

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	16.08.2023
Ausschuss für Stadtentwicklung	23.08.2023

öffentlich

Vorlage Nr.	217/2023-7
Stand	20.07.2023

Betreff Bahnhof Roisdorf Mobilstation; Vorstellung Teilmaßnahme P+R-Platz und städtebauliche Planung**Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss**

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beschließt,

1. die Gesamtplanung Bf Roisdorf auf Grundlage der vorgestellten Planungsstände P+R-Platz Bahnhof Roisdorf und Städtebauliche Planung fortzusetzen,
2. die vorgestellten Planungsstände P+R-Platz Bahnhof Roisdorf und Städtebauliche Planung in der geplanten Bürgerwerkstatt vorzustellen,
3. das Ergebnis der Bürgerwerkstatt mit Empfehlung für eine städtebauliche Planung und den P+R-Platz dem Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss erneut zur Beratung vorzulegen.

Beschlussentwurf Ausschuss für Stadtentwicklung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt,

1. die Gesamtplanung Bf Roisdorf auf Grundlage der vorgestellten Planungsstände P+R-Platz Bahnhof Roisdorf und Städtebauliche Planung fortzusetzen,
2. die vorgestellten Planungsstände P+R-Platz Bahnhof Roisdorf und Städtebauliche Planung in der geplanten Bürgerwerkstatt vorzustellen,
3. das Ergebnis der Bürgerwerkstatt mit Empfehlung für eine städtebauliche Planung und den P+R-Platz dem Ausschuss für Stadtentwicklung erneut zur Beratung vorzulegen.

Sachverhalt

Der Bahnhof Roisdorf soll zu einem Standort weiterentwickelt werden, der den aktuellen und zukünftigen Ansprüchen der Mobilität gerecht wird. Zudem soll eine städtebauliche Überplanung mit gestalterischer Ertüchtigung nicht nur des eigentlichen Bahnhofes, sondern auch des erweiterten Umfelds durchgeführt werden.

Das Plangebiet erstreckt sich dazu über einen Teilbereich zwischen der Bonner Straße und dem Bahnhofsvorplatz westlich der DB-Strecke Köln – Bonn, sowie der Straße Rosental und dem Gelände des ehemaligen Emka-Marktes auf der in Richtung Hersel orientierten Rückseite des Bahnhofes. Für die zu überplanenden Flächen wurde bereits im Jahr 2016 das Bebauungsplanverfahren Ro 21 in der Ortschaft Roisdorf eingeleitet. Die zu bearbeitende Fläche beträgt ca. 6,5 ha.

Ziel ist es insgesamt, den Standort zu einer Mobilstation zu entwickeln. Mobilstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsmittel an einem Ort und ermöglichen Fahrgästen so einen komfortablen Übergang zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln und gleichzeitig ergänzende, die Attraktivität steigernde Angebote in Anspruch zu nehmen. Ein weiteres

wesentliches Ziel ist zudem die Herstellung von barrierefreien Zugängen zum Bahnsteig.

Das Anliegen ist nicht ausschließlich durch die Stadt Bornheim realisierbar, sondern im Wesentlichen von der DB als Betreiberin des Bahnhofes sowie dem Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der go.Rheinland (ehemals Nahverkehr Rheinland/NVR) abhängig. Dazu ist der Bahnhof Roisdorf in die Modernisierungsoffensive (MOF) 3 des Zweckverbandes go.Rheinland aufgenommen worden. Hauptaspekt der MOF 3 ist die o.g. Herstellung barrierefreier Zugänge zum Bahnsteig sowie die Ertüchtigung der Ausstattung der Bahnsteiganlagen.

Weitergehende Elemente der Gesamtplanung der Stadt Bornheim sind ferner die Überplanung des Vorplatzes Bonner Straße, die gestalterische und tiefbautechnische Herrichtung eines Teilbereiches der Straße Rosental sowie die bauliche Umnutzung des Geländes des ehemaligen Emka-Marktes an der Straße Rosental zum P+R-Platz.

Bürgerwerkstatt Bahnhof Roisdorf

Bereits in den Jahren 2017 und 2018 wurde seitens der Stadt Bornheim ein umfangreiches Bürgerwerkstattverfahren durchgeführt, in dem erste Planungsideen erarbeitet worden sind. Teil dieses Planungsprozesses war die Durchführung von Beteiligungsformaten. Innerhalb des Beteiligungsverfahrens haben im Herbst 2017 und Frühjahr 2018 zwei Veranstaltungen zur Beteiligung sowohl fachlicher Vertreter als auch der Bürgerinnen und Bürger stattgefunden. Ziel war es, die Wünsche, Ideen und Meinungen der Bürgerinnen und Nutzer zu erörtern. Die Bürgerwerkstatt hat im Ergebnis zu einem städtebaulichen Strukturkonzept geführt, welches als Grundlage für die weiteren Planungsschritte dient. Die Ergebnisse können der Vorlage 790/2018-7 entnommen werden und sind zudem öffentlich auf der Internetseite der Stadt Bornheim einsehbar.

Machbarkeitsstudie Bahnhof Roisdorf

In einem folgenden Schritt wurde seitens der Stadt Bornheim eine Machbarkeitsstudie beauftragt, welche zunächst die wesentlichen Parameter der bahntechnischen Anlagen sowie verfügbarer Flächen eruiert hat. Teil der Machbarkeitsstudie ist zudem eine konzeptionelle Planung von barrierefreien Zuwegungen zu den Bahnsteigen. Eine Vorzugsvariante der barrierefreien Erschließung liegt vor. In die Machbarkeitsstudie wurden zudem die Zukunftsperspektiven von NVR, jetzt go.Rheinland und DB für die Strecke, also das geplante betriebliche Konzept für die Trasse, dargestellt und anschließend in die Ausarbeitung mit einbezogen.

Darauf aufbauend ist eine Planung der Gleisanlagen sowie der Bahnsteiganlagen auf Grundlage der zukünftig gegebenen Bedarfe erfolgt. Auf Basis dessen ist es möglich, den zukünftigen Raumbedarf der Eisenbahninfrastruktur festzustellen sowie daraus die für konkrete gestalterische bzw. funktionale Planungen zur Verfügung stehenden Flächen außerhalb der Gleisanlagen abzuleiten. Im Rahmen der Abstimmung der Machbarkeitsstudie unter den relevanten Projektbeteiligten wurden zudem die Zuständigkeiten innerhalb der Gesamtmaßnahme definiert.

Konkretes Abstimmungsergebnis zwischen DB, go.Rheinland/NVR, VRS und der Stadt Bornheim ist, dass im Rahmen der Maßnahmen der MOF 3 der bestehende Mittelbahnsteig mit Aufzug, Treppenanlage und neuer Fußgängerunterführung barrierefrei erschlossen werden soll. Die Stadt Bornheim ist dagegen für die daran anknüpfenden Zugangsbauwerke zur Personenunterführung zuständig, um eine städtebaulich und gestalterisch integrierte Planung insbesondere des Bahnhofsvorplatzes zu gewährleisten. Hierzu berücksichtigt die DB im Rahmen der o.g. MOF 3 eine entsprechende Tunnellänge von ca. 35 m, um einem möglichen zukünftigen Gleis- und Trassenausbau Rechnung zu tragen. Die Verwaltung plant

zur späteren Umsetzung der Maßnahmen ebenso die Beantragung von Fördermitteln.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie können in der Vorlage 874/2020-7 eingesehen werden.

Das Gesamtprojekt ist in zwei Arbeitsschritte aufgeteilt, da aufgrund gegebener Zwangspunkte vor einem Umbau von Bahnhofsvorplatz und Straße Rosental sowie der Herstellung der Barrierefreiheit zunächst Ersatzflächen zum Abstellen von Kfz geschaffen werden müssen. Als künftiger P+R-Platz ist dazu eine Fläche des ehemaligen Emka-Marktes vorgesehen. Diese Teilmaßnahme muss zuerst umgesetzt werden, um anschließend die heute durch Parkverkehre belegten Flächen für die anderen Baumaßnahmen freizumachen.

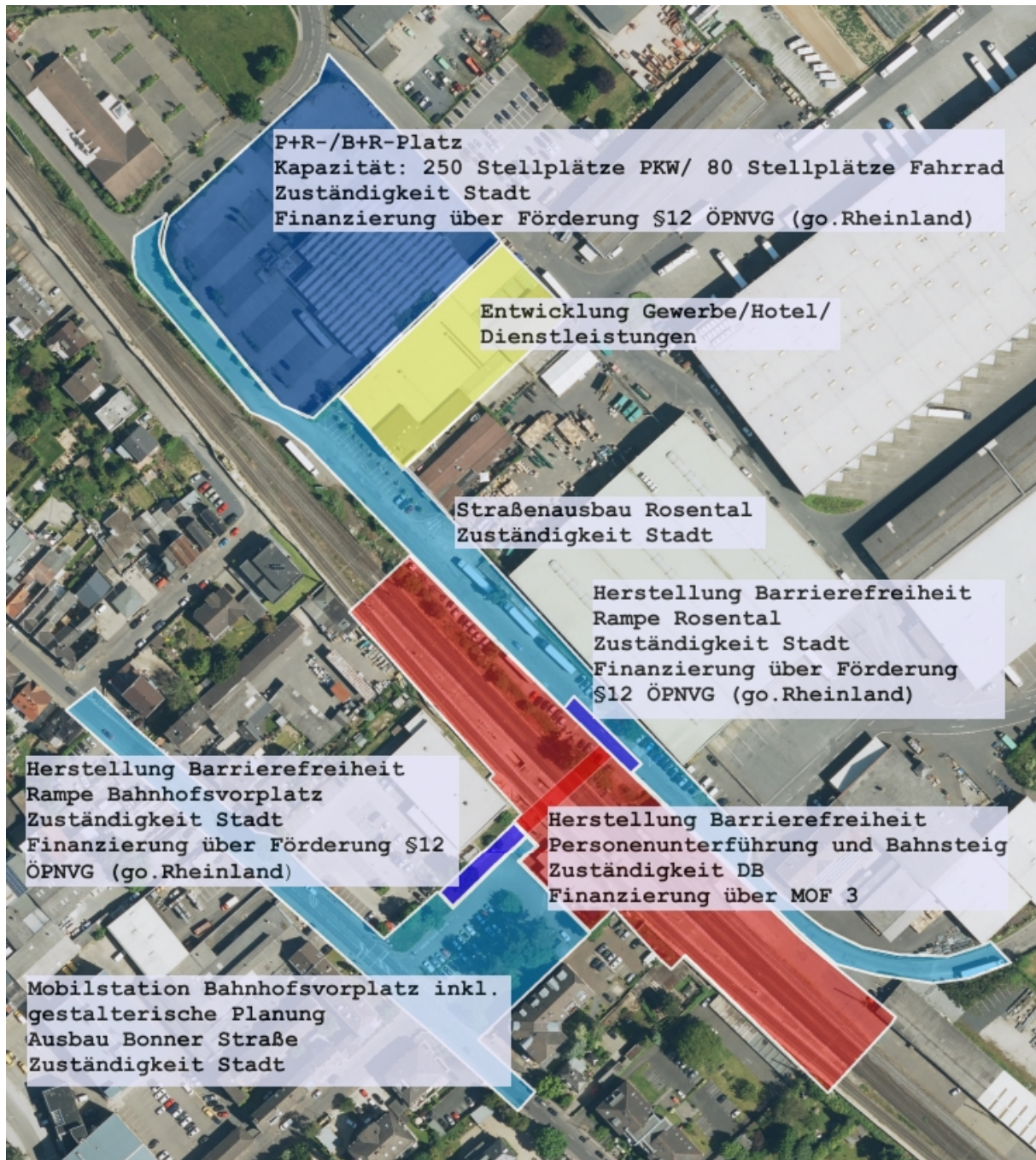


Abbildung 1: Teilmaßnahmen und Zuständigkeiten

Teilmaßnahme P+R-Platz

Ein Teil der Mobilstation Bahnhof Roisdorf soll der geplante P+R-Platz Rosental sein. Der Bedarf an P+R-Stellplätzen am Bahnhof Roisdorf ist in den letzten Jahren erheblich gestiegen und führt seit längerem zu einem unkoordinierten Ausweichen auf alle verfügbaren Flächen im Bahnhofsumfeld. Damit besteht insgesamt ein hoher Bedarf an P+R-Plätzen. Die Stadt Bornheim hat dazu bereits im Jahr 2018 das Grundstück des ehemaligen Emka-Marktes an der Straße Rosental in unmittelbarer Bahnhofsnähe erworben.

Eine geeignete P+R-Anlage am Bahnhof Roisdorf ist zurzeit nicht vorhanden. Einige Pendler nutzen aktuell die ca. 50 Parkplätze an der Bonner Straße neben dem Supermarkt. Die Mehrzahl jedoch stellt ihre Fahrzeuge auf der anderen Seite der Bahn ab, indem sie Flächen der Firma Landgard und den Seitenstreifen der Straße Rosental nutzt, der im Eigentum der Deutschen Bahn ist. Sowohl Landgard als auch die Deutsche Bahn dulden lediglich die Nutzung ihrer Flächen.

Nach Aufnahme des Bf Roisdorf in die o.g. MOF 3 und der damit perspektivisch realisierbaren Barrierefreiheit gilt es, einzelne Funktionsbereiche der zukünftigen Mobilstation Bf Roisdorf schrittweise umzusetzen.

Dazu soll die als P+R-Platz vorgesehene Fläche nun entwickelt und weitere von der Stadt erworbene Grundstücke tiefbautechnisch als Parkplatz ausgebaut werden. Dazu wurde das Büro Fischer Teamplan mit der Planung beauftragt.

Auf dem P+R-Platz werden neben den standardmäßigen Parkständen für PKW auch spezielle Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und Stellplätze für Menschen mit Behinderungen geplant. Dazu sollen zum einen die bereits am Standort vorhandenen Außenflächen des ehemaligen Emka-Marktes auf Grundlage des jetzigen Zustands baulich ertüchtigt werden. Damit wird dem Gedanken der Nachhaltigkeit und der Wiedernutzung vorhandener Strukturen Rechnung getragen. Zum anderen sollen die bisher baulich bzw. als Außenverkaufsfläche genutzten Grundstücksteile in optisch an den Bestand angepasster Art und Weise nach dem aktuellen Stand der Technik als Parkplatzfläche ausgebaut werden. Dabei wird die vorhandene Gestaltung aufgegriffen.

Die genannte Anlage soll neben ca. 250 Stellplätzen des P+R auch ca. 80 Stellplätze des B+R beinhalten. Darin enthalten sind Sonderstellplätze für Lastenfahrräder und E-Roller sowie Fahrradboxen.

Die vorgenannte Stellplatzanzahl ergibt sich aus einer Dimensionierung der Stellplätze mit einer Breite von 2,50 m als Standardmaß. Da es sich bei dem jetzigen Planungsstadium um die Vorplanung handelt, soll im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung eine Stellplatzbreite von 2,70 m hinsichtlich etwaiger größerer Fahrzeugdimensionen geprüft werden. Die erforderlichen Stellplatzmindestbreiten im Bereich der geplanten Teilüberdachung mit Photovoltaikanlagen ergeben sich auch aus der noch zu planenden Fundamentierung und Anordnung der Stützen für die Dachkonstruktion. Dies würde zu einer geringeren Gesamtanzahl an Parkständen bzw. Verkleinerung der Grünbeete und Fahrgassen führen. Die Aufteilung der Stellplätze ist demnach als vorläufig zu betrachten.

Die Herstellung der P+R-Plätze wird notwendig, da die zurzeit vorhandenen Fahrradstellplätze auf dem Bahnhofsvorplatz Bonner Straße deutlich unterdimensioniert sind zudem in ihrer Ausgestaltung nicht dem Stand der Technik entsprechen. Zudem werden die angeführten B+R-Plätze auf dem Bahnhofsvorplatz im Rahmen der Gesamtmaßnahme temporär abgeräumt werden müssen, um die Barrierefreiheit der Verkehrsstation bzw. die Gestaltung des Vorplatzes umzusetzen. Von ausreichenden Fahrradstellplätzen auf dem Vorplatz Bonner Straße ist erst nach Beendigung der gesamten Maßnahme auszugehen.

Zudem ist vorgesehen, einen Teil der Parkplatzflächen mit Photovoltaikanlagen auszustatten, um dem Gedanken des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit nachzukommen.

Dem Gedanken an Klimaschutz und Nachhaltigkeit wird darüber hinaus dadurch Rechnung getragen, als dass Regenwasser über Pflanzbeete entlang der Hauptzufahrt und zwischen den Parkreihen versickert werden soll.

Die Verwaltung hat das Teilprojekt P+R-Platz zur Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW angemeldet. Es handelt sich dabei um ein zweistufiges Förderverfahren. Der eigentliche Antrag zur Gewährung einer Förderung soll im Jahr 2024 folgen. Vor Einreichung des Förderantrages ist noch die Entwässerung und Versickerung der geplanten Flächen auf Grundlage eines noch durchzuführenden Baugrundgutachtens und hydrologischen Gutachtens zu prüfen und zu bewerten sowie eine TV-Befahrung der vorhandenen und künftig zu erhaltenden Entwässerungsleitungen erforderlich. Hieraus können sich ggf. Planungs- und Kostenänderungen ergeben. Zur Förderung beantragt werden sowohl der eigentliche Bau der Stellplatzanlage, als auch Grunderwerbs- und Abrisskosten. Gemäß einer Grobkostenschätzung ist für den P+R-Platz mit Kosten in Höhe von 2.700.000,- Euro zu rechnen. Diese sind gemäß dem o.g. Förderprogramm zu 90 % förderfähig. Die Maßnahme wurde von der Zweckverbandsversammlung go.Rheinland mit Schreiben vom 22.06.2023 in den Maßnahmenkatalog des o.g. Förderinstruments aufgenommen.

Im weiteren Verlauf der Planung wird geprüft, welche Kostenstrukturen sich aus der geplanten Teilüberdachung mit Photovoltaikanlagen ergeben und wie ein Betriebsmodell aussehen kann.

Die derzeitigen Planungsstände werden vom beauftragten Planungsbüro Fischer Teamplan in der Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses vorgestellt. Auf Grundlage des in dieser Vorlage aufgezeigten Planungsstandes soll die Planung in die o.g. Bürgerwerkstatt einbezogen und anschließend unter Berücksichtigung gestalterischer Anregungen und technischer Notwendigkeiten weiter konkretisiert werden.

Konkretisierende städtebauliche Planung

Der Bahnhof Roisdorf ist, wie bereits genannt, in die MOF 3 der DB aufgenommen worden. Die DB hat dazu ein Ingenieurbüro mit Vermessungsleistungen und einer Vorplanung beauftragt. Erste Ergebnisse dazu sollen ab Ende des Jahres 2023 vorliegen. Die Verwaltung befindet sich dazu im Austausch mit den Projektakteuren. (siehe auch Vorl. 612/2022-7)

Parallel dazu ist die Verwaltung bestrebt, die konzeptionellen Ideen aus der o.g. Bürgerwerkstatt im Sinne einer städtebaulichen Gesamtplanung zu konkretisieren. Dazu wurde im Jahr 2022 das Büro Pesch und Partner Architektur Stadtplanung GmbH beauftragt.

Aufgrund der Zentralität des Standorts und seiner Wichtigkeit im städtischen Gesamtkontext ist die Herstellung einer hochwertigen städtebaulichen Struktur und die Entwicklung hochwertiger gestalterischer Prinzipien wesentlich. Dazu ist der gesamte definierte Untersuchungsraum zu überplanen. Vorgesehen sind eine Integration bestehender gewerblicher Nutzungen (Fa. Landgard) sowie die Überplanung weiterer ungenutzter Flächen an der Straße Rosental. Dazu sollen Vorschläge für eine standortgerechte Nutzung (standortgerechtes hochwertiges Gewerbe; Hotel o.ä.) entwickelt werden. Zwischen dem P+R-Platz und dem Bestandsgebäude, ehemaliger Trinkgut, ist zurzeit ein Abstand von 3,00 m vorgesehen. Dieser kann nochmals angepasst werden, sofern sich eine neue Nutzung der genannten Flächen in den folgenden Planungsschritten konkretisiert.

Einbezogen werden zudem die Flächen des derzeitigen Penny-Marktes und des Mehrfamilienhauses Bonner Straße 16/18 im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes. Zudem sollen Ausstattungselemente einer Mobilstation mit der notwendigen Dimensionierung in die zu

entwickelnde städtebauliche Struktur integriert werden. Ausstattungselemente sollen etwa sein: Aufenthaltsbereich mit Sitzmöbeln; Fahrradabstellanlagen; gesicherte Fahrradabstellanlage/Fahrradparkhaus; Verleihstation RVK-E-Bike; öffentliches WC; Behindertenparkplätze; Carsharing; Kiss + Ride; Beschilderung; dynamische Fahrgastinformation.

Die Verwaltung hat eine Bedarfsanalyse hinsichtlich Fahrradabstellanlagen erstellt, die sowohl den Ist-Stand, als auch eine Prognose der Fahrgastzahlen am Bahnhof Roisdorf im Jahr 2040 berücksichtigt. Die Zahl der Ein- und Aussteiger beträgt heute 2.600, für das Jahr 2040 wird diese in der Reisendenverkehrsprognose 2040 der DB AG mit 4.300 Ein- und Aussteigenden angegeben. Die berechnete Zahl von ca. 200 Fahrradabstellplätzen wird in den Planungen berücksichtigt.

Darüber hinaus werden die Verkehrsflächen Bonner Straße und Rosental mit in die Planung einbezogen und als Straßenraumentwurf gestalterisch ausgearbeitet.

Neben der Herstellung einer städtebaulichen Ordnung ist die Entwicklung einer gestalterischen Grundidee notwendig, um eine Einheitlichkeit der räumlich voneinander getrennten Standorte Vorplatz und Rückseite zu bewirken. Die städtebauliche sowie die funktionale Ebene sind dazu durch die Gestaltung in Einklang zu bringen. Zudem soll durch die gestalterische Einheitlichkeit eine Zusammenführung der funktional voneinander getrennten Bereiche erzeugt werden. Dazu wird ein durchgehendes Gestaltungskonzept entwickelt, welches insbesondere die zu überplanenden Bereiche Bonner Straße, Bahnhofsvorplatz, Straße Rosental und P+R-Platz mit einbezieht.

Die einzelnen städtebaulichen Ideen werden folgend kurz erläutert. Eine ausführlichere Beschreibung kann der Anlage entnommen werden.

- Nordseite – Straße Rosental

Der Planungsbereich Rosental soll durch eine Neusortierung der zur Verfügung stehenden Flächen an Attraktivität gewinnen. Der Zugang zu Personenunterführung erfolgt in Form einer Treppe sowie durch eine Rampe. Es ist vorgesehen, dass die Zugänge zu Rampe und Treppe jeweils unmittelbar am vorgesehenen Bushaltestellenstandort enden. Aufgrund der durch den örtlichen Gewerbeverkehr frequentierten Straße Rosental wird der Straßenraum als 6 m breite Fahrspur mit angrenzenden Gehwegen neu gegliedert. Das rückwärtige Bahnhofsumfeld an der Straße Rosental wird zudem durch Baumstandorte mit Fahrradbügeln und einzelnen Sitzmöglichkeiten ergänzt. Zudem befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofszugang einzelne Stellplätze für Menschen mit Behinderungen.

Unmittelbar südlich des künftigen P+R-Platzes befindet sich eine Fläche mit zurzeit ungenutzten ehemaligen gewerblichen Gebäuden. Dies sollen ebenfalls überplant und in das städtebauliche Gesamtkonzept einbezogen werden. Aufgrund der Lage im unmittelbaren Einzugsbereich des Bahnhofes sind unterschiedliche hochwertige gewerbliche Nutzungen (Hotel, Dienstleistungen, Büronutzung) denkbar. Vorgesehen sind dazu drei 4 bis 5-geschossige Gebäude. Die Stellung der Baukörper ermöglicht zudem eine Nutzung eines zwischen den Baukörpern entstehenden Hofes bzw. entstehender Freiflächen.

Zur Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit der Personenunterführung (Rampe und Treppe) wurden drei Varianten erarbeitet, die sich jeweils in der konkreten Ausgestaltung leicht unterscheiden. Ziel aller Varianten ist es, Angsträume zu vermeiden und den Tunnelzugang durch größtmöglichen Lichteinfall zu attraktivieren. Einzelheiten zu einzelnen Rampenvarianten können der Anlage entnommen werden.

- Südseite Bahnhofsvorplatz Bonner Straße

Für den Planungsbereich Bahnhofsvorplatz Bonner Straße wurden zwei Varianten erarbeitet. Diese unterscheiden sich in der Ausgestaltung der Erschließungsschleife und der Stellung der Gebäude (gesicherte Fahrradabstellanlage; Gebäude Service/WC). In beiden Varianten ist jeweils die Anbindung der zum südlich gelegenen Mehrfamilienhaus gehörenden privaten Stellplatzanlage über den Bahnhofsvorplatz sicherzustellen.

Darüber hinaus wird in beiden Varianten auf die Erschließung mittels eines Kreisverkehrsplatzes verzichtet. Dieser würde zu Flächenverlusten führen und demnach die Möglichkeiten zur Gestaltung des Vorplatzes deutlich reduzieren. Zudem könnte ein Kreisverkehrsplatz nicht ausschließlich innerhalb des bestehenden Verlaufs der Bonner Straße realisiert werden, so dass dieser teilweise außerhalb der Straßenachse liegen würde.

Für die Buslinie 842 (Sechtem - Bonn) ist in Absprache mit dem Rhein-Sieg-Kreis (RSK) als Aufgabenträger für den Busverkehr die Anlage eines Haltestellenpaares unmittelbar an der Bonner Straße vorgesehen. Der zentrale Standort dient einer besseren Auffindbarkeit der Bushaltestellen für Fahrgäste. Mit dem RSK ist zudem abgestimmt, dass die Linie 842 auch zukünftig über Brunnenallee, Friedrichstraße sowie Rathausstraße verläuft. Dies begründet sich mit der Gewährleistung der Erschließung von Wohnlagen nordöstlich und südwestlich der Friedrichstraße sowie bereits umgebauter barrierefreier Haltestellen.

Zielvorstellung ist zudem, aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes möglichst viele Bestandsbäume zu erhalten (Ausführung im Einzelnen siehe Varianten C und D). Der Erhalt von Bäumen kann zudem zur Identitätsstiftung beitragen.

Aufgrund der zu erwartenden hohen Passantenfrequenz ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Km/h für Kraftfahrzeuge auf der Bonner Straße vorgesehen.

1. Variante C:

Die barrierefreie Zugänglichkeit wird mit einer dreiarmigen Rampe gewährleistet. Dabei wird der unterste Rampenarm gleichzeitig von den Nutzerinnen des Treppenabgangs genutzt. Er weist dazu eine Breite von 5,00 m auf. Die ergänzenden Rampensegmente sind jeweils 2,5 m breit. Die Treppenanlage erfolgt in abgewinkelter Form mit einem Zwischenpodest, so dass eine Spiegelung auf dem Grundstück des Pennymarktes grundsätzlich denkbar ist.

Die Erschließung des Vorplatzes für Hol- und Bringverkehre und den hier verkehrenden Kleinbus erfolgt über eine asymmetrische Erschließungsschleife im vorderen Bereich der Platzfläche. Die Ausfahrt vom Bahnhofsvorplatz erfolgt versetzt zur gegenüberliegenden Brunnenallee.

Der Bahnhofsvorplatz wird in dieser Variante zudem mit einer die Aufenthaltsqualität steigernden Möblierung ausgestattet. Der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten wird durch insgesamt 160 gesicherte bzw. ungesicherte Fahrradstellplätze gedeckt. Neben dem Fahrradparkhaus entsteht ein weiterer Baukörper für eine Servicestation und ein öffentliches WC. Die Gebäude sind dabei so angeordnet, dass das Stellwerksgebäude der DB teilweise verdeckt wird. Das vorgenannte Stellwerksgebäude muss zur Unterbringung der Stellwerkstechnik langfristig erhalten bleiben. Die Platzgestaltung ist so angelegt, dass eine unmittelbare Achse zwischen der historischen Brunnenallee und dem Bahnhofsvorplatz entsteht.

In dieser Variante ist ein teilweiser Erhalt des Baumbestandes möglich. Die Erhaltung

dieses Teils des bestehenden historischen Bewuchses (Bäume) ist in dieser Variante wesentliche Zielsetzung und Teil des Planungsgedankens.

Der Straßenraum Bonner Straße wird im Planungsbereich mit einer Mittelinsel versehen, welche die Querbarkeit der Straße verbessert. Diese wird durch Zebrastreifen ergänzt. Die Fahrgeschwindigkeit soll dazu auf 30 Km/h begrenzt werden.

2. Variante D:

Die Rampenanlage ist identisch zur Variante C. Die Treppe kann ebenfalls grundsätzlich auf das Gelände des Pennymarktes erweitert werden, ist jedoch eher rechtwinklig geformt. Im inneren der Erschließungsschleife entsteht die Möglichkeit, das Fahrradparkhaus sowie das Service- und WC-Gebäude zu verorten. Der temporäre Verkehr auf dem Bahnhofsvorplatz wird durch je einen Behinderten- und einen Kiss+Ride-Stellplatz sowie eine separate Busbucht geordnet.

Ergänzend zu den vorgenannten Elementen erfolgt auch in dieser Variante eine entsprechende Möblierung des Platzes und eine Ausstattung mit ca. 170 Fahrradabstellmöglichkeiten.

Da in dieser Variante ein größerer Teil der bestehenden Bäume entfallen müssten, enthält das Konzept zur Kompensation wesentliche Baumneupflanzungen. Diese Neupflanzungen dienen zum einen dem Gedanken der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes, zum anderen auch der Umsetzung einer städtebaulichen Gestaltungsidee.

Diese ergänzenden Baumpflanzungen sind vorgesehen, längs zur Treppen-/Rampenanlage und in Form eines doppelreihigen kleinen Haines zur Verdeckung des zu erhaltenden Stellwerksgebäude. Die Gestaltung des Vorplatzes inklusive der vorgenannten Baumreihe und den Baukörpern dient dazu der städtebaulichen Fassung des Platzes und der Betonung der Lauf- und Sichtachse zwischen der Brunnenallee und dem Bahnhofsvorplatz.

Bei der Gestaltung der Bonner Straße entfällt die heutige Abbiegespur in Richtung des Pennymarktes, um Raum für einen Fahrradschutzstreifen zu schaffen. Lichtsignalanlagen regeln den Verkehrsfluss und ermöglichen ein Sicheres queren für Zufußgehende.

Zwischenstände des Planungsauftrages liegen nun vor. Diese werden in der Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses vom beauftragten Stadtplanungsbüro Pesch und Partner vorgestellt.

Ausblick und Umsetzungsperspektive

Zur Realisierung der Mobilstation Bahnhof Roisdorf inklusive städtebaulicher Entwicklung des Bahnhofsumfeldes ist eine schrittweise Umsetzung einzelner Teilmaßnahmen notwendig. Dazu ist eine Konkretisierung einzelner Teilplanungen vorgesehen. Demnach ist zunächst der P+R-Platz zu realisieren, um den Parkverkehr zu ordnen. Mit einer Inbetriebnahme des P+R-Platzes können die bisher auf dem Bahnhofsvorplatz und in der Straße Rosental verorteten Parkflächen anderweitig genutzt werden. Vor einer eigentlichen Ertüchtigung des Bahnhofsvorplatzes und der Straße Rosental werden diese jedoch zunächst durch die Bautätigkeiten der DB in Anspruch genommen werden. Es ist davon auszugehen, dass die o.g. Flächen erst nach der Fertigstellung der Maßnahmen im Rahmen der MOF 3 (Barrierefreiheit, etc.) abschließend gestalterisch aufgewertet werden können. Die Herstellung der Rampenzugänge durch die Stadt Bornheim sind jedoch in enger Abstimmung mit der DB zeitgleich umzusetzen.

Für die einzelnen Teilmaßnahmen der Gesamtmaßnahme: P+R-Platz, Herstellung der

Barrierefreiheit, Platzgestaltung/Schaffung von Aufenthaltsqualität, Mobilstationselemente, Straßenbau Rosental und dem Bau von barrierefreien Bushaltestellen ist vorgesehen, für die Finanzierung jeweils passende Förderinstrumente in Anspruch zu nehmen.

Nach derzeitigem Stand würde die DB die Baumaßnahme im Rahmen der MOF 3 (Barrierefreiheit, u.a.) zur baubetrieblichen Bündelung für die Jahre 2027 ff. anmelden. Dies bedeutet laut Auskunft der DB jedoch nicht automatisch einen Baubeginn im Jahr 2027. Die Stadt Bornheim muss die o.g. in ihrer Verantwortung liegenden Teilmaßnahmen jeweils am Bauzeitpunkt der DB ausrichten. Eine von der DB unabhängige Umsetzung ist nicht möglich. Daraus ergibt sich, dass die Umsetzung des P+R-Platzes vorgezogen und aus heutiger Sicht für das Jahr 2025 avisiert wird.

Auf Grundlage der o.g. Teilplanungen ist die Durchführung einer weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne einer Bürgerwerkstatt in der zweiten Jahreshälfte 2023 geplant. Demnach handelt es bei den hier vorgestellten Plänen ausdrücklich um Zwischenstände.

Die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt werden anschließend ausgewertet und ggf. nach Prüfung in die weitere Planung einbezogen. Anschließend soll die Planung finalisiert und den Gremien erneut vorgelegt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Für den P+R-Platz ist gem. einer Grobkostenschätzung mit Kosten in Höhe von 2.700.00,- Euro auszugehen. Die Maßnahme ist beim Zweckverband go.Rheinland zur Förderung in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten angemeldet.

Für die Herstellung der Barrierefreiheit (Rampen Vorplatz Bonner Straße) und Straße Rosental ist gem. einer Grobkostenschätzung aus der im Sachverhalt erwähnten Machbarkeitsstudie Bf Roisdorf mit 2.950.000,- Euro auszugehen. Die Beantragung von Fördermitteln in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten über den Zweckverband go.Rheinland ist beabsichtigt.

Eine Kostenschätzung hinsichtlich der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Straße Rosental liegt zurzeit noch nicht vor und wird im weiteren Projektverlauf erstellt.

Auswirkungen auf das Klima

1. Grundeinschätzung

☐
☒

Mit dem Vorhaben ist keine klimarelevante Wirkung verbunden. → weiter bei 3.

Mit dem Vorhaben ist eine klimarelevante Wirkung verbunden. → weiter bei 2.

2. Klima-Test

Die mit dem Vorhaben verbundene klimarelevante Wirkung ist

☒
☐

positiv

negativ

→ weiter bei 3.

3. Begründung

Mit einer perspektivischen Umsetzung des Gesamtvorhabens kann die Position des ÖPNV innerhalb des Modal Split gestärkt werden und ggf. zu Einsparungen klimarelevanter Folgen führen.

Anlagen zum Sachverhalt

P+R-Platz

1. Bf Ro P+R Bericht Vorplanung
2. Bf Ro P+R Kostenschätzung
3. Bf Ro P+R Variante 2

Städtebauliche Planung

4. Bf Ro Erläuterungsbericht
5. Bf Ro Varianten Rampen
6. Bf Ro Variante C
7. Bf Ro Variante D
8. Bf Ro Visualisierung Nord Variante 1
9. Bf Ro Visualisierung Nord Variante 2
10. Bf Ro Visualisierung Nord Variante 3
11. Bf Ro Visualisierung Süd Variante 1
12. Bf Ro Visualisierung Süd Variante 2