungsgerichtshof für das Land Nordrhein-Westfalen hat die Verfassungsbeschwerden gegen das GFG 2011 und gegen das GFG 2012 mit Urteilen vom 06.05.2014 und 10.05.2016 zurückgewiesen. Der Verfassungsgerichtshof begründet seine Entscheidungen im Wesentlichen damit, dass eine von der Leistungsfähigkeit des Landes unabhängige Finanzausstattung der Kommunen weder nach der Landesverfassung NRW, noch nach dem Grundgesetz gewährt werden müsse. Die systematischen Mängel wurden in der Entscheidung zum GFG 2011 noch nicht beanstandet, in der Entscheidung zum GFG 2012 dagegen nur noch „für die Vergangenheit hingenommen“. Der Verfassungsgerichtshof führt aus, dass die BeschwerdeführerInnen zu Recht systematische Übernivellierungen wegen der Art der Finanzierung der Soziallasten im kreisangehörigen Raum geltend machen und gibt dem Gesetzgeber auf, dies in zukünftigen Gemeindefinanzierungsgesetzen zu berücksichtigen. Für das GFG 2012 sei dieser Fehler hinzunehmen, da der Gesetzgeber nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes zum Zeitpunkt der Entscheidung über das GFG 2012 über keine Erkenntnisse verfügte, die das Festhalten am bisherigen System unvertretbar machte.

Trotz der Zurückweisung der Verfassungsbeschwerde gegen das GFG 2011 war es – insbesondere angesichts des damals drastisch erhöhten Soziallastenansatzes – geboten, an der Verfassungsbeschwerde gegen das GFG 2012 festzuhalten. Auch wenn die Verfassungsbe-

schwerde gegen das GFG 2012 im Tenor zurückgewiesen wurde, ist für die Kommunen inhaltlich auf jeden Fall ein Teilerfolg zu verbuchen, da die systematischen Mängel des Gemeindefinanzierungsgesetzes vom Verfassungsgerichtshof erkannt wurden und dem Land nunmehr aufgegeben ist, diese systematischen Mängel künftig abzustellen.

Im Vergleich der Verfassungsbeschwerden gegen das GFG 2012 und das GFG 2013 ist jedoch festzuhalten, dass es in den von den Beschwerdeführern geltend gemachten Kritikpunkten keine rechtlich nennenswerten Unterschiede gibt; insbesondere lag in beiden Gemeindefinanzierungsgesetzen der für die streitgegenständlichen Fragen entscheidende Soziallastenansatz bei 15,3. Von daher ist nicht zu erwarten, dass im Falle der Aufrechterhaltung der Verfassungsbeschwerde gegen das GFG 2013 eine Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes erreicht werden kann, die über die in dem Verfahren GFG 2012 hinausgeht. Dies gilt insbesondere aufgrund der konkreten zeitlichen Abläufe. Das GFG 2013 wurde bereits früh im Jahr 2013 erlassen, zu einem Zeitpunkt, zu welchem – wie der Verfassungsgerichtshof überwiegend wahrscheinlich feststellen würde – dem Land keine gegenüber dem GFG 2012 maßgeblich neuen Erkenntnisse vorlagen. Infolgedessen würde der Verfassungsgerichtshof die auch im GFG 2013 enthaltenen systematischen Fehler wie bereits in dem Verfahren GFG 2012 ebenfalls für die Vergangenheit hinnehmen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die die BeschwerdeführerInnen vertretende Kanzlei, die Verfassungsbeschwerde gegen das GFG 2013 zurückzunehmen. In der Bürgermeisterkonferenz des Kreises Coesfeld wurde Anfang September 2016 bereits dahingehend votiert. Nach aktuellem Stand werden auch die Kommunen des Kreises Borken die parallele Verfassungsbeschwerde gegen das GFG 2013 zurücknehmen.

Es bleibt nunmehr die Umsetzung der jüngsten Vorgaben des Verfassungsgerichthofes durch den Gesetzgeber abzuwarten. Bei unzureichender Umsetzung in künftigen Gemeindefinanzierungsgesetzen könnte eine neuerliche Verfassungsbeschwerde vor dem Verfassungsgerichtshof in Betracht gezogen werden. Ebenfalls kann im Hinblick auf künftige Gemeindefinanzierungsgesetze eine Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht in Betracht gezogen werden, die auf eine Verletzung der durch Art. 28 Abs. 2 GG gewährten Mindestfinanzausstattung abzielt. Ein solches Verfahren sollte in enger Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden erfolgen. Diesbezüglich hat bereits ein erstes Abstimmungsgespräch der Kanzlei mit dem StGB NRW stattgefunden.

Die Verwaltung schließt sich der Bewertung der Rechtsberatung an und empfiehlt, die Verfassungsbeschwerde zum GFG 2013 zurückzunehmen. Die parallel eingereichte verwaltungsrechtliche Klage würde gleichfalls zurückgenommen.

2. Eckpunkte zum Gemeindefinanzierungsgesetz 2017

Die Landesregierung hat am 5. Juli 2016 die Eckpunkte zum Gemeindefinanzierungsgesetz 2017 beraten und beschlossen.

Aufgrund des Urteils des Verfassungsgerichtshofs für das Land Nordrhein-Westfalen vom 10. Mai 2016, das zwei Verfassungsbeschwerden gegen das GFG 2012 zurückwies, beabsichtigt das NRW-Innenministerium, eine erneute finanzwissenschaftliche Untersuchung der betroffenen methodischen Fragen und Bestandteile des Systems des kommunalen Finanzausgleichs in Auftrag zu geben. Bis die Ergebnisse einer solchen Untersuchung vorliegen, sollen die Regelungen des GFG 2016 hinsichtlich der aus den Grunddaten zu entwickelnden Parameter beibehalten werden.

Die kommunalen Spitzenverbände haben zu den Eckpunkten des GFG 2017 am 22. Juli 2016 Stellung genommen.
Zusammenfassend kommen die kommunalen Spitzenverbände zum Ergebnis, dass die vorliegenden Eckpunkte eines GFG 2017 wiederum das Ziel interkommunaler Verteilungsge-

rechtigkeit im kommunalen Finanzausgleich verfehlen, die Ergebnisse des FiFo-Gutachtens der Landesregierung weiterhin nur teilweise umgesetzt werden und dies zu einer Schieflage des kommunalen Finanzausgleichs führt.

Der Gesetzentwurf für das GFG 2017 soll nunmehr in den Landtag eingebracht werden. Im Gesetzgebungsverfahren wird es dann wiederum eine Möglichkeit zur Stellungnahme durch die kommunalen Spitzenverbände geben.

Aufgrund einer vorliegenden Finanzausgleichsabschätzung für das GFG 2017 in Form einer "Arbeitskreis-Rechnung GFG" erwartet die Stadt Bornheim im Haushaltsjahr 2017 Schlüsselzuweisungen in Höhe von rd. 7,7 Mio. €.

Finanzielle Auswirkungen

wie im Sachverhalt dargestellt

TOP
Ö 10

Rat	25.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	781/2016-2
Stand	21.09.2016

Betreff Zustimmung zu Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen im Haushaltsjahr 2016

Beschlussentwurf

Der Rat stimmt gem. § 83 GO NRW folgenden außer- bzw. überplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen das Haushaltsjahr 2016 betreffend zu:

1. innerhalb der Produktgruppe 1.11.01 Elektrizitätsversorgung in Höhe von 170.000 €. Die Deckung ist gewährleistet durch Minderaufwendungen bei Zinsaufwendungen für Investitionskredite innerhalb der Produktgruppe 1.16.01 Allgemeine Finanzwirtschaft.
2. innerhalb der Produktgruppe 1.12.02 Straßenbau, -unterhaltung und -bewirtschaftung in Höhe von 86.000 €. Die Deckung ist gewährleistet durch Minderaufwendungen bei Zinsaufwendungen für Investitionskredite innerhalb der Produktgruppe 1.16.01 Allgemeine Finanzwirtschaft.
3. innerhalb der Produktgruppe 1.01.06 Zentrale Dienste in Höhe von 80.000 €. Die Deckung ist gewährleistet durch Minderaufwendungen für die Unterhaltung von Datenverarbeitungseinrichtungen in der Produktgruppe 1.01.12 und durch Minderaufwendungen bei der Schülerbeförderung in der Produktgruppe 1.03.07.
4. innerhalb der Produktgruppe 1.02.06 Wahlen und Abstimmungen in Höhe von 46.250 €. Die Deckung ist gewährleistet durch Minderaufwendungen für Zinsen für Liquiditätskredite in der Produktgruppe 1.01.16 Allgemeine Finanzwirtschaft.
5. innerhalb der Produktgruppe 1.06.03 Erzieherische Hilfen in Höhe von 400.000 €. Die Deckung ist gewährleistet durch Minderaufwendungen für Zinsen für Liquiditätskredite in der Produktgruppe 1.01.16 Allgemeine Finanzwirtschaft.
6. innerhalb der Produktgruppe 1.01.15 Gebäudewirtschaft (investiv) auf dem Projekt Rathauserweiterung in Höhe von 150.000 €. Die Deckung ist gewährleistet durch entsprechende investive Minderauszahlungen auf dem Projekt Erweiterung Europaschule.

Sachverhalt

Für das Haushaltsjahr 2016 ergeben sich folgende Mehrbedarfe:

1. innerhalb der Produktgruppe 1.11.01 Elektrizitätsversorgung

Nach Durchführung der Endabrechnung 2014 sowie der vorläufigen Endabrechnung 2015 der Strom-Konzessionsabgaben durch RWE ergibt sich auf Grund geringerer Stromlieferungen an die Kunden ein Rückzahlungsbetrag auf die bereits als Abschlag in den Jahren 2014 und 2015 erhaltenen Konzessionsabgaben in Höhe von 170.000 €, für die im Haushaltsplan keine Mittel bereit gestellt sind.

Zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit unterliegen die Konzessionsabgabenabrechnungen betriebswirtschaftlichen Prüfungen eines unabhängigen Wirtschaftsprüfers. Für das Jahr 2014 liegt die Bestätigung vor, dass die Abrechnung in allen wesentlichen Belangen entsprechend den Vorschriften der Konzessionsabgabenverordnung (KAV) ermittelt wurde. Die Prüfung für 2015 erfolgt nach Vorlage der endgültigen Abrechnung durch RWE.
Auf Grund der Entwicklung der Konzessionsabgaben wurde die entsprechende Ertragsposition für die Haushaltsjahre 2017 ff. auf das Niveau von 1,45 Mio. € abgesenkt.

Zur Deckung der Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen stehen in der Produktgruppe 1.16.01 Allgemeine Finanzwirtschaft in gleicher Höhe Minderaufwendungen und Minderauszahlungen bei Zinsen für Investitionskredite zur Verfügung.

2. innerhalb der Produktgruppe 1.12.02 Straßenbau, -unterhaltung und -bewirtschaftung

Im Rahmen des Jahresabschlusses 2015 der Stadtbetrieb Bornheim AöR wurde festgestellt, dass ab dem Jahr 2015 bei der Abschlagsanforderung für den Straßenentwässerungsanteil der Stadt nicht der gültige Gebührensatz berücksichtigt wurde. Die Nachberechnung der Gebührenerhöhung zum 01.01.2015 führt dazu, dass sich der Haushaltsansatz in Höhe von 1.800.000 € um Mehraufwendungen bzw. -auszahlungen von 186.000 € erhöht. Die Gebührenerhöhung ist im Haushaltsansatz für 2017 ff. enthalten.

Zur Deckung der Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen stehen in der Produktgruppe 1.16.01 Allgemeine Finanzwirtschaft in gleicher Höhe Minderaufwendungen und Minderauszahlungen bei Zinsen für Investitionskredite zur Verfügung.

3. innerhalb der Produktgruppe 1.01.06 Zentrale Dienste

Auf Grund nicht vorhersehbarer Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen im Haushaltsjahr 2016 bei der Beschaffung von Büromöbeln, Telefonkosten, Beschaffung von Dienst- und Schutzkleidung wird der für das Jahr 2016 angesetzte Planwert in der Produktgruppe 1.01.06 Zentrale Dienste aus sachlich und zeitlich unabweisbaren Gründen überschritten. Der über den Planwert hinausgehende Bedarf beläuft sich auf 80.000 €.

Die Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen entstehen durch

- Beschaffung von Büromöbeln (Ausstattung der Außenstellen Siefenfeldchen und Kliehof, Erweiterung des Jugendamtes, Einrichten neuer Arbeitsplätze, Neu- und Ersatzbeschaffung durch Anforderungen des Arbeitsschutzes, Einrichten eines neuen Archivraumes) – 65.000 €
- Telefonkosten (Ausweitung des Bestandes an Diensthandys, v.a. für Sozialarbeiter und Außendienstmitarbeiter, Erweiterung der Telefonanlage durch Einrichten neuer Arbeitsplätze) – 8.000 €
- Dienst- und Schutzkleidung (Neu- und Ersatzbeschaffung durch Anforderungen des Arbeitsschutzes, Einstellen neuer Hausmeister) – 7.000 €

Zur Deckung der Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen stehen in der Produktgruppe 1.01.12 Technikunterstützte Information (Unterhaltung von Datenverarbeitungseinrichtungen) und 1.03.07 Sonstige schulische Aufgaben (Schülerbeförderung) in gleicher Höhe Minderaufwendungen und Minderauszahlungen zur Verfügung.

4. innerhalb der Produktgruppe 1.02.06 Wahlen und Abstimmungen

Im November 2016 wird ein Bürgerentscheid zum Wasserbezug durchgeführt, für den im Haushalt keine Mittel veranschlagt worden sind. Die Kosten des Bürgerentscheids werden sich auf voraussichtlich 47.000 € (Druck, Kuvertieren, Versand, Abholung etc.) belaufen.

Zur Deckung können Minderaufwendungen bei Zinsen für Liquiditätskredite in der Produktgruppe 1.01.16 Allgemeine Finanzwirtschaft verwendet werden.

5. innerhalb der Produktgruppe 1.06.03 Erzieherische Hilfen

In der Produktgruppe entstehen folgende Mehrbedarfe:

1) Betreuung unbegleiteter minderjähriger Ausländer (UMA): - Mit Erstattungen des Landes ist erst im Jahr 2017 zu rechnen, daher belasten diese Aufwendungen und Auszahlungen zunächst das laufende Haushaltsjahr.	480.000
2) Kostenerstattungen an Gemeinden durch dortige verspätete Abrechnung für zurückliegende Zeiträume	389.000
3) Zuschüsse an übrige Bereiche (Familienhebamme, Erziehungsberatungsstellen freier Träger, Schulsozialarbeit)	133.000
Gesamt Mehraufwendungen:	**1.002.000**

Gleichzeitig zeichnen sich in der Produktgruppe folgende Mehrerträge / Minderaufwendungen ab, die teilweise die Mehraufwendungen kompensieren:

1) Mehrerträge durch nicht geplante Zuweisungen 10.000 € (für Familienhebamme) und Zuwendung Kreis 78.000 € (für Schulsozialarbeit)	88.000
2) Mehrerträge durch höhere Kostenbeiträge und Erstattungen durch die Eigenschadenversicherung	149.000
3) Mehrerträge durch verspätete Abrechnung von Kostenerstattungsfällen von Gemeinden	55.000
4) Minderaufwendungen bei ambulanten Hilfen	310.000
Gesamt Mehrerträge / Minderaufwendungen:	**602.000**

Der Saldo aus den Mehrbedarfen und den Mehrerträgen/Minderaufwendungen beträgt insgesamt 400.000€. Zur Deckung des Fehlbedarfes können Minderaufwendungen bei Zinsen für Liquiditätskredite in der Produktgruppe 1.01.16 Allgemeine Finanzwirtschaft verwendet werden.

6. innerhalb der Produktgruppe 1.01.15 Gebäudewirtschaft - Rathauserweiterung - investiv

Am 12.05.2016 hat der Haupt- und Finanzausschuss die Verwaltung beauftragt, eine vertiefende Planung zu der Rathauserweiterung - Standortvariante 1 - (einschließlich Prüfung Aufstockung auf 5 Geschosse, Flächen optimiert zu nutzen –Raumoptimierung) vorzunehmen und die Wirtschaftlichkeit für diese Variante darzustellen (Sitzungsvorlage Nr. 247/2016-6). Im Haushalt sind bisher keine investiven Mittel für dieses Projekt veranschlagt worden.

Die Beauftragung eines externen Architekten mit der vertiefenden Prüfung und Planung dieser Standortvariante wird mit ca. 150.000 € beziffert. Zur Deckung können investive Minderauszahlungen bei dem Projekt "Erweiterung Europaschule" verwendet werden.

Finanzielle Auswirkungen

Wie im Sachverhalt dargestellt.

TOP
Ö 12

Rat	25.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	712/2016-5
Stand	22.08.2016

Betreff **Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung von Aufgaben nach dem Asylbewerberleistungsgesetz**

Beschlussentwurf

Der Rat stimmt der Neufassung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung von Aufgaben nach dem Asylbewerberleistungsgesetz in der in der Anlage vorgelegten Fassung zum 01.01.2017 zu.

Sachverhalt

Der Rat hat in seiner Sitzung vom 07.07.2016 dem Entwurf der Änderung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung von Aufgaben nach dem Asylbewerberleistungsgesetz zum 01.01.2017 zugestimmt. In diesem Zusammenhang wird auf die Vorlage Nr. 546/2016-5 verwiesen.

Zwischenzeitlich hat der Rhein-Sieg-Kreis den Entwurf der Bezirksregierung als der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Vorabstimmung vorgelegt. Die von der Bezirksregierung vorgenommenen redaktionellen Änderungen entnehmen Sie bitte der als Anlage beigefügten öffentlich-rechtlichen Vereinbarung. Neben den redaktionellen Änderungen wurde zudem die Anzeigefrist des § 1 Abs. 4 der Vereinbarung in Anlehnung an die Frist für die Beitrittserklärung zur Landesrahmenvereinbarung auf den 1.11. des jeweiligen Vorjahres angepasst.

Da es sich hier um eine Neufassung und nicht um eine Änderung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung handelt, wird diese dem Rat erneut vorgelegt.

Finanzielle Auswirkungen

Es wird auf die Vorlage 509/2015-5 verwiesen.

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden über die Erfüllung von Aufgaben der Krankenhilfe nach dem Asylbewerberleistungsgesetz

Aufgrund der §§ 1 und 23 Abs.1, 2. Alt. des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979, zuletzt geändert durch Änderungsgesetz vom 03.02.2015 (GV. NRW. S. 204, schließen der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt/Gemeinde folgende öffentlich-rechtliche Vereinbarung:

§ 1

(1) Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Ausführung des Asylbewerberleistungsgesetzes (AG AsylbLG) sind die Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises für die Durchführung des Asylbewerberleistungsgesetzes (AsylbLG) zuständig. Dies umfasst u.a. Leistungen bei Krankheit, Schwangerschaft und Geburt (§ 4 AsylbLG). Außerdem können sonstige Leistungen gewährt werden, wenn sie im Einzelfall zur Sicherung der Gesundheit unerlässlich sind (§ 6 AsylbLG).

(2) Zur Versorgung der Leistungsberechtigten nach §§ 1, 1a, 4, 6 AsylbLG, die keinen Anspruch auf Leistungen nach § 2 AsylbLG haben, können die Städte und Gemeinden der Landesrahmenvereinbarung[1] beitreten und eine Krankenkasse mit der Übernahme der Gesundheitsversorgung dieses Personenkreises beauftragen. In diesem Falle werden die Leistungsberechtigten mit einer elektronischen Gesundheitskarte ausgestattet.

(3) Sofern ein Beitritt zur Landesrahmenvereinbarung nicht erfolgt, entscheiden die Städte und Gemeinden im Einzelfall in eigenem Namen über den Leistungsanspruch dem Grunde nach. In diesem Falle wird die Versorgung der Leistungsberechtigten über Behandlungsscheine sichergestellt.

(4) Ein Wechsel zwischen den Systemen nach § 1 Abs. 2 und 3 ist ausschließlich zum 1.1. eines jeden Jahres zulässig. Der Wechsel ist dem Rhein-Sieg-Kreis bis zum 01.11. des Vorjahres anzuzeigen.

(5) Die Krankenbehandlung von Empfängern von Leistungen nach § 2 AsylbLG, die nicht versichert sind, wird gem. § 264 Abs. 2-7 SGB V von den Krankenkassen übernommen. In diesem Falle erhalten die Leistungsberechtigten eine Krankenversichertenkarte (Chipkarte).

[1] Rahmenvereinbarung zur Übernahme der Gesundheitsversorgung für nicht Versicherungspflichtige gegen Kostenerstattung nach § 264 Abs. 1 SGB V i.V.m. §§ 1, 1a Asylbewerberleistungsgesetz in Nordrhein-Westfalen zwischen dem Land NRW und den Krankenkassen

§ 2

(1) Hinsichtlich der Personenkreise nach § 1 Abs. 2 und 5 sind die Kommunen verpflichtet, die entstandenen Aufwendungen den Krankenkassen zu erstatten. In diesen Fällen beauftragen die kreisangehörigen Kommunen den Rhein-Sieg-Kreis mit der Durchführung der Abrechnung der Leistungen mit den Krankenkassen einschließlich der Geltendmachung und Durchsetzung von Erstattungsansprüchen gemäß § 9 Abs. 3 AsylbLG i.V.m. § 105 des Sozialgesetzbuches -Zehntes Buch- (SGB X)

(2) Hinsichtlich des Personenkreises nach § 1 Abs. 3 beauftragen die kreisangehörigen Kommunen den Rhein-Sieg-Kreis mit der Durchführung der mit der Erfüllung des Anspruchs der Höhe nach sowie der Abrechnung der Leistungen zusammenhängenden Aufgaben einschließlich der Durchführung von Widerspruchs- und Klageverfahren auf den Rhein-Sieg-Kreis.

(3) Die kreisangehörigen Kommunen stellen eine zeitnahe Eingabe im Krankenhilfeprogramm sicher.

(4) Von dieser Vereinbarung werden nicht erfasst Kur-, Erholungs- und stationäre Erholungsmaßnahmen, sofern es sich nicht um Anschlussheilbehandlungen handelt.

189/210

§ 3

(1) Die kreisangehörigen Kommunen erstatten dem Rhein-Sieg-Kreis die tatsächlich abgerechneten Aufwendungen sowie die Verfahrenskosten.

(2) Abrechnungsjahr ist das Kalenderjahr für welches die Abrechnung durchgeführt wird. Die zu erstattenden Gesamtaufwendungen werden getrennt nach den Personenkreisen des § 1 Abs. 2, 3 und 5 ermittelt. Noch nicht abgerechnete Aufwendungen aus Vorjahren werden den Aufwendungen des Abrechnungsjahres zugeschlagen. Im Falle eines Systemwechsels nach § 1 Abs. 4 werden noch nicht abgerechneten Krankenhilfeaufwendungen aus Vorjahren nach dem für die jeweilige Kommune im Abrechnungsjahr geltenden Maßstab verteilt.

(3) Maßstab für die Erstattung des jährlichen Gesamtaufwandes betreffend den Personenkreis nach § 1 Abs. 2 ist die Anzahl der Personen, die von der Kommune im Abrechnungsjahr insgesamt mit elektronischen Gesundheitskarten versorgt sind, im Verhältnis zu der Gesamtzahl dieser Personen in allen kreisangehörigen Kommunen.

(4) Maßstab für die Erstattung des jährlichen Gesamtaufwandes betreffend den Personenkreis nach § 1 Abs. 3 ist die Anzahl der Personen, die von der Kommune im Abrechnungsjahr insgesamt mit Behandlungsscheinen versorgt

sind, im Verhältnis zu der Gesamtzahl dieser Personen in allen kreisangehörigen Kommunen.

(5) Maßstab für die Erstattung des jährlichen Gesamtaufwandes betreffend den Personenkreis nach § 1 Abs. 5 ist die Anzahl der Personen, die von der jeweiligen Kommune im Abrechnungsjahr insgesamt mit Krankenversicherungskarten (Chipkarten) versorgt sind, im Verhältnis zu der Gesamtzahl dieser Personen in allen kreisangehörigen Kommunen.

(6) Die kreisangehörigen Kommunen melden dem Rhein-Sieg-Kreis jährlich bis zum 01.02. die Anzahl der Personen nach § 1 Abs. 2, 3, und 5. Die Höhe der abzurechnenden Krankenhilfeaufwendungen ergibt sich aus einer von der Civitec zur Verfügung gestellten Liste. Eine Kontrolle dieser Daten durch den Rhein-Sieg-Kreis erfolgt nicht. Die Kommunen ermächtigen den Rhein-Sieg-Kreis, die erforderlichen Auswertungen unmittelbar bei der Civitec anzufordern.

§ 4

(1) Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden leisten an den Rhein-Sieg-Kreis vierteljährlich Abschlagszahlungen zum 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober jeden Jahres. Die Höhe der Abschlagszahlungen wird aus der Summe des Gesamtaufwands des letzten Abrechnungsjahres zuzüglich des Verwaltungskostenaufwands gem. § 5 und der Verfahrenskosten ermittelt.

(2) Die Abrechnung der tatsächlichen Krankenhilfeleistungen des Rhein-Sieg-Kreises sowie die Festsetzung der Abschlagszahlungen für die Zeit vom 1.4. bis 31.03. erfolgt einmal jährlich zum Schluss des ersten Quartals des auf das Abrechnungsjahr folgenden Kalenderjahres.
Aufwendungen, für die vom Rhein-Sieg-Kreis Erstattungsansprüche gemäß § 9 Abs. 3 AsylbLG i.V.m. § 105 SGB X in den Fällen des § 2 AsylbLG geltend zu machen sind, werden unter dem Vorbehalt der Erstattung berücksichtigt.

190/210

§ 5

Für die Durchführung der Aufgaben nach § 1 entrichten die kreisangehörigen Städte und Gemeinden persönliche und sächliche Verwaltungskosten an den Rhein-Sieg-Kreis. Diese betragen einheitlich 5% der von der jeweiligen Kommune zu erstattenden Gesamtaufwendungen.

§ 6

Sofern sich aus dieser Vereinbarung eine Umsatzsteuerpflicht des Rhein-Sieg-Kreises ergibt, ist die Steuerlast durch die kreisangehörigen Kommunen umsatzanteilig zu erstatten.

§ 7

Der Rhein-Sieg-Kreis erfasst die aufgewendeten Kosten in einer Statistik, getrennt nach ausgestellten Berechtigungsscheinen, elektronischen Gesundheitskarten sowie Chipkarten und stellt sie den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zur Verfügung.

§ 8

Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden verpflichten sich, alle zum Ersatz von Leistungen im Sinne von § 1 erzielten Einnahmen zur Senkung der gemäß § 3 zu verteilenden Aufwendungen an den Rhein-Sieg-Kreis abzuführen.

§ 9

Jeder Vertragspartner kann die Vereinbarung zum 31. Dezember eines jeden Jahres mit einer Frist von 12 Monaten kündigen.

§ 10

Diese Vereinbarung wird am Tag nach der Bekanntmachung im Amtsblatt der Bezirksregierung Köln wirksam, frühestens jedoch am 01.01.2017.

Gleichzeitig tritt die Vereinbarung vom (Daten d. Unterschriften) außer Kraft.

TOP
Ö 13

Umweltausschuss	17.05.2016
Ausschuss für Stadtentwicklung	18.05.2016
Rat	19.05.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	298/2016-12
Stand	19.04.2016

Betreff Masterplan Rheinaue

Beschlussentwurf Umweltausschuss

Der Umweltausschuss empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen.
(s. Beschlussentwurf Rat).

Beschlussentwurf Stadtentwicklungsausschuss

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen.
(s. Beschlussentwurf Rat)

Beschlussentwurf Rat

Der Rat beschließt

- den Masterplan Rheinaue als Grundlage für die weitere Entwicklung des Bereiches in der vorgelegten Form,
- die Anpassung des Radverkehrskonzeptes an die Radwegeführung über den Auenweg und

beauftragt die Verwaltung,

- die Verfügbarkeit von Förder- und Drittmitteln zu prüfen und anhand der Prioritätenliste in der Sachverhaltsdarstellung ggf. Mittel für eine erste Umsetzung des Masterplans im Haushaltsplan anzumelden,
- zu prüfen, ob die Bayerstraße zwischen Siegstraße und Auenweg als Radfahrstraße ausgewiesen werden kann und dieses sowie ggf. weitere erforderliche straßenverkehrsrechtliche Verfahren durchzuführen.

Sachverhalt

Die Erarbeitung des Masterplans Rheinaue wurde am 29.04.2014 vom VPLA beschlossen (Vorlage 297/2014-7). Eine Mittelbereitstellung für die Erarbeitung des Masterplans erfolgte für 2015, für Maßnahmen wurden bisher im Haushalt keine Mittel bereitgestellt. Zur Erarbeitung des Masterplans fanden zwei Workshops statt. Der erste erfolgte im November 2015 unter Beteiligung der Anlieger, anliegenden Vereine und örtlichen Ratsmitglieder/ Ortsvorsteher ohne Planvorgaben. Die Eingeladenen sollten ihre Meinung für eine künftige Gestaltung des Rheinufers zwischen Fischervereinshaus und Stadtgrenze am Engländer Weg einbringen. Auf dieser Grundlage erarbeitete das beauftragte Büro S+P Freiraumplaner aus Bonn einen Entwurf des Masterplans, der im zweiten Workshop nicht nur den Anliegern, sondern allen Herselern und der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert wurde. Die überwiegende Zahl der bei beiden Veranstaltungen Anwesenden waren aber Anlieger.

Der Masterplanentwurf unterscheidet zwei Bereiche. Zum einen den Abschnitt zwischen Sportplatz und Stadtgrenze Bonn am Engländer Weg. Dieser Abschnitt soll vor allem dem Naturschutz (Kompensationsmaßnahme) und der stillen Naherholung vorbehalten bleiben. Zum anderen der Bereich Sportplatz bis zum Gelände des Fischervereinshauses. In diesem Abschnitt sollen der Zugang zum Rhein und die Stellplatzsituation optimiert und die Folgefreizeitnutzung sowie die Kompensationsmaßnahme auf dem ehemaligen Sportplatz konkretisiert werden.

Sehr viel Zustimmung im zweiten Workshop fand die Trennung von Fuß- und Radverkehr zwischen Leinpfad und Auenweg sowie die Anlage der Rheinaue als Stromtalwiese mit einzelnen Baumgruppen (Kompensationsmaßnahme). Auch die Fortführung der Rheindorfer Straße als wassergebundener Fuß- und Radweg über den Auenweg hinweg zum Leinpfad wurde befürwortet.
Darüber hinaus meldete man im Bereich Sportplatz Bedarf an für weitere Stellplätze, einen Wasserzugang für die Ruderer und ansonsten überwiegend stille Naherholung ohne zu viele Einrichtungen, die die Aufenthaltsqualität erhöhen, da man Lärm, Dreck und Vandalismus befürchtet. Die Neuerrichtung eines Grillplatzes auf dem ehemaligen Sportplatzgelände fand keinerlei Zustimmung.

Außerhalb des Masterplans wurde verwaltungsintern noch einmal über den barrierefreien Zugang von der Bierbaumstraße zum Rhein diskutiert (Rampe, Aufzug). Der Zugang wäre sehr wünschenswert, ist aber technisch sehr aufwendig zu lösen, erschwerend kommen die Böschungsstatik und die behördlichen Restriktionen (Überschwemmungsgebiet, geschützter Landschaftsbestandteil) hinzu. Es ist von mindestens einem mittleren sechsstelligen Betrag auszugehen. Dieses Projekt ist aus Sicht der Verwaltung ohne Förderung nicht finanzierbar.

Der Entwurf des Masterplans, das Protokoll des zweiten Workshops und die Kostenschätzung sind beigefügt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich in einzelne Bausteine mit unterschiedlicher Priorität aufteilen. Bei allen Bausteinen ist die Verfügbarkeit von Fördermitteln und die (Kosten-) Beteiligung Dritter zu prüfen.

1. (Teil-) Rückbau restliche Sportanlagen und Anlage der Ausgleichsflächen für die Areecon-Gebäude, Wegeführung durch das Gelände und Gestaltung der Freizeitfläche auf dem Sportplatz. Nach Kostenschätzung rund 310.000 €, teilweise durch Ersatzgelder gedeckt.

   Bewertung der Verwaltung
   Eine Neugestaltung des ehemaligen Sportplatzes ist dringend geboten. Zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahme besteht eine gesetzliche Verpflichtung. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung könnte die Errichtung einer Fahrradabstellanlage geprüft werden. Bei einer entsprechenden Förderung sollte die Maßnahme vorrangig umgesetzt werden. Ansonsten sind ggf. auch schrittweise Umsetzungen möglich.

2. Rückbau Asphaltdecke auf dem Leinpfad und Herstellung eines neuen Weges mit wassergebundener Decke ausschließlich für Fußgänger, Anschluss an den Weg auf dem Sportplatz und an Leinpfad an der Stadtgrenze. Gemäß Kostenschätzung rund 390.000 €.

   Bewertung der Verwaltung
   Die Trennung von Fußgänger und Radfahrer auf Leinpfad und Auenweg ist ein zentraler Aspekt des Masterplans Rheinaue. Die wassergebundene Decke ist für Fußgänger barrierefrei nutzbar, für Radfahrer aber weniger attraktiv als Asphalt. Bei der Ausführung des Leinpfades in wassergebundener Decke sind die Folgeunterhaltungskosten zu beachten. Die Maßnahme sollte in die Abstimmung über eine Prioritä-

tensetzung zum Radverkehrskonzept einbezogen werden.

3. Neuordnung des Parkplatzes neben der Anglerwiese mit Umgestaltung des Einmündungsbereichs Bayerstraße. Nach Kostenschätzung 94.000 €.

   Bewertung der Verwaltung
   Wünschenswerte Maßnahme, vor allem, um das völlig ungeordnete Parken zu beenden und die Fläche optimal nutzen zu können. Der Einmündungsbereich Bayerstraße Auenweg kann durch die Umgestaltung optimiert werden, ist aber nicht als Unfallhäufungsstelle bekannt. Die Maßnahme könnte mittelfristig umgesetzt werden.

4. Neugestaltung Bereich Bootsrampe mit Sitzstufenanlage, Schwimmsteg und Längsparkern. Kostenschätzung 228.000 €.

   Bewertung der Verwaltung
   Deutliche qualitative Aufwertung dieses Bereichs, allerdings auch kostenintensiv. Bei den Einrichtungen für die Bootsfahrer ist deren (Kosten-) Beteiligung zu prüfen. Es empfiehlt sich, die Maßnahme nur im Zusammenhang mit einer Förderung anzugehen.

5. Verbreiterung und Asphaltierung des Auenweges. Optimierung des Anschlusses von Auenweg an den Leinpfad, ggf. auf Bonner Stadtgebiet. Nach Kostenschätzung 316.000 €.

   Bewertung der Verwaltung
   Die Asphaltierung des Auenwegs ist in einem mittelmäßigen Zustand. Für einen kombinierten Rad-/Gehweg, der gleichzeitig landwirtschaftlichen Verkehr aufnehmen soll, ist er zudem zu schmal. Es empfiehlt sich, die Maßnahme nur im Zusammenhang mit einer Förderung anzugehen.

6. Neugestaltung des Parkplatzes oberhalb des Auenwegs (Siegstraße). Nach Kostenschätzung 104.000 €.

   Bewertung der Verwaltung
   Wünschenswerte Maßnahme, deren Ergebnis (9 Stellplätze) aber in keinem Verhältnis zu den Kosten steht. Umsetzung nur bei einer Finanzierung durch Dritte.

Der Planentwurf erfordert neben baulichen auch einige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die im weiteren Verfahren geprüft werden sollen.

- Zur Verlegung der Rad-Fernverbindung Köln-Koblenz vom Leinpfad auf den Auenweg ist das aktuell in Erarbeitung befindliche Radverkehrskonzept entsprechend anzupassen. Derzeit ist der Leinpfad als Hauptverbindungsweg ausgewiesen. Hierbei ist die Straßenverkehrsbehörde zu beteiligen.

- Im Zuge der Verlegung der Rad-Fernverbindung wäre auch zu prüfen, ob die Bayerstraße zwischen Siegstraße und Auenweg (öffentliche Straße und ebenfalls Teil des Fernradweges Köln-Koblenz) als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann. Die Voraussetzungen und ggf. Rechtsfolgen für die betroffenen Anlieger wären zu überprüfen und ggf. abzuwägen. In jedem Falle würde es hierzu einer Anordnung nach § 45 StVO bedürfen.

- Die Trennung von Radverkehr (Auenweg) und Fußgänger (Leinpfad) hätte vermutlich zur Folge, dass auch Radfahrer weiterhin direkt zum Rhein wollen, so dass Zuwiderhandlungen wahrscheinlich wären. Für notwendige Kontrollen des fließenden Ver-

kehrs in diesen Bereichen wäre dann die Polizei zuständig.

Finanzielle Auswirkungen

s. Sachverhaltsdarstellung. Die Folgeunterhaltungsaufwendungen ändern sich dem Grunde nach nicht, da keine wesentliche zusätzliche Infrastruktur geschaffen wird.

Anlagen zum Sachverhalt

1. Entwurf des Masterplans
2. Protokoll des zweiten Workshops
3. Kostenschätzung

Natur-
schutz-
gebiet
Auf der Insel
Geschützter Landschaftsbestandteil
Leinpfad
Planungsbereich 1
Planungsbereich 2
Rhein
Rhein
Rhein
Rhein
Wiesenfläche Fischerverein
Bootsanlegen
Ruder- / Kanusteg z.B. Modulare Schwimmelemente
Floatsteg / Ponttonsteg
Leinpfad Verbreiterung
Kreuzungsbereich kreuzungsfrei!
Grünes C: Bank / Abfallbehälter
Große Rasenfläche
Grill-Stelle
Stützmauer, teilweise begrünt
ca. 60 t
Steg 2
Steg 1
Ausgleichsfläche
Erlebnisweg Naturerfahrungsraum Retentionsfläche ca. 5 ha
Ausgleichsfläche
Spielplatz
Bayerhof
Fußweg
Fußweg
Fußweg

S+P Freiraumplaner

S+P Freiraumplaner GbR
Dipl.-Ing. Peter Kläs
Astrid Oppenländer
Professor-Neu-Allee 33
53225 Bonn
Tel.: 0228 - 46 46 45
Fax: 0228 - 47 69 33
info@s-p-freiraumplaner.de
www.s-p-freiraumplaner.de

Stadt Bornheim
Masterplan Rheinaue vom 25.01.2016
Überschlägliche Kostenermittlung

Nicht beinhaltet sind Kosten für erforderliche Ausgleichsmaßnahmen (eventuell erforderliche Ausgleichspflanzungen im Rahmen einer Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung) und Retentionsausgleichsmaßnahmen. Diese können erst im Zuge der jeweiligen Genehmigungsplanung ermittelt werden. Die Kosten sind abhängig von der zukünftigen Wahl der Ausstattungsgegenstände, Oberflächenbeläge und Ausbaustandards.
Es handelt sich daher lediglich um eine überschlägliche, auf Flächenpreise bezogene Kostenermittlung, basierend auf Erfahrungswerten.
Die Kosten sind auf die im Rahmen der Planung festgelegten Planungsbereiche bezogen:

***Planungsbereich 1** (Anglerwiese bis östliche Grenze Sportplatzgelände):*

Parkplatz neben Anglerwiese

730,00 qm x 55,00 € = 40.150,00 €

Parkplatz oberhalb Auenweg (mit Stützmauern)

545,00 qm x 190,00 € = 103.550,00 €

Einmündungsbereich Bayerstraße / Siegstraße (Aufpflasterungsfläche)

560,00 qm x 95,00 € = 53.200,00 €

Bootsrampe (mit seitlichen Parkstreifen / Sitzstufenanlage mit oberhalb liegender Platzfläche / Steg mit modularen Schwimmelementen)

1.035 qm x 220,00 € = 227.700,00 €

Sportplatzfläche (mit Boulebahnen, Grillplatz, Fitnessparcour etc.)

6.600,00 qm x 47,00 € = 310.200,00 €

***Planungsbereich 2** (Östliche Grenze Sportplatzgelände bis Stadtgrenze Bonn):*

Leinpfad (mit Verbindungsweg, Weg zum Steg 2, Erdverlegung Telefon – Leitung)

5.700,00 qm x 68,00 € = 387.600,00 €

Auenweg (Verbreiterung auf 4 m, komplett neue Deckschicht, Erdverlegung Telefon – Leitung)

5.100,00 qm x 62,00 € = 316.200,00 €

Gesamtsumme, netto	1.438.600,00 €
19 % Mwst	273.334,00 €
Gesamtsumme, brutto	1.711.934,00 €

aufgestellt: Bonn, den 15.03.2016

– S+P Freiraumplaner – Dipl. Ing. Peter Kläs AKNW & Astrid Oppenländer –
- Professor-Neu-Allee 33 - 53225 Bonn - **Tel**.: 0228 / 46 46 45 u. 46 39 62 - **Fax**: 0228 / 47 69 33 -
E-mail: info@s-p-freiraumplaner.de

Aktenvermerk Nr. 3 vom 16.03.2016

Betr.: Stadt Bornheim

Email an:
s. Verteiler

Bezug: Masterplan Rheinaue

Hier: 2. Workshop am 16.03.2016

Teilnehmer:		
	Herr Dr. Paulus	Stadt Bornheim, Umwelt- und Grünflächenamt
	Herr Erll	Stadt Bornheim, Stadtplanungsamt
	Frau Oppenländer	Büro S+P
	Herr Kläs	Büro S+P
	Geladene Gäste	Anlieger / Vereine / Institutionen / Ratsmitglieder / Ortsvorsteher

Verteiler: Stadt Bornheim (Herr Dr. Paulus, Herr Erll), z.d.A.

Nr. Text — **zu erledigen durch / bis:**

Der 2. Workshop fand statt zur Vorstellung des Masterplanes Rheinaue

Es wird festgehalten:

1. Herr Dr. Paulus begrüßte die anwesenden geladenen Gäste, bestehend aus Anliegern / Vereinen / Institutionen / Ratsmitgliedern und Ortsvorstehern.

2. Herr Dr. Paulus erläuterte das Projekt „Masterplan Rheinaue“ und die angedachte Vorgehensweise zur Entwicklung der Planung unter Einbeziehung der betroffenen Bürger und wies nochmals auf die zu beachtenden Restriktionen innerhalb des relevanten Planungsbereiches hin.

3. Büro S+P erläutert, den auf Grundlage des 1- Workshops erarbeiteten Masterplan. Die Erläuterung erfolgte abschnittsweise entsprechend der bisher getroffenen Aufteilung in 2 Planungsbereiche:
   - Planungsbereich 1:
     Gelände Fischerverein-Parkplätze-Bootsrampe-Sportplatz-Grillplatz
   - Planungsbereich 2:
     Stromtalwiesen mit Auwaldgruppen zwischen Leinpfad und Auenweg

4. Die Planung wurde prinzipiell begrüßt.
   Bezogen auf die Planungsbereiche wurden nachfolgend aufgeführte Anregungen / Wünsche / Kritikpunkte seitens der Anwesenden geäußert, die zur Kenntnis genommen wurden und bei den weiteren Planungsschritten in die Überlegungen einbezogen werden sollen.

5. Zu Planungsbereich 1 (Anglerwiese bis östliche Sportplatzgrenze):

5.1 Es wird angeregt zu prüfen, ob eine Beleuchtung des Einmündungsbereiches Siegstraße / Bayerstraße, der Zufahrt zur Bootsrampe sowie der der angrenzenden Parkplätze umsetzbar ist.

5.2 Auf mehrheitlichen Wunsch der Anwesenden soll kein Grillplatz mehr vorgesehen werden.
Der vorhandene Grillplatz soll beseitigt und nicht wieder, auch nicht an anderer Stelle, vorgesehen werden.

5.3 Durch die direkten Anwohner der Bayerstraße wurde der Wunsch geäußert, auf dem Sportplatzgelände keine Möglichkeiten zur Freizeitnutzung (z. B. Boulebahnen oder ähnlich) sowie keine Aufenthaltsmöglichkeiten (z. B. Bänke) vorzusehen um Lärmbelästigung und Vermüllung zu vermeiden.
Da Fitnessgeräte (z. B. Reckstangen etc.) zu keinen größeren Lärmbelästigungen führen können, wären diese denkbar.

5.4 Es soll durch gestalterische sowie technische Maßnahmen verhindert werden, dass Fahrzeuge bis unmittelbar an den Rhein fahren können (ausgenommen Bootstrailer).

5.5 Vorgesehene Bepflanzungen sollten in größerem Abstand zu den Fahr- und Parkflächen vorgesehen werden, damit auch Anhänger mit großen Booten nicht die Bäume beschädigen.

5.6 Die Forderung nach regelmäßiger Pflege der städtischen Flächen und Müllbeseitigung wurde erneut angemahnt.
Herr Dr. Paulus bestätigte, dass alle Flächen, die sich in städtischem Eigentum befinden, durch die Stadt Bornheim zu pflegen sind.

5.7 Vereinzelt wurde erwähnt, dass die Problematik zwischen Nutzungsdruck und dem daraus resultierenden Wunsch nach Freizeitangeboten in dieser exponierten Lage einserseits und dem Ruhebedürfnis der direkten Anwohner andererseits wohl erkannt und bewusst ist.

5.8 Die Wahl des Oberflächenbelages vom Parkplatz neben der Anglerwiese soll unter Berücksichtigung der Unterhaltungskosten geprüft werden.
Vorgesehen ist ein wassergebundener Belag.

5.9 Die Verbreiterung der Bootsrampe mit den seitlichen Parkplätzen (Längsparker) sowie der Anordnung von Sitzstufen am Uferbereich findet allgemeinen Anklang.

6. <u>Zu Planungsbereich 2 (Östliche Sportplatzgrenze bis Stadtgrenze Bonn):</u>

6.1 Gemäß Planung soll der Leinpfad in einen reinen Fußweg und der Auenweg in einen gemischten Fuß- und Radweg umgewandelt werden.
Die vorgesehene Trennung zwischen Fuß- und Radweg wurde allgemein begrüßt.

6.2 Dem Wunsch nach einem verbreiterten Ausbau des Leinpfades für Fuß- und Radfahrer wurde entgegnet, dass eine Verbreiterung des Leinpfades seitens der ULB wohl nicht genehmigungsfähig ist. Ein Anwesender Vertreter des Landschaftsbeirates hat dies bestätigt.
Des weiteren sprechen die örtlichen Gegebenheiten gegen eine Verbreiterung (Baumstandorte).

6.3 Um Radfahrer weitestgehend vom Befahren des Leinpfades auszuschließen, sind entsprechende technische Einrichtungen (z. B. Sperren) vorzusehen.

6.4 Die Anbindung des von Bonn kommenden Radweges an den Auenweg ist aus Gründen der besseren Linienführung nochmals zu prüfen. Eine direktere, gradlinige Anbindung wäre wünschenswert. Dieser Sachverhalt ist, da diese Trasse durch ökologisch wertvolle Bereiche verlaufen würde, mit der ULB im Zuge der Genehmigungsplanung hinsichtlich der Umsetzbarkeit zu klären.
Des weiteren ist Rücksprache mit der Stadt Bonn zu halten, da dies auch Auswirkungen auf die Trassenführung auf dem Stadtgebiet Bonn

haben würde.
Es ist mit der Stadt Bonn auch zu prüfen, ob eine Optimierung der Anbindung des Auenweges an den Leinpfad bereits auf Bonner Stadtgebiet erfolgen könnte, da hier der Eingriff in Natur und Landschaft voraussichtlich geringer ausfiele.

6.5 Es wird auf den illegalen Fahrzeugverkehr auf dem Auenweg hingewiesen.
Es ist zu prüfen, ob und wie dies unterbunden werden könnte.
Auf die erlaubte Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge wird seitens der Stadt Bornheim hingewiesen.

6.6 Zum Bootshaus:
Es wird auf einen restaurantähnlichen Betrieb mit Ausschank etc. in den Sommermonaten hingewiesen. Die Bauordnung wird um Überprüfung gebeten.

6.7 Es soll nochmal geprüft werden, ob die Einrichtung von Hundefreilaufzonen mittels ortsfesten Zäunen möglich ist.
Büro S+P weist darauf hin, dass ortsfeste Zäune nach Vorabrücksprache mit der ULB nicht gewünscht sind.
Nachgang zum Workshop:
Stadt Bornheim weist im Nachgang zum Workshop nochmals darauf hin, dass die Einrichtung einer Hundefreilaufzone mit den vorgesehenen ökologischen Ausgleichszwecken nicht vereinbar ist.
Die Einrichtung einer eingezäunten Hundefreilaufzone hätte zur Folge, dass wiederum eine neue Ersatz – Ausgleichsfläche an anderer Stelle auszuweisen wäre.

6.8 Die bestehenden Freileitungen sollen zur Verbesserung des landschafts-Bildes in die Erde verlegt werden.
Es soll geprüft werde, wer die Kosten hierfür übernehmen würde, da es sich um „private Zuleitungen“ zum Bootshaus handelt.

6.9 In die weiteren Planungen sollen Artenschutzaspekte mit aufgenommen werden (Optimierung der Stromtalwiesen - Biotope für bestimmte Zielarten wie Feldlerche, Wachtel, Schwarzkelchen etc.).

7. <u>Zu Planungsbereich 1 und 2:</u>

7.1 Der Leinpfad sowie der neue Verbindungsweg vom Leinpfad über den Sportplatz in Richtung Auenweg soll eine wassergebundene Oberfläche erhalten.

Büro S+P erläutert kurz den Aufbau eines wassergebundenen Weges (kornabgestuftes mineralisches Gemisch, diverse Farben möglich).

Seitens der Anwesenden wird auf einen erhöhten Pflegeaufwand, insbesondere nach Hochwasserereignissen, hingewiesen. Es soll geprüft werden, wie sich das Kosten / Nutzenverhältnis unter Einbeziehung zukünftiger Unterhaltungsarbeiten zwischen einem Asphaltbelag und einer wassergebundenen Decke darstellt.

Auf die Notwendigkeit eines technisch richtigen Aufbaus, einschl. Gefälleausbildungen zur ordnungsgemäßen Entwässerung und Vermeidung von Pfützenbildungen wird hingewiesen.

8. <u>Sonstiges:</u>

8.1 Es soll geprüft werden, ob der Vegetationsaufwuchs in den Böschungsflächen zwischen Siegstraße und Gebäude Anglerverein zurückgeschnitten werden kann, um von den Bankstandorten und dem Wegeverlauf wieder

Nr.	Text	**zu erledigen durch / bis:**

freien Blick auf den Rhein zu erhalten.
Hierzu ergeht der Hinweis, dass der Bereich im geschützten Landschaftsbestandteil liegt und hier das Beseitigen von Gehölzen verboten ist.

8.2 Zum Einmündungsbereich Bayerstraße / Auenweg (Kreisel):
Der Bereich fällt nicht in den Bearbeitungsbereich des Masterplans.
Hier soll jedoch geprüft werden, ob die vorhandene Linde im Kreisel erhalten werden kann.

8.3 Der Masterplan wird, so wie beim zweiten Workshop vorgestellt, auf der Homepage der Stadt Bornheim eingestellt.

8.4 Auf Nachfrage wird mitgeteilt, dass ein weiterer Workshop nicht angedacht ist. Eine Beteiligung der Bürger bei den zukünftigen Planungsschritten kann aber weiterhin über die politischen Institutionen / öffentlichen Sitzungen oder den Bürgerausschuss erfolgen.

8.5 Die weiteren Schritte zur Umsetzung der Maßnahme werden durch die Stadt Bornheim geprüft. Zunächst ist eine Beschlussfassung über den Masterplan in den politischen Gremien herbeizuführen. Dann ist zu entscheiden, welche Planungsbausteine in welchem Umfang und welcher Reihenfolge umgesetzt werden können.

8.6 Parallel wird geprüft, ob Fördermittel in Anspruch genommen werden können.

gez.
Peter Kläs

aufgestellt:
Bonn, den 17.03.2016
(M: Aktenvermerk Nr. 3 vom 16.03.16)

Einwände gegen dieses Protokoll:

Das Protokoll gibt das Verständnis des Verfassers wieder. Die Empfänger des Protokolls werden gebeten, dieses sorgfältig zu prüfen und dem Verfasser Einwände, Ergänzungen oder Änderungen spätestens 3 Tage nach Erhalt mitzuteilen, ansonsten gilt das Protokoll als richtig und angenommen.

TOP
Ö 14

Rat	25.10.2016

öffentlich

Vorlage Nr.	726/2016-1
Stand	24.08.2016

Betreff Ergänzungswahlen zu Ausschüssen

Beschlussentwurf

Der Rat beschließt,

1. im **Sport- und Kulturausschuss** 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.

2. im **Betriebsausschuss** 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

3.1 in den **Ausschuss für Schule, Soziales und demographischen Wandel**
3.1.1 als beratendes Mitglied zur Vertretung des Vereins Bornheimer Flüchtlingshilfe e.V., Herrn **Silvio Jander**,
3.1.2 als stv. beratendes Mitglied zur Vertretung des Vereins Bornheimer Flüchtlingshilfe e.V., Herrn **Gerhard Thusek**,
3.1.3 zum Mitglied SKB Herrn **Bernd Fritz**, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen SKB Herrn Dr. **Frank Woesten**,
3.1.4 als stv. beratendes Mitglied zur Vertretung des Kinder- und Jugendparlamentes, Frau **Catalina Gomez**,

3.2 in den **Ausschuss für Bürgerangelegenheiten**
zum stv. Mitglied SKB Frau **Yasemin Civilta**, Fraktion-Die Linke, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der Fraktion-Die Linke,

3.3 in den **Ausschuss für Stadtentwicklung**
3.3.1 zum stv. Mitglied SKB Frau **Obdulia Schulz**, Fraktion-Die Linke, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der Fraktion-Die Linke,
3.3.2 zum Mitglied SKB Herrn **Rolf Brief**, UWG/Forum-Fraktion, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen SKB Herrn **Stefan Wicht**,
3.3.3 zum stv. Mitglied SKB Herrn **Frank Frambach**, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion.

3.4 in den **Sport- und Kulturausschuss**
3.4.1 zum Mitglied RM Herrn **Michael Lehmann**, Fraktion-Die Linke, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen SKB Frau **Ulrike Jander**,
3.4.2 zum stv. Mitglied SKB Herrn **Karsten Straub**, Fraktion-Die Linke, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der Fraktion-Die Linke,

3.5 in den **Betriebsausschuss**

3.5.1 zum Mitglied RM Herrn **Michael Lehmann**, Fraktion-Die Linke, anstelle des als Mitglied ausgeschiedenen SKB Herrn **Silvio Jander**,

3.5.2 zum stv. Mitglied SKB Herrn **Ezard Anders**, Fraktion-Die Linke, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der Fraktion-Die Linke.

3.6 in den **Jugendhilfeausschuss**

3.6.1 auf Vorschlag des AWO Kreisverbandes Bonn/Rhein-Sieg als stimmberechtigtes Mitglied, Frau **Christiane Theis**, anstelle der als stimmberechtigtes Mitglied ausgeschiedenen Heike von Schledorn,

3.6.2 auf Vorschlag des AWO Kreisverbandes Bonn/Rhein-Sieg als stv. stimmberechtigtes Mitglied, Frau **Miriam Schröder**, anstelle des bisherigen stv. stimmberechtigten Mitgliedes Christiane Theis.

3.7 in den **Umweltausschuss**
zum stv. Mitglied SKB Herrn **Frank Frambach**, CDU-Fraktion, einrückend in die alphabetische Reihenfolge der stv. Mitglieder der CDU-Fraktion.

Sachverhalt

Die Ergänzungswahl zu 3.1.1 und 3.1.2 erfolgt auf Antrag des Vereins Bornheimer Flüchtlingshilfe e.V.
Die Ergänzungswahl zu 3.1.4 erfolgt auf Antrag Kinder- und Jugendparlamentes.
Die Ergänzungswahl zu 3.1.3 erfolgt auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.
Die Ergänzungswahl zu 3.2, 3.3.1, 3.4.1, 3.4.2, 3.5.1 und 3.5.2 erfolgt auf Antrag der Fraktion-Die Linke.
Die Ergänzungswahl zu 3.3.2 erfolgt auf Antrag der UWG/Forum-Fraktion.
Die Ergänzungswahl zu 3.6.1 und 3.6.2 erfolgt auf Antrag des AWO Kreisverbandes Bonn/Rhein-Sieg.
Die Ergänzungswahl zu 3.7 erfolgt auf Antrag der CDU-Fraktion.

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 Bornheimer Flüchtlingshilfe e.V
Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Antrag Fraktion-Die Linke
Antrag UWG/Forum-Fraktion
Antrag AWO
Antrag CDU-Fraktion

Ö 14

Bornheimer Flüchtlingshilfe
gemeinnütziger Verein nach §60a Abs.1 AO
[redacted]
53332 Bornheim
Bornheimer-Fluechtlingshilfe@gmx.de

Bornheimer Flüchtlingshilfe • [redacted]
[redacted] • 53332 Bornheim

Rat der Stadt Bornheim
Ausschuss für Schule, Soziales und
demographischen Wandel
Herr Vorsitzender W. Hanft
Rathausplatz 2
53332 Bornheim

Nachrichtlich an Herrn Bürgermeister Wolfgang Henseler

23.08.2016

Die beratenden Mitglieder des Ausschusses ASS von unserem Verein

Sehr geehrter Herr Hanft,

am 07.07.2016 beschloss der Rat der Stadt Bornheim einstimmig dem Verein „Bornheimer Flüchtlingshilfe e.V." einen beratenden Sitz in dem Ausschuss für Schule, Soziales und demographischen Wandel einzurichten.

Am 11.08.2016 beschloss die ordentliche Mitgliederversammlung des Vereines

Herrn Silvio Jander, [redacted], 53332 Bornheim

als beratendes Mitglied und

Herrn Gerhard Thusek, [redacted], 53332 Bornheim

als stellvertretendes beratendes Mitglied

zu ernennen.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir eventuelle Formalitäten, die es zu erledigen gilt, zukommen lassen würden.

Wir freuen uns auf eine angenehme Zusammenarbeit!

Mit herzlichen Grüßen

S. Jander

Silvio Jander
1. Vorsitzender
Bornheimer Flüchtlingshilfe

Ö 14

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Servatiusweg 19-23 · 53332 Bornheim

An den ~~Vorsitzenden des Stadtentwicklungsausschusses~~Bürgermeister der Stadt Bornheim
Herrn ~~Hans-Dieter Wirtz~~Wolfgang Henseler

Rathausstraße 2
53332 Bornheim

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Bornheim

Dr. Kuhn, Arnd J.
Fraktionsvorsitzender
Hochgartz, Markus
stellvertr. Fraktionsvorsitzender

Fraktionsgeschäftsstelle
Servatiusweg 19-23, 53332 Bornheim
Tel.: +49 (22 22) 9 95 63 28
Mobil: 0151 20 74 61 04
fraktion-buendnis90-diegruenen@rat.stadt-bornheim.de

Bornheim, ~~19~~ 06. ~~Januar~~ September 2016

Betreff: Umbesetzung von Ausschüssen und Gremien

Sehr geehrter Herr Henseler,

wir bitten um nachfolgende Veränderung von Ausschüssen und Gremien in der nächsten Tagesordnung des Rats zu berücksichtigen:

Ausschuss für Schule, Soziales und demografischer Wandel
SKB Bernd Fritz für SKB Dr. Frank Woesten

~~Maria Koch~~Dr. Arnd J. Kuhn Markus Hochgartz und Fraktion

Ö 14

Engels, Andre

Von: Dipl.-Jur. Michael Lehmann <milebo@web.de>
Gesendet: Dienstag, 13. September 2016 16:46
An: Zentraler Posteingang Ratsbüro
Betreff: Besetzung Ausschüsse

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Fraktion DIE LINKE bittet um Berücksichtigung bei der Neu-/Umbesetzung von Ausschüssen:

1. BürgerA:

als SKB (Stellvertretung) Yasemin Civilta, [redacted] 53332 Bornheim;

2. StEA:

als SKB (Stellvertretung) Obulia Schulz, [redacted] 53332 Bornheim.

Herr Silvio und Frau Ulrike Jander treten als SKB in ihren Ausschüssen zurück.

--
Freundliche Grüße!

Dipl.-Jur. Michael Lehmann
zertifizierter Mediator
Abgeordneter im Kreistag des Rhein-Sieg Kreises
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE im Stadtrat Bornheim
Mitglied Kreisvorstand DIE LINKE Rhein-Sieg
milebo@web.de
www.mediation-lehmann.eu
kontakt@mediation-lehmann.eu
Frankfurter Str. 2
53332 Bornheim
02222 - 977 988
0172 - 135 4444

Die in dieser E-Mail enthaltenen Nachrichten und Anhänge sind ausschließlich für den bezeichneten Adressaten bestimmt. Sie können rechtlich geschützte, vertrauliche Informationen enthalten. Falls Sie nicht der bezeichnete Empfänger oder zum Empfang dieser E-Mail nicht berechtigt sind, ist die Verwendung, Vervielfältigung oder Weitergabe der Nachrichten und Anhänge untersagt. Falls Sie diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte unverzüglich den Absender und vernichten Sie die E-Mail.

This e-mail message and any attachment are intended exclusively for the named addressee. They may contain confidential information which may also be protected by professional secrecy. Unless you are the named addressee (or authorised to receive for the addressee) you may not copy or use this message or any attachment or disclose the contents to anyone else. If this e-mail was sent to you by mistake please notify the sender immediately and delete this e-mail.

Ö 14

UWG/FORUM BORNHEIM Fraktion

Unabhängige Wähler Gemeinschaft und Forum Mündige Bürger

UWG/FORUM-Fraktion, Servatiusweg 19, 53332 Bornheim

Stadt Bornheim
Ratsbüro
Rathausstr. 2
53332 Bornheim

Fraktionsgeschäftsstelle
Servatiusweg 19
53332 Bornheim

Tel: 02222/99 566 345/46
Fax: 02222/99 563 457
uwg-fraktion@rat.stadt-bornheim.de
www.uwg-bornheim.de

Bornheim, den 20. Sept.2016

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Henseler,

bitte setzen Sie den nachstehenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Ratssitzung am 27. Okt. 2016:

Ergänzungswahl für den Stadtentwicklungsausschuss

Nach dem Ausscheiden Stefan Wichts beantragen wir Herrn Rolf Brief, bisher stellvertretender Sachkundiger Bürger im Stadtentwicklungsausschuss, wohnhaft in 53332 Bornheim, [redacted] als Sachkundigen Bürger für den bereits genannten Ausschuss zu wählen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Gerd Feldenkirchen und Fraktion

Ö 14

Schumacher-Lambertz, Karin

Von: Franz-Josef Windisch <franz-josef.windisch@awo-bnsu.de>
Gesendet: Donnerstag, 29. September 2016 12:28
An: Schumacher-Lambertz, Karin
Cc: 'Petra Swetik (AWO)'; christiane.theis@awo-mittelrhein.de; FZ Sonnenstrahl
Betreff: Jugendhilfeausschuss Bornheim - Ihr Schreiben vom 20.9.2016

Sehr geehrte Frau Schumacher-Lambertz,

für die Nachbesetzung im Jugendhilfeausschuss schlagen wir die bisherige Stellvertreterin von Frau von Schledorn vor, Frau Christiane Theis.

Die Personalien liegen Ihnen bereits vor.

Als zukünftige Stellvertreterin von Frau Theis schlagen wir Frau Miriam Schröder vor, die Einrichtungsleiterin unserer Kita „Sonnenstrahl" in Bornheim, Siefenfeldchen 4:

Miriam Simone Schröder, [redacted].

Mit freundlichen Grüßen
Franz-Josef Windisch

Arbeiterwohlfahrt
Kreisverband Bonn/ Rhein-Sieg e. V.
Franz-Josef Windisch
Geschäftsführer
Schumannstraße 4
53721 Siegburg
Telefon (0 22 41) 9 69 24 - 26
Telefax (0 22 41) 9 69 24 - 44

Ö 14

Wir in Bornheim.

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

Herrn Wolfgang Henseler
Rathausstr. 2

53332 Bornheim

29.09.2016

Besetzung von Ausschüssen

Sehr geehrter Herr Henseler,

wir bitten um nachfolgende Veränderung von Ausschüssen in der nächsten Tagesordnung des Rates zu berücksichtigen:

Umweltausschuss
zusätzlicher stellv. SKB Frank Frambach

Ausschuss für Stadtentwicklung
zusätzlicher stellv. SKB Frank Frambach

gez. Petra Heller

Ö 14

Schumacher-Lambertz, Karin

Betreff: WG: Kinder- und Jugendparlament Bornheim

Von: Tomkins, Julia
Gesendet: Donnerstag, 22. September 2016 10:34
An: Schumacher-Lambertz, Karin
Betreff: AW: Kinder- und Jugendparlament Bornheim

Hallo Frau Schumacher-Lambertz,

danke für die schnelle Rückmeldung und Einschätzung. Ich sehe das ebenso. Werde es an die Mitglieder weitergeben.
In der Sitzung gestern wurde auch über eine/n Stellvertreter/in für den Schulausschuss gesprochen. Catalina Gomez würde die Stellvertreterin von Maximilian Burghoff Hernandez sein im Schulausschuss. Sie müsste dann noch vom Rat bestellt werden.

Viele Grüße,
Julia Tomkins

Inhaltsverzeichnis

63/2016, 25.10.2016, Sitzung des Rates 1
Sitzungsdokumente
Einladung Rat 4
Niederschrift ö. Rat 07.07.2016 6
Niederschrift ö. Rat 08.09.2016 35
Vorlagendokumente
TOP Ö 4 Aufhebung des Ratsbeschlusses zu Vorlage Nr.008/2016-1 vom 26.01.2016 b
Vorlage 817/2016-1 50
Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 21.09.2016 817/2016-1 51
TOP Ö 5 Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes; Beschluss zur
Vorlage 652/2016-7 61
1. Stellungnahme ADFC zu Radverkehrskonzept 652/2016-7 63
2. (nicht drucken) Radverkehrskonzept 2015 652/2016-7 68
TOP Ö 6 Radweg entlang der L 300 von Widdig bis Hersel (Bürgerradweg)
Vorlage 660/2016-7 143
1. Entwurf Verwaltungsvereinbarung 660/2016-7 146
2. Übersichtsplan Bürgerradweg 660/2016-7 153
3. Stellungnahme Landesbetrieb zur Kostenschätzung 660/2016-7 154
TOP Ö 7 Bebauungsplan He 35 in der Ortschaft Hersel, Beschluss zur frühzeitigen
Vorlage 740/2016-7 159
01 Übersichtskarte 740/2016-7 164
02 Allgemeine Ziele und Zwecke 740/2016-7 165
03 Gestaltungsvarianten 740/2016-7 170
04 Ergänzungsvorlage 740/2016-7 172
05 Allgemeine Ziele und Zwecke mit Ergänzungen 740/2016-7 173
TOP Ö 8 Umsatzsteuerpflicht für Leistungen der Stadt Bornheim
Vorlage 738/2016-2 179
TOP Ö 9 Aktuelle Situation im kommunalen Finanzausgleich
Vorlage 778/2016-2 181
TOP Ö 10 Zustimmung zu Mehraufwendungen und Mehrauszahlungen im Haushaltsjahr 2
Vorlage 781/2016-2 184
TOP Ö 12 Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und d
Vorlage 712/2016-5 187
Öffentlich-rechtliche Vereinbarung 712/2016-5 188
TOP Ö 13 Masterplan Rheinaue
Vorlage 298/2016-12 192
Entwurf Masterplan 298/2016-12 196
Kostenschätzung 298/2016-12 197
Niederschrift 2. Workshop 298/2016-12 198
TOP Ö 14 Ergänzungswahlen zu Ausschüssen
Vorlage 726/2016-1 202
Antrag Bornheimer Flüchtlingshilfe e.V. 726/2016-1 204
Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen 726/2016-1 205
Antrag Fraktion-Die Linke 726/2016-1 206
Antrag UWG/Forum-Fraktion 726/2016-1 207
Antrag AWO 726/2016-1 208
Antrag CDU-Fraktion 726/2016-1 209
Antrag Kinder- und Jugendparlament 726/2016-1 210