

Sitzungsunterlagen

Mobilitäts- und
Verkehrsentwicklungsausschuss
Antragsfrist: 11.05.2021
08.06.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung Ausschüsse	3
Vorlagendokumente	
TOP Ö 4 Bornheim auf dem Weg zur Klimaneutralität	
Ergänzungsvorlage zu 219-2021-12 219/2021-12	5
Vorlage 219/2021-12	7
Entwurf Antrag zur Klimaneutralität-CDU-Grüne-SPD-UWG 219/2021-12	9
TOP Ö 5 Rheinspange 553; Antwort der Autobahn GmbH des Bundes bezüglich des Fragenkatalogs der Stadt Bornheim	
Vorlage 332/2021-7	12
1. Autobahn GmbH Antwortschreiben Bornheim 332/2021-7	13
2. Autobahn GmbH Antwort Fragenkatalog 332/2021-7	14
TOP Ö 6 Arbeitsplanung Tiefbau 2021 - 2022	
Vorlage 339/2021-9	20
210519 Arbeitsplanung Tiefbau 2021-2022 339/2021-9	22
TOP Ö 7 Antrag der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 betr. Anrufsammeltaxi: Prüfung der Zusammenlegung der Teilbereiche	
Antragsvorlage 330/2021-7	23
Antrag 330/2021-7	24
TOP Ö 8 Antrag der SPD Fraktion vom 04.03.2021 betr. Wirtschaftsweg von der L 182 bis zur Golfanlage Römerhof in Brenig	
Antragsvorlage 167/2021-9	25
Antrag 167/2021-9	26
Ergänzungsvorlage 167/2021-9	28
TOP Ö 9 Antrag der SPD-Fraktion vom 20.04.2021 betr. Mitgliedschaft der Stadt Bornheim in der Arbeitsgemeinschaft "fußgänger- und fahrradfreundliche Städte in NRW"	
Antragsvorlage 238/2021-7	29
Antrag 238/2021-7	31
TOP Ö 10 Antrag der CDU-Fraktion vom 21.04.2021 betr. Zebrastreifen an den Fahrbahnteilern der Kölner Landstraße, Widdig	
Antragsvorlage 241/2021-9	33
Antrag 241/2021-9	34

Einladung



Sitzung Nr.	48/2021
MoVA Nr.	5/2021

An die Mitglieder
des **Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses**
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 21.05.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur nächsten Sitzung des **Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses** der Stadt Bornheim lade ich Sie herzlich ein.

Die Sitzung findet am **Dienstag, 08.06.2021, 18:00 Uhr, in der Aula der Europaschule Bornheim, Goethestraße 1, 53332 Bornheim**, statt.

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

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	Öffentliche Sitzung	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Bornheim auf dem Weg zur Klimaneutralität (UKLWN, 22.04.2021)	219/2021-12
5	Rheinspange 553; Antwort der Autobahn GmbH des Bundes bezüglich des Fragenkatalogs der Stadt Bornheim	332/2021-7
6	Arbeitsplanung Tiefbau 2021 -2022	339/2021-9
7	Antrag der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 betr. Anrufsammeltaxi: Prüfung der Zusammenlegung der Teilbereiche	330/2021-7
8	Antrag der SPD Fraktion vom 04.03.2021 betr. Wirtschaftsweg von der L 182 bis zur Golfanlage Römerhof in Brenig	167/2021-9
9	Antrag der SPD-Fraktion vom 20.04.2021 betr. Mitgliedschaft der Stadt Bornheim in der Arbeitsgemeinschaft "fußgänger- und fahrradfreundliche Städte in NRW"	238/2021-7
10	Antrag der CDU-Fraktion vom 21.04.2021 betr. Zebrastreifen an den Fahrbahnteilern der Kölner Landstraße, Widdig	241/2021-9
11	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	337/2021-1
12	Anfragen mündlich	
	Nicht-öffentliche Sitzung	
13	Mitteilung betr. Sachstand Grunderwerb für die RadPendlerRoute	298/2021-7
14	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	338/2021-1
15	Anfragen mündlich	

Bitte beachten Sie zur Teilnahme an der Sitzung die aktuell geltende Coronaschutzverordnung. Weiterhin bitten wir alle Teilnehmer/innen über einen noch gültigen Schnelltest zu verfügen oder einen Selbsttest vorzunehmen. Tests können auch durch die Stadt zur Verfügung gestellt werden. Bitte erscheinen Sie dazu ausreichend früh vor der Sitzung (bis zu 1 Stunde vorher), um den Test noch in Ruhe durchführen zu können.

Während der gesamten Sitzung ist durchgehend eine FFP2-Maske zu tragen.
Von dieser Verpflichtung ausgenommen sind Personen, die aus medizinischen Gründen keine Maske tragen können. Dies ist durch ein ärztliches Zeugnis nachzuweisen.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass nur eine begrenzte Anzahl an Publikumsplätzen zur Verfügung steht. Diese werden in der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben.
Sie können sich als Gast per Mail unter claudia.gronewald@stadt-bornheim.de oder telefonisch unter 02222/945-218 anmelden.

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet: Wilfried Hanft
(Vorsitzende/r)

beglaubigt: 
(Verwaltungsfachangestellte)

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.06.2021
Stadtentwicklungsausschuss	16.06.2021
Rat	22.06.2021

öffentlich**Ergänzung-**

Vorlage Nr. 219/2021-12

Stand 05.05.2021

Betreff Bornheim auf dem Weg zur Klimaneutralität**Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss**

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss 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 fasst folgenden Beschluss:

1. Die Stadt Bornheim beschließt, in ihren Zuständigkeitsbereichen bis 2035 die klimarelevanten CO₂-Emissionen um mindestens 80% bezogen auf die zu ermittelnden Emissionen in 1990 zu senken und bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen. D.h. in einer nachweisbaren Quellen-Senken-Bilanz soll spätestens 2050 eine CO₂-Emission im Netto von NULL erreicht sein.
2. Die Stadt Bornheim nutzt aktiv ihr Planungsrecht, um Rahmenbedingungen zu schaffen für klimaneutrales, kosteneffizientes Handeln für alle Bürger*innen, für Gewerbe, Industrie sowie Land- und Forstwirtschaft. Dabei gilt es, neben der Einsparung und effizienten Nutzung von Energie, die Potenziale Bornheims zur Erzeugung erneuerbarer Energien umfassend zu nutzen (z.B. Windenergie, Photovoltaik, Solarthermie und Erdwärme). Im Mobilitätsbereich sind insbesondere der ÖPNV, der Radverkehr und die effiziente Vernetzung von Verkehrsmitteln zu stärken. Auch das Potenzial, langfristig CO₂ in Bornheim zu speichern, gilt es auszuschöpfen – etwa, durch Förderung von mehr Bäumen und Humusaufbau. Die Stadt nutzt dort, wo möglich, die vielfältigen Synergien einer regionalen Vernetzung.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, dem Rat im Sommer 2022 einen Maßnahmenkatalog mit einer zeitlichen Abfolge von Meilensteinen als Bestandteil eines Konzepts vorzustellen, wie die Stadt das Ziel Klimaneutralität erreichen kann. Weiterhin soll aufgezeigt werden, wie klimarelevante Inhalte zukünftig im kommunalpolitischen Alltag einbezogen werden können. Bei den geplanten Maßnahmen wird die Sozialverträglichkeit berücksichtigt. Das mit externer Unterstützung zu erarbeitende

Konzept der Klimaneutralen Stadt und die jeweiligen Maßnahmen zur Umsetzung werden proaktiv gegenüber der Bornheimer Bevölkerung kommuniziert.

4. Es soll eine Vorgehensweise erarbeitet werden, wie alle Bornheimerinnen und Bornheimer sowie in Bornheim tätige Personen in das Erreichen der Klimaneutralität eingebunden werden können.
5. Darüber hinaus wirbt die Stadt Bornheim bei allen Beteiligten für klimaneutrales Handeln und informiert über Handlungsoptionen und Fördermöglichkeiten.
6. Sobald das Konzept vom Rat verabschiedet ist -spätestens ab Oktober 2022 - weist die Stadt in Vorlagen mit klimarelevanten Inhalten auf deren quantitativen Auswirkungen, positive wie negative CO₂-Emissionen, im Sinne von Absatz 1 dieses Beschlusses hin.
7. Der Beschluss zur Erreichung der Klimaneutralität hat unmittelbare, dauerhafte Auswirkungen auf Steigerungen im Bereich Finanzen, Personal und Raumbedarf der Verwaltung. Dieser über die bereits im Haushalt 2021/22 bereitgestellten Mittel hinausgehende Bedarf soll im Konzept gemäß Absatz 3 dieses Beschlusses abgeschätzt und dem Rat zusammen mit dem Konzept zur Beratung und Beschlussfassung für die Haushaltsplanungen 2023 ff vorgelegt werden.

Sachverhalt

Auf die Ursprungsvorlage zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima, Landwirtschaft, Wald und Natur (UKLWN) am 22.04.2021 wird Bezug genommen. In der Sitzung hat der Ausschuss einstimmig dem Rat empfohlen, den in dieser Ergänzungsvorlage nochmals als Entwurf aufgeführten Beschluss zu fassen.

Das Thema "Bornheim auf dem Weg zur Klimaneutralität" wurde auf Wunsch des UKLWN in einer Sondersitzung behandelt. Der interfraktionelle Beschlussvorschlag ging erst drei Tage vor der Sitzung bei der Verwaltung ein. Vor diesem Hintergrund hatte die Verwaltung einerseits grundsätzlich ihre Unterstützung zu diesem wegweisenden Beschluss zugesagt, andererseits aufgrund der Vielzahl der zu beteiligenden verwaltungsinternen Stellen und Fachausschüsse empfohlen, zur abschließenden Beratung entsprechende weitere Beteiligungen durchzuführen. Auch diesen Vorschlag hat der UKLWN in seiner Sitzung so beschlossen.

Diese weitere Beteiligung erfolgt nun mit der Ergänzungsvorlage. Aufgrund der besonderen Bedeutung und der kommunalen Hebelwirkung der Themen Bauleitplanung und Mobilität werden die entsprechenden Fachausschüsse beteiligt. Da das ebenso herausragende Thema "kommunaler Hochbau" aufgrund der aktuellen Zuständigkeitsordnung auf sehr viele Fachausschüsse verteilt ist (mindestens Schulausschuss, Jugendhilfeausschuss, Feuerwehrausschuss, Hauptausschuss) und eine entsprechende Beteiligung die Entscheidung in der Sache erheblich hinausgezögert hätte, soll das Thema "kommunaler Hochbau" im Weiteren gebündelt im Rat direkt beraten und entschieden werden.

Wie in der Ursprungsvorlage bereits dargestellt, hat der Beschluss zur Erreichung der Klimaneutralität unmittelbare, dauerhafte Auswirkungen auf Steigerungen im Bereich Finanzen, Personal und Raumbedarf der Verwaltung. Die Verwaltung empfiehlt daher, diesen über die bereits im Haushalt 2021/22 bereitgestellten Mittel hinausgehenden Bedarf im Konzept gemäß Absatz 3 des Beschlussentwurfes mit abschätzen zu lassen und dem Rat diese Abschätzung zusammen mit dem Konzept zur Beratung und Beschlussfassung für die Haushaltsplanungen 2023 ff vorzulegen.

Ausschuss für Umwelt, Klima, Landwirtschaft, Wald und Natur	22.04.2021
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	219/2021-12
-------------	-------------

Stand	06.04.2021
-------	------------

Betreff Bornheim auf dem Weg zur Klimaneutralität**Beschlussentwurf**

Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Landwirtschaft, Wald und Natur

- nimmt Kenntnis von den Ausführungen der Verwaltung und
- beauftragt diese, auch die weiteren Fachausschüsse mit entsprechenden Zuständigkeiten in die Vorberatung einzubeziehen und das Ergebnis dem Rat zur abschließenden Entscheidung vorzulegen.

Sachverhalt

Der Verwaltung liegt ein interfraktioneller Antrag der Fraktionen der CDU, Grünen, SPD und UWG zum Thema klimaneutrales Bornheim vor. Darin wird gefordert, dass die Gesamtstadt ihren fossilen Energie- und Ressourcenverbrauch bis 2035 um 80% und bis 2050 um 100% bilanziell reduziert.

Die Verwaltung unterstützt diesen ambitionierten Antrag grundsätzlich und weist gleichzeitig darauf hin, dass damit ab sofort und in deutlich konsequenterem Maße als bisher bei allen zukunftsgerichteten Vorhaben dieses Ziel berücksichtigt werden muss. Im Prinzip handelt es sich um die Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 26.09.2019 zum Thema "Klimanotstand" (Vorlage 430/2019-12).

Unabhängig von der Definition der Klimaneutralität für Bornheim sieht die Verwaltung die Handlungsschwerpunkte in folgenden Bereichen:

- Bauleitplanung
- Mobilität
- Regenerative Energieerzeugung
- Energieeffizienz
- (kommunaler) Hochbau
- (kommunaler) Tief- und Energie-Infrastruktur-Bau
- Verbraucher-(Nutzer-) Verhalten
- CO₂-Senken (Wald, Humus)
- Monitoring

Zur Umsetzung dieser Querschnittsaufgaben bedarf es aus Sicht der Verwaltung neben den originären Zuständigkeiten der vorhandenen Verwaltungseinheiten und Ratsgremien einen oder mehrere Kümmerer oder Koordinatorinnen, die diese Prozesse anschieben und begleiten. Der Beschluss erfordert daher Personal und damit auch räumliche und finanzielle Ressourcen.

Die Verwaltung empfiehlt vor diesem Hintergrund zudem, neben dem Ausschuss für Umwelt, Klima, Landwirtschaft, Wald und Natur auch die weiteren Fachausschüsse mit entsprechenden Zuständigkeiten in die Vorberatung einzubeziehen und das Ergebnis dem Rat zur abschließenden Entscheidung vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen in zurzeit nicht bezifferbarer Höhe.

Ö 4

(Entwurf: Stand 19. April 2021)

Interfraktioneller Antrag der Fraktionen CDU, B'90/Grüne, SPD, UWG,
(Reihenfolge der Fraktionen nach Größe)

An UKLWN zur Beratung

An Rat zur Entscheidung.

„Klimaneutrales Bornheim“

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadt Bornheim beschließt, in ihren Zuständigkeitsbereichen bis 2035 die klimarelevanten CO₂-Emissionen um mindestens 80% bezogen auf die zu ermittelnden Emissionen in 1990 zu senken und bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen. D.h. in einer nachweisbaren Quellen-Senken-Bilanz soll spätestens 2050 eine CO₂-Emission im Netto von NULL erreicht sein.
2. Die Stadt Bornheim nutzt aktiv ihr Planungsrecht, um Rahmenbedingungen zu schaffen für klimaneutrales, kosteneffizientes Handeln für alle Bürger*innen, für Gewerbe, Industrie sowie Land- und Forstwirtschaft. Dabei gilt es, neben der Einsparung und effizienten Nutzung von Energie, die Potenziale Bornheims zur Erzeugung erneuerbarer Energien umfassend zu nutzen (z.B. Windenergie, Photovoltaik, Solarthermie und Erdwärme). Im Mobilitätsbereich sind insbesondere der ÖPNV, der Radverkehr und die effiziente Vernetzung von Verkehrsmitteln zu stärken. Auch das Potenzial, langfristig CO₂ in Bornheim zu speichern, gilt es auszuschöpfen – etwa, durch Förderung von mehr Bäumen und Humusaufbau. Die Stadt nutzt dort, wo möglich, die vielfältigen Synergien einer regionalen Vernetzung.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, dem Rat im Sommer 2022 einen Maßnahmenkatalog mit einer zeitlichen Abfolge von Meilensteinen als Bestandteil eines Konzepts vorzustellen, wie die Stadt das Ziel Klimaneutralität erreichen kann. Weiterhin soll aufgezeigt werden, wie klimarelevante Inhalte zukünftig im kommunalpolitischen Alltag einbezogen werden können. Bei den geplanten Maßnahmen wird die Sozialverträglichkeit berücksichtigt. Das mit externer Unterstützung zu erarbeitende Konzept der Klimaneutralen Stadt und die jeweiligen Maßnahmen zur Umsetzung werden pro-aktiv gegenüber der Bornheimer Bevölkerung kommuniziert.

4. Es soll eine Vorgehensweise erarbeitet werden, wie alle Bornheimerinnen und Bornheimer sowie in Bornheim tätige Personen in das Erreichen der Klimaneutralität eingebunden werden können.
5. Darüber hinaus wirbt die Stadt Bornheim bei allen Beteiligten für klimaneutrales Handeln und informiert über Handlungsoptionen und Fördermöglichkeiten.
6. Sobald das Konzept vom Rat verabschiedet ist -spätestens ab Oktober 2022 - weist die Stadt in Vorlagen mit klimarelevanten Inhalten auf deren quantitativen Auswirkungen, positive wie negative CO₂-Emissionen, im Sinne von Absatz 1 dieses Beschlusses hin.

Begründung:

2015 haben in Paris nahezu alle Staaten der Welt vereinbart, die globale Erwärmung auf 2°C, möglichst aber auf 1,5°C, zu begrenzen. Die mittlere Erdtemperatur liegt bei +15°C, in Deutschland im Mittel bei etwa 10°C. Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen sterben bei 1,5°C mittlerer Erderwärmung 70 bis 90% aller Korallen, bei 2°C sind es 100% aller Korallen. Weltweit steigt die Zahl der Menschen, die auf Grund der Auswirkungen der Erderhitzung mit Extremwetter-Ereignissen und massiven Veränderungen in den regionalen Wasserhaushalten Hunger und Durst leiden und viele sterben. Als Konsequenz steigt die Zahl der Menschen, die ihre Heimat verlassen müssen. Es sind nach Schätzungen mehrere 10 Millionen - mit zunehmender Tendenz. Die Auswirkungen der massiven Erderwärmung sind auch in Bornheim - insbesondere in den letzten drei Jahren - sichtbar geworden mit neuen Hitzerekorden und viel zu geringen Niederschlägen mit entsprechenden Auswirkungen, z.B. auf die Landwirtschaft und den Wald.

Die Kommunen spielen eine wichtige Rolle im Klimaschutz. Klimaschutz und Klimaanpassung sind zunehmend ein fester Bestandteil des kommunalen Handelns in Deutschland. Als Beitrag zum Erreichen dieses Klimaziels und der globalen Klimagerechtigkeit muss auch Bornheim klimaneutral werden. Bornheim hat sich mit einem Klimaschutz-Maßnahmenplan bereits auf den Weg begeben, dieser ist aber nicht ausreichend um das Ziel der Klimaneutralität in absehbarer Zeit zu erreichen.

Eine globale Klimaneutralität bis 2050 ist angesichts der veränderten Ausgangssituation der aktuellen Zeit nicht mehr ausreichend für eine Begrenzung der Erderwärmung auf max. 1,5°C, sondern wird mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer durchschnittlichen Erwärmung von mindestens 2°C führen.

Um die 1,5°C-Grenze mit einer Wahrscheinlichkeit von 50% nicht zu überschreiten, ist die Menge der Treibhausgase, die weltweit zukünftig noch ausgestoßen werden dürfen, eng begrenzt. Für Deutschland bleibt ein Budget von 4,2 Milliarden Tonnen CO₂, welches bei einer gleichmäßigen (linearen) Reduktion in etwa 12 Jahren auf null verbraucht wäre [1]. Auf dieser Grundlage wurde vom Wuppertal-Institut ein Maßnahmenplan [2] erarbeitet, der NULL Emissionen ab dem Jahre 2035 vorsieht. Nach der Studie des Wuppertal-Institutes ist das Ziel erreichbar. Dazu müssen jedoch große Anstrengungen unternommen werden. So müssen im Rahmen des gegebenen Budgets bis zum Ende dieses Jahrzehnts die Emissionen bis 2035 schneller als einem linearen Emissionspfad entsprechend abnehmen.

Daher sind die im Beschlussvorschlag für Bornheim definierten Ziele nur als eine unterste Grenze zu sehen. Das Ziel sollte aus den dargelegten Gründen sein, die Klimaneutralität für Bornheim früher zu erreichen.

Für ein klimaneutrales Bornheim ist ein verbindlicher Maßnahmenplan mit konkreten Zielen und Meilensteinen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten notwendig, damit Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Wirtschaft Planungssicherheit erhalten und in einen gemeinsamen Prozess eintreten, das Ziel der Klimaneutralität effizient und schnell zu erreichen.

Quellen:

[1] Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU)https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.html

[2] https://fridaysforfuture.de/wp-content/uploads/2020/10/FFF-Bericht_Ambition2035_Endbericht_final_20201011-v.3.pdf

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.06.2021
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	332/2021-7
-------------	------------

Stand	11.05.2021
-------	------------

Betreff Rheinspange 553; Antwort der Autobahn GmbH des Bundes bezüglich des Fragenkatalogs der Stadt Bornheim

Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Antwort der Autobahn GmbH des Bundes bezüglich des Fragenkatalogs der Stadt Bornheim zur Rheinspange 553 zur Kenntnis.

Sachverhalt

Mit Vorlage 100/2021-7, beraten in der Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses am 13.04.2021, hat die Verwaltung den aktuellen Sachstand der Planung der Rheinspange 553 dargestellt. Zudem wurde über eine offizielle Stellungnahme der Stadt Bornheim zum Projekt Rheinspange beraten sowie ein an die Autobahn GmbH des Bundes gerichteter Fragenkatalog dargestellt.

Ein Antwortschreiben der Autobahn GmbH des Bundes sowie die Beantwortung der o.g. Fragen liegen der Verwaltung inzwischen vor. Diese sollen dem Ausschuss mit dieser Vorlage zur Kenntnisnahme vorgelegt werden.

Anlagen zum Sachverhalt

1. Autobahn GmbH Antwortschreiben Bornheim vom 04.03.2021
2. Autobahn GmbH Antwort Fragenkatalog

Die Autobahn GmbH des Bundes · Außenstelle / Meisterei · Straße Nr · PLZ Ort

Stadt Bornheim
Herr Erll
Postfach 1140
53308 Bornheim

**Die Autobahn GmbH
des Bundes**

Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Straße 18-26
50679 Köln

rheinland@autobahn.de
www.autobahn.de

Friederike Schaffrath
GB Planung
T +49 221-29927 700
Friederike.Schaffrath@autobahn.de

04.03.2021

Ihr Schreiben vom 10.02.2021 „Fragestellungen zum laufenden Planungsverfahren Rheinspange 553“

Sehr geehrter Herr Erll,

Vielen Dank für Ihre Fragen zu unserem Projekt. Seit dem 01.01.2021 bin ich als Geschäftsbereichsleiterin Planung in der Außenstelle Köln der Niederlassung Rheinland der Autobahn GmbH für die Planung verantwortlich. Daher hat Herr Kolks mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Angefügt erhalten Sie den Fragebogen mit unseren Antworten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Friederike Schaffrath
Geschäftsbereichsleitung


Rüdiger Däumer
Projektleitung

Anlage

- Fragebogen mit Antworten (6 Seiten)

Geschäftsführung
Stephan Krenz (Vorsitzender)
Gunther Adler
Anne Rethmann

Aufsichtsratsvorsitz
Dr. Michael Güntner

Sitz
Berlin
AG Charlottenburg
HRB 200131 B

Steuernummer
30/260/50246

Bankverbindung
Uni Credit Bank
IBAN
DE10 1002 0890 0028 704895
BIC HYVEDEMM488

Beantwortung der Fragen der Stadt Bornheim

Bundesverkehrswegeplan

1. *Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wird das Projekt ausschließlich mit einer Trassierung ab einem neuen Autobahnknoten W1 dargestellt. Wieso werden nun mögliche südliche Trassierungsvarianten geprüft, obwohl diese im BVWP aufgrund der Siedlungslagen als nicht geeignet bezeichnet werden?*

Eine zusätzliche Rheinquerung im Raum Köln/Bonn wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Die dem Bundesverkehrswegeplan zugrundeliegende Linie dient allein dem Zweck, exemplarisch den Bedarf einer zusätzlichen Rheinquerung in der Region aufzuzeigen und die Kosten des Vorhabens grob zu veranschlagen. Eine Entscheidung zur Linienführung muss noch fundiert getroffen werden.

Die Aussage des Bundesverkehrswegeplanes hinsichtlich der südlichen Straßenverbindungen mit West-Ost-Ausrichtung, die meist durch Siedlungsgebiete führen, bezieht sich lediglich auf die Eignung einer Aufstufung der vorhandenen Straßenverbindungen zur Autobahn.

2. *Wie wirken sich alternative Trassenverläufe auf das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse aus?*

Eine Untersuchung hinsichtlich der Veränderung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde nicht durchgeführt.

Variantenauswahl

3. *Welche Gründe im Einzelnen haben dazu geführt, dass die Variante 3B bislang nicht weiterverfolgt werden sollte?*

Die Gründe dafür eine Variante nicht weiterzuverfolgend begründen sich in der Summe aller Bewertungen in den drei Zielfeldern. Man kann aber sagen, dass diese Variante aufgrund der komplizierten Anschlussstelle O2 viele zusätzliche Brückenbauwerke erfordern würde und im Vergleich zu Variante 4B damit kostenintensiver wäre.

4. *Welche inhaltlichen und sonstigen Gründe haben dazu geführt, dass nun anstatt der bisher 9 Varianten weitere 3 Varianten vertieft untersucht werden sollen?*

Infolge zahlreicher Anregungen aus dem Dialogprozess hat Straßen. NRW die Auswahl noch einmal erweitert und drei zusätzliche Varianten in die weitere Prüfung aufgenommen. Zwei der drei Varianten, die nun auch vertiefend untersucht werden, befanden sich bereits in der Vorauswahl von vertiefend zu prüfenden Varianten. Die dritte ergänzte Variante berücksichtigt einen Vorschlag, der im Beteiligungsprozess diskutiert wurde.

Verkehrsgutachten/ Umweltverträglichkeitsstudie

5. *In der UVS und der Verkehrsuntersuchung wird der linksrheinische Raum im Gegensatz zum rechtsrheinischen augenscheinlich weniger tiefgründig untersucht. Wie ist diese Diskrepanz zu erklären?*

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums der UVS erfolgt aufgrund verkehrsplanerischer Überlegungen. Rechtsrheinisch ist der Planungsraum infolge der Zielformulierung deutlich größer als der linksrheinische Korridor zwischen BAB 555 und Rhein. Innerhalb des Untersuchungsraumes gibt es keine Diskrepanz in der Untersuchungstiefe.

In der großräumigen Verkehrsuntersuchung wurden sowohl der links- als auch der rechtsrheinische Raum mit der gleichen Tiefe untersucht. Mithilfe von Daten von Dauerzählstellen sowie von ergänzenden Zählungen im untergeordneten Netz wurde auf beiden Rheinseiten eine umfassende Datengrundlage geschaffen (vgl. Kapitel 2 der „Großräumigen Verkehrsuntersuchung Raum Köln-Bonn für BVWP-Maßnahmen inkl. Rheinspange 553“). Die Ergebnisse der Umlegungen für die Planfälle 1 und 2 haben gezeigt, dass sich auf der rechtrheinischen Seite größere Veränderungen der Verkehrsbelastungen einstellen als auf der linksrheinischen Seite. Daher ist zunächst hauptsächlich der rechtsrheinische Bereich dargestellt. Eine verkehrstechnische Betrachtung wurde jeweils für die gesamte Rheinspange, und damit auch für beide Rheinseiten durchgeführt.

6. In der Verkehrsuntersuchung des Büros BBW hat keine eingehende Betrachtung des linksrheinischen Raumes stattgefunden. Wann soll dazu eine Überarbeitung des Gutachtens erfolgen?

Wie bereits zur Frage 5 erläutert, wurde sowohl der links- als auch der rechtsrheinische Raum in gleichem Umfang betrachtet. Grundsätzlich ist vorgesehen, eine Aktualisierung in mehreren Stufen der Prognose vorzunehmen, damit auch Planungsvorhaben mit berücksichtigt werden können, die zum Zeitpunkt der Erstellung der bisherigen Prognose noch nicht bekannt waren bzw. einen gewissen Planungsstand noch nicht erreicht hatten.

7. Die Auswirkungen auf die Verkehrsströme im Bereich zwischen A 61 und A 555 werden nicht betrachtet. Welche Auswirkungen sind für die einzelnen Ortschaften der Stadt Bornheim (z.B. auf Landes-, Kreis und Gemeindestraßen) zu erwarten?

Die großräumige Verkehrsuntersuchung umfasst auch den Bereich zwischen A 61 und A 555. Die konkreten Antworten auf diese Fragen sind eng verbunden mit der Frage, ob eine Nord- oder Südvariante der Rheinspange A553 umgesetzt wird. Da sich der Planungsprozess zurzeit noch in der Variantenfindung befindet und sowohl Nord- als auch Südvarianten weiterhin betrachtet werden, erfolgt eine Aussage zu solchen konkreten Fragestellungen in diesem Planungsschritt noch nicht. Nach Festlegung einer Vorzugsvariante können diese Themen genauer betrachtet werden.

8. Wo sind Ziel und Quelle der zukünftigen Verkehre über den Rhein?

Siehe Punkt 7

9. Wie hoch ist der Anteil der unmittelbar betroffenen Kommunen Bornheim, Weseling, Niederkassel, Troisdorf und Köln?

Siehe Punkt 7

10. Wie hoch ist der Anteil der regionalen bzw. der überregionalen Verkehre?

Siehe Punkt 7

11. Warum wurde der Bereich zwischen Zündorf, Ranzel, Uckendorf und der Bahntrasse DB als unzerschnittener Verkehrsraum ausgewiesen, obwohl sich dort z.B. der Ort Libur

befindet und ähnlich stark frequentierte Straßen wie im linksrheinischen Raum (Sechtem/Widdig) befinden?

Die Definition und Abgrenzung der „Unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZR)“ in NRW wird vom Land NRW als konzeptionelle Grundlage für die Bewertung bereitgestellt. Im Rahmen der Raumanalyse wird dieses als Orientierungshilfe herangezogen. Die Ortslage Libur ist von der Abgrenzung ausgenommen.

12. Wie ist die sehr gute Bewertung des Schutzgutes Grundwasser (Note 1) bei der Variante 10T zu erklären, obwohl sich das Wasserschutzgebiet Urfeld im Bereich des vorgesehenen Trassenverlaufes befindet?

Eine detaillierte schutzgutbezogene Bewertung der einzelnen Varianten liegt bislang nicht vor. Die Variante 10T verläuft außerhalb der WSZ I und II, durchschneidet dagegen die WSZ IIIA. Auf Grundlage einer ersten Grobanalyse erfolgte die im Verhältnis zu den anderen Varianten, die auch WSZ I und II tangieren, vergleichsweise niedrige Einschätzung des Konfliktpotentials beim Schutzgut Grundwasser.

13. Warum wurden dem Belang Grundwasser in der umweltfachlichen Bewertung ausschließlich Noten im Bereich 1-8 vergeben und nicht in der möglichen Ausdifferenzierung 1-12?

Eine detaillierte schutzgutbezogene Bewertung der einzelnen Varianten liegt bislang nicht vor. Beim Schutzgut Grundwasser hat sich in der ersten Grobanalyse bei keiner Variante der Zielerreichungsgrad entsprechend der Bewertung 9-12 ergeben (d.h. unter 36 %).

14. Warum werden die Varianten 9aB, 9aT und 9bT im Bereich Grundwasser mit eher guten Bewertungen versehen, obwohl dort mehrere Wasserschutzzonen tangiert werden? Müsste die Bewertung nicht eher negativer sein, da Wasserschutzzonen der Stufe 1 tangiert werden?

Eine detaillierte schutzgutbezogene Bewertung der einzelnen Varianten liegt bislang nicht vor. Da bei den Varianten 9 die WSZ II betroffen wäre, wurden die Varianten in einer ersten Grobanalyse entsprechend dem zu erwartenden Konfliktpotential mit einer mittleren bis schlechten Bewertung (Note 5) eingestuft. Jede Bewertung spiegelt die Eingriffsintensität im gesamten Trassenverlauf wider. Auf der rechten Rheinseite ist die WSZ II nicht betroffen.

15. Warum wird die Variante 10T im Bereich Grundwasser mit der sehr guten Note 1 versehen, obwohl mehrere Wasserschutzzonen tangiert werden? Müsste die Bewertung an dieser Stelle nicht eher negativer sein, da Wasserschutzzonen der Stufe 1 tangiert werden und in den Grundwasserstrom aus dem Vorgebirge eingegriffen werden?

Siehe Antwort zu Frage 12.

16. Beim Schutzgut Tiere weist der Bereich zwischen Widdig und Sechtem die höchste Dichte an geschützten Tierarten auf. Anders als bei den Wiesen bei Langel wird der Bereich aber nur mit besonderer Bedeutung anstatt mit herausragender Bedeutung eingestuft. Dies ist nicht nachvollziehbar. Hierhin sollen das aufwändige Ohr von W4 und zusätzlich auch noch die neue Anschlussstelle verlegt werden. Welche Auswirkungen haben die Einbeziehung beider Maßnahmen auf die Umweltbelange, wenn die Werte für die Varianten 9 und 10 auf die gleichen Werte angehoben werden wie die Godorfer Varianten (Benotung 10-12)?

Bei der Einstufung der Bedeutung von Flächen für die Schutzgüter sind immer alle Bewertungskriterien zu berücksichtigen. Allein die Anzahl von Fundpunkten einzelner Tierarten ist bei der Bewertung nicht ausschlaggebend. Ein Vergleich der Varianten liegt derzeit noch nicht vor. Erst, wenn dieser Teil der UVS abgeschlossen ist, lässt sich eine Aussage treffen, welche Lösungsmöglichkeit welche Auswirkungen in welcher Intensität hervorruft. Die detaillierten Bewertungen werden dann veröffentlicht.

17. Warum ist beim Schutzgut Tiere westlich der rechtsrheinischen Ortschaft Stockum kein Biotopverbund zwischen den vorhandenen Kiesseen eingetragen, sondern lediglich ein blauer Pfeil?

Für den Bereich liegt keine Festsetzung als Biotopverbundfläche vor. Der blaue Pfeil deutet auf eine Vernetzungsbeziehung von Amphibien hin.

Bewertungssystem

18. Handelt es sich bei der im Rahmen der Planung der Rheinspange 553 um ein standardisiertes und erprobtes Bewertungs- und Auswahlverfahren oder wird es hier erstmalig verwendet?

Der Rahmen für Variantenuntersuchungen wird in der RE-2012 (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau) und im UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeit) abgesteckt. Bewertungsverfahren sind darin nicht standardisiert. Bewertungsverfahren müssen sich an den Projekterfordernissen orientieren. Die Definition von Projektzielen, Zielkriterien, Gewichtungen und Durchführung von Sensitivitätsanalysen sind Bestandteile von komplexen Bewertungsverfahren.

19. Wurde das Bewertungssystem der Rheinspange 553 bereits bei anderen Verfahren der Autobahnplanung angewandt? Wenn ja, bei welchen?

Projektziele, Zielkriterien und Gewichtungen sind einzelprojektbezogen und nicht universell. Ähnliche Herangehensweisen wurden z.B. bei der neuen Köhlbrandquerung in Hamburg oder beim Zubringer der A26 in Niedersachsen angewendet.

20. Wie erfolgt die Konvertierung der Ergebnisse der umfangreichen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zu der Bewertung mit den bzw. Vergabe der (verdoppelten) Schulnoten? Bitte stellen Sie die Grundlagen für die 12 Kriterien der umweltfachlichen Bewertung detailliert dar.

Derzeit erfolgt der schutzgutübergreifende Vergleich der 12 vertieft zu untersuchenden Varianten. Erst, wenn dieser Teil der UVS abgeschlossen ist, lässt sich eine Aussage treffen, welche Lösungsmöglichkeit welche Auswirkungen in welcher Intensität hervorruft. Die detaillierten Bewertungen werden dann veröffentlicht. Informationen zum Bewertungsverfahren des Zielfeldes Umwelt finden Sie zudem unter <https://rheinspange.nrw.de/infomesse/variantenauswahl/>.

21. Wie werden die durch das Projekt beabsichtigten positiven Effekte auf die vorhandenen Rheinquerungen in die Bewertung einbezogen?

Die positiven Effekte der A553 auf die vorhandenen Rheinquerungen werden bei den Bewertungen mitberücksichtigt. Dies sind insbesondere die verkehrlichen Wirkungen.

22. Das Schutzgut Mensch mit dem Belang „Wohnen“ als einziger ausschließlich privater Belang wird mit lediglich mit 2,5% in die Bewertung einbezogen? Wie kann dadurch eine gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange sichergestellt werden?

Die Ziele im Zielfeld Umwelt wurden aus den gesetzlich vorgegebenen Schutzgütern abgeleitet. Zunächst mag es so aussehen, dass die in erster Linie ökologisch oder naturschutzfachlich ausgerichteten Ziele gegenüber den Zielen, die vor allem die Menschen betreffen (z.B. das Wohnen, die Erholung) im Vordergrund stehen. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass auch die Bewertung diverser ökologisch aufgerichteter Schutzgüter anhand von Kriterien erfolgt, die dem Menschen und damit der Wohnqualität dienen (z.B. Lärmschutz, Trinkwasserschutz, Landschaftsbild). Daher wird der Mensch mit seinen Bedürfnissen über alle Zielfelder hinweg deutlich höher gewichtet als beispielsweise die Denkmalpflege. Diese Vorgehensweise wurde im Vorfeld der Variantenbewertung noch einmal validiert, indem eine Gewichtung der Ziele innerhalb des Zielfeldes Umwelt erfolgte. So wurde u.a. das Ziel Wohnen und Erholen einmal mit 10,2 % und zugleich die Denkmalpflege mit lediglich 1,2 % gewertet. Mit dieser Sensitivitätsanalyse konnte dargelegt werden, dass die Rangfolge der ausgewählten Varianten überwiegend gleichbleibt. Daraus lässt sich schließen, dass alle Schutzgüter – und insofern auch das Zielfeld Wohnen – im Ergebnis angemessen berücksichtigt werden.

23. Niedrige Investitionskosten werden mit einem Gewicht von 30% über alle Zielfelder sehr deutlich gewichtet. Wie wird gewährleistet, dass die grundsätzlich teureren Tunnelvarianten nicht alleine deshalb aus der Auswahl herausfallen?

In der Basisgewichtung wurden die Baukosten mit 30% gewichtet. Die Basisgewichtung war aber nicht ausschlaggebend für die Auswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten. Vielmehr wurde im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse die Gewichtung der Zielfelder stark variiert. Die Vorauswahl der zu vertiefenden Varianten ist das Ergebnis einer Sensitivitätsanalyse und nicht einer festgelegten Gewichtung.

24. Wieso wird temporären Auswirkungen (Ziel: Geringe Verkehrsbelastungen im Bauzustand) ein derart hohes Gewicht beigemessen (ca. 9% der Gesamtbewertung)?

In der Basisgewichtung ist das Ziel "geringe Verkehrsbeeinträchtigung auf BAB im Bauzustand" mit jeweils 3% je Autobahnknoten bewertet. Die Basisgewichtung war jedoch nicht ausschlaggebend für die Auswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten. Vielmehr wurde im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse die Gewichtung der Zielfelder stark variiert. Die Vorauswahl der zu vertiefenden Varianten ist das Ergebnis einer Sensitivitätsanalyse und nicht einer festgelegten Gewichtung.

Kosten

25. Aus welchen Einzelposten setzen sich die angegebenen Grobkosten für die Trassierungsvarianten im Einzelnen zusammen?

Bei den angegebenen Kosten handelt es sich um erste, erfahrungsbasierte Schätzungen. Die Kostenschätzung beinhaltet die Baukosten. Entschädigungen, Planungskosten und Verwaltungskosten sind nicht enthalten. Für alle neun Varianten werden nun in der vertiefenden Untersuchung noch genauere Kostenschätzungen erarbeitet.

26. In welcher Höhe werden ggf. notwendige Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz (Landes- und Kreisstraßen) sowie ggf. notwendige Maßnahmen im Bereich

sonstiger Infrastruktur (z.B. Bahntrassen) tatsächlich und kostenseitig in der Gesamtbewertung berücksichtigt?

Die Planung sowie die Umsetzung notwendiger Aus- und Umbaumaßnahmen, die den Berechnungen zufolge für die bereits vorhandenen Verkehrswege notwendig werden können, liegen in der Verantwortung des für die betreffenden Verkehrswege zuständigen Baulastträgers. Grundsätzlich wird eine Planung angestrebt, die eine Verschlechterung der Verkehrsqualität im untergeordneten Straßennetz vermeidet.

27. Welche positiven oder negativen Auswirkungen (auf die Kosten und auf die Umwelt) ergeben sich, wenn die der Anschluss O2 in der gleichen Art ausgeprägt wird wie der Anschluss O3?

Der Anschluss O2 entspricht in der Grundform der des Anschluss O3, jedoch muss bei O2 hier die AS Lind in dem Gesamtknotenpunktkonzept mitberücksichtigt werden.

28. Welche Kostenunterschiede ergeben sich bei den Autobahnknoten O2 und O3?

Nach der momentanen Kostenschätzung betragen die Kosten für den Anschluss O2 (mit Anschluss der AS Lind) ca. 44 Mio €. Dies sind ca. 20 Mio € mehr als die Kosten in Höhe von ca. 23,5 Mio € für den Anschluss O3.

29. Bitte stellen Sie der Stadt Bornheim Unterlagen der einzelnen Varianten im ESRI-Shape oder –Geodatabase-Format (alternativ auch .dxf- oder .dwg-Dateien) zur Verfügung, damit diese in das GIS der Stadt Bornheim eingepflegt werden können.

Unterlagen zu den einzelnen Varianten können leider zurzeit nicht zur Verfügung gestellt werden, da sie sich noch in Bearbeitung befinden.

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.06.2021
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	339/2021-9
Stand	12.05.2021

Betreff Arbeitsplanung Tiefbau 2021 - 2022

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Sachverhalt

Seit rund 20 Jahren legt die Verwaltung den Ratsgremien im Zusammenhang mit den Haushaltsplanberatungen das Straßenbauprogramm der nächsten 5 Jahre zur Beratung vor. Das ursprüngliche Straßenbauprogramm, das zunächst nur städtische Straßenneubau- und -erneuerungsmaßnahmen enthielt, wurde im Lauf der Jahre an die veränderten Aufgabenstellungen angepasst und dadurch umfangreicher. Inzwischen sind neben stadteigenen Straßen- und Tiefbaumaßnahmen viele Erschließungsmaßnahmen Dritter enthalten, die von der Verwaltung zu steuern sind (z.B. Investoren-Erschließungen bzw. Investoren-Baugebiete).

Diese Entwicklung führt dazu, dass im Bereich Tiefbau aktuell 70 größere Einzelprojekte neben dem Tagesgeschäft (wie z. B. verkehrssicherungspflichtige Maßnahmen, fachliche Stellungnahmen zu Bauanträgen, Bearbeitung von Anträgen für Leitungsverlegungen, Straßenaufbrüche und Bordsteinabsenkungen, Stellungnahmen zu Anfragen und Anträgen aus Politik und Bürgerschaft etc.) bearbeitet werden müssen.

Der wachsende Investitionsbedarf für investive Straßenneubauprojekte, ÖPNV Infrastruktur, Radverkehrsanlagen und Baugebietsentwicklungen bei gleichzeitig deutlicher Steigerung des Unterhaltungs- und Sanierungsbedarfes im Bestandsstraßennetz zur Aufarbeitung unterlassener Straßenunterhaltung der Vorjahre zur Sicherstellung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur, erfordern zusätzliche Personalressourcen im Amt 9. Der Bedarf einer zusätzlichen Ingenieurstelle und einer zusätzlichen Techniker-/Meisterstelle wurde im Stellenplanentwurf dokumentiert und in der Sitzung des Rates der Stadt Bornheim am 11.05.2021 für notwendig erachtet und beschlossen.

Für die Aufgabenerledigung im Bereich Tiefbau stehen derzeit 7 Vollzeitstellen zur Verfügung – 1 Verwaltungsstelle, 2 Techniker-/Meisterstellen und 4 Ingenieurstellen. Die Leistungsfähigkeit der Abteilung Tiefbau ist bereits heute aufgrund einer seit Januar 2020 bestehenden Langzeiterkrankung bei einer Ingenieurstelle erheblich eingeschränkt. Diese Einschränkung wird sich mit Freiwerden einer weiteren Ingenieurstelle, bedingt durch Kündigung des Stelleninhabers zum 01.06.2021, noch verschärfen.

Die Arbeitsplanung Tiefbau 2021 bis 2022 (s. Anlage) berücksichtigt grundsätzlich die aktuelle Personalsituation ab Juni 2021 mit 5 Arbeitsplätzen. Im Wesentlichen kann mit dieser Personalstärke lediglich eine gestaffelte Bearbeitung der bereits heute laufenden und federfüh-

rend zu bearbeitenden Projekte fortgeführt werden. Zusätzliche Projekte oder Aufgaben sind nicht leistbar. Dies impliziert nicht, dass die anderen in der Liste aufgeführten Projekte nicht dringlich oder unbedeutender wären. Die Verwaltung erachtet die vorgenommene Priorisierung insofern als sinnvoll, dass nach dieser Planung zumindest die bereits laufenden Projekte fortgeführt werden können, sofern keine weiteren Personalausfälle zu verzeichnen sind.

In der Arbeitsplanung wird auch ein Ausblick gegeben, welche Projekte dringlich zu bearbeiten sind, sobald wieder alle 7 vorhandenen Stellen besetzt sind (gelb hinterlegte Projekte) und welche Maßnahmen betreut werden können, sobald die zusätzlichen 2 beantragten Stellen besetzt werden können (grün hinterlegte Projekte).

Die Verwaltung versucht die vakante Stelle sowie die zusätzlichen Stellen sobald als möglich mit geeigneten Fachkräften zu besetzen. Aufgrund der aktuellen Arbeitsmarktsituation – gerade im Baugewerbe und der Verkehrsinfrastruktur – kann seitens der Verwaltung aktuell jedoch keine Prognose erstellt werden, bis wann alle Stellen mit qualifizierten Kräften besetzt werden können.

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen wurden bereits im Zusammenhang mit den laufenden Haushaltsplanberatungen mitgeteilt.

Anlagen zum Sachverhalt

Arbeitsprogramm Tiefbau 2021-2022 vom 19.05.2021

Arbeitsplanung Tiefbau 2021 - 2022 (Stand: 19.05.2021)		2021			2022			
Nr.	Projektbezeichnung	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q
1	Apostelpfad, Ausbau (laufend)							
2	Ro 17 (laufend)							
3	Bo 16 (laufend)							
4	De 04 - Jörg-Immendorff-Str. (auslaufend)							
5	Zweiggrabenweg, Gehwegneubau (laufend)							
6	Königstraße, Gehwegaubau von Bo 16 bis Bushaltestelle Am Hellenkreuz (laufend)							
7	Radverkehrskonzept, Maßnahmen in 2020 (laufend)							
8	Bo 23 (laufend)							
9	Bo 10 - Hanns-Dieter-Hüsch-Weg (laufend)							
10	Ro 22 (laufend)							
11	He 31 (laufend)							
12	He 28 - Mittelweg südl. L 118 inkl. Knoten u. Teilstück Allerstr. (laufend)							
13	He 27 - Teilstück Allerstr. von Mittelweg bis Autobahn (laufend)							
14	Me 16 - Mertener Mühle							
15	Se 21 mit L 190n							
16	Bushaltestellen, Barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet 2020/2021 (laufend)							
17	Bahnsteigmodernisierung Linie 16 (laufend)							
18	Bahnsteigmodernisierung Linie 18 (laufend)							
19	Glasfaserausbau Telekom Stadtgebiet 1. Tranche ab 2019 (laufend)							
20	Glasfaserausbau Telekom Stadtgebiet 2. Tranche ab 2021 (laufend)							
21	LED-Umrüstung Straßenbeleuchtung 1. Phase ab 2020 (laufend)							
22	LED-Umrüstung Straßenbeleuchtung 2. Phase ab 2021							
23	Risssanierung Stadtgebiet 2020/2021 (laufend) und 2021/2022							
24	Straßenunterhaltung 2020/2021 Stadtgebiet (laufend)							
25	Straßenunterhaltung 2021/2022 Stadtgebiet (laufend)							
26	Konzepterstellung - Straßensanierung 10 Jahre Stadtgebiet							
27	Prüfung - Brücken- und Durchlässe							
28	SBB - Begleitung Bau Transportwasserleitung							
29	Kolberger Str.; Aufhebung BÜ und Bau Fußgängerunterführung Bhf Sechtem (laufend)							
30	Rheinufer; Weitergehende Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen							
31	Brunnenstraße/K5; Umbau Ortsdurchfahrt							
32	Konzepterstellung - Wirtschaftswegenetz- und Unterhaltungskonzept							
33	Straßenbauprogramm, Aufstellung/Fortschreibung entspr. Richtlinie KAG-Förderung							
34	Winterdienst auf Radwegen							
35	Feldchenweg, Ausbau							
36	Wd 54 - Feldchenweg							
37	Rad-Pendler-Route							
38	Ro 21 - Bahnhof Roisdorf							
39	Rb 01							
40	Knotenplanung - Beethovenstr./Lortzingstr./L 183 und Ausbau							
41	Hauptstraße, Entwicklungskonzept							
42	Bleibtreustraße Sanierung Entwässerung							
43	He 35 - Lahnstraße							
44	Kölner Straße (L 300), Erschließung 2 MFH in Widdig							
45	Bo 17 - Ohrbachstraße							
46	Me 18							
47	Heerweg, Ausbau							
48	Bayerstraße, Ausbau							
49	Prüfung - Durchlass Lortzingstraße (Mühlenbach)							
50	Konzepterstellung - Ladeinfrastruktur E-Mobilität Stadtgebiet							
51	Radweg L 300 (Lückenschluss von Hersel bis Widdig)							
52	Radverkehrskonzept (Maßnahmen ab 2021)							
53	Ro 23							
54	Oberdorfer Weg bis Ehrental (Ro 09), Ausbau							
55	Domhofstr, Ausbau							
56	He 09 i.Z.m. Bushaltestelle Simon-Arzt-Straße							
57	Uedorfer Weg, Ausbau							
58	Gartenstraße, Ausbau							
59	Rüttersweg Ausbau von Broichgasse bis Weberstr.							
60	Knotenplanung - Königsstr./Sechtemer Weg							
61	Knotenplanung - Offenbachstr./K 33/Schulstr.							
62	Händlerstraße Erschließung Kita							
63	Koblenzer Straße (Ro 25)							
64	Ro 24 - Stichstraße ab Rosental							
65	Rb 02							
66	Se 25							
67	Offenbachstraße (Me 17), Ausbau							
68	Bo 24							
69	Bo 26 - Rampen K 42/L 192							
70	Bushaltestellen, Dynamische Fahrgastinformation (DFI) im Stadtgebiet							
71	K33; Umbau Teilstück zur Stärkung Fußgängerfunktion							

Legende: Leistbare Projekte mit aktueller Personalbesetzung (5 Arbeitsplätze ab Juni 2021) Zusätzlich leistbare Projekte bei Besetzung aller 7 Arbeitsplätze Zusätzlich leistbare Projekte bei Besetzung der beantragten 2 zusätzl. Stellen (9 Arbeitsplätze)

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.06.2021
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr. 330/2021-7

Stand 11.05.2021

Betreff Antrag der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 betr. Anrufsammeltaxi: Prüfung der Zusammenlegung der Teilbereiche

Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beschließt den im Antrag der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 formulierten Prüfauftrag hinsichtlich einer Zusammenlegung der Teilbereiche des Anrufsammeltaxis an den Aufgabenträger Rhein-Sieg-Kreis weiter zu geben.

Sachverhalt

Die FDP-Fraktion beantragt zu prüfen, ob die bisherigen Teilbereiche des Anrufsammeltaxis (AST) künftig zusammengelegt werden können.

Das AST ist ein bedarfsgesteuertes und flächendeckendes Verkehrsmittel als Ergänzung zum herkömmlichen Linienverkehr. Der Einstieg der Fahrgäste erfolgt an gekennzeichneten Abfahrtsstellen. Dies sind entweder reguläre Bushaltestellen oder auch zusätzlich eingerichtete Abfahrtsstellen außerhalb des Bedienungsgebietes regulärer Linien des ÖPNV. Der Ausstieg findet innerhalb festgelegter Bedienungsgebiete an jedem beliebigen Ziel statt. Die Fahrten erfolgen jedoch nur nach einem festgelegten Fahrplan nach Anmeldung. Die Abrechnung der Fahrten erfolgt nach einem gesonderten Tarifsysteem.

Zurzeit ist die in Bornheim verkehrende AST-Linie 790 in mehrere Teilbereiche gegliedert. Dadurch ist eine direkte Verbindung zwischen einzelnen voneinander weiter entfernten Ortschaften nicht gegeben. Beispielsweise können von den AST-Abfahrtsstellen in Hersel, Uedorf und Widdig ausschließlich Fahrten in die Ortschaften Bornheim und Roisdorf sowie zum Stadtbahnhaltepunkt Hersel (und jeweils zurück) durchgeführt werden. Zudem werden zurzeit von den nördlichen Vorgebirgsortschaften keine Fahrten in Richtung der Rheinorte angeboten.

Das AST dient einer Erschließung peripherer Siedlungsbereiche als Zubringer zum ÖPNV und ist demnach als ergänzendes Angebot zu betrachten. Das AST ist kein Ersatz für einen Taxibetrieb. Eine Ausweitung der Fahrmöglichkeiten auf das gesamte Gebiet der Stadt Bornheim würde zu erwartbar höheren Kosten sowohl für den Rhein-Sieg-Kreis als auch die Stadt Bornheim führen. Der durch die Stadt Bornheim bzw. den RSK zu leistende Kostenanteil würde sich durch eine längere Wegstrecke im Vergleich zu dem vom Fahrgast zu zahlenden Betrag erhöhen.

Die Verwaltung wird den o.g. Prüfauftrag an den RSK als Aufgabenträger für weiterleiten. Das Prüfergebnis wird im Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss bekannt gegeben.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag

Ö 7

FDP	29.01.2021	6	1.12.04	ÖPNV	Anrufsammeltaxi: Prüfung der Zusammenlegung der Teilbereiche	Stellungnahme der Verwaltung: Die Fragestellung lässt sich ohne weitere Konkretisierung nicht beantworten. Beschlussentwurf: Der MoVA nimmt Kenntnis von den Ausführungen der Verwaltung.
Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt, den Antrag als ordentlichen Tagesordnungspunkt in einer der nächsten Sitzungen zu behandeln.						
Beschluss: Der MoVA beschließt den Antrag als ordentlichen Tagesordnungspunkt in einer der nächsten Sitzungen zu behandeln. Einstimmig						

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	05.05.2021
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	167/2021-9
-------------	------------

Stand	04.03.2021
-------	------------

Betreff Antrag der SPD Fraktion vom 04.03.2021 betr. Wirtschaftsweg von der L 182 bis zur Golfanlage Römerhof in Brenig

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss vertagt die Beratung des Antrags der SPD-Fraktion vom 04.03.2021 in eine der nächsten Sitzungen.

Sachverhalt

Der Antrag der SPD-Fraktion kann aufgrund personeller Engpässe im Tiefbau- und Straßenverkehrsamt leider nicht fristgerecht bearbeitet werden.

Die nach § 1 Abs. 4 Geschäftsordnung erforderliche kurze Sachverhaltsdarstellung sowie einen Entscheidungsvorschlag wird die Verwaltung schnellstmöglich vorbereiten und kapazitätsbedingt frühestens in der Juni-Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses vorlegen können.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag der SPD-Fraktion vom 04.03.2021 betr. Wirtschaftsweg von der L 182 bis zur Golfanlage Römerhof in Brenig



SPD-Fraktion – Servatiusweg 19-23 – 53332 Bornheim

Vorsitzender des Ausschusses
für Mobilität und Verkehrsentwicklung
Herrn Wilfried Hanft
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Bornheim, 04.03.2021

Wirtschaftsweg von der L 182 bis zur Golfanlage Römerhof in Brenig

Sehr geehrter Herr Hanft,

die SPD-Fraktion bittet um die Berücksichtigung des nachfolgenden Antrags für die nächste Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsentwicklung.

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt auf dem Wirtschaftsweg zwischen der L 182 und der Golfanlage Römerhof im Stadtteil Brenig eine Markierung der Fahrbahnränder ausführen zu lassen.

Gleichzeitig sind oberhalb der tiefen Böschungseinschnitte (bis zu 1,40 m Tiefe!) entsprechende Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Begründung:

Bei der durchgeführten Sanierung des Wirtschaftsweges wurde ein stark überproportionaler Asphaltaufbau verwendet, der an einen Deichbau erinnert. Dies führt teilweise zu Böschungseinschnitten von bis zu 1,40 m Tiefe.

In der Dunkelheit und bei der dort fehlenden Beleuchtung ist der Fahrbahnrand nicht zu erkennen. Bei den Banketten sind mittlerweile bereits Abbröcklungseffekte sichtbar, was die Gefahr eines Absturzes noch einmal verstärkt.

Auch die zwischenzeitlich erfolgte, notwendige Anbindung der durch den Aufbau nunmehr weit tiefer liegenden, einmündenden Andienungswege konnte nur mit zweifelhaften Sprungschanzeneffekten erreicht werden.

Durch die Aufstellung von zwei Verkehrsschildern „Seitenstreifen nicht befahrbar“ hat sich die Stadt Bornheim wohl formaljuristisch abgesichert. Nach unserem Dafürhalten wird die Stadt aber damit ihrer Verkehrssicherungspflicht nur auf einem untersten Level, aber nicht vollumfänglich gerecht.

Mit freundlichen Grüßen

SPD-Fraktion Bornheim

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.06.2021
---	------------

öffentlich

Ergänzung Vorlage-Nr.	167/2021-9
Stand	01.06.2021

Betreff Antrag der SPD Fraktion vom 04.03.2021 betr. Wirtschaftsweg von der L 182 bis zur Golfanlage Römerhof in Brenig

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und vertagt die Beratung des Antrags der SPD-Fraktion vom 04.03.2021 in die nächste Sitzung.

Sachverhalt

Aus Sicht des Straßenbaulastträgers ist der Wirtschaftsweg rechtmäßig und verkehrssicher, so dass der Antrag der SPD-Fraktion aufgrund der bereits dargestellten personellen Engpässe im Tiefbau- und Straßenverkehrsamt nicht mit vorrangiger Priorität bearbeitet werden kann.

Das Ergebnis der Überprüfungen kann kapazitätsbedingt erst in der September-Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses vorlegt werden.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag der SPD-Fraktion vom 04.03.2021 betr. Wirtschaftsweg von der L 182 bis zur Golfanlage Römerhof in Brenig

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.06.2021
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	238/2021-7
Stand	20.04.2021

Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 20.04.2021 betr. Mitgliedschaft der Stadt Bornheim in der Arbeitsgemeinschaft "fußgänger- und fahrradfreundliche Städte in NRW"

Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beschließt den Antrag der SPD-Fraktion vom 20.04.2021 hinsichtlich einer Mitgliedschaft der Stadt Bornheim in der Arbeitsgemeinschaft „fußgänger- und fahrradfreundliche Städte in NRW“ zur Kenntnis zu nehmen und den Sachverhalt im Jahr 2022 nochmals zu prüfen.

Sachverhalt

Die SPD-Fraktion beantragt den Bürgermeister zu prüfen, zeitnah die Mitgliedschaft der Stadt Bornheim in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) zu prüfen und zu beantragen.

Grundsätzliches Ansinnen der Stadt Bornheim ist es, den Anteil des Radverkehrs an der täglichen Mobilität zu erhöhen und damit den Umweltverbund zu stärken. Dazu wurde erstmals im Jahr 2002 ein Radverkehrskonzept erstellt, welches stetig aktualisiert und zuletzt 2015 neu aufgelegt worden ist.

Das Radverkehrskonzept befindet sich zurzeit in der Umsetzung. Die Verwaltung hat zuletzt mit Vorlage 707/2019-9 über den Stand der Umsetzung informiert. Seit diesem Zeitpunkt befinden sich zudem weitere Maßnahmen in Arbeit. Darüber ist u.a. in den vergangenen Arbeitskreisen Radverkehr berichtet worden.

In der Vergangenheit haben vergleichsweise geringe Finanzmittel sowie geringe personelle Ressourcen zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zur Verfügung gestanden. Ab dem Haushalt 2017 wurden diese Mittel erstmals erhöht. Erst mit Beschluss des Doppelhaushalts 2021/2022 stehen nun größere finanzielle Mittel für diesen Aufgabenbereich zur Verfügung (siehe Vorlage 016/2021-2). Zur Umsetzung dieser Mittel sind jedoch darüber hinaus ausreichend veranschlagte und zudem besetzte Stellen im Tiefbau- und Straßenverkehrsamt notwendig.

Nach Ansicht der Verwaltung sollte zunächst ein gewisser Umsetzungsgrad der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes erreicht und demnach ein ausreichender Qualitätsstandard für den Radverkehr in Bornheim geschaffen werden. Voraussetzung dazu ist die erfolgreiche Besetzung einer Planstelle für Radverkehrsmaßnahmen im Tiefbau- und Straßenverkehrsamt mit der damit einhergehenden Verbesserung der personellen Situation. Nach Feststellung ausreichender Qualitätsstandards kann dann eine Mitgliedschaft in der AGFS in Erwägung gezogen und ggf. beantragt werden.

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag zunächst zur Kenntnis zu nehmen und im Jahr 2022 über eine Mitgliedschaft zu entscheiden.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag



SPD-Fraktion – Servatiusweg 19-23 – 53332 Bornheim

Vorsitzender des Ausschusses für Mobilität
und Verkehrsentwicklung
Herrn Wilfried Hanft
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Bornheim, 20.04.2021

Mitgliedschaft der Stadt Bornheim in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte in NRW (AGFS)

Sehr geehrter Herr Hanft,

die SPD-Fraktion bittet um die Berücksichtigung des nachfolgenden Antrags für die nächste Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsentwicklung.

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, zeitnah die Mitgliedschaft der Stadt Bornheim in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte in Nordrhein-Westfalen zu prüfen und zu beantragen.

Begründung:

Derzeit wird bei Verkehrsplanungen der motorisierte Verkehr (insbesondere Pkw) vorrangig berücksichtigt. Diese Bevorzugung hat in der Vergangenheit zu erheblichen Problemen geführt, die man als Verkehrsinfarkt bezeichnen kann.

Die SPD-Fraktion hält daher die Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsarten in unserer Stadt für dringend notwendig. Dazu gilt es insbesondere für den Fuß- und Radverkehr gezielt Schritte einzuleiten, die einer Verwirklichung dieses Ziels zuträglich sind. Die AGFS ist eines der größten kommunalen Netzwerke für Wissens- und Erfahrungsaustausch zum Thema Nahmobilität in NRW.

Sie ermöglicht:

- Fachkolleg*innen Mobilitätsthemen zu diskutieren, Wissen zu erwerben und Materialien zu nutzen
- Einen exklusiven Zugang zu Fördermitteln des Landes NRW
- Öffentlichkeitsarbeit: Materialien zentral produzieren - lokal einsetzen
- Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität
- Kostenlose Teilnahme an den Seminaren des difu - Deutsches Institut für Urbanistik zum Thema Radverkehr (exkl. Reisekosten)
- Bindeglied zu wichtigen Akteuren zu werden
- Botschafterin und Beraterin des Landes zu sein
- Eine Auszeichnung als fußgänger- und fahrradfreundliche Kommune zu erhalten.

Den Kosten einer Mitgliedschaft in der AGFS in Höhe von **2.500 Euro** jährlich stehen eine Vielzahl von Nutzen durch den verbesserten Zugang zu Fördermitteln des Landes zur Verfügung.

Es gibt inzwischen 92 Mitglieder in der AGFS. Aus unserer näheren Umgebung gehören dazu: Bonn, Brühl, Meckenheim, Köln, Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis und Troisdorf.

Für eine Mitgliedschaft muss eine Kommune wie die Stadt Bornheim bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Dazu gehört:

- ein nahmobilitätsfreundliches Gesamtkonzept
- innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Verkehrsproblemen
- kommunalpolitisch deutliche Prioritäten für Nahmobilität zu setzen.

Die Stadt Bornheim erfüllt durch die sukzessive Umsetzung und Erweiterung ihres Radwegeverkehrskonzepts, die Planung einer Rad-Pendler-Route und eines Nahmobilitätsfreundlichen Bahnhofs Roisdorf mit Mobilitätsstation und Fahrrad-Parkhaus einen deutlich erkennbaren Willen die Nahmobilität zu stärken, der auch durch die im Rat vertretenen Parteien gestützt wird.

Ob die Stadt Bornheim diese Eingangsvoraussetzungen erfüllt, wird durch eine unabhängige Auswahlkommission festgestellt.

Nach sieben Jahren in der AGFS müssen die Mitglieder einen Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Tina Gordon, Thomas Schmitz, Wilfried Hanft, Ewald Westphal und Fraktion

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.06.2021
Rat	22.06.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	241/2021-9
Stand	07.05.2021

Betreff Antrag der CDU-Fraktion vom 21.04.2021 betr. Zebrastreifen an den Fahrbahnteilern der Kölner Landstraße, Widdig

Beschlussentwurf für den Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat,

1. die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis zu nehmen,
2. die Verwaltung zu beauftragen, die Möglichkeiten zur Anordnung von Fußgängerüberwegen auf der Kölner Landstraße (L 300) im Bereich der Einmündungen Germanenstraße und Salierweg im Rahmen von straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren nach § 45 StVO zu prüfen und
3. dem Ausschuss über die Ergebnisse zu berichten.

Beschlussentwurf für den Rat

Der Rat beschließt,

1. die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis zu nehmen,
2. die Verwaltung zu beauftragen, die Möglichkeiten zur Anordnung von Fußgängerüberwegen auf der Kölner Landstraße (L 300) im Bereich der Einmündungen Germanenstraße und Salierweg im Rahmen von straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren nach § 45 StVO zu prüfen und
3. dem Ausschuss für Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung über die Ergebnisse zu berichten.

Sachverhalt

Zum beigefügten Antrag vom 21.04.2021 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken im Sinne des Antrages zu entscheiden.

Allerdings weist die Verwaltung darauf hin, dass die abschließende Durchführung der straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren wegen der aktuell begrenzten personellen Ausstattung bei der Verkehrsbehörde und der Vielzahl der zu erledigenden Aufgaben nur mit deutlicher zeitlicher Verzögerung erfolgen kann.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten der Anhörverfahren sind bereits im Haushalt enthalten.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag vom 21.04.2021

CDU-Fraktion Bornheim | Servatiusweg 19-23 | 53332 Bornheim

Bürgermeister der Stadt Bornheim
Herrn Christoph Becker

Vorsitzender des Ausschusses für Mobilitäts- und
Verkehrsentwicklung

Herrn Wilfried Hanft

53332 Bornheim

Fraktionsgeschäftsführer
Sascha A. Mael
Burgwiesenweg 9
53332 Bornheim
Mobil: 0177-7712761
E-Mail: sascha.mael@web.de
www.cdu-bornheim.de

Bornheim, 21.04.2021

Zebrastreifen an den Fahrbahnteilern der Kölner Landstraße in Widdig

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrter Herr Hanft,
wir bitten Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzungen des zuständigen Ausschusses sowie des Rates zu setzen.

Antrag

Der Ausschuss beauftragt den Bürgermeister zu prüfen, ob an den Fahrbahnteilern der Kölner Landstraße (L300) im Bereich der Germanenstraße/ Am Heidental und der Römerstraße/ Salierweg ergänzend Zebrastreifen als Querungshilfe zur Verbesserung der Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger angebracht werden können.

Begründung

Die L300 ist eine vielbefahrene Verkehrsanbindung zwischen Bonn und Köln. Zudem ist die L300 die direkte Zufahrt zu der sehr stark frequentierten ED-Tankstelle. Die Tankstelle befindet sich unmittelbar im Bereich der Querung Germanenstraße/ Am Heidental.

Die beiden Querungen an der Germanenstraße und der Römerstraße sind die zentralen Bereiche, die L300 aus dem Ort kommend zu überqueren, um die Stadtbahnhaltestelle der Linie 16 zu erreichen. Die beiden genannten Querungen bedürfen eines besonderen Augenmerks, da sie die Schulwege zum Erreichen der Stadtbahnhaltestelle aus dem Norden und der Mitte Widdigs sind.

Die Fahrbahnteiler an diesen Querungen, auch als Sprunginsel bezeichnet, bieten unseres Erachtens keine ausreichende Sicherheit beim Überqueren der L300. Dies insbesondere zu den Stoßzeiten am Morgen und am Nachmittag. Erwachsene vermögen den Fahrbahnteiler richtig einzuschätzen und auf diesen warten, wenn sich Fahrzeuge nähern. Wie aber verhalten sich Schulkinder, insbesondere wenn sie sich in einer Gruppe befinden?

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch entsprechende Querungsanlagen zum Erreichen der Bahnsteiganlage ist auch mit Blick auf die Klimasituation sinnvoll, da dies eher dazu animiert, auf den Einsatz eines Kraftfahrzeuges zu verzichten. Die Tatbestandsvoraussetzungen nach StVO, respektive der Verwaltungsvorschrift und der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), sind unseres Erachtens erfüllt.

Für die CDU-Fraktion

Rolf Schmitz, Lutz Wehrend, Vorstand der CDU-Fraktion