

# Sitzungsunterlagen

Sitzung des Ausschusses für  
Stadtentwicklung

Antragsfrist 26.07.2023

23.08.2023

# Inhaltsverzeichnis

## Sitzungsdokumente

Einladung Ausschüsse	3
Niederschrift öffentl. Nr. 26 StEA 22.03.2023	4
Niederschrift öffentl. Nr. 37 StEA 03.05.2023	7

## Vorlagendokumente

TOP Ö 5 Bahnhof Roisdorf Mobilstation; Vorstellung Teilmaßnahme P+R-Platz und städtebauliche Planung	
Vorlage 217/2023-7	13
1. Bf Ro P+R Bericht Vorplanung 217/2023-7	23
2. Bf Ro P+R Kostenschätzung 217/2023-7	35
3. Bf Ro P+R LP Variante 2 217/2023-7	36
4. Bf Ro Erläuterungsbericht 217/2023-7	37
5. Bf Ro Varianten Rampen 217/2023-7	44
6. Bf Ro Variante C 217/2023-7	51
7. Bf Ro Variante D 217/2023-7	52
8. (nicht drucken) Bf Ro Visualisierung Nord Variante 1 217/2023-7	53
9. (nicht drucken) Bf Ro Visualisierung Nord Variante 2 217/2023-7	54
10. (nicht drucken) Bf Ro Visualisierung Nord Variante 3 217/2023-7	55
11. (nicht drucken) Bf Ro Visualisierung Süd Variante 1 217/2023-7	56
12. (nicht drucken) Bf Ro Visualisierung Süd Variante 2 217/2023-7	57
TOP Ö 6 Mitteilung / Halbjahresbericht des Bürgermeisters (Bereich StEA, öffentl.)	
Vorlage ohne Beschluss 409/2023-1	58
HJB StEA ö 409/2023-1	59
TOP Ö 7 Mitteilung betr. Änderungsverfahren für den Landesentwicklungsplan NRW (LEP) bzgl. des Ausbau der Erneuerbaren Energien	
Vorlage ohne Beschluss 390/2023-7	63
TOP Ö 8 Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	
Vorlage ohne Beschluss 387/2023-1	67
TOP Ö 9 Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 22.05.2023 betr. Auswirkungen der neuen städtebaulichen Leitlinien auf die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne	
Vorlage ohne Beschluss 367/2023-7	68
Große Anfrage 367/2023-7	69

# Einladung



Sitzung Nr.	068/2023
StEA Nr.	5/2023

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

Bornheim, den 08.08.2023

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, 23.08.2023, 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.
	<b>Öffentliche Sitzung</b>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme der Niederschriften Nr. 26/2023 vom 22.03.2023 und Nr. 37/2023 vom 03.05.2023	
5	Bahnhof Roisdorf Mobilstation; Vorstellung Teilmaßnahme P+R-Platz und städtebauliche Planung (MoVA 16.08.2023)	217/2023-7
6	Mitteilung / Halbjahresbericht des Bürgermeisters (Bereich StEA, öffentl.)	409/2023-1
7	Mitteilung betr. Änderungsverfahren für den Landesentwicklungsplan NRW bzgl. des Ausbau der Erneuerbaren Energien	390/2023-7
8	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	387/2023-1
9	Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 22.05.2023 betr. Auswirkungen der neuen städtebaulichen Leitlinien auf die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne	367/2023-7
10	Anfragen mündlich	
	<b>Nicht-öffentliche Sitzung</b>	
11	Nachtrag zum Erbbaurechtsvertrag Domhofstraße, Bornheim-Hersel	366/2023-7
12	Grundstücksankauf im Umlegungsgebiet Se 21	369/2023-7
13	Untererbbaurecht, Merten, Flur 13	442/2023-7
14	Grundstücksgeschäfte im Bereich des Baugebiets Me 18	760/2022-7
15	Mitteilung / Halbjahresbericht des Bürgermeisters (Bereich StEA, nicht öffentl.)	410/2023-1
16	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	388/2023-1
17	Anfragen mündlich	

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet:

  
Wolfgang Schwarz  
(Vorsitzender)

beglaubigt:

  
(Verwaltungsfachangestellte)

# Niederschrift



Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung der Stadt Bornheim am Mittwoch, 22.03.2023, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2

X	Öffentliche Sitzung
	Nicht-öffentliche Sitzung

Sitzung Nr.	026/2023
StEA Nr.	3/2023

## Anwesende

### Vorsitzender

Schwarz, Wolfgang CDU-Fraktion

### Mitglieder

Castor-Cursiefen, Traude, Dr. Bündnis 90/Die Grünen - Fraktion

Geuer, Theo CDU-Fraktion

Hanft, Wilfried SPD-Fraktion

Hochgartz, Markus Bündnis 90/Grüne-Fraktion

Knapstein, Günter CDU-Fraktion

Knauth, Monika SPD-Fraktion

Krüger, Frank W. SPD-Fraktion

ab TOP 4 tw.

Lehmann, Michael Fraktionslos

Prinz, Rüdiger CDU-Fraktion

Quadt-Herte, Manfred Bündnis 90/Grüne-Fraktion

Rothe, Berthold Bündnis 90/Grüne-Fraktion

Tourné, Peter, Dr. SPD-Fraktion

Wehrend, Lutz CDU-Fraktion

Weiler, Marcel Bündnis 90/Grüne-Fraktion

Wingenbach, Matthias CDU-Fraktion

### stv. Mitglieder

Montenarh, Stefan UWG/Forum-Fraktion

Müller, Heinz UWG/Forum-Fraktion

Strauff, Bernhard CDU-Fraktion

Süß, Marc ABB-Fraktion

### stv. beratende Mitglieder

Will, Madeleine, Dr. Seniorenbeirat

### Verwaltungsvertreter

Bongartz, Monika

Erl, Andreas

Schier, Manfred, Erster Beigeordneter

### Schriftführerin

Altaner, Petra

### Nicht anwesend (entschuldigt)

Breuer, Paul ABB-Fraktion

Düx, Gottfried UWG/Forum-Fraktion

Feldenkirchen, Hans Gerd UWG/Forum-Fraktion

Flamme, Christina CDU-Fraktion

Görgen, Helmut Seniorenbeirat

Kreckel, Alexander FDP-Fraktion

Mauel, Sascha CDU-Fraktion

## Tagesordnung

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<b><u>Öffentliche Sitzung</u></b>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme der Niederschrift Nr. 16 vom 23.02.2023	
5	Bebauungsplan Ro 07 "An der Wolfsburg" in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss; Offenlagebeschluss	659/2022-7
6	Fristverlängerung für die Verfüllung und Rekultivierung einer Abgrabung am Mittelweg	092/2023-12
7	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	145/2023-1
8	Anfragen mündlich	

### **Vor Eintritt in die Tagesordnung (der gesamten Sitzung)**

AV Wolfgang Schwarz eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung der Stadt Bornheim, stellt fest, dass ordnungsgemäß eingeladen worden ist und dass der Ausschuss für Stadtentwicklung beschlussfähig ist.

Die Tagesordnung der öffentlichen Sitzung wird in folgender Reihenfolge behandelt:  
TOP 1-8.

	<b><u>Öffentliche Sitzung</u></b>	
1	<b>Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin</b>	

Frau Altaner ist bereits zur Schriftführerin bestellt.

2	<b>Verpflichtung von Ausschussmitgliedern</b>	
---	---	--

Es wurde kein Ausschussmitglied verpflichtet.

3	<b>Einwohnerfragestunde</b>	
---	-----------------------------	--

Die Einwohnerfragestunde entfällt, da keine Fragen vorliegen.

4	<b>Entgegennahme der Niederschrift Nr. 16 vom 23.02.2023</b>	
---	--	--

Der Ausschuss für Stadtentwicklung erhebt gegen den Inhalt der Niederschrift über die Sitzung Nr. 16/2023 vom 23.02.2023 keine Einwände.

5	<b>Bebauungsplan Ro 07 "An der Wolfsburg" in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss; Offenlagebeschluss</b>	<b>659/2022-7</b>
---	--	-------------------

### **Beschluss:**

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

Der Rat beschließt:

1. gemäß § 2 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 13a BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes Ro 07 „An der Wolfsburg“ in der Ortschaft Roisdorf. Das Plangebiet

umfasst einen Teilabschnitt der RadPendlerRoute im Bereich zwischen Heilgersstraße und Adenauerallee/ Freiherr-vom-Stein-Straße. Ziel ist die Realisierung eines Teilabschnittes der RadPendlerRoute. Der Bebauungsplan wird gemäß § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt,

2. gemäß § 13a (3) BauGB bei der Bekanntmachung der Aufstellung darauf hinzuweisen, dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer Frist von vier Wochen im Rathaus, Abteilung 7.1 Stadtplanung, über die Allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten und dazu äußern kann,
3. den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes Ro 07 „An der Wolfsburg“ einschließlich des vorliegenden Textteils sowie der vorliegenden Begründung gemäß § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

-Einstimmig-  
bei 1 Stimmenthaltung (CDU tw.)

<b>6</b>	<b>Fristverlängerung für die Verfüllung und Rekultivierung einer Abgrabung am Mittelweg</b>	<b>092/2023-12</b>
----------	---	--------------------

**Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, das Einvernehmen zur beantragten Verlängerung des Verfüllzeitraums der Abgrabung Horst am Mittelweg derzeit nicht zu erteilen, da die Rekultivierungsplanung dem rechtskräftigen Bebauungsplan He 31 widerspricht und die Erschließung nicht gesichert ist.

- Einstimmig -

<b>7</b>	<b>Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen</b>	<b>145/2023-1</b>
----------	---	-------------------

Mündliche Mitteilungen

Keine.

Beantwortung von Anfragen aus vorherigen Sitzungen

Von der Sitzungsvorlage-Nr. 145/2023-1 Kenntnis genommen.

<b>8</b>	<b>Anfragen mündlich</b>	
----------	--------------------------	--

Keine.

Ende der Sitzung: 18.15 Uhr

gez. Wolfgang Schwarz  
Vorsitz

gez. Petra Altaner  
Schriftführung

# Niederschrift



Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung der Stadt Bornheim am Mittwoch, 03.05.2023, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2

X	Öffentliche Sitzung
	Nicht-öffentliche Sitzung

Sitzung Nr.	037/2023
StEA Nr.	4/2023

## Anwesende

### Vorsitzender

Schwarz, Wolfgang CDU-Fraktion

### Mitglieder

Breuer, Paul ABB-Fraktion  
Castor-Cursiefen, Traude, Dr. Bündnis 90/Die Grünen - Fraktion  
Feldenkirchen, Hans Gerd UWG/Forum-Fraktion  
Hanft, Wilfried SPD-Fraktion  
Hochgartz, Markus Bündnis 90/Grüne-Fraktion  
Knapstein, Günter CDU-Fraktion  
Knauth, Monika SPD-Fraktion  
Kreckel, Alexander FDP-Fraktion  
Mauel, Sascha CDU-Fraktion  
Prinz, Rüdiger CDU-Fraktion  
Quadt-Herte, Manfred Bündnis 90/Grüne-Fraktion  
Rothe, Berthold Bündnis 90/Grüne-Fraktion  
Tourné, Peter, Dr. SPD-Fraktion  
Wehrend, Lutz CDU-Fraktion  
Weiler, Marcel Bündnis 90/Grüne-Fraktion  
Wingenbach, Matthias CDU-Fraktion

### stv. Mitglieder

Gordon, Christina SPD-Fraktion  
Marx, Hans Heinrich CDU-Fraktion  
Montenarh, Stefan UWG/Forum-Fraktion  
Strauff, Bernhard CDU-Fraktion  
Züge, Rainer SPD-Fraktion

### beratende Mitglieder

Görgen, Helmut Seniorenbeirat

### Verwaltungsvertreter

Bongartz, Monika  
Erll, Andreas  
Schier, Manfred, Erster Beigeordneter

### Schriftführerin

Altaner, Petra

### Nicht anwesend (entschuldigt)

Düx, Gottfried UWG/Forum-Fraktion  
Flamme, Christina CDU-Fraktion  
Geuer, Theo CDU-Fraktion  
Krüger, Frank W. SPD-Fraktion

Tagesordnung

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<b><u>Öffentliche Sitzung</u></b>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme der Niederschrift Nr. 23 vom 16.03.2023	
5	Bebauungsplan Me 18; Vergrößerung des Plangebietes; Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung; Offenlagebeschluss	188/2023-7
6	10. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Merten; Ergebnis der Offenlage; Beschluss	197/2023-7
7	Antrag der SPD-Fraktion betr. Bauleitplanung	186/2023-7
8	Freiraumplanung zwischen Bonn-Nord und Hersel	233/2023-12
9	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	242/2023-1
10	Anfragen mündlich	

**Vor Eintritt in die Tagesordnung (der gesamten Sitzung)**

AV Wolfgang Schwarz eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung der Stadt Bornheim, stellt fest, dass ordnungsgemäß eingeladen worden ist und dass der Ausschuss für Stadtentwicklung beschlussfähig ist.

Die Tagesordnung der öffentlichen Sitzung wird in folgender Reihenfolge behandelt:  
TOP 1-10.

	<b><u>Öffentliche Sitzung</u></b>	
<b>1</b>	<b>Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin</b>	

Frau Altaner ist bereits zur Schriftführerin bestellt.

<b>2</b>	<b>Verpflichtung von Ausschussmitgliedern</b>	
----------	---	--

Es wurde kein Ausschussmitglied verpflichtet.

<b>3</b>	<b>Einwohnerfragestunde</b>	
----------	-----------------------------	--

Mündliche Einwohnerfrage des Herrn Stadler betr. Bebauungsplan Me 18

1. betr. Stellungnahme des Abwasserwerkes vom 07.02.2023, der jetzige Stand des Regenrückhaltebeckens ist lt. Empfehlung des Abwasserwerkes ein falscher Standort, weil er nicht am Tiefpunkt des Geländes errichtet wird, wo man den FNP erweitert  
Warum hat die Stadt diese Hinweise des Abwasserwerkes nicht in die Planung zum Bebauungsplan aufgenommen?

Antwort:

Es ist der richtige Standort, den die Stadt ausgewählt hat und es ist abgewogen und die Stellungnahme des Abwasserbetriebes ist eingegangen in die Überlegung zur weiteren Planung.

2. Werden die Kosten für den Kanal und das Regenwasserversickerungsbecken zu

100% vom Investor übernommen oder geht ein Teil davon auch zu Lasten der Steuerzahler bzw. der Gebührenzahler?

Antwort:

Die Baugebietsentwicklung geht zu einem durchaus erheblichen Anteil zu Lasten des Steuerzahlers, weil wir als Schulträger dort größere Flächen in Anspruch nehmen, die die Stadt mitentwickelt, die natürlich von der gesamten Infrastruktur des gesamten Gebietes insgesamt mit profitiert. Dieser Anteil ist zu übernehmen.

3. Aber nicht mehr?

Antwort:

Die Erschließung privater Wohngebiete gehört nicht zum Aufgabenbereich des Schulträgers.

4. betr. Hinweis in der Vorlage, dass das Regenwasserversickerungsbecken einen Notüberlauf in das Versickerungsbecken des Breitbaches bekommt  
Ist ausgerechnet worden, dass dann, bei einem Starkregenereignis dieses zweite Regenwasserversickerungsbecken ausreichend dimensioniert ist oder muss dieses später auf Kosten des Wasserverbandes Dickopsbach erweitert werden?

Antwort:

Der Wasserverband hat bei der Planung mitgewirkt und die Planung ist so insgesamt abgestimmt. Das, was bei Starkregenereignissen passiert, 100 Liter pro Quadratmeter und mehr, ist bekannt und ist nicht Planfall für die Infrastruktur.

<b>4</b>	<b>Entgegennahme der Niederschrift Nr. 23 vom 16.03.2023</b>	
----------	--	--

Der Ausschuss für Stadtentwicklung erhebt gegen den Inhalt der Niederschrift über die Sitzung Nr. 23/2023 vom 16.03.2023 keine Einwände.

<b>5</b>	<b>Bebauungsplan Me 18; Vergrößerung des Plangebietes; Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung; Offenlagebeschluss</b>	<b>188/2023-7</b>
----------	---	-------------------

Der Antrag der SPD-Fraktion, den Vorschlag des Investors aufzunehmen, was die Einbeziehung öffentlicher Mittel angeht und Prüfung der Anpassung der 80 m<sup>2</sup> Regelung, wird mit einem Stimmenverhältnis von  
05 Stimmen für den Antrag (SPD)  
17 Stimmen gegen den Antrag (CDU, B90/Grüne, UWG, FDP, ABB)  
abgelehnt.

Der Investor Herr Bartel erklärt, dass er bereit ist auch öffentliche Mittel für die Doppel- und Reihenhäuser in seinen Kaufverträgen und Finanzierungsmodellen einfließen zu lassen.

**Beschluss:**

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

Der Rat beschließt,

1. den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Me 18 in der Ortschaft Merten zu erweitern. Das Plangebiet umfasst einen Bereich zwischen der bestehenden Bebauung an der Bonn-Brühler-Straße (L 183), dem Breitbach, der Stadtbahnlinie 18 und der Händelstraße. Ziel ist die Realisierung eines neuen Wohnquartiers, einer Gesamtschule mit Dreifachsporthalle sowie zweier Kindertagesstätten,
2. zu den Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB zum Entwurf des Bebauungsplanes Me 18 in der Ortschaft Merten die vorliegenden Stellungnahmen der Stadt Bornheim,

3. den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes Me 18 einschließlich der vorliegenden textlichen Festsetzungen sowie der vorliegenden Begründung gemäß § 3(2) BauGB für die Dauer von fünf Wochen öffentlich auszulegen.

- Einstimmig -

<b>6</b>	<b>10. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Merten; Ergebnis der Offenlage; Beschluss</b>	<b>197/2023-7</b>
----------	--	-------------------

**Beschluss:**

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

Der Rat beschließt,

1. zu den Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB zum Entwurf der 10. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Merten die vorliegenden Stellungnahmen inklusive der Beschlussentwürfe der Stadt Bornheim,
2. die vorliegende 10. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Merten mit der vorliegenden Begründung.

- Einstimmig -

<b>7</b>	<b>Antrag der SPD-Fraktion betr. Bauleitplanung</b>	<b>186/2023-7</b>
----------	---	-------------------

Die SPD-Fraktion beantragt den Antrag betr. Bauleitplanung in den Arbeitskreis Städtebauliche Entwicklung zu verweisen.

Herr Schier sagt zu, die Anfragen in den Arbeitskreis Städtebauliche Entwicklung aufzunehmen.

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

- Einstimmig -

<b>8</b>	<b>Freiraumplanung zwischen Bonn-Nord und Hersel</b>	<b>233/2023-12</b>
----------	--	--------------------

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen

Der Rat stimmt der Entwicklung des interkommunalen Freiraumprojekts "Rheingärten" zu und beauftragt die Verwaltung, mit der Stadt Bonn nach Zustimmung der Ratsgremien einen Kooperationsvertrag zur gemeinsamen Planung und Berücksichtigung aller Maßnahmen des Masterplans Rheinaue abzuschließen.

- Einstimmig -

<b>9</b>	<b>Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen</b>	<b>242/2023-1</b>
----------	---	-------------------

**Mündliche Mitteilungen**

des Herrn Schier betr. Bauantrag für Außenbereich zur Wildvogelstation im Mittelweg 80

-Kenntnis genommen-

des Herrn Ertl

1. betr. Anfrage der Bezirksregierung Köln betr. Regionalplan, Flächen für Windenergie auszuweisen. Die Unterlagen, die sich zurzeit in der Offenlage befinden, werden der Bezirksregierung mitgeteilt.
2. betr. Eilantrag gegen die laufende Erschließung im Bebauungsplan Me 16. Der Eilantrag wurde durch das Verwaltungsgericht abgewiesen.

-Kenntnis genommen-

#### Zusatzfrage AM Rothe

Können die Argumente des Gerichts, wenn diese öffentlich sind, den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt werden?

#### Antwort:

Es soll damit zurückhaltend umgegangen werden. Es wird geklärt, in wie weit darüber informiert werden kann.

#### Beantwortung von Anfragen aus vorherigen Sitzungen

Von der Sitzungsvorlage-Nr. 242/2031-1 Kenntnis genommen.

<b>10</b>	<b>Anfragen mündlich</b>	
-----------	--------------------------	--

AM Züge betr. Containeranlage Schule in Waldorf, konkreter Container kann nicht aufgestellt werden

Wie geht es jetzt weiter?

#### Antwort:

Es gab eine Ergänzungsvorlage. Auf Antrag der SPD-Fraktion wurde von der Ergänzungsvorlage abgewichen. Es wurde festgestellt, dass der Container nicht dorthin passt. Es muss ein Ersatzcontainer beschafft werden.

AM Hochgartz betr. Unterschiedliche Informationen von verschiedenen Seiten, Druck auf die Politik

Wie sieht die Lösung der Verwaltung aus, auch gerade in der Kommunikation mit den Eltern?

#### Antwort:

Die Erwartungshaltung, dass der Container kurzfristig dort aufgestellt werden kann, wurde nicht von der Verwaltung ausgelöst. Fakt ist, dass der Container, wie ursprünglich von der Politik angedacht, nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Man sieht sich aber in der Lage, eine zügige Beschaffung eines anderen Containers zu erreichen und diesen anzusiedeln. Die Kommunikation zwischen der Schulleitung, der Schulverwaltung und der OGS erfolgt. Es wird sich weiter dafür eingesetzt, dass insbesondere mit der OGS nochmals gesprochen wird, um die Dinge, die sich hinter der Suche nach einem Ersatzcontainer verbergen, auch plausibel gemacht und erklärt werden.

AM Prinz betr. blaue Markierung am Gillesweg, Einmündung Domhofstraße, entlang Freifläche Richard-Piel-Straße

Was hat es mit der blauen Markierung auf sich?

#### Antwort:

Dies ist nicht bekannt. Blaue Markierungen sind meistens Vermessungsprodukte. Die Verwaltung hat nicht vor, an dem Erschließungsflächen etwas zu verändern, sondern Gillesweg, Gartenstraße und das Umfeld bleibt so wie es ist.

AM Wehrend betr. Anschreiben an die Fraktionen von 3 Familien betr. Bpl. Bo 18, Landan-  
kauf

Wie ist der Sachstand zum Bo 18?

Antwort:

Der Bo 18 umfasst mehrere Grundstücke. Dem Käufer und Investor wurde mitgeteilt, dass er so zu bauen hat, wie es der Bo 18 aufzeigt. Dazu gehören auch die beteiligten städtebaulichen Grundstücke. Etwas Anderes wurde bisher nicht mit der Verwaltung vereinbart. Es macht keinen Sinn vorher über diese Flächen zu diskutieren. Es wird abgewartet, ob die Flächen für eine sinnvolle Wohnungsentwicklung benötigt werden. Sollte dabei das ein oder andere Grundstück nicht benötigt werden, kann eventl. über Freiflächenpatenschaften, Pflege der Wegeflächen mit den Bürgern gesprochen werden.

Ende der Sitzung: 19:52 Uhr

gez. Wolfgang Schwarz  
Vorsitz

gez. Petra Altaner  
Schriftführung

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 wesentli-

ches 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 Lastenfahräder 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 entwi-

ckelnde 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 Straßenraumwurf 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 erar-

beitet. 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 Pesh 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 (Barriere-

freiheit, 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

# Ö 5



## Planung einer Park+Ride Anlage am Bf. Roisdorf

Erläuterungsbericht  
Vorplanung

Im Auftrag der

## **Stadt Bornheim**

bearbeitet durch

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Holzdam 8, 50374 Erftstadt

*gez. ppa. Klähnhammer*

*gez. i.V. Reichelt*

ppa. Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer

i.V. M. Sc. Christian Reichelt

Erftstadt, im Juli 2023

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1.</b>	<b>Veranlassung</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>5</b>
2.1.	Bestandssituation	5
2.2.	Planerische Beschreibung	9
2.3.	Kosten	12
<b>3.</b>	<b>Fortgang</b>	<b>12</b>

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abb. 2-1:	Luftbildausschnitt vorh. Marktfläche inkl. Außenanlagen	6
Abb. 2-2:	Schäden im Bereich der vorhandenen Stellplätze (Lagerschäden, Setzungen)	7
Abb. 2-3:	Ehemalige Außenverkaufsfläche	7
Abb. 2-4:	Vorhandener Eingangsbereich zum ehemaligen Marktgebäude	8
Abb. 2-5:	Zufahrt Straße Rosental (Nordwestseite)	8
Abb. 2-6:	Zufahrt Straße Rosental (Südostseite)	9
Abb. 2-7:	Lageplan P+R Anlage	10
Abb. 2-8:	Lageplanausschnitt Behindertenstellplätze, Fahrradstellplätze und Ladeinfrastruktur	11

## 1. Veranlassung

Die Stadt Bornheim beabsichtigt das Umfeld des Bahnhofes in Bornheim-Roisdorf aufzuwerten. Das Bahnhofsumfeld weist im Bestand Defizite hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, des Nutzungskomforts sowie der Barrierefreiheit auf.

Im Rahmen der Planungen zur Neugestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes am Bahnhof Roisdorf soll auch eine zeitgemäße Park+Ride-Anlage entstehen, die dem vorhandenen Stellplatzbedarf am Bahnhof Rechnung trägt. Derzeit findet das Parken unkoordiniert in den Bereichen rund um den Bahnhof statt. Dazu werden zum Teil auch Flächen der Deutschen Bahn genutzt. Dies wird zurzeit toleriert, jedoch wird eine sinnvolle Ordnung des Parkgeschehens angestrebt, zumal perspektivisch der Bau eines zusätzlichen Gleises am Bahnhof Roisdorf vorgesehen ist.

Dabei ist insbesondere die Förderung aller Verkehrsträger sowie eine möglichst wassersensible und ökologische Gestaltung der Anlage zu berücksichtigen.

Das Grundstück eines nordöstlich des Bf.Roisdorf gelegenen, ehemaligen Verbrauchermarktes wurde bereits durch die Stadt Bornheim erworben um dieses zukünftig zu einer P+R Anlage umzubauen und zu nutzen.

Die bereits vorhandenen Stellplätze sollen dabei weitestgehend erhalten und ertüchtigt werden. Auf der ehemaligen Außenverkaufsfläche sowie der Fläche des ehemaligen Gebäudes sollen neue Stellplätze entstehen.

## 2. Beschreibung

### 2.1. **Bestandssituation**

Die Fläche des ehemaligen Marktes befindet sich nordöstlich des Bahnhofes an der Straße Rosental. Die nutzbare Fläche beträgt ca. 8.500 m<sup>2</sup>.

Die Fläche teilt sich derzeit in drei Teilbereiche auf:

- Vorhandene und zu ertüchtigende Stellplatzanlage des ehemaligen Marktes: ca. 3.500 m<sup>2</sup>
- Vorhandene Außenverkaufsfläche: ca. 2.200 m<sup>2</sup>
- Vorhandene Marktfläche: ca. 2.300 m<sup>2</sup>



Abb. 2-1: Luftbildausschnitt vorh. Marktfläche inkl. Außenanlagen

Die vorhandenen Stellplätze entsprechen mit einer Breite von 2,50 m und einer Länge von 5,00 m den Regelmaßen gemäß EAR 05 (Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs). Auch die Fahrgassenbreiten erfüllen mit einer Breite von 7,50 m die Vorgabe von 6,00 m gemäß EAR. Die Flächen sind in Pflasterbauweise hergestellt.

Die Stellplätze befinden sich grundsätzlich in einem guten Zustand, sodass diese weitestgehend weitergenutzt werden sollen. An verschiedenen Stellen sind jedoch Setzungen, Lagerschäden und Schäden an den Bordsteinen festzustellen. Dies betrifft insbesondere die Fahrgassen, die großflächiger geschädigt sind.



Abb. 2-2: Schäden im Bereich der vorhandenen Stellplätze (Lagerschäden, Setzungen)

Die Außenverkaufsfläche ist ebenfalls in Pflasterbauweise hergestellt worden. Aufgrund der ehemaligen Nutzung ist nicht davon auszugehen, dass eine Aufbaustärke gewählt wurde, die für eine regelmäßige Befahrung von Pkw erforderlich ist. Es wird daher davon ausgegangen, dass diese Fläche grundhaft zu erneuern ist.



Abb. 2-3: Ehemalige Außenverkaufsfläche

Die Fläche des Marktgebäudes beträgt ca. 2.300 m<sup>2</sup>. Es wird davon ausgegangen, dass das Gebäude vor Beginn der Bauarbeiten abgebrochen wird und die Fläche für die grundlegende Herstellung von Stellplätzen zur Verfügung steht.



Abb. 2-4: Vorhandener Eingangsbereich zum ehemaligen Marktgebäude

Die Fläche verfügt über zwei Zufahrten zur Straße Rosental, eine an der Nordwest- und eine an der Südostseite der Fläche. Diese sollen zukünftig weiter genutzt werden.



Abb. 2-5: Zufahrt Straße Rosental (Nordwestseite)



Abb. 2-6: Zufahrt Straße Rosental (Südostseite)

Die Entwässerung der Außenanlagen erfolgt über Straßenabläufe und eine Kanalisation, welche an den öffentlichen Mischwasserkanal in der Straße Rosental (Ostseite) angeschlossen ist.

## 2.2. Planerische Beschreibung

Ziel der Planung ist es eine attraktiven, zeitgemäßen und nutzerfreundlichen P+R Anlage herzustellen, die von den Nutzern aller Verkehrsträger angenommen wird und nachhaltig gestaltet wird.

Der Planungsbereich lässt sich in drei Abschnitte aufteilen. Im ersten Bereich (vorhandene Stellplätze) soll eine Ertüchtigung der vorh. Oberflächen durchgeführt werden. Hierzu ist es erforderlich die Pflasterdecke aufzunehmen, die Tragschicht höhentechisch zu profilieren und die Pflasterdecke wiederherzustellen. Dies betrifft insbesondere die Fahrgassen. Die vorhandenen Stellplätze befinden sich weitestgehend in einem erhaltenswerten Zustand. Die Entwässerung in diesem Bereich erfolgt unverändert über die vorhandenen Straßenabläufe und die vorhandene Kanalisation.

Im Bereich der ehemaligen Außenverkaufsfläche und des Marktgebäudes ist ein grundhafter Ausbau erforderlich. In diesem ist eine neue Flächenaufteilung erforderlich. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Außenverkaufsfläche keine ausreichende Aufbaustärke für eine Befahrung mit Pkw aufweist. Vorgesehen ist eine Fahrgassenbreite von 6,50 m. Die Stellplätze werden mit einer Breite von 2,50 m und einer Länge von 4,30 m zzgl. 70 cm Überhangstreifen ausgeführt. Durch die Überhangstreifen der gegenüberliegenden

Parkreihen ergibt sich ein Mittelstreifen mit einer Breite von 1,70 m. Dieser soll für die Entwässerung des Niederschlagswassers der Verkehrsflächen genutzt werden.



Abb. 2-7: Lageplan P+R Anlage

Geplant sind Behindertenstellplätze mit einer vergrößerten Stellplatzfläche von 3,50 m x 6,00 m. Diese befinden sich im südöstlichen Bereich der Anlage, da dieser den kürzesten Abstand zum Bf. Roisdorf aufweist.

Im südöstlichen Bereich sind darüber hinaus Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Zum Schutz der Fahrräder sollen diese überdacht werden. Auf der geplanten Fläche können 21 Fahrradbügel und 20 abschließbare

Fahrradboxen angeordnet werden, sodass insgesamt 62 Fahrräder abgestellt werden können. Angrenzend ist darüber hinaus eine Fläche für das Abstellen von ca. 15 E-Rollern vorgesehen.

16 Stellplätze sollen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorbereitet werden. Die Ladesäulen werden mittig zwischen den Parkreihen angeordnet. Die Stellplätze sind durch entsprechende Markierungen zu kennzeichnen. Für den späteren Ausbau ist die Verlegung von Leerrohren vorgesehen.

Insgesamt entstehen 251 Pkw-Stellplätze (davon 3 Behindertenstellplätze und 16 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge), 62 Stellplätze für Fahrräder (21 Fahrradbügel und 20 abschließbare Fahrradboxen) sowie 15 Stellplätze für E-Roller.

Die vorhandene Fläche wird von 16 Bestandsbäumen umgeben. Diese sollen erhalten werden. Im Rahmen der Bauausführung sind daher entsprechende Wurzelschutzmaßnahmen vorzusehen.

Darüberhinausgehend ist die Neupflanzung von 29 Bäumen innerhalb der P+R Anlage vorgesehen.

Die Anlage soll zur Gewährleistung des Nutzungskomforts und unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten beleuchtet werden. Die in Teilen vorhandene Beleuchtung der Fläche ist zu diesem Zweck zu erneuern. Voraussichtlich ist dafür die Herstellung von 16 Beleuchtungsmasten sowie die Neuverlegung eines Beleuchtungskabels erforderlich.



Abb. 2-8: Lageplanausschnitt Behindertenstellplätze, Fahrradstellplätze und Ladeinfrastruktur

Die Fahrradstellplätze, Ladepunkte für Elektrofahrzeuge sowie weitere ca. 100 Stellplätze sollen mit einer Überdachung und darauf platzierten Photovoltaikanlagen versehen werden. Die Planung der Überdachung und Photovoltaikanlagen ist nicht Bestandteil dieses Projektes.

### **2.3. Kosten**

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme betragen gemäß Kostenschätzung ca. 1,61 Mio. € brutto.

Die Nettobaukosten für Straßenbau und Entwässerung betragen 662.769,50 €. Darüber hinaus fallen Kosten in Höhe von 506.600,00 € netto für Ausstattung und Sonstiges an. Darin enthalten sind die Kosten für Straßenbeleuchtung, Baumpflanzungen, Fahrradbügel und -boxen sowie die Überdachungen.

Für Kleinleistungen und Unvorhergesehenes werden 116.936,95 € sowie 64.315,32 € netto für die Baustelleneinrichtung veranschlagt.

Die Photovoltaikanlagen sowie die technischen Einrichtungen der Ladeinfrastruktur sind nicht Teil der Kostenschätzung.

Da bislang noch kein Baugrundgutachten vorliegt, können derzeit noch keine Aussagen zu den Aufbaustärken der vorhandenen Flächen, belastetem Aushubmaterial sowie der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes getroffen werden. Ebenfalls liegt eine TV-Befahrung der vorh. Kanalisation bislang noch nicht vor. Diese Untersuchungen sind als Grundlage für die weiteren Planungsschritte durchzuführen und in der Entwurfsplanung sowie der dann zu erstellenden Kostenberechnung zu berücksichtigen.

### **3. Fortgang**

Als Grundlage für die weitere Planung ist es erforderlich weitere Untersuchungen durchzuführen. Zunächst ist es erforderlich eine Baugrunduntersuchung durchzuführen. Im Rahmen dieser Untersuchung sollten die Aufbaustärken der vorh. Flächen festgestellt werden, um die Wiederverwendbarkeit des vorh. Straßenkörpers beurteilen zu können. Weiterhin ist es erforderlich Kenntnisse über belastetes Aushubmaterial zu gewinnen, damit diese als Faktor für die Kostenberechnung berücksichtigt werden können. Die Untersuchung sollte außerdem Aussagen über die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes im Bereich der geplanten Versickerungsmulden enthalten, damit eine Prüfung und Dimensionierung der Entwässerungsanlagen erfolgen kann. Da die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Bereich der Bestandsstellplätze weiter genutzt werden sollen, sollte außerdem eine TV-Befahrung der vorh. Kanalisation durchgeführt werden, um den Zustand des Systems beurteilen zu können.

Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse kann dann die Entwurfsplanung erstellt werden.

## Kostenschätzung

Projekt: P+R Anlage am Bf. Roisdorf

Datum:

Jul 23

Pos	Leistungsbeschreibung	Menge	ME	EP [€]	GP [€]
<b>1</b>	<b><u>Straße / Entwässerung</u></b>				
1.1	<u>Untergrund, Unterbau, Entwässerung</u>				
1.1.1	Erdaushub Verkehrsflächen inkl. Entsorgung	2.375	m3	35,00	83.125,00
1.1.2	Planum herstellen	5.278	m2	1,50	7.917,00
1.1.3	Vorh. Pflaster aufnehmen u. entsorgen	3.115	m2	15,00	46.725,00
1.1.4	Entwässerungsmulde herstellen	300	m	50,00	15.000,00
	Summe Pos.1.1				<b>152.767,00</b>
1.2	<u>Oberbau</u>				
1.2.1	Frostschuttschicht herstellen	1.689	m3	45,00	76.005,00
1.2.2	Schottertragschicht herstellen	5.278	m2	6,75	35.626,50
1.2.3	Borde herstellen	1.150	m	40,00	46.000,00
1.2.4	Tragschicht profilieren	2.500	m2	2,50	6.250,00
1.2.5	Pflasterdecke herstellen	7.778	m2	44,50	346.121,00
	Summe Pos.1.2				<b>510.002,50</b>
<b>2</b>	<b><u>Ausstattung / Sonstiges</u></b>				
2.3.1	Grünfläche incl. Rasenansaat	1.100	m2	9,50	10.450,00
2.3.2	Baumpflanzung	29	Stk	750,00	21.750,00
2.3.3	Fahrradbügel	21	Stk	500,00	10.500,00
2.3.4	Fahrradboxen	20	Stk	1.750,00	35.000,00
2.3.5	Beleuchtungsmast inkl. Verkabelung	16	Stk	2.750,00	44.000,00
2.3.6	Poller setzen	8	Stk	750,00	6.000,00
2.3.7	Überdachungen für Photovoltaikanlagen	1	psch	375.000,00	375.000,00
2.3.8	Leerrohre für Ladeinfrastruktur	60	m	65,00	3.900,00
	Summe Pos.1.3				<b>506.600,00</b>
	<b>Zusammenstellung</b>				
	Pos.1: Straße / Entwässerung				662.769,50
	Pos.2: Ausstattung / Sonstiges				506.600,00
	<b>Zwischensumme</b>				<b>1.169.369,50</b>
	zzgl. 10 % Kleinleistungen und Unvorhergesehenes				116.936,95
	zzgl. 5 % Baustelleneinrichtung				64.315,32
	<b>Gesamtsumme (netto)</b>				<b>1.350.621,77</b>
	zzgl. 19% Mehrwertsteuer				256.618,14
	<b>Gesamtsumme (brutto)</b>				<b>1.607.239,91</b>
	<b>Bruttokosten, gerundet</b>				<b>1.607.000,00</b>

Aufgestellt: i.V. Reichelt, Juli 2023



TRIGIS Teamplan GmbH  
 Entwurfsvermessung  
 Bornheim, An der Rosental  
 gem.: 21.10.2021  
 Lagebezug: ETRS89 / UTM D6  
 Höhenbezug: DHSN 2016 (HB 5208900191)

**Zeichenerklärung**

-  Fahrgasse, Pflaster, grau, Instandsetzung
-  Fahrgasse, Pflaster, grau
-  Stellplätze, Pflaster, anthrazit
-  Grünfläche
-  Baum Neupflanzung
-  Poller
-  Beleuchtungsmast
-  Grünfläche vorhanden
-  Baum vorhanden

**Vorplanung**

4					
3					
2					
1					
Rev.	Erstmals verteilt am:	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.



Auftraggeber: **Stadt Bornheim**

Projekt: **Planung einer Park+Ride-Anlage am Bf. Roisdorf**

Darstellung: **Variante 2**

Bearb.	Juli 2023	Reichelt	Maßstab:	1:250	Auftraggeber:
Gez.	Juli 2023	Parnack			
Gesehen:			Plan Nr.:	22435 / 10262953	
			Blatt Nr.:	3	
Erftstadt, im Juli 2023			Blattgröße:	594x841	den

**Ö 5**



## **Stadt Bornheim**

---

**Bahnhof Roisdorf Mobilstation**

**Zwischenstand städtebauliche Planung**

**Erläuterungstext**

30.06.2023

## Bornheim | Neugestaltung Bahnhof Roisdorf

---

30.06.2023

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH  
Hörder Burgstraße 11  
44263 Dortmund

pp a|s

### Erläuterungstext

---

#### 1. Ausgangslage

Der Bahnhof Roisdorf ist einer von zwei Bahnhöfen im Stadtgebiet und weist gegenwärtig gestalterische und funktionale Mängel auf. Veränderungen im Nutzungsverhalten sowie veränderte Rahmenbedingungen erfordern eine Anpassung der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes südlich der Gleisanlagen sowie ebenso der Nordseite.

Bereits in den Jahren 2017 und 2018 hat die Stadt Bornheim ein umfangreiches Werkstattverfahren durchgeführt. In zwei Veranstaltungen haben Fachleute gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern erste Ideen zur Gestaltung des Bahnhofsbereichs erarbeitet. Die vorangegangenen Beteiligungen dienen als Grundlage der weiteren Bearbeitungsschritte.

In einem zweiten Schritt hat die Stadt Bornheim eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die zunächst die wesentlichen Parameter der bahntechnischen Anlagen sowie die verfügbaren Flächen eruiert hat. Teil der Machbarkeitsstudie ist zudem eine konzeptionelle Planung von barrierefreien Zuwegungen zu den Bahnsteigen. Eine Vorzugsvariante der barrierefreien Erschließung wurde abgeleitet. In die Machbarkeitsstudie wurde das geplante betriebliche Konzept von NVR und DB für die Trasse einbezogen. Auf der Grundlage der zukünftigen Bedarfe erfolgte eine Planung der Gleisanlagen sowie der Bahnsteiganlagen. Damit ist es möglich, den zukünftigen Raumbedarf der Eisenbahninfrastruktur festzustellen und daraus die für konkrete gestalterische bzw. funktionale Planungen zur Verfügung stehenden Flächen außerhalb der Gleisanlagen abzuleiten. Wesentliches Planungsziel ist der Ausbau der Barrierefreiheit. Dies betrifft neben der Erreichbarkeit der einzelnen Bahnsteige ebenso die Gestaltung der Nord- und Südseite des Bahnhofes, um durch entsprechende Rampenanlagen die barrierefreie Erschließung sicherzustellen.

Aufgrund der Zentralität und der Bedeutung des Standorts in der Stadt Bornheim sind eine hochwertige städtebauliche Struktur und eine qualitätvolle Gestaltung wesentlich. Der Bahnhofsvorplatz, südlich der Gleisanlagen, wird gegenwärtig geprägt vom ruhenden Verkehr, der den Großteil der Fläche belegt. Unzureichende Fahrradabstellanlagen führen zu willkürlich befestigten Fahrrädern, die den Gesamteindruck prägen. Aufenthaltsqualität ist gegenwärtig nicht vorhanden. Zahlreiche Bestandsbäume rahmen den Platz. Ziel einer Neugestaltung ist die Aufwertung des Bereichs als attraktiven Bahnhofsvorplatz, der den neuen Bedarfen nach sicheren Fahrradabstellanlagen gerecht wird, Aufenthaltsqualität schafft und als repräsentativer Vorplatz wahrgenommen wird. Die Anbindung an den ÖPNV und die Erreichbarkeit für den MIV ist weiterhin sicherzustellen. Darüber hinaus sind Möglichkeiten aufzuzeigen, wie eine geeignete Verbindung zum angrenzenden Penny-Markt ermöglicht werden kann.

Die Nordseite des Bahnhofs Roisdorf weist deutliche Gestaltungsdefizite auf und ist gegenwärtig lediglich als Rückseite wahrnehmbar. Die Schaffung eines neuen P+R Parkplatzes schafft ein neues Angebot auf der Nordseite, welches es mit dem Bahnhof zu verknüpfen gilt. Ziel der Neugestaltung ist eine Neusortierung der vorhandenen Flächen, die den verkehrlichen Bedarfen gerecht wird und darüber hinaus zusätzliche Qualitäten in Bezug auf Infrastruktur und Aufenthaltsqualität schafft. Ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen ist vorzunehmen.

Neben einer städtebaulichen Ordnung soll eine gestalterische Grundidee dazu beitragen, den funktionalen Zusammenhang der räumlich voneinander getrennten Standorte Vorplatz und Rückseite herzustellen. Dazu ist ein übergreifendes Gestaltungskonzept zu entwickeln, das die Bonner Straße, den Bahnhofsvorplatz, die Straße Rosental und den P+R-Platz einbezieht.

## 2. Planung

Die Planung teilt sich auf in die Gestaltung der Nordseite entlang der Straße Rosental sowie den Bahnhofsvorplatz inklusive der angrenzenden Straßenräume. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes wurden zwei Varianten entwickelt, die unterschiedliche Lösungen für die Gestaltung und Gliederung aufzeigen.

### **Nordseite – Straße Rosental**

Die Nordseite des Bahnhofs soll durch eine neue Gestaltung an Attraktivität gewinnen und den heutigen Charakter der „Rückseite“ ablegen. Um dies zu erreichen werden die vorhandenen Flächen neu sortiert und damit Raum für neue Nutzungen geschaffen. Der Nordausgang der Bahnstrecke erfolgt in Form einer Treppe in Kombination

mit einer neuen Rampeanlage. Sowohl der Treppen- als auch der Rampenaustritt enden an der barrierefrei ausgebauten Bushaltestelle mit Fahrgastunterstand. Ein Lichtband im Boden führt von hier bis zum neuen P+R Parkplatz, der den Bedarf an Parkplätzen in direkter Bahnhofsnähe sicherstellt.

Der Straßenraum wird insgesamt neu sortiert. Eine 6 m breite Fahrspur mit separaten Gehwegflächen sichert die Anfahrbarkeit der benachbarten Firmen bei gleichzeitiger Sicherheit für Fußgänger\*innen auf den separat geführten Gehwegen. Aufpflasterungen im Bereich des Übergangs zum P+R Parkplatz als auch im Bereich des Bahnhofsausgangs signalisieren erhöhte Vorsicht für den MIV. Südlich der Fahrspur wechseln sich Baumstandorte mit Fahrradbügel (23 Anlehnbügel) und einzelnen Sitzmöglichkeiten ab. Zusätzlich sind zwei Behindertenparkplätze vorgesehen, die die direkte Nähe zum Bahnhofseingang und zur Rampeanlage sicherstellt. Die bislang vorhandenen Parkplätze entlang der Straße entfallen nahezu restlos aufgrund des direkt angrenzenden P+R Parkplatzes.

**Städtebauliche Nachverdichtung.** Nördlich der Straße Rosental befindet sich direkt angrenzend an den P+R Parkplatz eine Potentialfläche, die zukünftig einer neuen Nutzung zugeführt werden kann. Aufgrund der Lage bieten sich unterschiedliche Nutzungen an, wie beispielsweise eine Hotelnutzung, Dienstleistungen oder Büroflächen. Die vorgesehene Bebauung sichert eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Fläche und rahmt die angrenzenden Straßenräume. Die Gebäudestellung ermöglicht im Inneren eine attraktive Nutzung der Freiflächen und schafft damit die Möglichkeit unterschiedliche Nutzungen unterzubringen. Der Übergang zur Straße Rosental wird durch eine kleine Platzfläche betont, die als attraktives Entree und mögliche Außengastronomiefläche dienen kann. Insgesamt werden auf diese Weise Flächen im Umfang von etwa 8.000 m<sup>2</sup> BGF inklusive Tiefgarage, bzw. etwa 4.400 m<sup>2</sup> Nutzfläche geschaffen. Die vorgesehene Tiefgarage unter den Baukörpern ermöglicht zudem die Unterbringung von etwa 75 Stellplätzen.

**Rampenanlage.** Die Rampeanlage erfolgt keilförmig parallel zu den Gleisanlagen. Durch die keilförmige Aufweitung als ebenes Podest wird ein größtmöglicher Lichteinfall und die Weiterführung der Baumreihe ermöglicht. Darüber hinaus gibt es unterschiedliche Varianten, wie die Rampeanlage im Bereich des Tunnelendes gestaltet werden kann. Ziel aller Varianten ist die Reduzierung von Angsträumen und die Attraktivierung des Tunnels durch größtmöglichen Lichteinfall. Um dies zu erreichen, wurden drei Varianten entwickelt:

Variante 1: Die erste Variante sieht eine abgeschrägte Wand in Verlängerung des Tunnels vor. Durch die Aufweitung in Form der schrägen Wand wird der Lichteinfall vergrößert und damit die Belichtung verbessert. Da der Tunnel so mit einem großzügigen

Lichteinfall endet, wird der Angstraum reduziert. Spiegelnde oder glänzende Materialien im Bereich der abgeschrägten Wand verstärken den Effekt zusätzlich.

Variante 2: Die zweite Variante nimmt den Ansatz der ersten Variante auf und erweitert die Idee der abgeschrägten Wand weiter entlang der Rampenführung. Dies reduziert die Tunnelwirkung im Bereich der unteren Rampenabschnitte und auch hier wird der Lichteinfall vergrößert. Der eingeschobene grüne Keil fängt die Wandgestaltung auf und schafft damit einen harmonischen Übergang im weiteren Verlauf. Der gesamte tieferliegende Bereich wird damit heller gestaltet.

Variante 3: Die dritte Variante entwickelt den Ansatz der vorherigen Idee weiter in Richtung der angrenzenden Treppenanlage. Um einen Wandversprung zwischen abgeschrägter Wand und Treppenanlage zu vermeiden, wird die abgeschrägte Wand entlang der Treppe weitergeführt und bis zum Straßenniveau weiterentwickelt. Dadurch wird ein fließender Übergang geschaffen. Das aufgesetzte Geländer überbrückt den Abstand zwischen Wand und Treppenaufgang.

### **Südseite – Bahnhofsvorplatz \_ Variante C**

**Rampen- und Treppenanlage.** Die Rampenanlage erfolgt bei beiden Varianten keilförmig in drei Abschnitten. Der Abschnitt direkt anschließend an den Ausgang des Bahnhofstunnels erfolgt in Form von vier Rampen, die mit einer flacheren Neigung und in 5 m Breite zur Treppenanlage führen. Die zwei weiteren Abschnitte schließen sich barrierefrei mit 6 % Rampenneigung an und überbrücken damit die Höhendifferenz zur Platzfläche. Die keilförmigen Grünflächen zwischen den Rampen können sowohl als Böschung als auch als gemittelte Grünebene eingezogen werden. Beide Möglichkeiten sichern eine größtmögliche Belichtung und damit die Vermeidung von Angsträumen.

Die Treppenanlage erfolgt in abgewinkelter Form mit Zwischenpodest, die ebenfalls auf dem angrenzenden Penny-Grundstück gespiegelt werden könnte. Der obere Treppenanfang erfolgt parallel zum Rampeneintritt, sodass eine direkte Erreichbarkeit der Rampe gewährleistet wird.

**Erschließung.** Die verkehrliche Erschließung erfolgt in Form einer asymmetrischen Erschließungsschleife im vorderen Bereich der Platzfläche. Im inneren wird der Erhalt einzelner Bestandsbäume ermöglicht. Je ein ausgewiesener Behindertenparkplatz und ein Kiss+Ride Parkplatz sowie eine separate Busbucht ermöglichen die Anfahrbarkeit des Vorplatzes, ohne unnötig Verkehr zu erzeugen. Die Ausfahrt der Erschließungsschleife erfolgt versetzt zur gegenüberliegenden Brunnenallee, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

**Ausstattung- und Möblierung.** Neben den Erschließungsflächen entsteht ein attraktiver Bahnhofsvorplatz, der die notwendigen Infrastruktureinrichtungen zur Verfügung stellt

und gleichzeitig Aufenthaltsmöglichkeiten schafft. Ein ebenerdiges Fontänenfeld mit angrenzenden Sitzgelegenheiten und Baumpflanzungen schaffen ein attraktives Entree zur Platzfläche. Um dem Bedarf nach ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten gerecht zu werden, finden sich überdachte Fahrradbügel im Übergang zur Bonner Straße sowie parallel zur Rampeanlage (42 Anlehnbügel) sowie ein zusätzliches abschließbares Angebot in Form eines Fahrradparkhauses mit rund 80 Abstellmöglichkeiten sowie zwei ergänzenden Fahrradboxen. Neben dem Fahrradparkhaus entsteht eine weitere bauliche Ergänzung in Form einer Servicestation mit angrenzenden öffentlichen Toiletten. Beide Baukörper sollten möglichst einladend und lichtdurchlässig gestaltet werden, um sich harmonisch in die Gesamtgestaltung der Platzfläche einzufügen.

**Straßenraumgestaltung.** Im Bereich der Bonner Straße entsteht eine langgezogene Mittelinsel mit zusätzlichen Zebrastreifen, die den Raum der wegfallenden Abbiegespur aufnimmt. Diese sollen die Querbarkeit der Straße verbessern und damit die Barrierewirkung des Straßenraums reduzieren. Die zwei Bushaltestellen finden sich in versetzter Aufstellung direkt gegenüber und ermöglichen damit eine schnelle Verbindung in Richtung Bahnhof.

### **Südseite – Bahnhofsvorplatz \_ Variante D**

**Rampen- und Treppenanlage.** Die Rampeanlage ist identisch zur ersten Variante. Die Treppenanlage erfolgt in rechtwinkliger Form mit Zwischenpodest, die ebenfalls auf dem angrenzenden Penny-Grundstück gespiegelt werden könnte. Die Lage der Treppe weicht gegenüber der Variante 1 leicht ab, indem der Bereich im Übergang zur Rampe großzügiger gestaltet wird. Der obere Treppenanfang hingegen nimmt die äußere Kante der oberen Rampe auf, sodass der Rampeneintritt versetzt erfolgt.

**Erschließung.** Die verkehrliche Erschließung erfolgt in Form einer symmetrischen Erschließungsschleife über die gesamte Tiefe der Platzfläche. Dadurch entsteht im Inneren der Erschließung ausreichend Fläche, um die notwendigen Infrastruktureinrichtungen unterzubringen. Auch diese Variante sichert die Bereitstellung eines Behinderten- und eines Kiss+Ride Parkplatzes sowie einer separaten Busbucht. Diese Variante geht von einem Erhalt der Lichtsignalanlagen aus, sodass die Ausfahrt direkt gegenüber der Brunnenallee verkehrstechnisch möglich ist.

**Ausstattung- und Möblierung.** Aufgrund der Ausgestaltung der Erschließungsschleife können sowohl das Fahrradparkhaus mit rund 80 Abstellmöglichkeiten, zwei Fahrradboxen sowie die Servicestation mit öffentlichen Toiletten im Inneren untergebracht werden. Ergänzende Fahrradbügel im vorderen Bereich des Platzes als auch parallel zur Rampe und im Vorderbereich des Stellwerks (43 Anlehnbügel) schaffen ein umfangreiches Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten.

Ergänzende Baumpflanzungen in Form einer linearen Pflanzung parallel zur Rampenanlage als auch die Ausbildung eines Baumdachtes im Vorbereich des Stellwerks schaffen ein attraktives Erscheinungsbild und ermöglichen Ausgleich für den Wegfall einzelner Bestandsbäume. Großzügige Sitzmöbel schaffen Aufenthaltsqualität auf der Platzfläche.

**Straßenraumgestaltung.** Im Bereich der Bonner Straße entfällt die heute Abbiegespur in Richtung Penny-Markt, sodass ausreichend Raum für Fahrradschutzstreifen entstehen. Lichtsignalanlagen regeln den Verkehrsfluss und ermöglichen ein sicheres Queren für Fußgänger\*innen.

# Ö 5

## Bornheim Bahnhof Roisdorf

Abstimmung März 2023

pp a|s



# Zugang Bahnhofsvorplatz

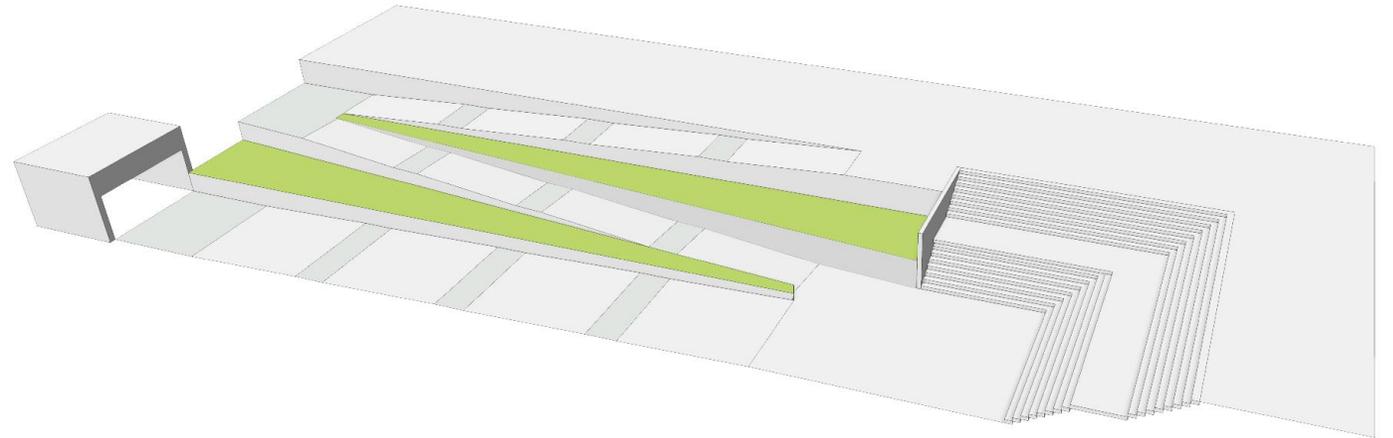
## Variante 1

### Gemittelte Grünbereiche

- Ermöglicht gute Bepflanzbarkeit
- Reduktion der Höhen-/Tunnelwirkung

### Treppenanlage in gleicher Achse wie die Rampe

- Großzügiger Bereich am Fuß der Treppe
- Durch Lage der Treppe ist ein „Abbiegen“ in Richtung Rampe auf Platzniveau erforderlich



*Beispiel*

# Zugang Bahnhofsvorplatz

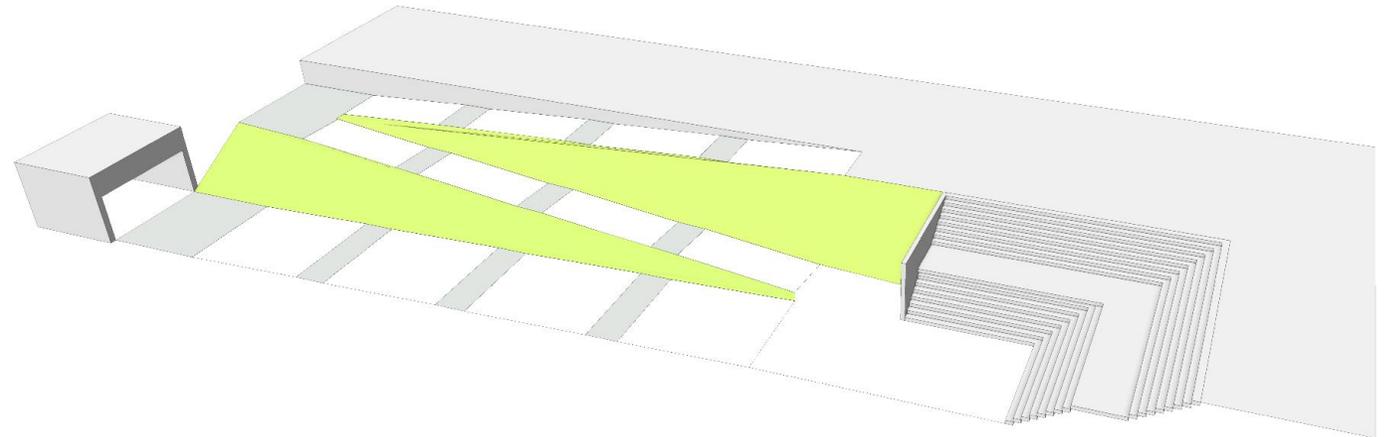
## Variante 2

### Angeschrägte Grünbereiche

- Bepflanzbarkeit durch Böschung begrenzter als bei Variante 1
- Abbau von zusätzlichen Kanten

### Treppenanlage nach innen gerückt

- Reduzierung des Bereichs am Fuß der Treppe
- Bessere Auffindbarkeit der Rampe

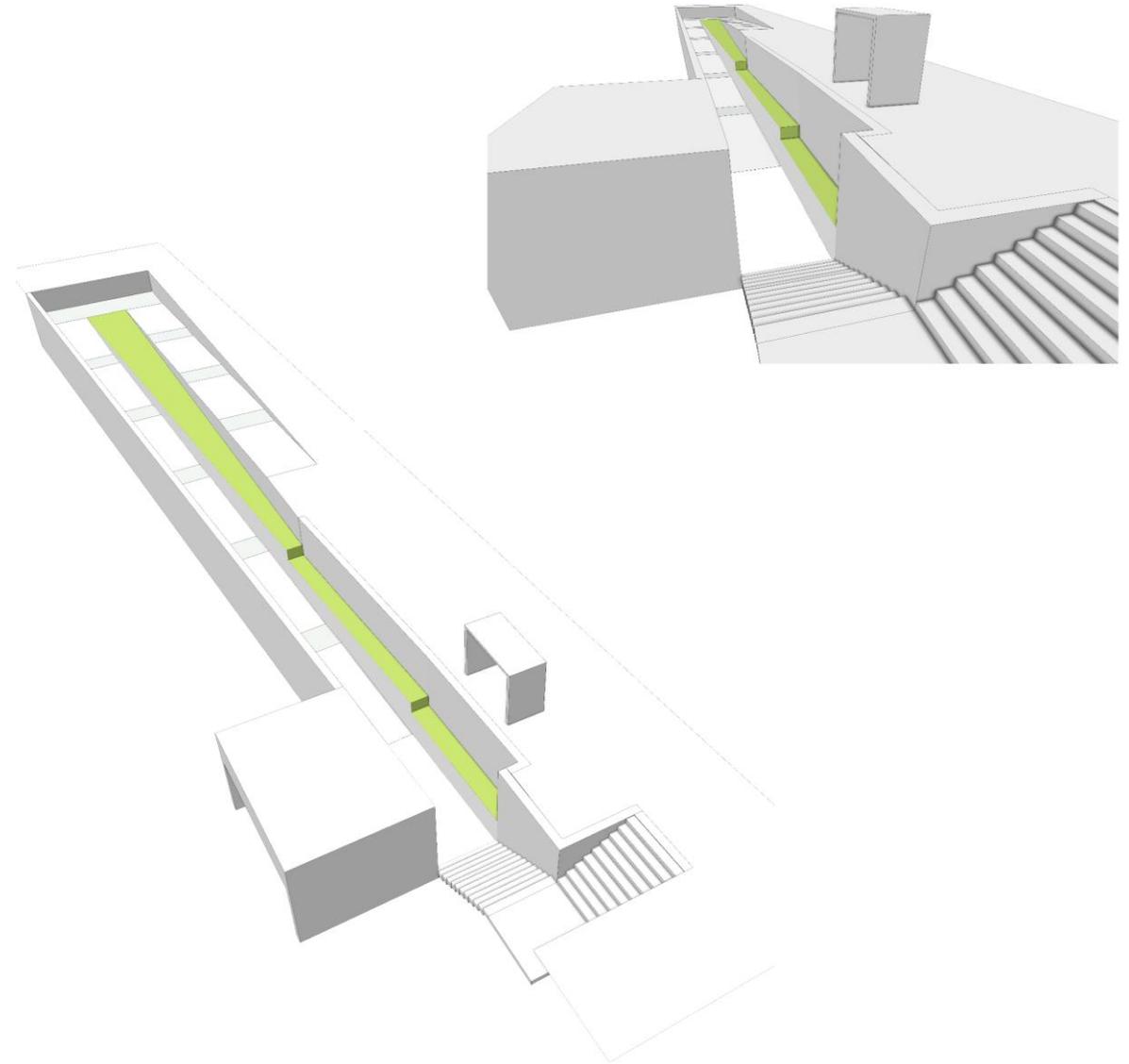


*Beispiel*

# Zugang Rosental

## Variante 1

- Gemittelte Grünebene bis zur Treppenanlage
- Abstufung der Grünbeete, um Höhenwirkung zu reduzieren
- Nachhaltige Bepflanzbarkeit an tiefster Stelle fraglich



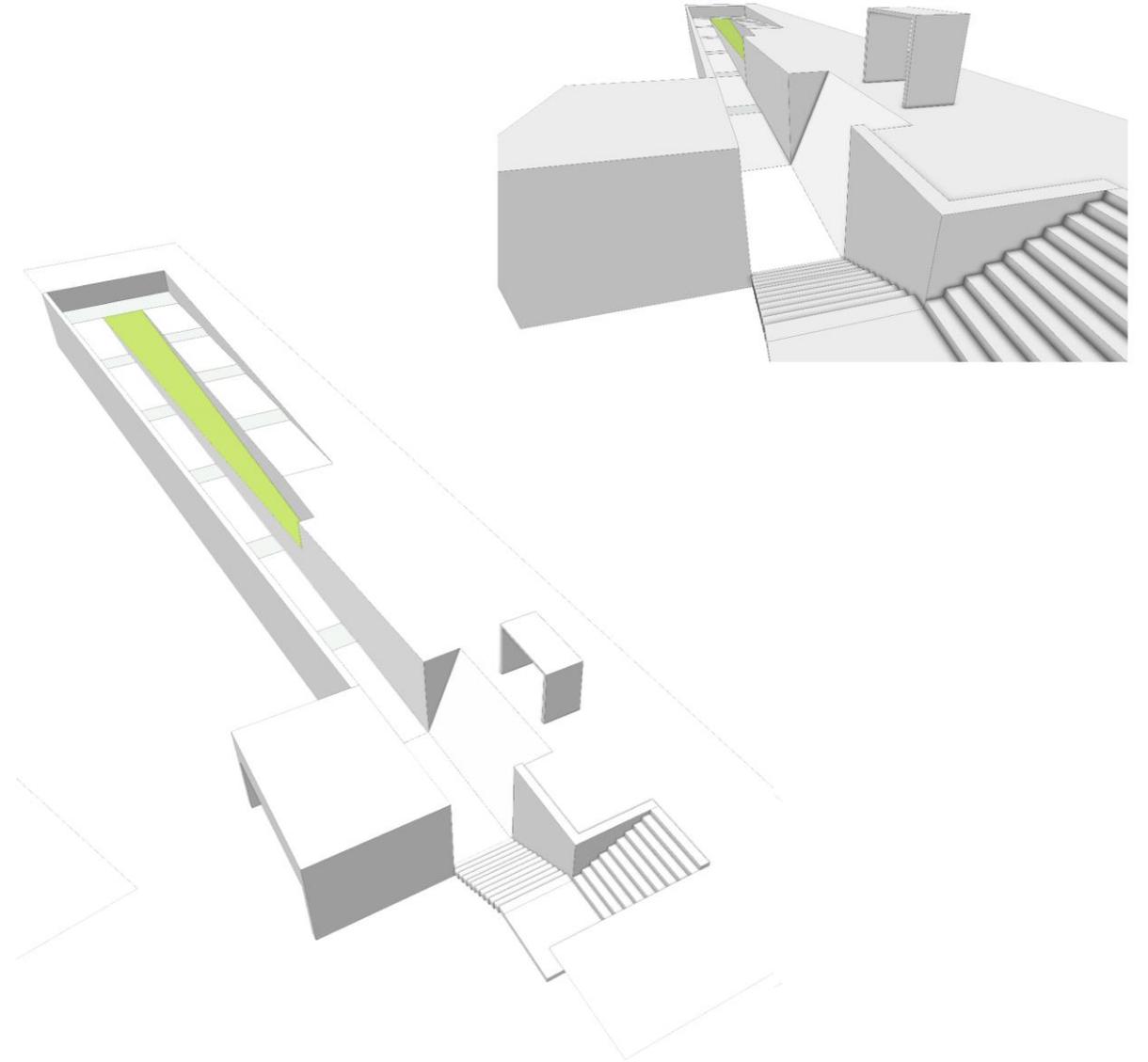
# Zugang Rosental

## Variante 2

- Gemittelte Grünebene im Bereich der Rampe
- Angeschrägte Wand im Bereich der Unterführung zur Erhöhung des Lichteinfalls
- Kombination mit reflektierender Oberfläche denkbar



*Beispiel*



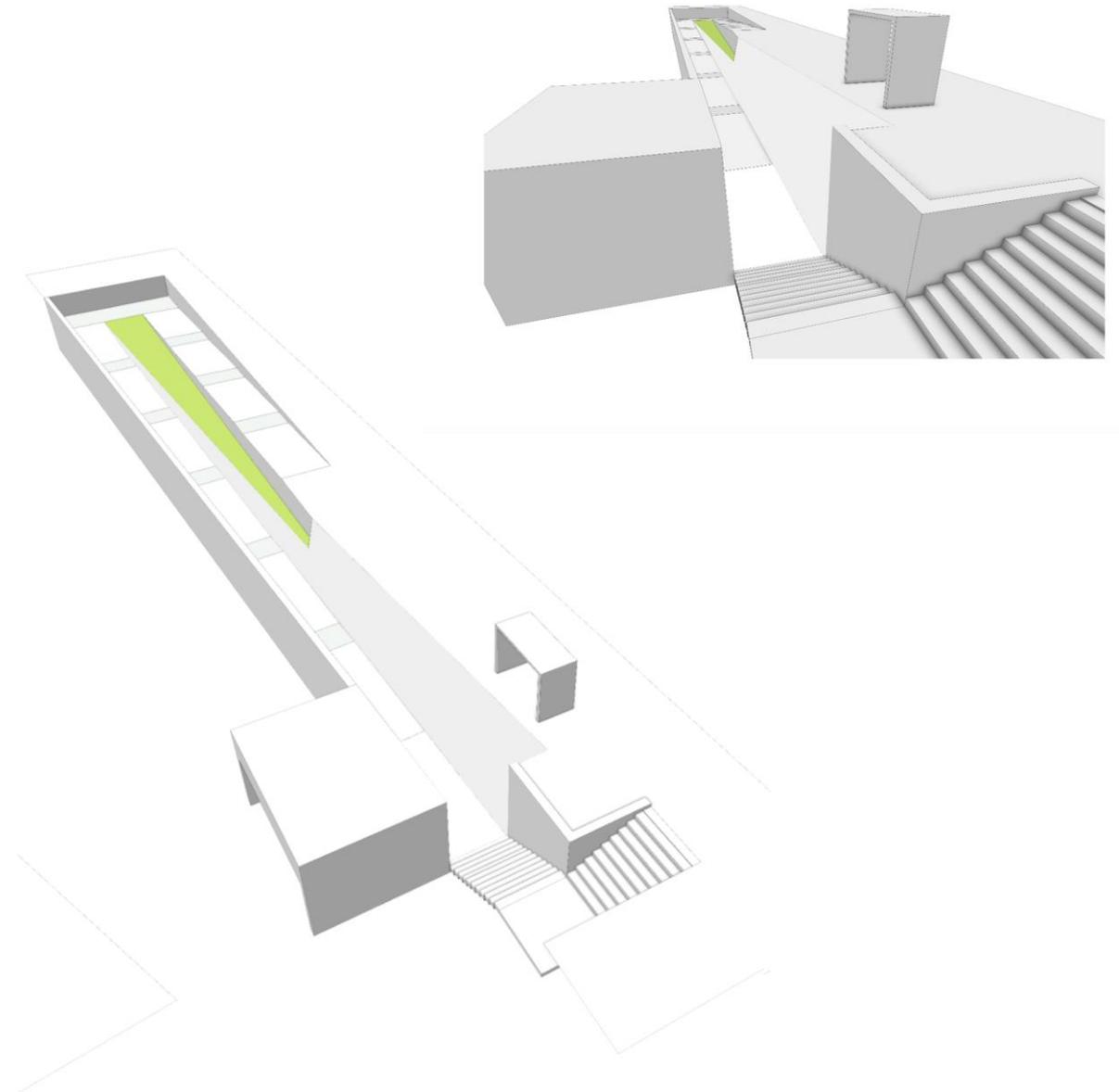
# Zugang Rosental

## Variante 3

- Gemittelte Grünebene im Bereich der Rampe
- Angeschrägte Wand über gesamten Verlauf
- Reduzierung der Tunnelwirkung, Erhöhung des Lichteinfalls



*Beispiel*



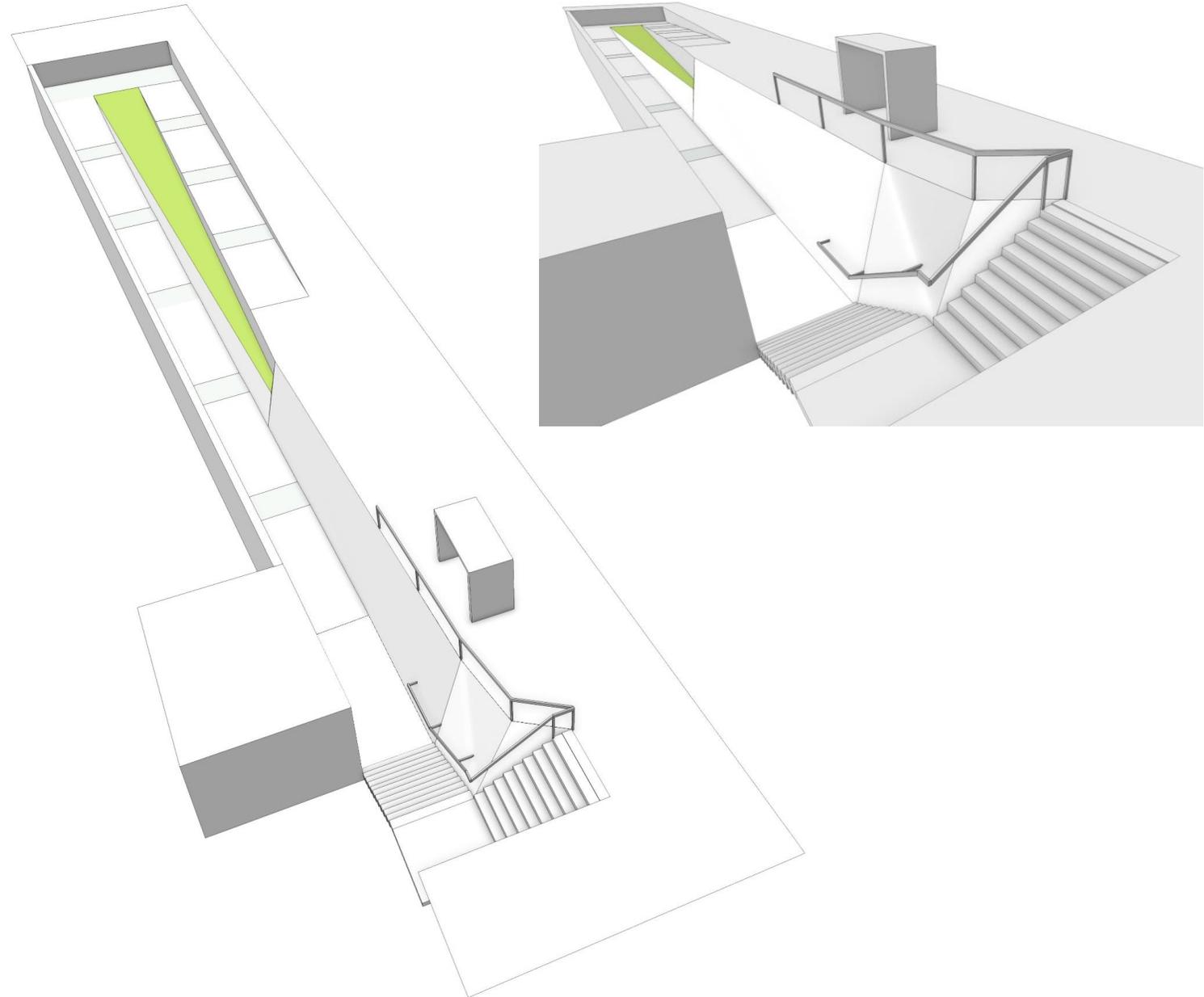
# Zugang Rosental

## Variante 4

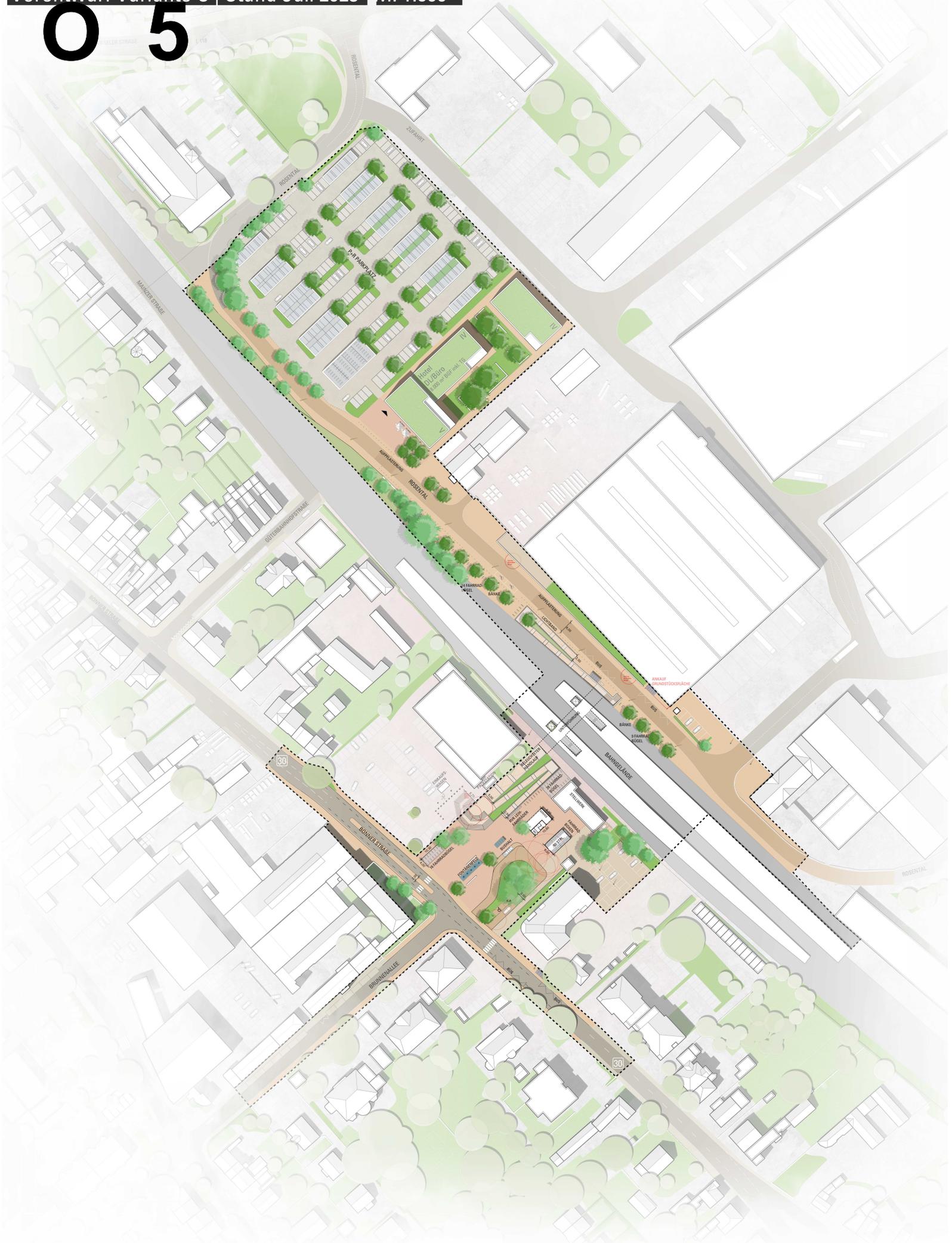
- Gemittelte Grünebene im Bereich der Rampe
- Angeschrägte Wand über gesamten Verlauf sowie im Bereich der südlichen Treppenanlage
- Reduzierung der Tunnelwirkung, Erhöhung des Lichteinfalls



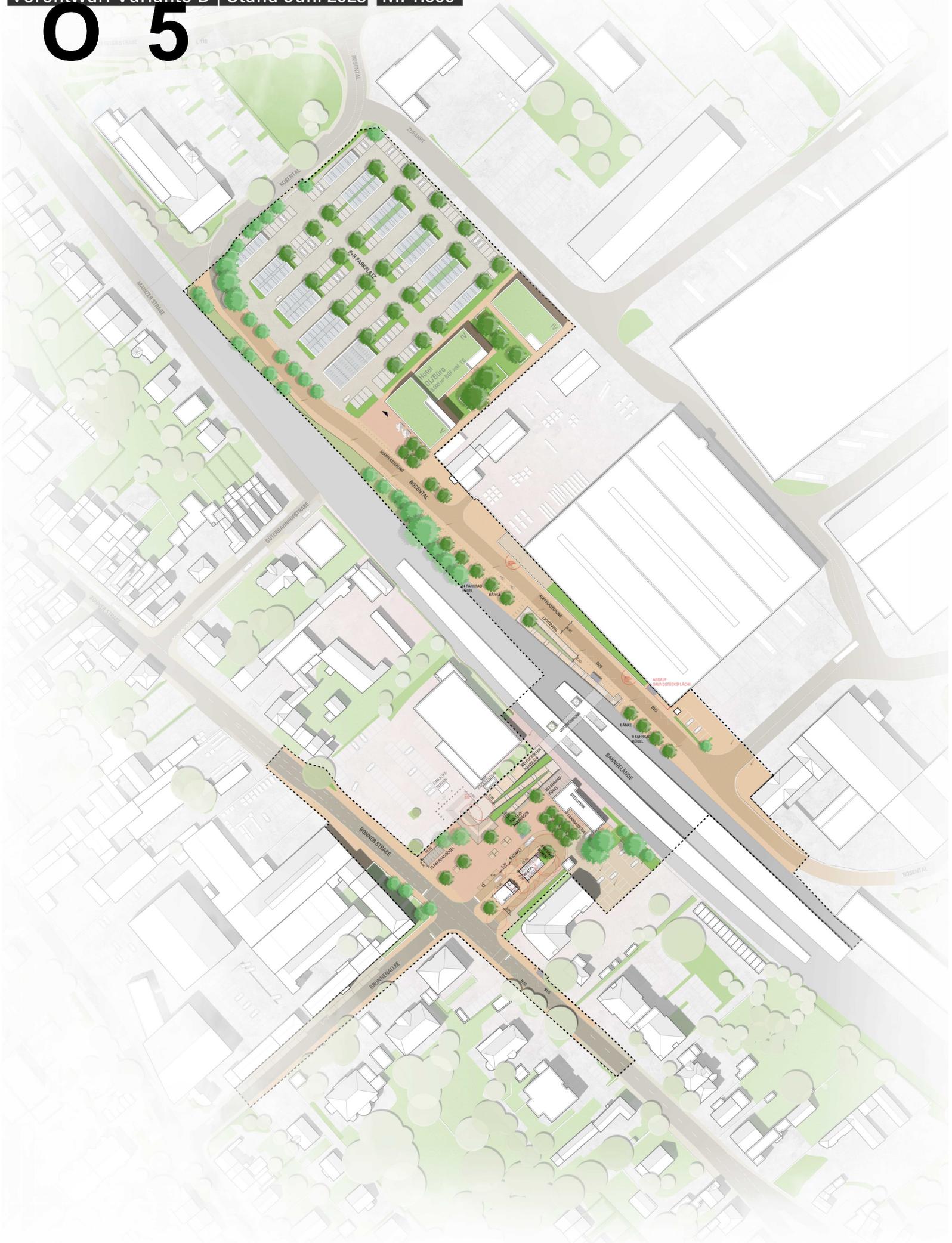
*Beispiel*



05

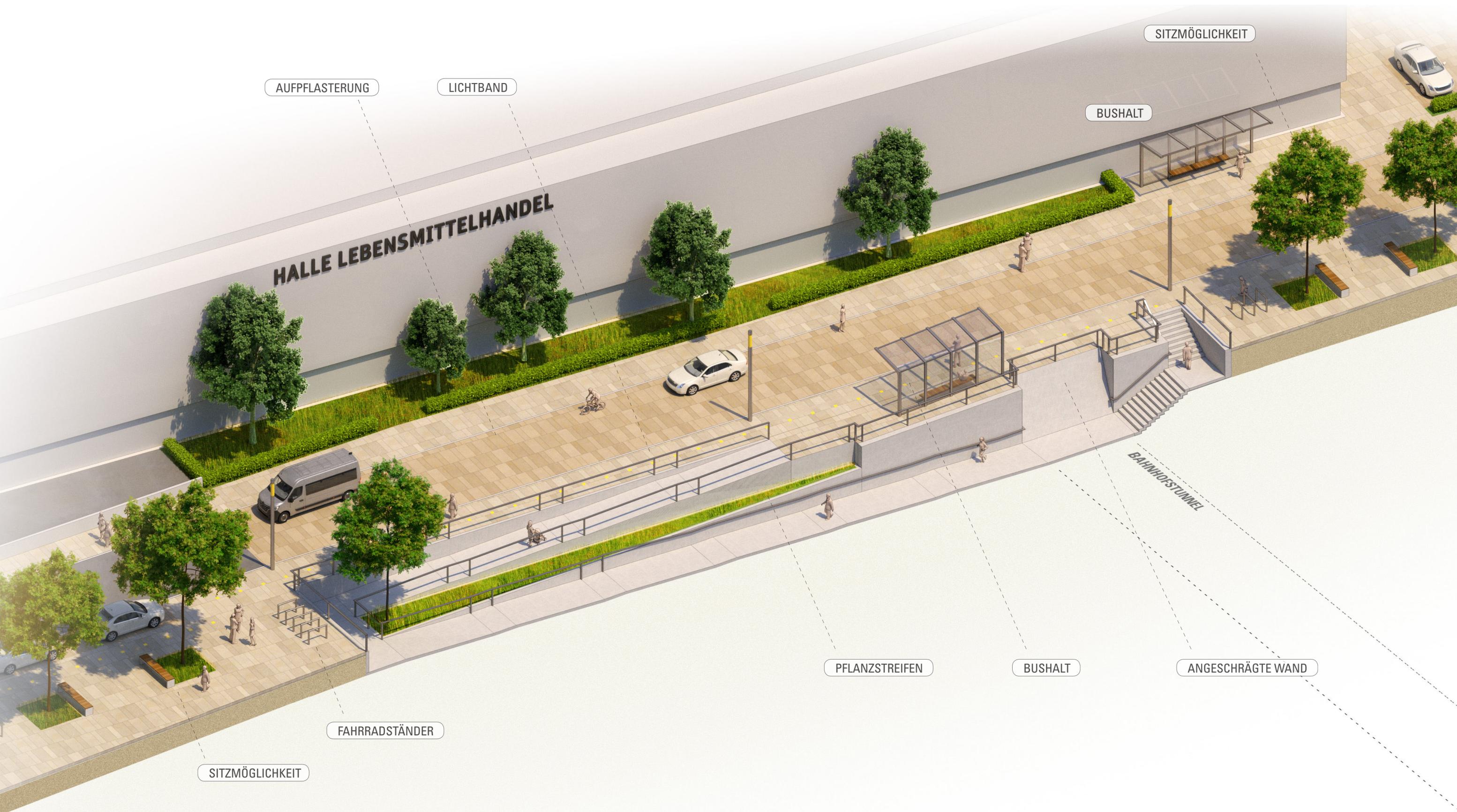


05



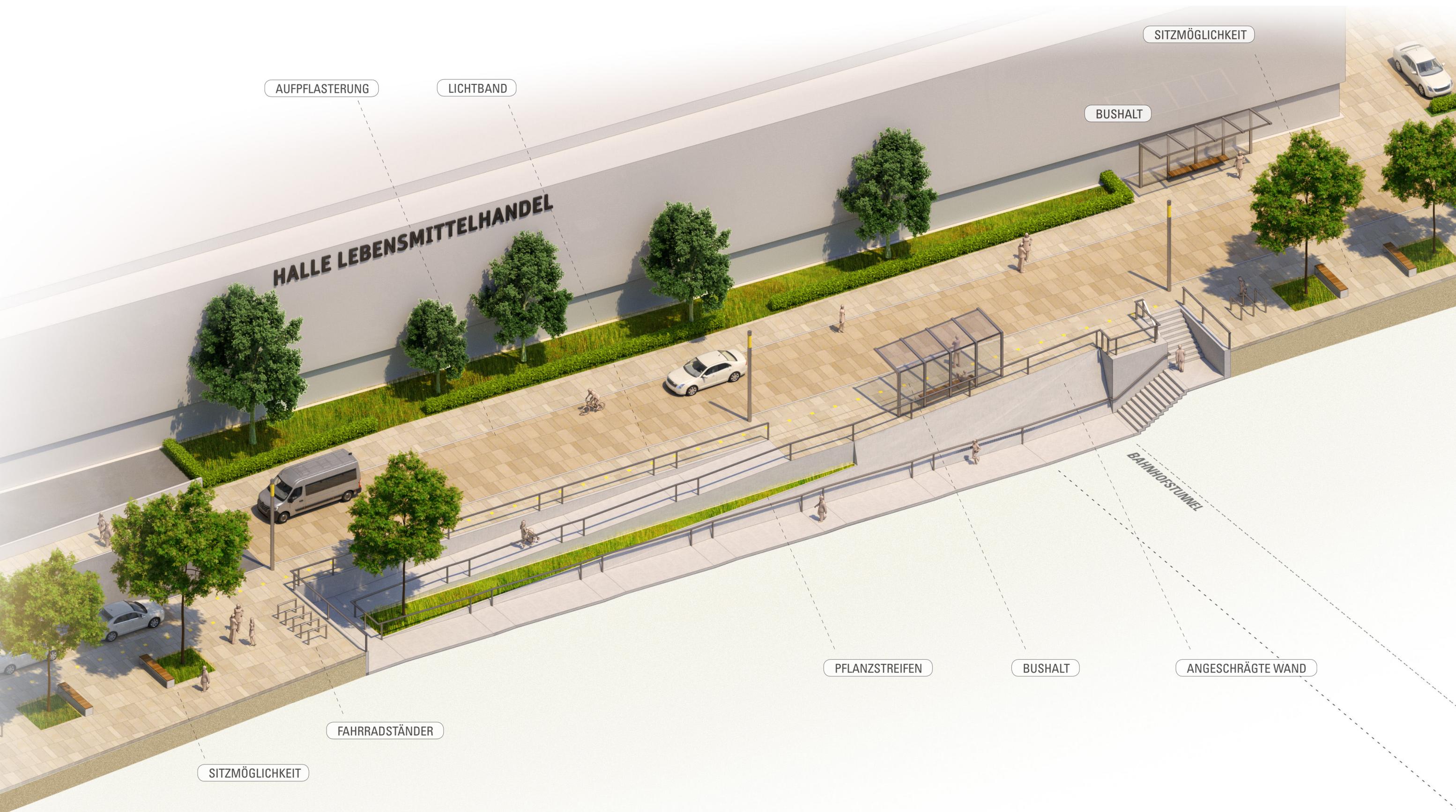
# Ö5 BOBENHEIM | NEUGESTALTUNG BAHNHOF ROISDORF

## RAMPEN- UND VORPLATZGESTALTUNG NORDSEITE | VARIANTE I



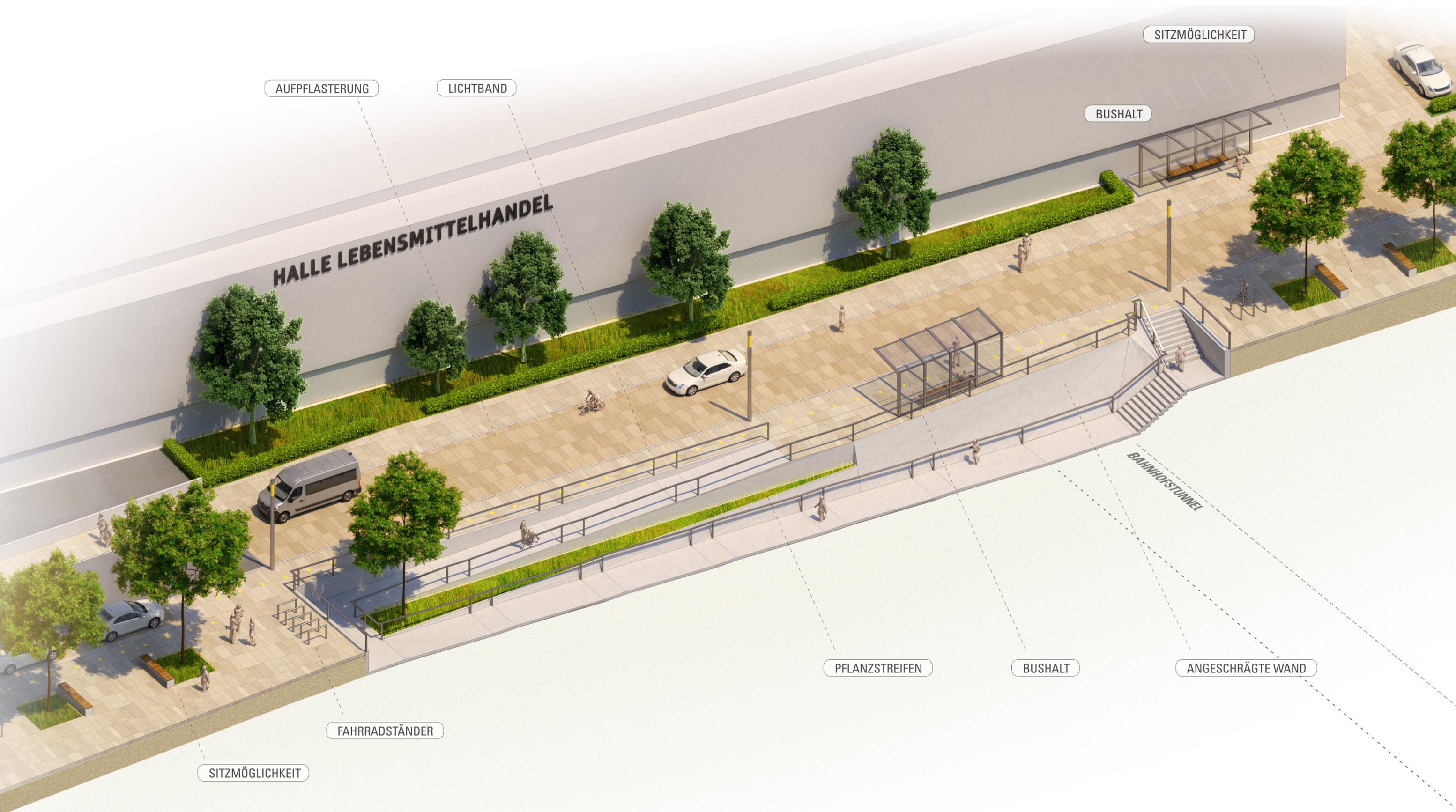
# Ö5 BOBENHEIM | NEUGESTALTUNG BAHNHOF ROISDORF

## RAMPEN- UND VORPLATZGESTALTUNG NORDSEITE | VARIANTE II



# Ö5 BOBENHEIM | NEUGESTALTUNG BAHNHOF ROISDORF

## RAMPEN- UND VORPLATZGESTALTUNG NORDSEITE | VARIANTE III



# Ö5 BORNHEIM | NEUGESTALTUNG BAHNHOF ROISDORF RAMPEN- UND VORPLATZGESTALTUNG SÜDSEITE | VARIANTE I



BAHNHOFSTUNNEL

ÜBERDACHUNG

FAHRRADSTÄNDER

WC / FAHRRADSTATION

FAHRRADPARKHAUS

BAUMERHALT

STELLWERK

BHF. BORNHEIM ROISDORF

PENNY

ANGESCHRÄGTE GRÜNFLÄCHE

LEIHFAHRRÄDER

ÜBERGANG PENNY

BESTANDSBAUM

SITZMÖGLICHKEIT

WASSERSPIEL

K+R / BARRIEREFREIES PARKEN

# Ö5 BORNHEIM | NEUGESTALTUNG BAHNHOF ROISDORF RAMPEN- UND VORPLATZGESTALTUNG SÜDSEITE | VARIANTE II



BAHNHOFSTUNNEL

ÜBERDACHUNG

FAHRRADSTÄNDER

BUSHALT

FAHRRADPARKHAUS

STELLW.

PENNY

GRÜNFLÄCHE AUF PODEST

LEIHFAHRRÄDER

ÜBERGANG PENNY

BESTANDSBAUM

SITZMÖGLICHKEIT

K+R / BARRIEREFREIES PARKEN

WC / FAHRRADSTATION

Ausschuss für Stadtentwicklung	23.08.2023
--------------------------------	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr. 409/2023-1

Stand 01.06.2023

**Betreff Mitteilung / Halbjahresbericht des Bürgermeisters (Bereich StEA, öffentl.)****Sachverhalt**

Nach § 6 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Bornheim (GeschO) legt der Bürgermeister dem Rat halbjährlich eine Übersicht über die Beschlüsse des Rates vor, die vor mehr als drei Monaten gefasst und noch nicht – abschließend – ausgeführt sind.

Für die Beschlüsse der Ausschüsse gilt diese Regelung gem. § 31 GeschO entsprechend.

Der beigefügte Bericht umfasst die öffentlichen Beschlüsse im Beschlusszeitraum bis zum 01.06.2023 im Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Stadtentwicklung.

**Anlagen zum Sachverhalt**

Halbjahresbericht StEA öffentlich

Vorlagennummer	TOP-Betreff	Sitzung	Beschluss	begonnen	nicht begonnen	Sachstand
197/2023-7	10. Änderung des Flächennutzungsplanes; Ergebnis der Offenlage; Beschluss	StEA 03.05.2023	Der Ausschuss für Stadtentwicklung empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen: Der Rat beschließt, 1. zu den Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB zum Entwurf der 10. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Merten die vorliegenden Stellungnahmen inklusive der Beschlussentwürfe der Stadt Bornheim, 2. die vorliegende 10. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Merten mit der vorliegenden Begründung. - Einstimmig -	x		Unterlagen für die Genehmigung durch die Bezirksregierung Köln sind in Vorbereitung.
659/2022-7	Bebauungsplan Ro 07 "An der Wolfsburg" in der Ortschaft Roisdorf; Aufstellungsbeschluss; Offenlagebeschluss	StEA 22.03.2023	Der Ausschuss für Stadtentwicklung empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen: Der Rat beschließt: 1. gemäß § 2 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 13a BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes Ro 07 „An der Wolfsburg“ in der Ortschaft Roisdorf. Das Plangebiet umfasst einen Teilabschnitt der RadPendlerRoute im Bereich zwischen Heilgersstraße und Adenauerallee/ Freiherr-vom-Stein-Straße. Ziel ist die Realisierung eines Teilabschnittes der RadPendlerRoute. Der Bebauungsplan wird gemäß § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt, 2. gemäß § 13a (3) BauGB bei der Bekanntmachung der Aufstellung darauf hinzuweisen, dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer Frist von vier Wochen im Rathaus, Abteilung 7.1 Stadtplanung, über die Allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten und dazu äußern kann, 3. den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes Ro 07 „An der Wolfsburg“ einschließlich des vorliegenden Textteils sowie der vorliegenden Begründung gemäß § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. -Einstimmig-	x		Die Unterrichtung entsprechend § 13 a BauGB ist erfolgt. Die Offenlage nach § 3 (2) BauGB steht noch aus.

## Halbjahresbericht StEA bis zum 01.06.2023 - ö -

593/2022-7	Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes für die Flächen des ehem. Rösberger Sportplatzes	StEA 07.12.2022	<p>Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. für die Grundstücke im Bereich des ehemaligen Sportplatzes in Rösberg ein städtebauliches Konzept mit den Nutzungen Kita, Dorfplatz, Wohnen zu erstellen,</li> <li>2. das städtebauliche Gesamtkonzept dem Ausschuss zur Beratung und Beschlussfassung vorzustellen,</li> <li>3. dem Ausschuss für Stadtentwicklung eine Zeitperspektive bzw. einen zeitlichen Ablaufplan zu unterbreiten.</li> </ol> <p>- Einstimmig -</p>	x		Konzept ist noch in Bearbeitung.
262/2022-7	Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, Bündnis 90/ Die Grünen, SPD und UWG vom 12.04.2022 betr. Grundsatzbeschluss zur Stadtentwicklungsgesellschaft mit erweitertem Baulandmanagement	StEA 14.06.2022	<p>Der Ausschuss für Stadtentwicklung empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:</p> <p>Zur optimierten Steuerung der Baulandentwicklung in der Stadt Bornheim wird der Bürgermeister wie folgt beauftragt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Gründung der Stadtentwicklungsgesellschaft (SEG) als Kapitalgesellschaft in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) vorzubereiten. Zweck der Stadtentwicklungsgesellschaft sind der Erwerb, die Entwicklung, die bedarfsorientierte Bereitstellung sowie die Veräußerung von geeigneten Flächen für relevante (projektbezogene) Vorhaben der Stadtentwicklung, einschließlich Flächen mit Bestandsimmobilien. Darüber hinaus ist die treuhänderische Unterstützung der Stadt bei liegenschaftlichen Aufgaben vorzusehen. Die Stadtentwicklungsgesellschaft begleitet die jeweiligen Bauleitplanverfahren der Gebiete mit dem Ziel, insbesondere Grundstücke für gemeinnützige Vorhaben sowie für privatwirtschaftliche Bauvorhaben bereitzustellen. Die zur Gründung der Stadtentwicklungsgesellschaft gemäß diesem Beschluss notwendigen fachlichen und juristischen Fragen sind zu klären, gegebenenfalls mit externer Unterstützung. Die Aufgaben der Wirtschaftsförderungsgesellschaft werden durch die Stadtentwicklungsgesellschaft nicht berührt. Zur Gründung ist ein Geschäftsszenario für die ersten 5 Jahre nach Gründung zu erarbeiten. Die notwendigen finanziellen Mittel zur Vorbereitung der Gesellschaft sind mit dem nächsten Haushalt bereitzustellen. Mindestens in der Gründungsphase soll die Stadt die Gesellschaft personell unterstützen.</li> <li>2. Zugleich wird ein erweitertes Baulandmanagement eingeführt. Grundsätzlich gilt ab dem Datum der Beschlussfassung im Rat, spätestens nach dessen Veröffentlichung, dass neue Planungsrecht für Wohnbau sowie gemischte Bauflächen bevorzugt ge-</li> </ol>	x		Zurzeit stellt die Verwaltung ein Grundstücksportfolio zusammen, das an die zu gründende Stadtentwicklungsgesellschaft aus dem Vermögen der Stadt übertragen werden kann. Auf Grundlage dieses Grundstücksportfolios wird anschließend ein Geschäftsplan erstellt.

## Halbjahresbericht StEA bis zum 01.06.2023 - ö -

			<p>schaffen wird, wenn die Bereitschaft der Eigentümer besteht, einen Anteil von 20/25/30 Prozent (noch festzulegen) der Bruttobaulandfläche an die Stadt beziehungsweise – nach Gründung – an die Stadtentwicklungsgesellschaft zu veräußern.</p> <p>Von dieser Regelung sind Flächen ausgenommen, auf die mindestens eine der folgenden Bedingungen zutreffen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Soweit sich in bereits laufenden Verfahren die Planungen schon so konkretisiert haben, dass Vorentwürfe für Bebauungspläne beschlossen wurden (Bürgerbeteiligung).</li> <li>b. Bebauungsplangebiete mit einer Nettobaulandfläche von bis zu 2.000 qm.</li> <li>c. Flächen für die Stadt, den Landkreis, das Land und den Bund sowie für andere öffentliche Bedarfsträger, die notwendigen Gebäuden des Gemeinwohls dienen (z.B. Rettungswesen, Frauenhäuser, Katastrophenschutz, Verwaltungsgebäude).</li> </ol> <p>3. In den neu zu planenden Wohnbauflächen sind grundsätzlich 20/25/30 Prozent (noch festzulegen) der geplanten Wohneinheiten im öffentlich geförderten Wohnungsbau zu realisieren. Die Belegungsrechte sollen in der Regel bei der Stadt liegen. Auch die Belegung durch Eigentümer soll möglich sein.</p> <p>Die Absicherung dieser Ziele ist im Bebauungsplanverfahren vor dem Satzungsbeschluss sicherzustellen und im städtebaulichen Vertrag zu dokumentieren.</p> <p>Die nach Punkt 2 von den Eigentümern bzw. Investoren abzutretenden Flächen verringern sich um die Flächen, auf denen öffentlich geförderter Wohnungsbau im Sinne des Nr. 3 Satz 1 eigenständig errichtet bzw. veranlasst wird. Die Verhandlung mit den Eigentümern bzw. Investoren obliegt der Stadtentwicklungsgesellschaft.</p> <p>4. Alle notwendigen Quoten und Grenzwerte werden zum gegebenen Zeitpunkt, spätestens bei Gründung der Stadtgesellschaft, entsprechend des Geschäftszwecks und des Geschäftsmodells festgelegt.</p> <p>-mehrheitlich-</p>			
303/2022-7	Bebauungsplan Ro 23 in der Ortschaft Roisdorf; Beschluss über einen Antrag auf Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens	StEA 14.06.2022	<p>Der Ausschuss für Stadtentwicklung empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:</p> <p>Der Rat beschließt den Antrag auf Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens gemäß § 16 LPIG NRW i.V.m. § 6 Abs. 2 ROG für den Bebauungsplan Ro 23 in der Ortschaft Roisdorf zur Vorlage bei der Bezirksregierung Köln.</p> <p>-mehrheitlich-</p>		x	Antrag auf Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens wurde gestellt, Verfahren noch nicht begonnen.

## Halbjahresbericht StEA bis zum 01.06.2023 - ö -

244/2022-Beig	Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen vom 02.03.2022 betr. Vortrag eines Investors aus dem Bereich von öffentlich gefördertem Wohnungsbau	StEA 11.05.2022	Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt die Verwaltung zunächst intern und sodann mit den Ausschussvorsitzenden des Ausschusses für Stadtentwicklung und des Ausschusses für Soziales, Inklusion und Demographie Arbeitskreis und dem Arbeitskreis Stadtentwicklung zu beraten, wie das übergreifende Thema von gefördertem Wohnraumentwicklung öffentlich behandelt werden soll, in welcher Weise eine Präsentation eines Investors zu Themen des Wohnungsbaus eingebunden und ob darüber hinaus eine gemeinsame Ausschusssitzung mit dem Ausschuss für Soziales, Inklusion und Demographie einberufen werden soll. -mehrheitlich-	x	Es wurde ein Investor gefunden, der bereit ist, entsprechend zum geförderten Wohnungsbau vorzutragen. Die Verwaltung bereitet dies für die Sitzung des SIDA am 29.08.2023 vor. Bei Interesse wird eine Wiederholung des Vortrags für den StEA ermöglicht.
056/2022-5	Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 24.01.2022 betr. Einrichtung eines städtischen Wohnraummanagements	StEA 16.03.2022	Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und leitet den Antrag auch zur Beratung an den Ausschuss für Soziales, Inklusion und Demographischen Wandel (SIDA) weiter. - Einstimmig -	x	Aufgrund fehlenden Personals konnte die Aufgabe bisher nicht erledigt werden.
644/2021-7	Anregung nach § 24 GO NRW vom 08.10.2021 betr. Verknüpfung der K42 (Sechtemer Weg) mit der L192 - Bebauungsplan Bo26	StEA 15.12.2021	Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt den Bürgermeister, die Kosten für die Umsetzung der Anbindung K 42 an den Sechtemer Weg für die Haushaltsaufstellung 2023/2024 zu ermitteln und im Ausschuss zu den Haushaltsberatungen vorzustellen. - Einstimmig -	x	Kostenermittlung für Haushalt 23/24 bisher nicht erfolgt
656/2021-7	Anregung nach § 24 GO NRW vom 09.10.2021 betr. Verknüpfung der K42 (Sechtemer Weg) mit der L192 (Bornheim-Wesseling)	StEA 15.12.2021	Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. - Einstimmig -	x	Kostenermittlung für Haushalt 23/24 bisher nicht erfolgt.

Ausschuss für Stadtentwicklung	23.08.2023
--------------------------------	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr. 390/2023-7

Stand 27.06.2023

**Betreff   Änderungsverfahren für den Landesentwicklungsplan NRW bzgl. des Ausbau der Erneuerbaren Energien****Sachverhalt**

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat am 2. Juni 2023 beschlossen, den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen zu ändern und die Öffentlichkeit sowie die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen zu beteiligen.

Ziel des Entwurfs der Änderungen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist die schnelle Umsetzung des Wind-an-Land-Gesetzes, welches die Sicherung weiterer Flächen für die Windenergie in Nordrhein-Westfalen erfordert. Zusätzlich verfolgt die Landesregierung hiermit das Ziel, die Flächenkulisse für Freiflächen-Solarenergie in Nordrhein-Westfalen maßvoll zu erweitern.

Die Ziele dieses Entwurfs sind damit im Sinne § 36 Abs.1 S.2 des Landesplanungsgesetzes NRW (LPIG NRW) und gemäß § 4 Raumordnungsgesetz (ROG) i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG als sonstige Erfordernisse der Raumordnung in der Abwägung und bei Ermessensentscheidungen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die Berücksichtigung der Ziele des Landesentwicklungsplanentwurfs ist auch Voraussetzung für die Anpassung der Bauleitplanung im Verfahren nach § 34 LPIG NRW. Hinweise zu Ziel 10.2-13 Steuerung der Windenergienutzung im Übergangszeitraum erfolgen zeitnah in einem weiteren Erlass.

Der Entwurf der Zweiten Änderung des Landesentwicklungsplans NRW einschließlich Informationen zum Aufstellungsverfahren können auf der folgenden Internetseite des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen abgerufen werden:

[Beteiligung zur Änderung des Landesentwicklungsplans | Landesplanung NRW](#)

Darüber hinaus sind die Unterlagen verfügbar unter:

[Änderung des Landesentwicklungsplans - Erneuerbare Energien | Beteiligung NRW Zentrales Landesportal der Raumordnung](#)

Stellungnahmen konnten vom 14.06 bis zum **28.07.2023** abgeben werden.

Die Stadt Bornheim hat folgende Stellungnahme abgeben:

## **Zu Ziel 10.2-6 Windenergienutzung in Waldbereichen**

### -> Textliche Festlegungen und Erläuterungen

Die Herleitung der Flächenbeitragswerte in den Regionen basiert auf den Kriterien der

Potenzialanalyse des LANUV. Danach wurden pauschal Laub- und Laubmischwälder für die Windenergienutzung ausgeschlossen. Eine pauschale Ausgrenzung von Laub- und Laubmischwaldflächen aus arrondierten Windenergiegebieten allein aufgrund der sicherlich zutreffenden Einschätzung, dass Laub- und Laubmischwälder zumindest mit fortgeschrittenem Alter eine höhere ökologische Wertigkeit besitzen als Nadel- und Nadelmischwälder, wird für nicht zielführend erachtet und führt z.B. im Rhein-Sieg-Kreis zur ungleichen Verteilung der Potenzialflächen auf die linksrheinischen Kommunen.

Dieses Ziel sollte deshalb weiter differenziert werden. Die ergänzende Nutzung solcher — für die Bevölkerung ggfls. unproblematischer — Standorte könnte zur Konfliktminderung im linksrheinischen Raum beitragen.

### Ergänzung Ziel 10.2-6:

Regionalplanerisch festgelegte Waldbereiche können für die Windenergienutzung in Anspruch genommen werden, sofern es sich um Nadelwald handelt. In Gebieten mit einem hohen Waldanteil können im Regionalplan auch ergänzend Laub- und Mischwälder als Windenergiebereiche festgelegt werden. ...

---

## **LANUV-Fachbericht „Flächenanalyse Windenergie NRW“:**

*Hinweis: Bei der Interpretation der Ergebnisse der Flächenanalyse ist zu berücksichtigen, dass sich aus der landesweiten Perspektive der Untersuchung und den verwendeten Datengrundlagen maßstabsbedingt ein gewisser Abstraktionsgrad ergibt. Die Flächenanalyse Windenergie NRW hat nicht den Charakter detaillierter Standortgutachten und kann Analysen auf lokaler Ebene oder projektbezogene Untersuchungen entsprechend nicht ersetzen.*

*Die Festlegung der Ausschlusskriterien der Flächenanalyse sowie einzelner Parameter (z. B. erforderliche Abstände) hat einen zentralen Einfluss auf das Ergebnis der Untersuchung. In vielen Fällen existieren für die Kriterien aber keine eindeutigen (z. B. rechtlich normierten) und in jedem Einzelfall anzuwendenden Vorgaben, z. B. in Bezug auf die Eignung von bestimmten Gebietskategorien oder die Größe erforderlicher Abstände. In diesen Fällen basieren die in*

*der landesweiten Flächenanalyse angesetzten Werte auf einem intensiven Austausch mit den Akteuren der Energiewende in NRW sowie einer möglichst sachgerechten gutachterlichen Einschätzung für eine landesweite Potenzialabschätzung.*

*Die Flächenanalyse NRW basiert auf landesweit verfügbaren, einheitlichen Geodatenätzen. Lokale Planungen, die spezifischen Gegebenheiten vor Ort oder technische Details konkreter Projektierungen können im Rahmen der landesweiten Untersuchung daher nicht abschließend berücksichtigt werden. Je kleinräumiger die Potenzialflächen betrachtet werden, desto geringer kann auf Grund der landesweiten Perspektive auch die Aussagekraft bzw. Belastbarkeit der Ergebnisse ausfallen.*

Die Flächenanalyse des LANUV kommt im Ergebnis für ganz Nordrhein-Westfalen zu einem Flächenpotenzial von 106.802 ha, was etwa 3,1 % der Landesfläche entspricht. Darüber hinaus können sich zusätzliche Flächenpotenziale in den naturschutzrechtlich nicht streng geschützten Teilflächen der Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) ergeben. Wenn die in den Regionalplänen festgelegten BSN in der Analyse nicht ausgeschlossen werden, erhöht sich das landesweite Flächenpotenzial um 19.447 ha auf insgesamt 126.249 ha (3,7 % der Landesfläche von Nordrhein-Westfalen) (s. Tabelle).

### Flächenpotenzial inkl. der nicht streng geschützten Teilflächen der BSN:

Raum	Flächenpotenzial LANUV	Anteil Flächenpotenzial	Größe geplante Konzentrationszonen / Vorranggebiete
NRW	126.249 ha	3,7% der Landesfläche NRW	
Planungsregion Köln	32.661 ha	4,44 % der Planungsregion Köln	15.682 ha
Rhein-Sieg-Kreis (RSK)	3.710 ha		Nicht bekannt
Bornheim	1.187 ha	32 % des Flächenpotenzials RSK	427 ha

### **Grundzüge LEP-Änderungs-Entwurf (Windenergie):**

- bestimmt Regierungsbezirke als Planungsträger für die Windenergie
- Legt Flächenbeitragswerte für Planungsebenen fest: „Planungsregion Köln“: 15.682 ha sind als Vorranggebiete „Windenergie“ im Regionalplan festsetzen.
- Obergrenzen: max. 15% einer Gemeindefläche/ max. 75% der Windpotentialfläche der Planungsregion (Regierungsbezirk)
- Legt Zeitraster für Umsetzung fest:
  - Durchführung Offenlage „Regionalplanentwurf erneuerbare Energien“ 2024 abgeschlossen! (Grundsatz) – damit vorzeitige Genehmigung möglich (§245e (4) BauGB)
  - Verfahren abgeschlossen 2025 (Grundsatz + Ziel)
- Übergangszeit („bundesrechtliche Entscheidung“):
  - vor Offenlage Regionalplanentwurf: Kernpotentialflächen / No-Regret-Flächen – durch LEP-Entwurf Anhang vorgegeben (es gibt keine im RSK)!
  - mit vom Regionalrat beschlossenen Plankonzept „wird der Zubau auf die Flächen die der Regionalplanungsträger im Planentwurf vorsieht gelenkt“ – gilt „bereits vor dem formellen Aufstellungsbeschluss“
- Regeln:
  - Windenergiegebiete ohne Höhenbeschränkung
  - Nadelwald und Kalamitätsflächen möglich – außer waldarme Gemeinden („auf Grundlage der durch das LANUV erarbeiteten Flächenanalyse ist eine Inanspruchnahme von Nadelwaldflächen zwingend erforderlich“)
  - In Bereichen für den Schutz der Natur (BSN) möglich soweit nicht Naturschutzgebiete, Natura 2000 – möglichst „nur dann, wenn nicht erheblich beeinträchtigt“.
  - Geeignete Windenergiestandorte und Planungen der Kommunen „sollen“ berücksichtigt werden („wenn sie dauerhaft für eine Windenergienutzung zur Verfügung stehen/ technologische Entwicklungen hin zu höheren Anlagen sind zu berücksichtigen“)
  - Landesplanungsbehörde überprüft alle 5 Jahre die Flächeneignung
  - Industrie und Gewerbegebiete sind als Standorte zu überprüfen und „erheblich zu unterstützen“ (Ziel!)

**Raumbedeutsame Freiflächen-Solarenergie (nicht privilegiert!)** (*Privilegierte Freiflächen-Photovoltaikanlagen sind dagegen Vorhaben, die sich auf einer Fläche längs von Autobahnen oder zweigleisigen Schienenwegen des übergeordneten Netzes nach § 2b AEG und in einer Entfernung zu diesen von bis zu 200 m befinden*)

- Bauleitplanung erforderlich, somit kommunal steuerbar.
- Raumbedeutsamkeit anhand Kriterien Ziel 10.2-14 prüfen!
- Hochwertige Ackerböden (Bodenwertzahl > 55) ausschließlich Agri-Photovoltaik
- „Landwirtschaftliche Kernräume“ (Abgrenzung Fachbeitrag der Landwirtschaftskammer) möglichst Agri-Photovoltaik
- Vorzugsweise zu nutzende Standorte: geeignete Brachflächen, Halden, Deponien, Flächen in landwirtschaftlich benachteiligten Gebieten, künstliche und erheblich veränderte Oberflächengewässer, Windenergiebereiche soweit vereinbar, Puffer 500m zu Bundesfernstraßen, Landesstraßen und überregionalen Schienenwegen, 200m Puffer zu anderen öffentlichen Straßen sowie zum Siedlungsraum („Prioritär nicht singular im Freiraum, sondern im Zusammenhang mit einer baulichen Nutzung“)
- Im Siedlungsraum: „soll flächenhaft untergeordnet und randlich möglich sein“

**Auswirkungen auf das Klima**

<p><b>1. Grundeinschätzung</b></p> <p><input type="checkbox"/> Mit dem Vorhaben ist keine klimarelevante Wirkung verbunden. → weiter bei 3.  <input checked="" type="checkbox"/> Mit dem Vorhaben ist eine klimarelevante Wirkung verbunden. → weiter bei 2.</p>
<p><b>2. Klima-Test</b></p> <p>Die mit dem Vorhaben verbundene klimarelevante Wirkung ist</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> positiv  <input type="checkbox"/> negativ          → weiter bei 3.</p>
<p><b>3. Begründung</b></p>

**Finanzielle Auswirkungen**

keine

Ausschuss für Stadtentwicklung	23.08.2023
--------------------------------	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr.	387/2023-1
-------------	------------

Stand	26.06.2023
-------	------------

**Betreff Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen**

**Sachverhalt**

Die Verwaltung beantwortet die Fragen aus vorherigen Sitzungen wie folgt:

Zusatzfrage AM Rothe (TOP 9, StEA 03.05.2023)

Können die Argumente des Gerichts, wenn diese öffentlich sind, den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt werden?

Antwort:

Es soll damit zurückhaltend umgegangen werden. Es wird geklärt, in wie weit darüber informiert werden kann.

Ergänzende Antwort:

Über den Eilantrag ist durch das Oberverwaltungsgericht Münster nicht in einer öffentlichen Verhandlung entschieden worden. Da es sich um Unterlagen zu einem laufenden Normenkontrollverfahren handelt, ist auch dieser Eilbeschluss nicht öffentlich.

Eine Veröffentlichung könnte ggfs. nur erfolgen, wenn hierzu die Genehmigung der gegnerischen Klagepartei vorliegen würde.

Ausschuss für Stadtentwicklung	23.08.2023
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	367/2023-7
-------------	------------

Stand	01.08.2023
-------	------------

**Betreff Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 22.05.2023 betr. Auswirkungen der neuen städtebaulichen Leitlinien auf die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne**

Sachverhalt

Die große Anfrage der SPD-Fraktion vom 22.05.2023 beantwortet die Verwaltung wie folgt:

Frage 1, Frage 2 und Frage 3:

In welchen im Verfahren befindlichen Bebauungsplänen (auf Basis der aktuellen Prioritätenliste) können die neuen Leitlinien, bezogen auf den Anteil des öffentlich geförderten Wohnungsbaus, nicht angewendet werden, da bereits andere Informationen an Bauherren / Investoren kommuniziert wurden?

Welche rechtlichen Folgen haben die Veröffentlichungen der Verwaltung im Rahmen einer "frühzeitigen Bürgerbeteiligung"?

Welche rechtlichen Folgen hätte die Anwendung der neuen städtebaulichen Leitlinien, bezogen auf den öffentlich geförderten Wohnungsbau, auf alle im Verfahren befindlichen Bebauungspläne vor dem Satzungsbeschluss?

Antworten:

Rechtliche Folgen auf Grundlage des BauBG werden nicht eintreten. Der Leitlinienbeschluss ist eine Selbstverpflichtung der Kommune.

Eine verbindliche Festlegung einer Quote zum geförderten Wohnungsbau kann im städtebaulichen Vertrag erfolgen.

Nach der Beschlusslage im Ausschuss soll der Leitlinienbeschluss mit einer Mindestquote von 25% nicht angewendet werden, wenn bereits eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden hat. Dies ist bereits bei der frühzeitigen Beteiligung nach §3(1) BauGB der Fall.

Die Anwendung auf bereits im Verfahren befindliche Bebauungspläne bei denen bereits eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden hat, entspricht nicht den beschlossenen Leitlinien.

Frage 4:

Kann die Verwaltung in der nächsten Aktualisierung der Prioritätenliste eine zusätzliche Spalte mit der Information zur Anwendbarkeit der neuen städtebaulichen Leitlinien berücksichtigen?

Antwort:

Bei der nächsten Überarbeitung der Prioritätenliste kann eine Kennzeichnung der laufenden Verfahren erfolgen, bei denen die städtebaulichen Leitlinien berücksichtigt werden.



SPD-Fraktion – Servatiusweg 19-23 – 53332 Bornheim

An  
Bürgermeister Christoph Becker  
Rathausstraße 2

53332 Bornheim

Bornheim, 22.05.2023

## **Auswirkungen der neuen städtebaulichen Leitlinien auf die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne**

Hier: Große Anfrage gem. § 19 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Rates

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Becker,

nach dem Kompromiss der Fraktionen von CDU, GRÜNE, SPD und UWG bzgl. der neuen städtebaulichen Leitlinien kam es bei der Verabschiedung des Bebauungsplanes ME18 zu unterschiedlichen Auffassungen hinsichtlich der Anwendbarkeit von getroffenen Regelungen zu öffentlich gefördertem Wohnungsbau in bereits offengelegten oder zur Offenlage anstehenden Bebauungsplänen.

Vor diesem Hintergrund bittet die SPD-Fraktion in der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. In welchen im Verfahren befindlichen Bebauungsplänen (auf Basis der aktuellen Prioritätenliste) können die neuen Leitlinien, bezogen auf den Anteil des öffentlich geförderten Wohnungsbaus, nicht angewendet werden, da bereits andere Informationen an Bauherren / Investoren kommuniziert wurden?
2. Welche rechtlichen Folgen haben die Veröffentlichungen der Verwaltung im Rahmen einer "frühzeitigen Bürgerbeteiligung"?
3. Welche rechtlichen Folgen hätte die Anwendung der neuen städtebaulichen Leitlinien, bezogen auf den öffentlich geförderten Wohnungsbau, auf alle im Verfahren befindlichen Bebauungspläne vor dem Satzungsbeschluss?
4. Kann die Verwaltung in der nächsten Aktualisierung der Prioritätenliste eine zusätzliche Spalte mit der Information zur Anwendbarkeit der neuen städtebaulichen Leitlinien berücksichtigen?

Für die Beantwortung herzlichen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Anna Peters, Wilfried Hanft, Thomas Schmitz und Fraktion