

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Ausschusses für
Stadtentwicklung

Antragsfrist: 15.01.2020

12.02.2020

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Einladung Ausschüsse	3
Vorlagendokumente	4
TOP Ö 4 Verkehrsuntersuchung zum Knotenumbau L 118/ L 300 in Bornheim-Hersel	4
Vorlage 068/2020-7	4
TOP Ö 5 Machbarkeitsstudie Niveaufreie Kreuzung der L118 mit der Bahnstrecke der Stadtbahnlinie 16/ Güterverkehr	6
Vorlage 067/2020-7	6
TOP Ö 7 Antrag der SPD-Fraktion vom 14.01.2020 betr. Ansiedlung eines Vollversorgers im Einkaufszentrum Merten	8
Antragsvorlage 079/2020-7	8
Antrag 079/2020-7	9

Einladung



Sitzung Nr.	12/2020
StEA Nr.	2/2020

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

Bornheim, den 27.01.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Die Sitzung findet am **Mittwoch, 12.02.2020, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2**, statt.

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

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Verkehrsuntersuchung zum Knotenumbau L 118/ L 300 in Bornheim-Hersel	068/2020-7
5	Machbarkeitsstudie Niveaufreie Kreuzung der L118 mit der Bahnstrecke der Stadtbahnlinie 16/ Güterverkehr	067/2020-7
6	Umsetzung der Prioritäten der Wohnbauflächenentwicklung	073/2020-7
7	Antrag der SPD-Fraktion vom 14.01.2020 betr. Ansiedlung eines Vollversorgers im Einkaufszentrum Merten	079/2020-7
8	Antrag der SPD-Fraktion vom 14.01.2020 betr. Änderung der Wohneinheitenanzahl im B-Plan Ro 23	080/2020-7
9	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	083/2020-1
10	Anfragen mündlich	
	<u>Nicht-öffentliche Sitzung</u>	
11	Ankauf von Grundstücken für die RadPendlerRoute	089/2020-7
12	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	093/2020-1
13	Anfragen mündlich	

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet: Wolfgang Schwarz
(Vorsitzende/r)

beglaubigt:


(Verwaltungsfachwirt)

Ausschuss für Stadtentwicklung	12.02.2020
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	068/2020-7
-------------	------------

Stand	09.01.2020
-------	------------

Betreff Verkehrsuntersuchung zum Knotenumbau L 118/ L 300 in Bornheim-Hersel

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung

1. nimmt die Inhalte zur Knotenpunktplanung L 118/ L300 in Hersel zur Kenntnis.
2. beauftragt die Verwaltung mit den Beteiligten HGK und Straßen.NRW die Variante 1 weiterzuverfolgen.

Sachverhalt

Am Knotenpunkt L 118 / L 300 in Hersel kommt es in den Spitzenstunden und im Zusammenhang mit den Schrankenschließungen am Bahnübergang der Stadtbahnlinie 16 zu erheblichen Rückstausituationen des KFZ-Verkehrs. In heutiger Form besitzt der Knotenpunkt eine mangelhafte Verkehrsqualität (QSV E).

Die vorhandene Bahnübergangssteuerungsanlage (Büstra) ist veraltet und es stehen keine Ersatzteile mehr zur Verfügung, so dass eine Optimierung der Lichtsignalanlagen-Steuerung mit der vorhandenen Büstra nicht möglich ist.

Der Umbau des Knotenpunktes und die kurzfristige Erneuerung der Büstra-Technik ist notwendig, da der Verkehr im Falle eines Ausfalls der Büstra-Anlage bis zu einem Neubau provisorisch geregelt werden müsste und der Knotenpunkt ein erhöhtes Unfallrisiko birgt. Mit einem Umbau soll auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer optimiert werden. Der Knotenpunkt wird zwischen Bahnhaltestelle Hersel und Moselstraße u.a. von sehr vielen Schülern aus Hersel zu Fuß gequert, gleichzeitig sind die Aufstellflächen im Gehwegbereich und auf der Mittelinsel zu knapp dimensioniert.

Aufgrund der allgemeinen Verkehrssteigerung sowie der geplanten Gewerbe- und Wohngebiete im Bereich Hersel (laufende und abgeschlossene Bauleitplanungen He 09, He 27, He 28, He 31) ist abzusehen, dass sich die Kfz-Ströme im Knotenpunkt vergrößern werden.

Aus den genannten Gründen ist der Umbau des Knotenpunktes kurzfristig erforderlich. Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat die Planung zum Umbau des Knotenpunktes L 118 / L 300 bei der Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon Bondizio Weiser in Auftrag gegeben. Die Planung umfasst neben der neuen Büstra auch eine geringe Aufweitung des Knotenpunktes in nördlicher Richtung.

Das Planungsbüro erstellte die Planungen in enger Zusammenarbeit mit der Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK), dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Stadt Bornheim. Am 26.07.2017 wurden die Ergebnisse der Planung im Rahmen eines zweiten Abstimmungsgesprächs der HGK, dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Stadt Bornheim vorgestellt. Auch nach dem Umbau des Knotenpunktes würden die Verkehrsverhältnisse nach wie vor schwierig bleiben.

Die Ergebnisse wurden dem Ausschuss für Stadtentwicklung in der Sitzung am 15.11.2017 vorgestellt (siehe Vorlage 709/2017-7).

Nach Vorstellung der Ergebnisse beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung die Verwaltung u.a. damit zu beauftragen, die Verhandlungen mit den Beteiligten (Landesbetrieb Straßen NRW und HGK) fortzusetzen, um eine wirkliche Optimierung des Knotenpunktes (u.a. Verlängerung der Abbiegespuren) zu erreichen.

Dem Büro Brilon Bondzio Weiser wurde daraufhin von der Stadt Bornheim und auch von Straßen.NRW ein weiterer Auftrag für zwei unterschiedliche Knotenausbauvarianten erteilt. Bei allen Varianten ist zwingend eine neue Büstra eingeplant. Variante 1 (beauftragt von Straßen.NRW und beruhend auf der Ursprungsvariante) hat einen bestandsnahen Ausbau des Knotenpunktes und der L 118 zum Inhalt. Variante 2 (beauftragt von der Stadt Bornheim) befasst sich mit einem zweistreifigen Rechtsabbiegen aus der L 118.

Da im Rahmen der Vorstellung der beiden Varianten noch keine durchgreifenden Verbesserungen in Hinblick auf die Abwicklung des zukünftigen Verkehrsaufkommens bewirkt werden konnten, wurde von der Stadt Bornheim noch die Entwicklung einer weiteren Variante 3 mit einem zweistreifigen Linksabbiegen aus der L 300 beauftragt.

Die Ergebnisse für die dritte Ausbauvariante erreichen zwar kürzere Rückstaulängen und Zeitverluste, jedoch ergibt sich weiterhin eine mangelhafte bis ungenügende Verkehrsqualität.

Insgesamt kann also mit einem Ausbau des Knotenpunktes keine wirkliche Leistungsverbesserung erreicht werden. Jedoch kann mit der Variante 1 eine deutliche Verbesserung des Sicherheitsniveaus erreicht werden. Dies stellt aus Sicht der Verwaltung und den Beteiligten HGK und Straßen.NRW die beste kurzfristig umsetzbare Lösung dar und sollte weiterverfolgt werden.

Alle Beteiligten sind sich aber auch einig, dass eine durchgreifende Lösung für den Knotenpunkt nur eine Unterführung oder eine ergänzende Straßenverbindung zwischen der L 118 und der L 300 sein kann. Dazu wurde die Machbarkeit im Rahmen des Auftrages an das Büro Boos + Kröll Ingenieure (BWK) untersucht (vgl. Vorlage 67/2020-7).

Die Ergebnisse aller drei Varianten soll nun dem Ausschuss für Stadtentwicklung vorgestellt werden.

Ausschuss für Stadtentwicklung	12.02.2020
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	067/2020-7
-------------	------------

Stand	09.01.2020
-------	------------

Betreff Machbarkeitsstudie Niveaufreie Kreuzung der L118 mit der Bahnstrecke der Stadtbahnlinie 16/ Güterverkehr

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung

1. nimmt die Inhalte aus der Machbarkeitsstudie zur niveaufreien Kreuzung der L 118 mit der Bahnstrecke der Stadtbahnlinie 16/ Güterverkehr in Hersel zur Kenntnis.
2. verweist die Ergebnisse zur Beratung in die Fraktionen.

Sachverhalt

Wie bereits in Sitzungen der letzten Jahre dargestellt, ist der Verkehrsknotenpunkt L 118 / Linie 16 / L 300 insbesondere in Verbindung mit den Schrankenschließzeiten der Linie 16 in Hersel nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 05.09.18 die Verwaltung aufgefordert, mit den Aufgabenträgern der Linie 16, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und den Entscheidungsträgern im Landtag eine zusätzliche Planung zur höhenfreien Kreuzung L 118 / L 300 zu verhandeln, um eine kurzfristige Entlastung des Knotenpunktes zu erreichen.

Von dem Büro Brilon Bondzio Weiser (BBW) wurden verschiedene Ausbauvarianten der L 118 untersucht und vorgestellt (vgl. Vorlage: 068/2020-7). Die Varianten können zwar eine kurzfristige, eher sicherheitsorientierte Lösung darstellen, aber ohne langfristiges Verbesserungspotential in der Leistungsfähigkeit und sind daher eher als Übergangslösung zu sehen.

Eine niveaufreie (höhenfreie) Querung der L 118 mit der Linie 16 stellt eine erheblich aufwändigere Maßnahme dar, mit einem erheblichen Kostenumfang und entsprechenden Planungskosten. Dafür wäre eine Aufnahme dieser Maßnahme in das Programm des Landes erforderlich.

Aus Sicht der Stadt Bornheim sowie der Beschlusslage im StEA wird jedoch langfristig eine niveaufreie Lösung für erforderlich gehalten. Um möglichst eventuell kurzfristig eine Chance auf eine Aufnahme in das Landesstraßenprogramm zu erhalten, hat die Stadt Bornheim beschlossen mit einer Planung in Vorleistung zu gehen und es wurde bereits Ende 2018 das Büro Boos + Kröll Ingenieure (BWK) mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt.

Zunächst war die Machbarkeitsstudie als Grundlage für eine durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW im Anschluss weiterzuverfolgende Planungsmaßnahme vorgesehen („Anschub-Planung“). Die Landesstraße L 118 soll die Bahnstrecke niveaufrei queren, entweder unmittelbar im Bereich des vorhandenen Bahnübergangs an der Kreuzung L300 (Elbestraße)/ L118 (Roisdorfer Straße)/ Moselstraße, oder als L118n in Form einer Ortsumgehung außerhalb des Ortskerns von Hersel. Im Rahmen einer Finanzierung durch Fördermittel wäre dies eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme. Damit verbunden wäre die Aufhebung des vorhandenen Bahnübergangs für den Kfz-Verkehr und die Herstellung einer zusätzlichen niveaufreien Kreuzung für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Die Beseitigung des Bahnübergangs, ohne eine Lösung für eine niveaufreie Kreuzung an Ort

und Stelle, wird aus städtebaulicher Sicht als problematisch gesehen. Eine weiträumige Umfahrung über den Mittelweg (auch unter Einbeziehung der Allerstraße) würde erhebliche Umwegeverkehre erzeugen. Insgesamt würden im Rahmen der Wegeführung von der Einmündung Moselstraße bis zur Einmündung Roisdorfer Straße /Mittelweg Umwegeverkehre von ca. 1 – 1,5 km entstehen.

Durch die Schließung des Bahnüberganges (im Rahmen einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme) wären die Anwohner von Hersel vom direkten Weg zu diversen Einkaufsmöglichkeiten und zur geplanten Kita im He 31 abgeschnitten. Umgekehrt wäre auch das neue Baugelände He 31 mit der geplanten Kita ebenfalls vom Ortskern in Hersel abgeschnitten.

Eine niveaufreie Kreuzung unmittelbar im Bereich des vorhandenen Bahnübergangs wäre städtebaulich eine mögliche Variante, ist jedoch mit einem hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden. Hinzu kommt, dass Landesstraßen-Projekte, wegen der derzeit zahlreichen Projekte bei Straßen.NRW, nur langsam vorangehen. In Gesprächen wurde schon bestätigt, dass eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotens L300/ L118/ Moselstraße durch einen aufwändigen Ausbau nicht in Aussicht steht.

Im Rahmen weiterer Überlegungen hinsichtlich zeitlicher und finanzieller Umsetzbarkeit ohne Auflösung des vorhandenen Bahnübergangs hat die Verwaltung dann auch kommunale Lösungen über den Mittelweg in Erwägung gezogen. Sie sollen eine Alternative zu der bestehenden Fahrbeziehung von der L 300 über die L 118 in Richtung Autobahn (BAB A555) darstellen, jedoch keinen Ersatz für den vorhandenen Bahnübergang darstellen.

Die beiden Varianten über den Mittelweg enden weit südlich, nahe der Grenze zur Stadt Bonn und könnten zukünftig auch als Erschließung für die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Gewerbeflächen dienen. Zusätzlich zu diesen beiden Varianten wurde auch eine dritte kommunale Variante ausgearbeitet. Diese verläuft ausgehend vom Mittelweg vollständig innerhalb der Trasse der Allerstraße (Überschneidung mit dem B-Plan He 28), um dann in Verlängerung der Allerstraße die Bahnstrecke niveaufrei zu kreuzen und an die L300 (Elbestraße) angebunden zu werden. Bei allen kommunalen Varianten würde die Stadt Bornheim prüfen, ob die Verbindungen ggf. durch Fördermittel anteilig finanziert werden können.

Herr Boos vom Büro BWK wird im Rahmen einer Präsentation die unterschiedlichen Varianten und deren Restriktionen und Kostenschätzungen vorstellen.

Das weitere Vorgehen soll dann in den Fraktionen beraten werden.

Ausschuss für Stadtentwicklung	12.02.2020
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr. 079/2020-7

Stand 21.01.2020

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 14.01.2020 betr. Ansiedlung eines Vollversorgers im Einkaufszentrum Merten

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt die Verwaltung zu prüfen,

- welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, um einen Vollversorger im Bereich des Einkaufszentrums am Roten Boskoop in Merten anzusiedeln und mit den Beteiligten (mögliche potentielle Betreiber, Grundstückseigentümer) die dazu erforderlichen Gespräche zu führen.
- wie die Verkehrssituation im Umfeld des Einkaufszentrums am Roten Boskoop verbessert und eine fußläufige Verbindung sowie ein Radweg von der Kreuzstraße aus geschaffen werden kann.

Sachverhalt

Die SPD-Fraktion hat am 14.01.2020 beantragt

- 1.) die Verwaltung zu beauftragen, zu prüfen, welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, um einen Vollversorger im Bereich des Einkaufszentrums am Roten Boskoop in Merten anzusiedeln und mit den Beteiligten die dazu erforderlichen Gespräche zu führen und
- 2.) die Verwaltung zu beauftragen, ein Konzept vorzulegen, wie die Verkehrssituation im Umfeld des Einkaufszentrums am Roten Boskoop verbessert werden und eine fußläufige Verbindung sowie ein Radweg von der Kreuzstraße aus geschaffen werden kann.

Die Verwaltung hat keine Bedenken, die Pkt. 1 und Pkt. 2 des Antrages zu prüfen und den Ausschuss über das Ergebnis zu informieren.

Planungsrechtliche Voraussetzung für die Ansiedlung eines Vollversorgers im Bereich des Einkaufszentrums ist eine Änderung des bestehenden Bebauungsplanes Me 15.2. Diese Planung ist derzeit noch nicht im Arbeitsprogramm von Abteilung 7.1 enthalten.

Derzeit sind die mit Priorität 1 bearbeiteten Bebauungspläne Me 16 und Me 18 im Stadtteil Merten in einer arbeitsintensiven Phase, so dass der Prüfauftrag sowie eine mögliche Änderung des Bebauungsplanes nicht priorisiert bearbeitet werden kann.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag der SPD-Fraktion vom 14.01.2020



SPD-Fraktion – Servatiusweg 19-23 – 53332 Bornheim

Vorsitzenden des Stadtentwicklungsausschusses
Herrn Wolfgang Schwarz
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Bornheim, 14.01.2020

Ansiedlung eines Vollversorgers im Einkaufszentrum Merten

Sehr geehrter Herr Schwarz,

wir bitten um Berücksichtigung des folgenden Antrags für die nächste Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses.

Antrag:

1.) Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung zu prüfen, welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, um einen Vollversorger im Bereich des Einkaufszentrums am Roten Boskop in Merten anzusiedeln und mit den Beteiligten (mögliche potentielle Betreiber, Grundstückseigentümer) die dazu erforderlichen Gespräche/Verhandlungen zu führen.

Über das Ergebnis ist der Ausschuss zeitnah zu unterrichten.

2.) Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept vorzulegen, wie die Verkehrssituation im Umfeld des Einkaufszentrums am Roten Boskop verbessert werden und eine fußläufige Verbindung sowie ein Radweg von der Kreuzstraße aus geschaffen werden kann.

Begründung:

Nachdem bekannt wurde, dass der Vollversorger in der Kirchstraße die Einrichtung aufgibt und ein Nachfolger für diesen Standort nicht in Sicht ist, sollte die Möglichkeit einen Vollversorger im Bereich des Einkaufszentrums anzusiedeln, geprüft werden. Denkbar ist eine Erweiterung des bestehenden Getränkemarktes. Für die SPD-Fraktion ist es nicht

akzeptabel einen Ort von der Größe Mertens ohne einen Lebensmittelvollversorger zu lassen.

Um die jetzt schon angespannte Verkehrssituation in diesem Bereich von Merten durch eine solche Ansiedlung nicht weiter zu verschärfen, sollte in einem Verkehrskonzept das Umfeld betrachtet werden. Dabei sollte die Schaffung eines Fuß- und Radweges Bestandteil des Konzeptes sein, damit eine bequeme und sichere Verbindung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erreicht wird.

Mit freundlichen Grüßen

Wilfried Hanft, Ute Kleinekathöfer und Fraktion