

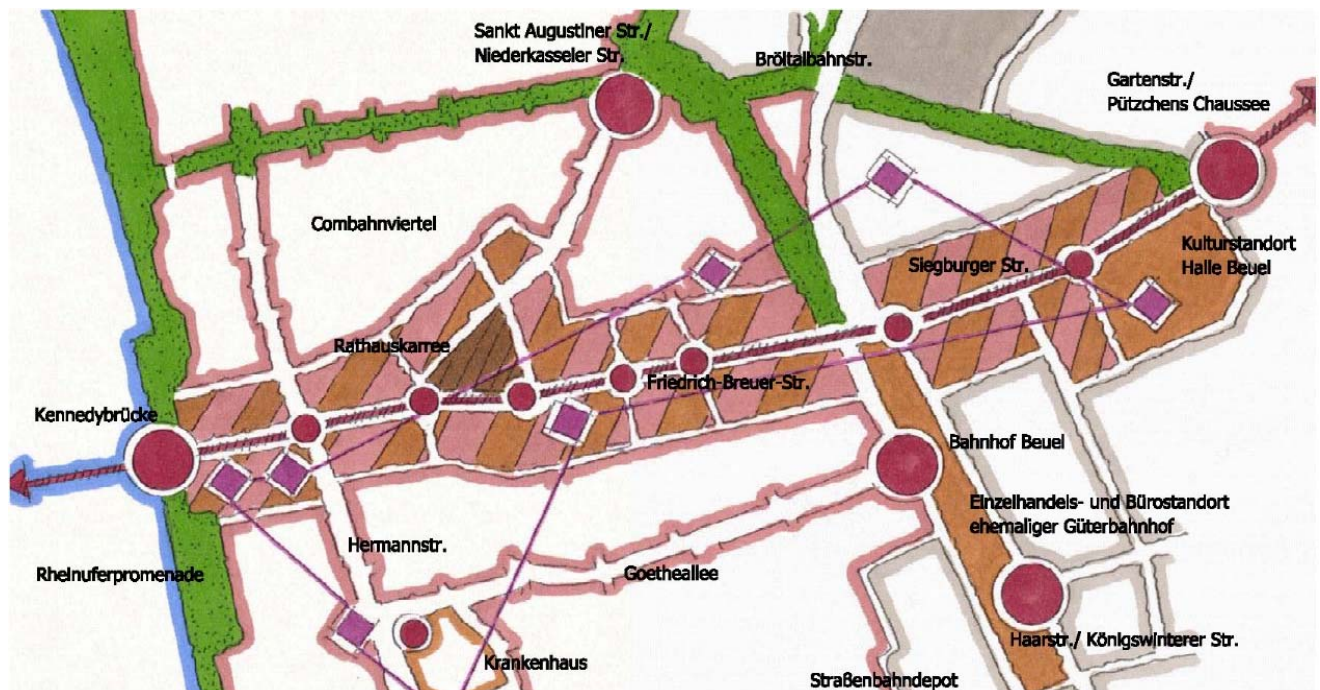
Bundesstadt Bonn

Integriertes Handlungskonzept

Beuel-Mitte

Abschlussbericht

- Entwurf -



Team Beuel - Integriertes Handlungskonzept Beuel-Mitte

■ **Koordination**

Bundesstadt Bonn, Stadtplanungsamt
Dipl.-Ing. Anke Rörup
Kirsten Köhn

■ **Moderation / Organisation des Werkstattverfahrens**

netzwerk kommunikation,
Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtplanung, RWTH Aachen
Prof. Dr. Klaus Selle
Dipl.-Ing. Britta Rösener

■ **Planbearbeitung und Bericht**



Stadtplanung

Dipl.-Ing. Stefan Haase, Freier Stadtplaner
Dipl.-Ing. Dieter Beele, Freier Stadtplaner und Architekt
unter Mitwirkung von:
Dipl.-Ing. (FH) Kristina Ballhorn
Astrid Brünner
Verena Klinkhammer

Abbildungen und Pläne im Text, soweit nicht nachfolgend anders angegeben: © H+B Stadtplanung, 2002;
Kartenunterlagen mit freundlicher Genehmigung des Stadtvermessungsamtes der Bundesstadt Bonn, 2002;
Fotos Abb. 2 u. 4 : netzwerk kommunikation, 2002

Stand Juli 2002

Inhalt

Kapitel	Seite
Vorwort	4
1 Aufgabenstellung und Anlass	5
2 Das Werkstattverfahren	8
3 Bestand und städtebauliche Analyse	10
3.1 Städtebaulicher Bestand	10
3.2 Stärken- und Schwächenprofil	14
4 Ziele und Leitbild	16
4.1 Städtebauliche Qualitätsziele	16
4.2 Räumliche Elemente des Leitbildes	18
5 Masterplan	24
5.1 Städtebaulicher Strukturplan	24
5.2 Maßnahmenplan	25
5.3 Planungsschwerpunkte	25
5.4 Bauliche Einzelmaßnahmen	35
6 Städtebauliche Detailplanungen für Teilräume	41
7 Weitere Handlungsansätze und Initiativen	45
8 Umsetzung und Finanzierung	46
9 Zusammenfassung	53

Anhang I : Planunterlagen (unmaßstäbliche Verkleinerungen):

- Masterplan Teil I, Städtebaulicher Strukturplan
- Masterplan Teil II, Maßnahmenplan Stadterneuerung
- Erste Entwurfsskizzen zu den Teilraumkonzepten

Anhang II : Beschlussvorlage für die Bezirksvertretung Beuel vom 17.07.2002

Vorbemerkungen

Im nachfolgenden Text wird zugunsten einer flüssigeren Lesbarkeit auf die ergänzende Schreibweise „-/innen“ bei Begriffen wie zum Beispiel Bürger, Einwohner usw. verzichtet. Selbstverständlich sind stets gleichzeitig Frauen und Männer angesprochen.

Text in eckigen Klammern wird in der Endfassung des Berichts gemäß dem Beschluss der Bezirksvertretung Beuel vom 17.07.2002 geändert (s. Beschlussvorlage in Anhang II).

Vorwort

Beueler Perspektiven - Machen Sie mit! - so hieß die Aufforderung im Februar 2002 an die Bürgerinnen und Bürger in Beuel und sie fand große Resonanz. Ein Grund ist sicherlich darin zu finden, dass Beuel ein Stadtteil in Bonn mit einer sehr dynamischen Entwicklung ist und die Frage „wie wollen wir in Beuel künftig wohnen und arbeiten“ vor diesem Hintergrund aktuell zur Diskussion steht.

Diese Diskussion habe ich gerne aufgenommen. Im Kontext der Integrierten Handlungskonzepte, die auch für die Bonner Innenstadt, in Bad Godesberg und im Stadtbezirk Hardtberg entwickelt werden, entstehen nun auch zukunftsweisende Konzepte einer nachhaltigen Stadtentwicklung für Beuel.

Das Engagement der Bürgerinnen und Bürger hierbei war enorm. Innerhalb von nur drei Monaten wurden Aufgabenfelder identifiziert, Ziele definiert und Vorschläge zur Lösung in einer Vielfalt erarbeitet, die weit über das Erwartete hinausging. Dabei wurde die Diskussion immer fair und zielgerichtet geführt, mit Verständnis für die Sichtweisen anderer. Auch weniger spannende und komplexe Themen wurden mit Sachverstand und Phantasie angegangen.

Besonderen Respekt verdient die Arbeit der acht Arbeitskreise, die sich auf der ersten Werkstatt gegründet und vielfältige Themen sachverständig und selbstorganisiert bearbeitet haben. Die Teilnehmer trafen sich z.T. wöchentlich, trugen in ehrenamtlicher Tätigkeit Informationen zusammen und bewerteten diese, überlegten gemeinsam neue Gestaltungsansätze, formulierten Anforderungen, Ideen und Umsetzungsstrategien.

Dies zeigt, dass die Beueler Ihren Ortsteil zu schätzen wissen als einen lebenswerter Ort mit einem reichen Vereinsleben, vielen Möglichkeiten für junge (und alteingesessenen) Unternehmen und einem familiengerechten Wohnumfeld. Beuel hat Flair durch ein reichhaltiges Kulturangebot und eine auf angenehme Weise kleinstädtische Überschaubarkeit.

Der vorliegende Bericht über das 'Integrierte Handlungskonzept Beuel – Mitte' ist ein Baustein in dem Verständnis aktiver Bürgerteilnahme an der Entwicklung ihrer Stadt. Das Integrierte Handlungskonzept wird fortgeführt und fortgeschrieben. Die Beueler Bürgerinnen und Bürger haben eindrucksvoll gezeigt, dass sie mit viel Engagement 'ihre' Stadtentwicklung mit gestalten wollen. Dafür an dieser Stelle meinen herzlichen Dank.

Michael Isselmann
(Amtsleiter des Stadtplanungsamtes der Bundesstadt Bonn)

1 Aufgabenstellung und Anlass

Der Regierungsumzug hat in der Stadt Bonn einen Umstrukturierungsprozess ausgelöst, der bisher sehr erfolgreich verlaufen ist und insbesondere im rechtsrheinisch gelegenen Beuel eine anhaltende Intensität hat.

Auf dem Wohnungssektor zeichnen sich deutliche Steigerungsraten ab, die Bevölkerungszahl und die Zahl der Arbeitsplätze nehmen zu. Dieser Prozess wird maßgeblich durch überregional bedeutsame Ansiedlungen geprägt. Für die Gewerbeentwicklung in Beuel stehen hier beispielsweise der Wissenschafts- und Technologiepark mit dem ehemaligen Zementwerk am Rheinufer und der T-Mobil-Standort.

Ein weiterer Entwicklungsmotor für Beuel ist die geplante S-Bahn-Linie S 13, die eine direkte Schnellbahnanbindung an den Flughafen Köln-Bonn sowie das Zentrum Kölns bieten wird. Die Position des Gewerbe- und Wohnstandortes Beuel innerhalb der Region Köln-Bonn wird dadurch deutlich gestärkt.

Diese dynamische Entwicklung mit der Gestaltung eines Identität stiftenden und attraktiven Stadtbezirkszentrums zu verbinden ist daher aktuelle und dringliche städtebauliche Aufgabe. Die Ergebnisse des Integrierten Handlungskonzeptes können bei Bedarf als Voruntersuchung zur Satzung eines vereinfachten Sanierungsverfahrens verwendet werden. Es ist auf Landesebene geplant, dass bei einer Novellierung der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Nordrhein-Westfalen Städtebauförderungsmittel vorrangig innerhalb der Sanierungsgebiete eingesetzt werden können.

Insbesondere sollen:

- die dynamische Entwicklung des Wohn- und Gewerbebestands Beuel dauerhaft gesichert werden,
- der im Bahnhofsumfeld zu erwartende Entwicklungsdruck in sinnvolle Bahnen gelenkt werden,
- die städtebaulich-funktionale Barrierewirkung der Bahntrasse durch die Umnutzung heute suboptimal genutzter Bahnflächen reduziert werden,
- die Beueler Innenstadt weiterhin als Einzelhandelsstandort gestärkt werden,
- der Kulturstandort Beuel ausgebaut werden,
- die Qualität des Wohnstandortes Beuel erhalten bleiben,
- die Naherholungsqualität unterstützt werden,
- die Identität des Ortsteils Beuel innerhalb der Stadtregion Köln/Bonn stärker profiliert werden.

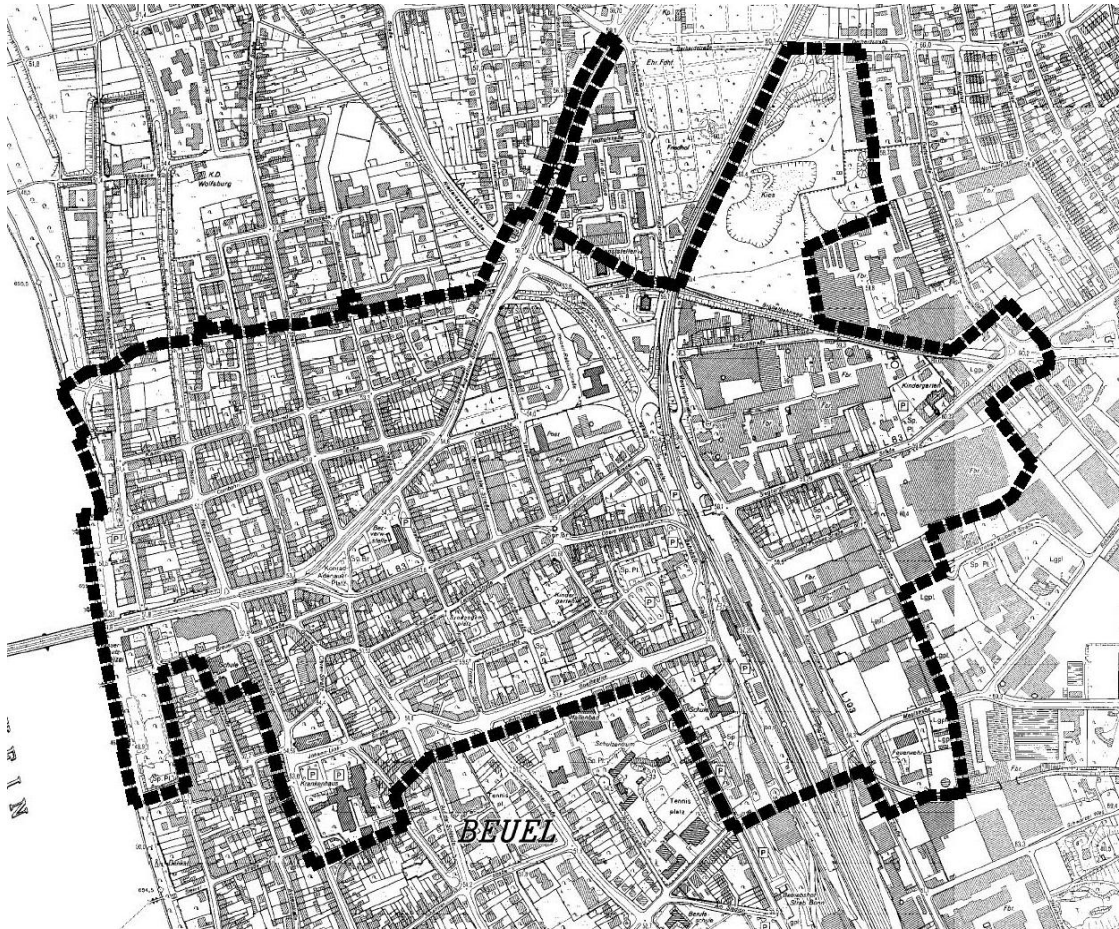
■ Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum des Integrierten Handlungskonzeptes ergab sich zu Beginn der Bearbeitung ein Gebiet, das

- die Hauptgeschäftslage Beuels mit den zentralen Funktionen und dem für Beuel imagebildenden qualitätsvollen Freibereich des Rheinufers,
- die unmittelbar angrenzenden Wohnquartiere bis zur Sankt Augustiner Straße,

- einen weiteren Schwerpunkt im überwiegend gewerblich genutzten Bereich östlich der Bahntrasse

umfasst. Im Laufe der Diskussionen und der Konzeptbearbeitung wurde das Combahnviertel mit in den Untersuchungsraum hinein genommen.



Übersicht des Untersuchungsbereiches {Abb.1}

■ Zum Begriff des Integrierten Handlungskonzeptes

Die Bedeutung Integrierter Handlungskonzepte ist in den Richtlinien des Landes NRW zur Städtebauförderung definiert:

Ein Integriertes Handlungskonzept ist ein komplexes Instrument der Stadterneuerung. Es umfasst eine Planungsphase, deren Ergebnis in diesem Bericht dokumentiert wird, und eine anschließende Umsetzungsphase. Ziel ist die Bündelung und Effektivierung der unterschiedlichen Teilmaßnahmen der Städtebauförderung und anderer öffentlicher Fördermaßnahmen in einem transparenten Gesamtkonzept. Es soll ein „Rahmenplan mit strukturierter Offenheit“ entstehen. Es sollen auch private Potenziale aktiviert werden und Planungssicherheit für Investoren gewährleistet werden. Ein Integriertes Handlungskonzept erfordert schließlich ein schlüssiges Umsetzungskonzept mit stringenter Projektsteuerung.

■ Aufbau des Berichts

Der vorliegende Text stellt zunächst in den Kapiteln 2- 4 den Ablauf und die Ergebnisse des Werkstattverfahrens zusammenfassend dar. Der Text, vor allem zu den Leitbildelementen, gibt die Ergebnisse des Diskussionsprozesses wieder.



In den Kapiteln 5 -7 werden die konkreten Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung des Leitbildes erläutert. Hier treten neben die Wiedergabe der Diskussionsergebnisse auch fachliche Ergänzungen aus Sicht der Bearbeiter.

Im Kapitel 8 werden die Maßnahmenvorschläge mit einer ersten Einschätzung der zeitlichen Umsetzbarkeit und bestehender Förderungsmöglichkeiten zusammengefasst.

2 Das Werkstattverfahren

Im Zentrum des Planungsprozesses stehen die Bürger und Bürgerinnen aus Beuel:

Personen aus vielen gesellschaftlichen Bereichen, aus Verbänden, Vereinen und sonstigen Einrichtungen, der Geschäftswelt sowie aus Politik und Verwaltung beteiligten sich am Planungsprozess. Sie brachten ihre Interessen und Sichtweisen ein und gaben innerhalb des moderierten Werkstattverfahrens viele Anregungen für Verbesserungen im Planungsgebiet.

Die Koordination für das Integrierte Handlungskonzept Beuel-Mitte liegt beim Stadtplanungsamt Bonn. Es informierte über den Prozess, stellte Kontakte her, koordinierte Termine und Aufgaben und lud zu den Veranstaltungen ein. Mitarbeiter wurden auch aus anderen Ämtern hinzugezogen und wirkten im Prozess in vielen Teilen beratend mit.

Die Ergebnisse der Werkstätten und der Arbeitskreise wurden von H+B Stadtplanung aufgegriffen und in den Masterplan eingearbeitet.

Die Werkstattgespräche und die Veranstaltungen für die Arbeitskreise wurden durch das *netzwerk kommunikation* gestaltet und moderiert.

Die verschiedenen Arbeitsschritte bei der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzepts lassen sich in zwei aufeinander aufbauenden Phasen zusammenfassen:

■ Vorklärungen: Erkunden - Informieren - Aktivieren

In einer ersten Arbeitsphase wurden in einer Bestandsaufnahme des Büros H+B fachliche Grundlagen für die Planungen ermittelt und erste Eindrücke von Handlungserfordernissen und -spielräumen gesammelt. So wurde ein Überblick über die zu beteiligenden Akteure sowie über mögliche Sichtweisen und Interessen gewonnen. Hierzu wurden unter anderem vorhandenes Datenmaterial sowie Plan- und Kartengrundlagen gesichtet, Schlüsselpersonen interviewt und ein verwaltungsinternes Werkstattgespräch durchgeführt. Die Interviews und das Werkstattgespräch dienten zudem dazu, betroffene Multiplikatoren aus dem Stadtteil sowie zuständige Verwaltungsstellen über das Vorhaben zu informieren und sie zu einer Mitwirkung am Integrierten Handlungskonzept zu aktivieren.

■ Einbeziehung der Öffentlichkeit: Zusammenführen - Erörtern - Planen

Kennzeichen der zweiten Phase ist die breite Beteiligung der Stadtteilöffentlichkeit an der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes Beuel-Mitte. Im Rahmen von drei mehrstündigen Werkstattgesprächen mit jeweils etwa 70-80 Teilnehmenden wurden eine Problem-Potenzial-Analyse, ein Leitbild sowie Maßnahmenvorschläge für Beuel-Mitte erarbeitet. Die Werkstattgespräche wurden durch thematisch orientierte Arbeitskreise mit insgesamt etwa 50 Teilnehmenden ergänzt.

Arbeitskreise haben sich zu den folgenden Themen und räumlichen Schwerpunkten gebildet (Reihenfolge alphabetisch):

- Beueler Osten
- Einzelhandel
- Kinder und Jugendliche
- Konrad-Adenauer-Platz
- Kultur
- Migranten
- Mobilitätsbehinderte
- Verkehr

Die Arbeitskreise haben seit der ersten Werkstatt mit umfangreichen Arbeitsergebnissen die wesentlichen Inhalte des Integrierten Handlungskonzeptes definiert. Beispielsweise wurde durch den Arbeitskreis „Kinder und Jugendliche“ eine Umfrage zur Nutzungsqualität im Stadtteil für diese Altersgruppe durchgeführt und ausgewertet, die zu zahlreichen Maßnahmevorschlägen geführt hat.

In dieser Arbeitsphase wurden auch die Erkundungen mit den Beteiligten fortgesetzt, die Stadtteilöffentlichkeit wurde über das Vorhaben informiert und zur Mitwirkung motiviert.



Arbeitsatmosphäre in der ersten Werkstatt {Abb.2}

Im Zentrum dieser Arbeitsphase standen jedoch das Zusammenführen, Erörtern und Planen: Das Büro H+B führte die Plangrundlagen mit den vielschichtigen Anregungen der Beteiligten sukzessive zu einer Planung zusammen. Die jeweiligen Zwischenergebnisse wurden in Werkstattgesprächen und in den Arbeitskreisen mit den Teilnehmenden erörtert. Das Ergebnis dieses Prozesses ist ein Masterplan für Beuel Mitte sowie ein Berichtsband mit Anlagen.

Das Integrierte Handlungskonzept wurde in weniger als einem Jahr erarbeitet. Die erste Arbeitsphase wurde im September 2001 begonnen und im Januar 2002 abgeschlossen. Das erste Werkstattgespräch fand im Februar 2002 statt. Im Juni 2002 wird der Masterplan der Bezirksvertretung Beuel und nachfolgend dem Rat zur Diskussion und Zustimmung vorgelegt.

3 Bestand und städtebauliche Analyse

In diesem Kapitel wird zunächst der städtebauliche Bestand des Untersuchungsgebietes anhand der durch das Büro H+B für die erste Werkstatt erstellten Karten kurz dargestellt. Diese Bestandsaufnahme ist in den Werkstätten nicht weiter thematisiert worden. Sie bildet aber dennoch eine der Grundlagen für die Planungsaussagen des Masterplans. Sie umfasst neben der reinen Bestandsdarstellung auch Aussagen zu den Planungsschritten der letzten 20 Jahre und zu laufenden Projekten, die in das Integrierte Handlungskonzept einbezogen bzw. im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes betrachtet werden.

Wesentliche Hinweise, die in die Bestandsdarstellungen eingeflossen sind, ergeben sich auch aus den Ergebnissen der Arbeitskreise, den bereits im Kapitel 2 erwähnten Interviews zur Situation im Untersuchungsgebiet und aus dem verwaltungsinternen Werkstattgespräch.

In einem weiteren Abschnitt werden die Ergebnisse der Werkstätten und Arbeitskreise und die Einschätzung durch die Fachteilnehmer des Werkstattprozesses zu einem Stärken- und einem Schwächenprofil für Beuel-Mitte zusammen gefasst.

3.1 Städtebaulicher Bestand

Der Untersuchungsbereich mit dem historischen Beueler Stadtzentrum und den Gewerbeflächen in Beuel-Ost hat etwa 100 ha Fläche. Er umfasst den Bereich innerhalb von Beuel, der Zentrumsfunktionen für den gesamten Stadtbezirk Beuel mit insgesamt 14 Stadt- und Ortsteilen übernimmt.

Im Untersuchungsraum leben zurzeit etwa 15.200 Einwohner (Jahr 2001), das sind ca. 23,5 % der Einwohner im Stadtbezirk. Der Anteil von Einwohnern mit nicht deutscher Staatsbürgerschaft liegt bei 9,9 %. Damit ist er um 4 % niedriger als im Durchschnitt der Stadt Bonn.

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes werden bereits laufende Projekte zu folgenden Bereichen und Themen mit behandelt, die für die weitere Entwicklung des Stadtteils von erheblicher Bedeutung sind:

- Für die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes hat ein Interessenbekundungsverfahren (Verfahren zur Interessenbekundung durch Investoren) stattgefunden. Es liegen verschiedene Konzepte vor, die derzeit intensiv diskutiert werden. Für die Neugestaltung und Verlagerung der Straßenbahnhaltestellen am Konrad-Adenauer-Platz sind Ausführungsplanungen erstellt.
- Für das östliche Umfeld des Bahnhofs wird ein Bebauungsplan aufgestellt, der unter anderem die Bebauung des bisherigen Güterbahnhofes und einen neuen zentralen Umsteigepunkt für den Busverkehr an der Königswinterer Straße umfasst.
- Durch die DB werden Ausbauplanungen auch für die Neugestaltung des Bahnhofes als S-Bahn-Haltepunkt und für die Unterführung zur Siegburger Straße erarbeitet.

- Für die Verbreiterung der Kennedybrücke und die Neugestaltung des Brückenkopfes liegt die Ausführungsplanung vor.
- Die Erweiterung des Sankt-Josefs-Krankenhauses ist bezüglich der Gebäude fertig geplant.
- Mit der Planung der neuen Autobahnanschlussstelle Maarstraße ergeben sich Veränderungen der Verkehrsströme, die für den Untersuchungsraum von Bedeutung sind.

Der Untersuchungsbereich besteht im wesentlichen aus drei Teilbereichen:

■ Beueler City

Der bauliche Bestand ist im engeren Zentrumsbereich um die Friedrich-Breuer-Straße als Ost-West-Achse durch eine auf dem historischen Blockraster aufbauende Struktur geprägt. Die überwiegend zwei- bis viergeschossig bebauten Einzelgrundstücke sind mit erhaltener Bausubstanz aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg und danach überwiegend aus den 50er und 60er Jahren bebaut. An der Friedrich-Breuer- und der Oberen Wilhelmstraße konzentrieren sich im Erdgeschossbereich Einzelhandel und Dienstleistungen. Diese Konzentration setzt sich nach Osten an der Siegburger Straße fort. In den Obergeschossen und an den Seitenstraßen dominiert die Wohnnutzung. Die Beueler City hat damit auch eine wichtige Funktion als Wohnort.



Kartenausschnitt Beueler City {Abb.3}



Friedrich-Breuer-Straße {Abb.4}

Neben der kleinmaßstäblichen Bebauung sind die großen Nutzungssolitäre, überwiegend mit öffentlichen Funktionen, von städtebaulich prägender Wirkung. Hier sind im unmittelbaren Kern das Rathaus, das Brückenforum und der Gebäudekomplex der Post zu nennen. Im Randbereich des Kerns ist das Sankt-Josefs-Krankenhaus von prägender Bedeutung für seine Umgebung.

Die Straßenräume Friedrich-Breuer-Straße und Obere Wilhelmstraße wurden im Zuge der Stadterneuerungsmaßnahmen in verkehrsberuhigender Form neu gestaltet. Dem gegenüber ist in den Seitenstraßen und auf der Sankt Augustiner Straße als Hauptverkehrsachse überwiegend eine verkehrsbezogene Gestaltung vorhanden. Größere Aufwertungsmaßnahmen wurden hier nicht vorgenommen.

Im Ortsteil Beuel wurde auf der Grundlage einer Rahmenplanung aus dem Jahr 1982 im Jahr 1990 ein Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren förmlich festgelegt. Diese Festlegung

bezog sich auf Maßnahmen in der Friedrich-Breuer-Straße und am Beueler Rheinufer. Hauptziele der Maßnahmen waren:

- Reduzierung der Verkehrsbelastung im Zentrumsbereich Beuels durch verkehrsberuhigte Gestaltung (s.o.),
- Attraktivierung des Einzelhandelsstandorts Beuel durch Ausbau der Friedrich-Breuer-Straße,
- Verbesserung des Naherholungsangebotes durch Gestaltung des Rheinufers im Rahmen des Hochwasserschutzes,
- Steuerung der städtebaulichen Entwicklung in einem Teilbereich des Viertels zwischen Friedrich-Breuer-Straße, Rathausstraße, Siegfried-Leopold-Straße und Hans-Böckler-Straße. Dieser Bereich ist die Haupteinkaufszone in Bonn Beuel.

Der räumliche Geltungsbereich des 1990 förmlich festgelegten Sanierungsgebietes wird vom Untersuchungsbereich des Integrierten Handlungskonzeptes erfasst und wurde daher bisher nicht aufgehoben. Die vorhandene Sanierungssatzung soll entsprechend dieser neuen Gebietsabgrenzung angeglichen werden.

Nicht umgesetzte Maßnahmevorschläge aus der Rahmenplanung von 1982, die teilweise mit dem Integrierten Handlungskonzept wieder aufgegriffen werden, sind:

- Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und des Rathausvorplatzes, in Verbindung mit dem Bau einer Tiefgarage unter dem Rathauskomplex (aktuelles Interessenbekundungsverfahren),
- Neugestaltung der Friedrich-Leopold-Straße,
- Baulückenschließungen im Bereich Friedrich-Breuer- und Neustraße.

■ Bahnhofsumfeld

Das unmittelbare Bahnhofsumfeld umfasst den ab 1991 neu gestalteten Vorplatz und die angrenzenden Baublöcke.



Kartenausschnitt Bahnhofsumfeld {Abb.5}



Bahnhof Beuel {Abb.6}

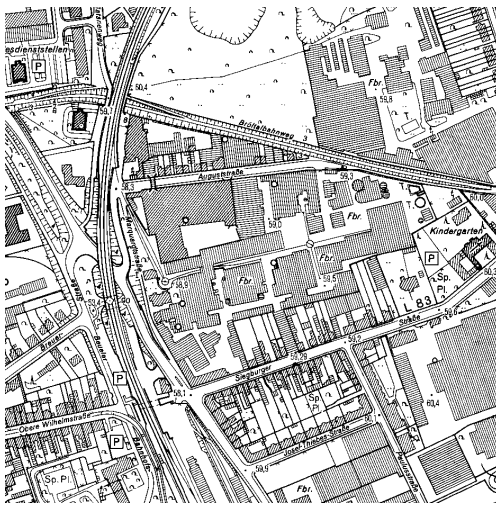
Wohnbebauung ist westlich des Vorplatzes vorhanden. Diese Nutzung erscheint stabil ohne Veränderungstendenzen. Das heutige Straßenbahndepot (überwiegend außerhalb des Untersuchungsraums) und die Flächen des Güterbahnhofes bieten beidseits der Gleisstrasse potenzielle Entwicklungsflächen im Falle der Aufgabe oder Reduzierung der bestehenden (Zwischen-) Nutzungen. Bezogen auf die Straßenbahnfläche sollen Erweiterungsbedürfnisse der Paul-Gerhardt- Schule planerisch berücksichtigt werden.

Die Bahntrasse hat eine erhebliche Trennwirkung innerhalb des Stadtteils. Vor allem die Gestaltung der Unterführung zur Siegburger Straße wird als unbefriedigend empfunden.

Der Beueller Bahnhof wird durch den S-Bahn-Bau einen verkehrsfunktionalen und stadträumlichen Bedeutungszuwachs erfahren. Während das Empfangsgebäude und der Bahnhofsvorplatz den gestiegenen Anforderungen durchaus entsprechen, ist die Ostseite bisher nicht angemessen gestaltet und genutzt. Das Integrierte Handlungskonzept soll dazu dienen, die Chancen zur Überwindung der bahnbedingten räumlichen Barrieren zu nutzen.

■ Beueller Osten

Östlich des Bahnhofs schließt sich ein Bereich an, der durch alteingesessene Gewerbebetriebe, große Bereiche mit einer eng verzahnten Mischung aus Wohnnutzung und Gewerbe und durch eine lebendige und vielfältige Kulturszene mit überregionaler Ausstrahlung geprägt ist.



Kartenausschnitt Beueller Osten {Abb.7}



Typische Gewerbebebauung {Abb.8}

Große Bereiche werden durch die Tendenz zur De-Industrialisierung mittel- bis längerfristig für neue Nutzungen als Potenzialflächen verfügbar. Hier geht es sowohl um bisher noch gewerblich- industriell genutzte Grundstücksflächen als auch um die frühere Kiesgrube.

Heutige Nutzungsschwerpunkte mit langfristiger Stabilität sind die Schauspielhalle mit den Bühnenwerkstätten an der Siegburger Straße und die zum Dienstleistungs- und Kulturstandort ausgebauten alte Tapetenfabrik an der Marquardtstraße.

Für diesen Bereich stellt die neue S-Bahn im Zusammenhang mit den künftig freiwerdenden Bahnflächen eine große Entwicklungschance dar, birgt jedoch auch die mit Umstrukturierungsprozessen verbundenen Risiken. Die Rahmenbedingungen der Erschließung des Gewerbegebiets werden sich durch den S-Bahn-Bau und den geplanten Autobahnanschluss Maarstraße ändern. Auch die dadurch ausgelösten Möglichkeiten sollen durch das Integrierte Handlungskonzept aufgezeigt werden.

3.2 Stärken- und Schwächenprofil

Die Stärken und Schwächen Beuels auf städtebaulicher Ebene werden nachfolgend in einer stark gekürzten, zusammenfassenden Form dargestellt. Eine längere Fassung ist in den Unterlagen der 2. Werkstatt sowie im Anlagenband zu finden.

3.2.1 Kurzprofil Stärken / Potenziale

■ Wachsender Stadtteil mit junger Bevölkerung

Durch Neuansiedlungen wachsen derzeit Bevölkerungszahl und Wirtschaftskraft im Stadtteil. Das löst Entwicklungsimpulse insbesondere auch für den Zentrumsbereich aus.

■ Robuster Arbeitsplatzstandort

Der Beueller Osten, wie auch der Stadtteil insgesamt, besitzen überwiegend eine mittelständig geprägte, konjunkturell relativ stabile Struktur im produzierenden Gewerbe und im tertiären Sektor.

Flächen für Erweiterungen und Neuansiedlungen werden durch Strukturwandel in einzelnen Schwerpunktbereichen, wie zum Beispiel auf bisherigen Bahnflächen, verfügbar.

Beuel hat als Arbeitsplatzstandort eine regionale Ausstrahlung auch durch seine gute Verkehrsanbindung.

■ Hohe Wohnqualität

Das Beueller Zentrum bietet mit den angrenzenden Wohngebieten im positiven Sinne eine kleinstädtische Überschaubarkeit. Gleichzeitig ist durch die Zentrumsnähe zur Bonner Innenstadt eine gute Anbindung zu den verschiedensten Angeboten gegeben. Die Nahversorgung in Beuel-Mitte ist gut, die Verkehrsanbindung an den Personennahverkehr ist ebenfalls ein positiver Faktor.

■ Reichhaltiges Kulturangebot

Die vielfältige und stabile freie Kulturszene ist ein Image bildender Faktor mit hohem Identifikationswert für Beuel. Durch die vielen kulturellen Angebote, wie zum Beispiel die Halle Beuel und die Brotfabrik, entsteht eine positive Ausstrahlung in die Region.

■ Hoher Freizeitwert

Das Beueller Rheinufer mit seiner intensiven Außengastronomie, das reiche Vereinsleben und die Nähe zu den attraktiven Erholungsgebieten wie dem Siebengebirge stärken den Freizeit- und damit den Wohnwert Beuels.

3.2.2 Kurzprofil Schwächen / Konflikte und Problembereiche

■ Eingeschränkte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Gestaltungsmängel und fehlende Verweilqualität schränken die Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum ein. Dies gilt vor allem für den Konrad-Adenauer-Platz, auf dem Rathausvorplatz, für die Bahnunterführungen und in der Siegburger Straße.

[Speziell in der Friedrich-Breuer-Straße wird auch die Nutzungsqualität für Fußgänger durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt.]

■ **Fehlende und mangelhafte Freiräume für Kinder und Jugendliche**

Die vorhandenen Angebote vor allem am Rheinufer, werden angenommen. Die Nutzungsqualität ist aber durch gestalterische Mängel teilweise eingeschränkt. Angebote speziell für Jugendliche (Treffpunkte / nicht organisierte Sportbereiche) sind unzureichend.

■ **Einschränkung der Wohnqualität durch Verkehr**

[Die Verkehrsbelastung auf der Sankt Augustiner Straße und teilweise auch in den Wohnstraßen führt zu Einschränkungen beispielsweise für Familien mit Kindern. Kinder sind hier im Straßenverkehr gefährdet.]

■ **Mangelnde Anbindung der Gebiete östlich der Bahn an das Zentrum**

Die Bahnstrecke trennt die Beueller Mitte als ausgeprägte Barriere. Dadurch ist auch die Vernetzung des Bereiches Halle Beuel / Auguststraße mit dem historischen Zentrum eingeschränkt.

[■ **Gestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes**

Ein Gesamtkonzept mit einem übergreifenden Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum, einschließlich der Haltestellenbereiche und Integration der geplanten Neubebauung fehlt.]

■ **Nutzungsqualität der Oberen Wilhelmstraße**

Der Nutzungs- und Branchenmix ist nicht attraktiv. Der Durchgang zum Heckelsbergplatz ist nicht ansprechend gestaltet. Die jetzige Verkehrsführung wird teilweise bemängelt.

4 Ziele und Leitbild

4.1 Städtebauliche Qualitätsziele

Städtebauliche Qualitätsziele für die Beueller Mitte wurden im Verlauf des Werkstattprozesses für alle relevanten Themenbereiche in den Werkstätten und den Arbeitskreisen definiert. Aus diesen Qualitätszielen werden die räumlichen Leitbildelemente für die zukünftige Entwicklung abgeleitet. Die Inhalte des Masterplans sind an ihnen ausgerichtet. Die Maßnahmen, die mit dem Integrierten Handlungskonzept im Stadtteil umgesetzt werden, sind an diesen Zielen im Verlauf der Detailplanung zu überprüfen.

Die Qualitätsziele werden nachfolgend in einer Gliederung nach Themen wie Wohnfunktion, Verkehr usw. benannt. Dabei kommt es wegen der naturgemäß gegebenen Überschneidungen zwischen einzelnen Themen zu Doppelnennungen. Diese werden wegen der notwendigen Vollständigkeit bei der ohnehin gerafften Wiedergabe der Arbeitsergebnisse des Werkstattprozesses in Kauf genommen. Um den Bericht nicht zu umfangreich werden zu lassen, ist die Darstellung an dieser Stelle auf Themenbereiche konzentriert, für die sich im Verlauf der Diskussion planerischer Handlungsbedarf gezeigt hat.

Auf eine planerisch- theoretische Begründung der Ziele wird verzichtet, weil sie das Ergebnis eines umfassenden, offenen Diskussionsprozesses wiedergeben. Es werden hier folgerichtig auch nur solche Ziele aufgeführt, die im Laufe der Diskussion konsensfähig waren. Andere Zielvorstellungen, die in der Diskussion bis zum Schluss strittig geblieben sind, werden im Abschlussbericht im Anlagenband dokumentiert.

Mit diesen Anlagen zum Bericht über das Integrierte Handlungskonzept wird der gesamte Diskussionsverlauf, und damit auch das Zustandekommen der hier definierten Ziele, dokumentiert.

Als Leitmotive für eine Integrierte und nachhaltige Entwicklung der Beueller Mitte lassen sich die Ergebnisse der Diskussion zu einer Reihe von Thesen verdichten, die den Qualitätszielen vorangestellt werden:

- [Die Beueller Mitte soll verkehrsarm, fußgänger- und radfahrerfreundlich sein.]
- Die Beueller Mitte soll als familienfreundlicher Wohnort gestärkt und weiter entwickelt werden.
- Die Beueller Mitte soll künftig barrierefrei nutzbar sein. Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen sind bei Verkehrsplanungen stets besonders mit zu berücksichtigen.
- Die Beueller Mitte ist Heimat zahlreicher Kultureinrichtungen. Sie soll als Kulturstandort gestärkt werden.
- Die Beueller Mitte soll als Arbeitsplatzstandort gestärkt werden.

Anhand einer thematischen Gliederung werden die folgenden Qualitätsziele definiert:

■ **Wohnen**

Der stabile, familienfreundliche Wohnstandort Beuel-Mitte soll weiter entwickelt werden. Spezielle Qualitätsziele dafür sind:

- Kinderfreundlichkeit des Wohnumfeldes
- Verkehrssicherheit im Wohnumfeld

■ **Familie, Kinder und Jugendliche**

Die Beueler Mitte soll als familien-, kinder- und jugendfreundlicher Stadtteil weiter entwickelt werden. Spezielle Qualitätsziele dafür sind:

- Spielplätze und Grünflächen aufwerten
- Angebot für Jugendliche ausbauen
- Radwege besser vernetzen
- Verkehrsunsichere Bereiche speziell für Fußgänger verbessern

■ **Arbeiten**

Die Beueler Mitte soll als Arbeitsplatzstandort erhalten und mit folgenden speziellen Zielen weiter entwickelt werden:

- Beuel-Ost als Standort für Gewerbebetriebe erhalten
- Nutzungsmischung Wohnen / Gewerbe erhalten
- Flächenpotenziale für Arbeitsplatzansiedlungen nutzen

■ **Einkaufen, Nahversorgung**

Die Beueler Mitte ist das Subzentrum für einen Stadtbezirk mit ca. 65.000 Einwohnern. Die gewachsene, im positiven Sinne kleinstädtische Struktur mit zahlreichen mittelständischen und kleinen Anbietern soll erhalten und gestärkt werden. Spezielle Ziele sind:

- Strukturelle Verbesserung des Angebotes, vor allem auf der Oberen Wilhelmstraße
- [Beachtung der Kleinteiligkeit und Maßstäblichkeit bei Neuansiedlungen, insbesondere am Konrad-Adenauer-Platz]

- [Beachtung eines vertraglichen Sortiments bei Ansiedlung größerer neuer Anbieter, Beschränkung auf Fachmarktsortimente und örtliche Begrenzung auf Flächenpotenziale in Beuel-Ost]

■ Kultur

Die Beueler Mitte ist mit ihren zahlreichen städtischen und freien Kultureinrichtungen eine „Werkstatt der Kultur“. Diesen besonderen Charakter gilt es nach außen besser zu präsentieren und bei Planungen und Maßnahmen im Stadtteil zu stützen und weiter zu entwickeln.

■ Verkehr

Die Beueler Mitte ist Stadtteilzentrum, Arbeitsplatzschwerpunkt und zugleich Wohnort.

Für die weitere Entwicklung des Verkehrs leitet sich daraus ab:

- [Die Beueler Mitte soll vom Autoverkehr entlastet werden.] Wohnstraßen müssen von Durchgangs- und Schleichverkehren frei bleiben.
- Der öffentliche Nahverkehr soll zukunftsweisend weiter entwickelt werden. Neue Arbeitsplatzansiedlungen müssen mit dem öffentlichen Nahverkehr gut erschlossen sein.
- Die Nutzungsqualität für Fußgänger und die Beseitigung von Barrieren haben bei der Straßenraumgestaltung Priorität.
- Die Vernetzung der Radwege soll verbessert werden.

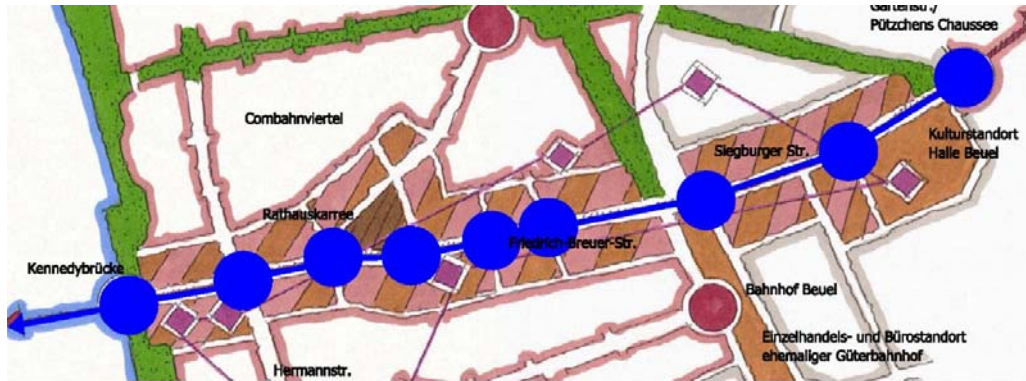
4.2 Räumliche Elemente des Leitbildes

Die nachfolgend vorgeschlagenen Leitbildelemente führen als konkrete städtebauliche Entwicklungsziele, die der Umsetzung des Leitmotivs dienen, zum Masterplan mit Umsetzungs- und Maßnahmevorschlägen. Die Reihenfolge der Nennung stellt keine Wertung dar.

4.2.1 Die „Perlenkette“ zwischen Kennedybrücke und Halle Beuel

■ Thematische Orientierung

Die „Perlenkette“ definiert räumlich ein übergeordnetes Band mit den Themen Einkaufen, Arbeiten, Wohnen und Kultur.



Leitbildelement „Perlenkette“ {Abb.9}

Die Stärkung der Aufenthaltsqualität soll durch Ergänzung der einladenden Gestaltung und Schaffung neuer Platzbereiche erreicht werden. Plätze, die eine besondere Gestaltung und Identifikationselemente / Raumzeichen erhalten sollen, sind vor allem:

- Konrad-Adenauer-Platz
- Rathausvorplatz
- Gabelung Friedrich- Breuer- / Obere Wilhelmstraße als Platzraum

Die Einbindung in einen Kulturrundgang Beueler Mitte (siehe Punkt 4.2.7) ist wünschenswert.

■ Räumliche Orientierung

Die geplante neue Gestaltung der Kennedybrücke führt zur einer gestärkten Verbindung mit der Bonner City. Die Kennedybrücke bildet auf der Beueler Seite den Ausgangspunkt der „Perlenkette“ mit einer Gestaltung des „Brückenkopfes“ der Kennedybrücke als Stadteingang und Visitenkarte.

Eine verbesserte Integration des Bereiches Obere Wilhelmstraße in den Innenstadtkern wird mit einer Förderung der bestehenden Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere der Entwicklung eines speziellen Einzelhandelsangebotes und dem Ausbau der Gastronomie als „Beuels Gute Stube“ angestrebt.

Mit einer neuen, offenen und hellen Gestaltung der Bahnunterführung Siegburger Straße im Zuge des Ausbaus der S 13 wird eine Weiterführung der „Perlenkette“ nach Beuel-Ost erreicht.

Eine neue Gestaltung der Siegburger Straße östlich der Bahn nach Schließung der Autobahnanschlussstelle Pützchen bietet Chancen zur Fortsetzung der „Perlenkette“ und für neue Qualitäten im öffentlichen Raum.

Der Ausbau des Bereiches um die Halle Beuel als Endpunkt der „Perlenkette“ mit Entwicklungsschwerpunkten im Bereich Kunst / Kultur, z.B. Galerien, Ateliers, aber auch Lofts als neuer Wohnform definiert den Beueler Osten stärker als Teil des Stadtteilzentrums.

4.2.2 Der Konrad-Adenauer-Platz als zentraler Ort



Leitbildelement Konrad-Adenauer-Platz {Abb.10}

Das Ziel ist hier eine umfassende gestalterische Aufwertung.

[Dabei ist eine grundsätzlich maßvolle Neubebauung, bei der das Dreieck zwischen Sankt Augustiner Straße, Friedrich-Breuer-Straße und verlängerter Rheindorfer Straße nicht bebaut und als Freifläche gestaltet wird, mehrheitlich als Ziel benannt worden. Maßstab für die Nutzungen in einem Neubauvorhaben am Rathaus ist die Weiterentwicklung des gewachsenen kleinteiligen Zentrums.]

Mit der Verlagerung der Haltestellen in die Friedrich-Breuer-Straße und Sankt Augustiner Straße wird Raum für eine ansprechende Straßenraumgestaltung im Bereich der heutigen Haltestelle Konrad-Adenauer-Platz gewonnen.

4.2.3 Das Rheinufer als Naherholungs- und Veranstaltungsort



Einzelne neue bauliche Angebote können den Freizeit- und Erlebniswert erhöhen (z.B. Außen-gastronomie, Besucherzentrum, Anlegestelle für Flusswanderer, Rheinbühne).

Das Beleuchtungskonzept sollte erweitert werden.

Die Einbindung in einen künftig besser verdeutlichten Kulturrundgang Beueler Mitte ist wünschenswert.

Leitbildelement Rheinufer {Abb.11}

4.2.4 Das Bahnhofsumfeld als künftiger Entwicklungsschwerpunkt

Der Erhalt und die Stärkung des Wohnstandortes auf der Bahnhofswestseite sind notwendig.

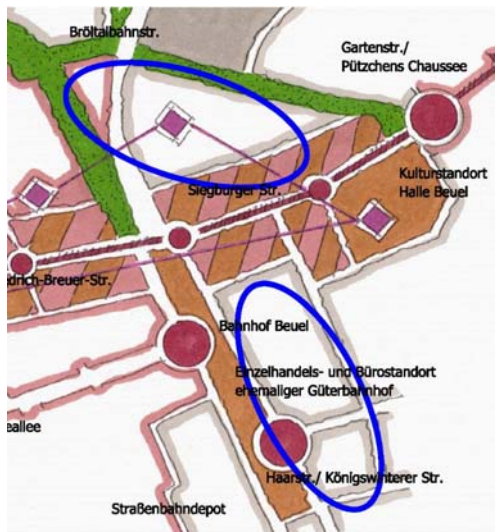
Eine neue bauliche Entwicklung der Bahnhofsstseite unter Einschluss des Bereiches Königswinterer Straße ist als Arbeitsplatzschwerpunkt mit ÖPNV- Anbindung vorgesehen. Damit wird die Entwicklung des Standortes für ergänzende zentrumsnahe Dienstleistungen unter Beachtung der ansässigen Betriebe angestoßen.

Die Ansiedlung ergänzender, innenstadtverträglicher Einzelhandelsnutzungen direkt am S-Bahnhof ist eine noch näher zu prüfende Nutzungsoption.

Die Neuorientierung der Verkehrserschließung auf die zukünftige Anschlussstelle Maarstraße für den MIV führt zu einer verkehrlichen Entlastung am Knoten Siegburger Straße / Königswinterer Straße. Damit entstehen Möglichkeiten für eine fußgängerfreundlichere Gestaltung, im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Bahnunterführung.

[Durch den Neubau der zentralen Bushaltestelle an der Königswinterer Straße erhält der Bereich zusätzliche Impulse.]

4.2.5 Der Beueler Osten als Arbeitsplatzstandort, Wohnort und Kulturviertel



Ein umfassendes Verkehrs-, Nutzungs- und Gestaltungskonzept ist für diesen Bereich notwendig. Es muss vor allem folgende Ziele aufgreifen:

- Bestandssicherung für die ansässigen Betriebe in enger Abstimmung mit den Eigentümern und Nachbarn
- Entwicklung der Flächenpotenziale in enger Abstimmung mit den Grundstückseigentümern (z.B. Kiesgrube)
- Sicherung der ergänzenden Wohnfunktion
- Punktuelle Ergänzung der Infrastruktur (Autobahn- Anschluss Maarstraße, zentrale Bushaltestelle, S 13)

Schwerpunktbereiche baulicher Entwicklungen im Beueler Osten {Abb.12}

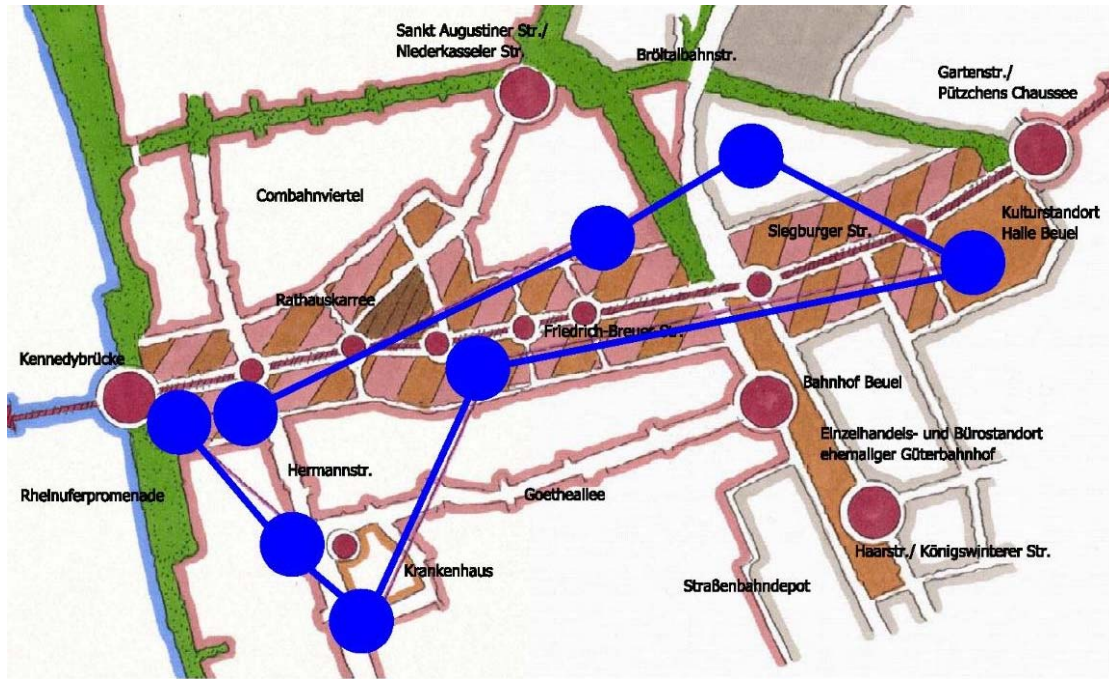
4.2.6 Die Beueler Mitte als familienfreundlicher Wohnort

Die Wohnumfeldverbesserung durch Platz- und Straßenraumgestaltungen im Sinne eines kinderfreundlichen Wohnumfeldes ist ein wesentliches Ziel.

Damit verbunden ist für den Verkehr die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, die punktuelle Ergänzung des Nahverkehrsangebotes (insbesondere mit der zentralen Bushaltestelle und der S13) und für die Infrastruktur die punktuelle Ergänzung des Nahversorgungsangebotes.

4.2.7 Kultur in Beuel

Eine verstärkte Kooperation der Kultureinrichtungen untereinander und mit dem örtlichen Einzelhandel (Stadtmarketingkonzept, Entwicklung eines unverwechselbaren Beueler Profils) ist wünschenswert.



Leitbildelement Kultureinrichtungen {Abb.13}

Die Entwicklung eines Kulturrundganges Innenstadt durch das Stadtteilzentrum (z. B. durch Beschilderung, spezielle Beleuchtung, Kunst im öffentlichen Raum, Einbindung vor Ort arbeitender Künstler, Markierung mit speziellem Pflasterstein etc.) ist eine der wesentlichen Gestaltungsaufgaben im öffentlichen Raum und soll bei allen Gestaltungsplanungen für Teilräume beachtet werden.

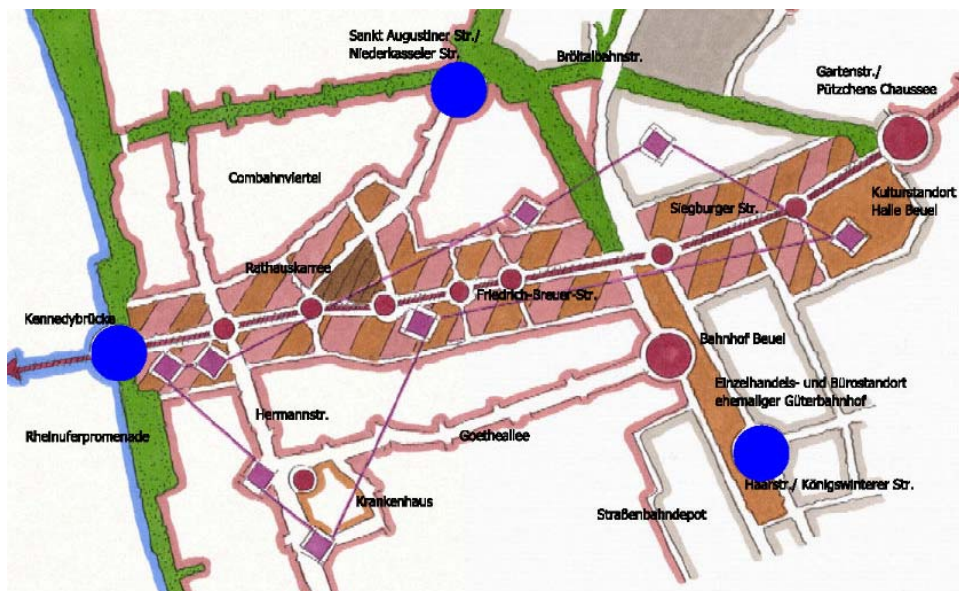
Die aktive Nutzung der bestehenden und neuen Platz- und Aufenthaltsbereiche zur Präsentation der kulturellen Potenziale ist ein weiteres Ziel (z.B. Kulturfestival, „Beuel hat’s“). Bei raumwirksamen Installationen soll zugleich Zurückhaltung geübt werden, eine Überfrachtung der öffentlichen Räume mit Signalen muss vermieden werden.

Sinnvoll erscheint hier ein Gestaltungskanon, der die Möblierung des Straßenraums, die Beleuchtung und die Dimensionierung von Werbeanlagen mit einschließt.

4.2.8 Die Stadteingänge als „Visitenkarten“ Beuels

Als Stadteingänge werden drei wesentliche Zugangspunkte zur Beueler Mitte definiert:

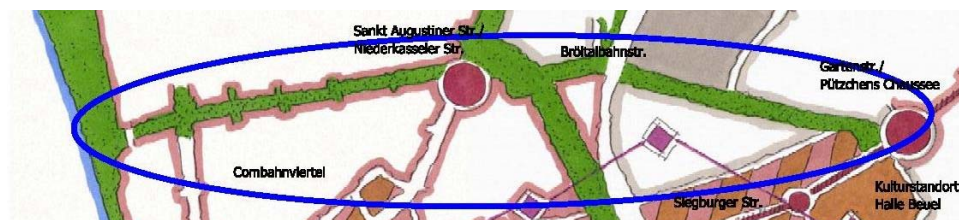
- „Stadttor Brückenkopf“: Bauliche Gestaltung des „Brückenkopfes“ Kennedybrücke, Verbesserung der Brückengestaltung
- „Grünes Stadtentree“: Gestaltung des nördlichen Abschnittes der Sankt Augustiner Straße von der Clemensstraße / Gerhardstraße bis zum Knoten Niederkasseler Straße als „grüner“ Stadteingang mit Chausseecharakter als Mittelallee und Torsituation im Bereich Niederkasseler Straße
- „Stadttor Süd“: Gestaltung des Bereiches Königswinterer Straße / Maarstraße im Sinne einer „steinernen“ baulich gefassten Eingangssituation zu einem verkehrlich neu orientierten und insgesamt in seiner Bedeutung zunehmenden, gewerblich genutzten Stadtquartier



Leitbildelement Stadteingänge {Abb.14}

4.2.9 Die Bröltalbahntrasse als Grünverbindung

Die Wahrnehmbarkeit als historische Eisenbahntrasse, z.B. mit einem stadthistorischen Themenpfad, soll verstärkt werden.



Leitbildelement Bröltalbahntrasse {Abb.15}

Die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Rheinufer und Halle Beuel soll durch die Entwicklung eines Gestaltungs- und Beleuchtungskonzeptes verbessert werden.

5 Masterplan

Der Masterplan zeigt die baulichen Maßnahmen, die auf einer städtebaulich wirksamen Maßstabebene zur Umsetzung der Leitbildelemente des Integrierten Handlungskonzeptes vorgeschlagen werden.

Die Planunterlagen und der Erläuterungstext bilden, wie schon für die Leitbildelemente dargelegt wurde, eine Synthese der Vorschläge aus den Werkstätten und aus den Arbeitskreisen, für die ein Konsens oder zumindest ein mehrheitlich befürwortendes Meinungsbild erreicht werden konnte.

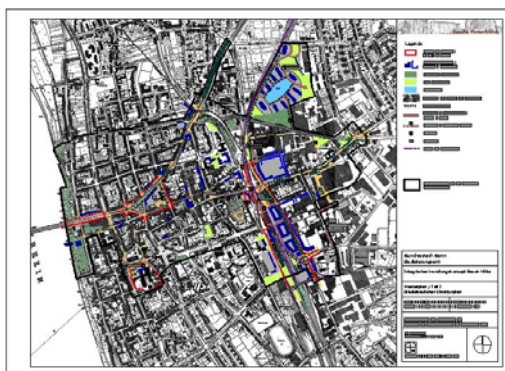
Teilweise sind zur planerischen und späteren baulichen Umsetzung von Vorschlägen fachliche Ergänzungen notwendig. Sofern das der Fall ist, und die Maßnahmenvorschläge damit nicht eine unmittelbare Umsetzung der Arbeitskreis- und Werkstatteergebnisse abbilden, wird im Text darauf hingewiesen.

Eine vertiefende konzeptionelle Umsetzung der Vorschläge aus dem Werkstattverfahren ist für Teilbereiche erfolgt, für die sich ein Entwurfsbedarf gezeigt hat. Diese Teilraumkonzepte (Kapitel 6) zeigen beispielhaft Entwurfsansätze als weitere Planungsstufe unterhalb der Masterplan-Ebene. Sie wurden durch das Büro H+B erarbeitet.

Eine Vielzahl weiterer Maßnahmenvorschläge benötigen zu ihrer Umsetzung andere als bauliche / planerische Instrumente (bspw. personelle Kapazitäten, organisatorische Leistungen) die teils in privater und teils in öffentlicher Initiative erbracht werden können. Diese nicht primär baulichen Handlungsansätze werden im Kapitel 7 dargestellt und erläutert.

5.1 Städtebaulicher Strukturplan

Der städtebauliche Strukturplan bildet als großräumige Übersicht die bauliche Umsetzung der Leitbildelemente, die im Werkstattverfahren des Integrierten Handlungskonzeptes definiert wurden, ab. Er zeigt im Maßstab 1 : 2.500 beispielhafte Baustrukturen, die für eine gestalterische Aufwertung vorgesehenen Grünflächen, neue (öffentliche / halb öffentliche) Grünflächen und die Flächen für Schwerpunktmaßnahmen der Verkehrsplanung. Die verkehrlichen Maßnahmen umfassen sowohl Gestaltungsbereiche in vorhandenen Straßenräumen als auch Neubaumaßnahmen zur Erschließung von Bereichen, in denen eine Neubebauung vorgeschlagen wird.



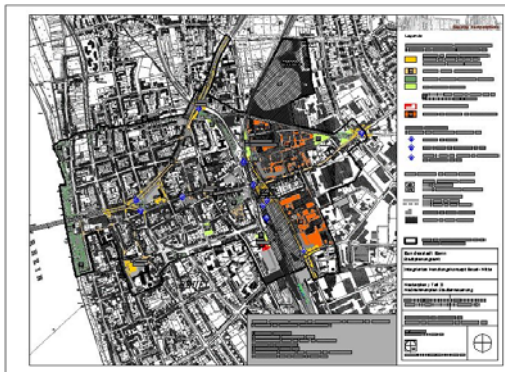
Die dargestellten Baustrukturen sind als Empfehlungen für die weitere bauliche Entwicklung zu verstehen. In mehreren der dargestellten Bereiche bestehen Entwurfsalternativen im Rahmen der bereits vorhandenen Planungen bzw. im Rahmen der Entwurfsbearbeitung mit den Teilraumkonzepten. Dies ist zum Beispiel für den Bereich um das Rathaus mit dem Konrad-Adenauer-Platz und für die Kiesgrube östlich der Bahn der Fall.

Strukturplan, s. Anhang 1 {Abb.16}

Der Masterplan geht von einer Erhaltung und behutsamen Ergänzung der gewachsenen Baustruktur aus. Vorschläge zu Neubauten und Umbauten beschränken sich daher auf Baulücken und die in der Analyse herausgearbeiteten großen Neustrukturierungsbereiche.

5.2 Maßnahmenplan

Der Maßnahmenplan stellt die einzelnen stadtplanerischen Aktivitäten, die auf städtebaulicher Maßstabsebene in das Integrierte Handlungskonzept eingehen, nach Maßnahmearten schematisch dar.



Maßnahmenplan, s. Anhang 1 {Abb.17}

Die im Rahmen der Stadterneuerung potenziell förderungsfähigen Maßnahmen werden in diesem Plan entsprechend den Förderrichtlinien Stadterneuerung des Landes NRW mit den darin vorgesehenen Planzeichen gesondert hervorgehoben.

Weitere Maßnahmen sind nach der Förderrichtlinie Stadtverkehr potenziell förderfähig. Dies sind beispielsweise Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV, wie die neue zentrale Bushaltestelle.

Weitere - primär bauliche - Maßnahmearten werden wie folgt nach Handlungsebenen und Maßnahmearten unterschieden:

- **Formelle städtebauliche Planungen**, z. B. Bebauungspläne, und Steuerung von Bauvorhaben mit vorhabenbezogenen Bebauungsplänen
- **Einzelmaßnahmen der Stadt**, z. B. Erschließungsmaßnahmen
- **Einzelmaßnahmen anderer öffentlicher und privater Träger**, z. B. private Bauvorhaben und Grünflächen

5.3 Planungsschwerpunkte

Als Planungsschwerpunkte werden die räumlichen Bereiche bezeichnet, in denen sich eine größere Zahl von vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen und / oder größere bauliche Veränderungen und Neubebauungen konzentrieren.

Die Reihenfolge der Nennung ist hier alphabetisch nach Schlagworten wie zum Beispiel Bahnhof, Kennedybrücke oder Krankenhaus. Die Schlagworte sind jeweils in der Überschrift kursiv gesetzt. Diese Systematik wird auch für die folgenden Kapitel verwendet.

■ **Bahnhof**

Am Beueler Bahnhof sind umfangreiche bauliche Verbesserungen bereits konkret geplant, die im Integrierten Handlungskonzept berücksichtigt werden:

- Ausbau der S-Bahn-Linie 13 mit dem Bahnhof Beuel als S-Bahnhof
- [Neubau der zentralen Bushaltestelle am neuen S-Bahnhaltepunkt Bahnhof Beuel, im Zusammenhang damit Wegfall der Bushaltestelle am östlichen Ende der Friedrich-Breuer-Straße]
- Sanierung und attraktivere Gestaltung der Unterführung zwischen Friedrich-Breuer- und Siegburger Straße



Maßnahmearten:

- Bebauungsplan (nur Bahnhofsostseite)
- Detailplanungen
- Baumaßnahmen der Verkehrsunternehmen und der Stadt

Ausschnitt Strukturplan {Abb.18}

■ **Bröltalbahntrasse**

Die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Rheinufer und Halle Beuel soll durch die Entwicklung eines Gestaltungs- und Beleuchtungskonzeptes verbessert werden.

Die bestehenden Grünanlagen im Verlauf der alten Bahntrasse sollten im Rahmen einer detaillierten Bestandserfassung in ihrer Qualität bewertet werden. Aus dieser Erfassung sollte anschließend eine Mängel- und Qualitätsanalyse und ein Katalog von Einzelmaßnahmen hervorgehen. Hierzu gehört auch die Gestaltung eines Themenpfades, der die Bedeutung der früher hier verlaufenden Bröltalbahn darstellt.



Ausschnitt Strukturplan {Abb.19}

Maßnahmearten:

Einzelmaßnahmen der Stadt mit Einbindung von Privatinitiativen:

- Detaillierte Bestandserfassung und Aufstellung von Mängel- und Maßnahmekatalogen

- teilweise Entwürfe zur Freiraumgestaltung, zum Beispiel als Entwurfswerkstätten mit Kindern und Jugendlichen

■ **Combahnviertel**

In der zweiten Werkstatt bildete sich eine Arbeitsgruppe Combahnviertel, in der Handlungsansätze für dieses Quartier diskutiert wurden. Das Untersuchungsgebiet des Integrierten Handlungskonzeptes wurde entsprechend erweitert.

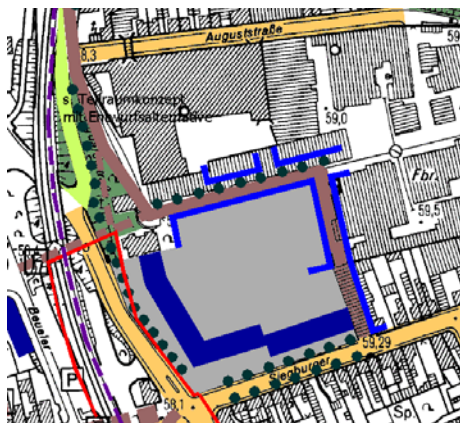
Wesentliches Ziel für das Combahnviertel ist die Sicherung der guten Wohnqualität in diesem Quartier. Die städtebauliche und gestalterische Qualität kann durch eine Denkmalsbereichssatzung, die auch im Denkmalpflegeplan¹ Beuel empfohlen wird, oder durch eine Gestaltungssatzung mit einem Gestaltungsleitfaden gesichert werden. Ein weiterer Untersuchungspunkt ist die Verbesserung der Spielmöglichkeiten für Kleinkinder. Hier ist eine Kombination mit einer Verkehrsuntersuchung [bezüglich einer Einrichtung von Spielstraßen, Einbahnstraßenregelungen und Anwohnerparken] sinnvoll.

Maßnahmearten:

- Denkmalsbereichssatzung
- Verkehrskonzept

■ **Werksgelände der Degussa**

Für den kurzfristig disponiblen Eckbereich an der Siegburger / Königswinterer Straße wird eine raumbildende Blockrandbebauung vorgeschlagen. Nach den Ergebnissen der Werkstätten kommen eine Nutzung mit Einzelhandelsflächen im EG (Fachmarkt) und in den Obergeschossen eine Büronutzung in Betracht. Die Ansiedlung von Einzelhandelsflächen wird jedoch vom Stadtplanungsamt wegen der schwierigen Verkehrsverhältnisse und der Isolierung vom S-Bahnhaltepunkt und der Beueler City durch die Königswinterer und Siegburger Straße kritisch gesehen.



Ausschnitt Strukturplan {Abb.20}

Eine rückwärtige Andienung zur Anlieferung und als Tiefgaragenzufahrt kann über die jetzige Werkszufahrt geführt werden.

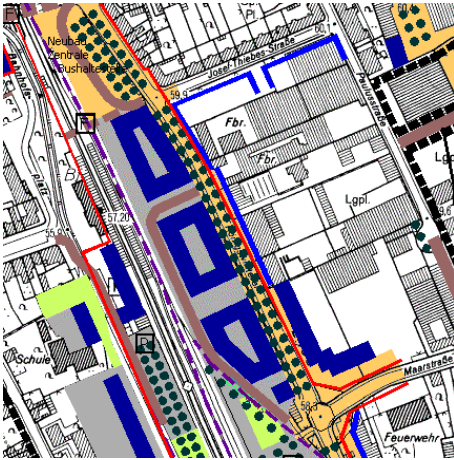
Längerfristig ist, für den Fall weiterer Nutzungsänderungen auf dem Werksgelände, eine Weiterführung der internen Erschließung und eine Nachnutzung der damit entstehenden Baublöcke durch gering emittierende Gewerbebetriebe denkbar.

Maßnahmearten:

- Private Bauvorhaben
- Ggfs. Steuerung über Bebauungsplan

¹ Denkmalpflegeplan Stadtbezirk Beuel, Gutachten von: Prof. Dr.-Ing. Jürgen Eberhardt et.al., FH Köln, FB Architektur, Köln 2001, im Auftrag der Bundesstadt Bonn

■ Güterbahnhof



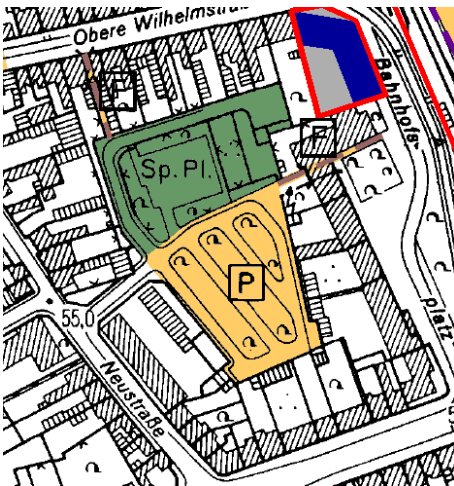
Ausschnitt Strukturplan {Abb.21}

Der Standort eignet sich angesichts seiner künftig sehr guten Schienenanbindung für eine Büronutzung mit hoher Arbeitsplatzdichte. Eine Wohnnutzung erscheint angesichts der Lage an der Bahn nicht sinnvoll. Im Masterplan wird der gegenwärtige Stand des Bebauungsplan- Vorentwurfs² übernommen.

Maßnahmearten:

- Bebauungsplan
- Private Bauvorhaben

■ Heckelsbergplatz



Ausschnitt Strukturplan {Abb.22}

Der Heckelsbergplatz ist etwa zur Hälfte als Grünanlage mit einem Spielplatz und zur anderen Hälfte als Parkplatz gestaltet. Er ist über einen Durchgang mit der Friedrich-Breuer-Straße verbunden. Vorgesehen wird hier eine gestalterische Aufwertung dieses bisher wenig genutzten Durchgangs und der gesamten Platzanlage mit dem Spielplatz. Diese Aufwertung soll auch die Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit für Kinder verbessern. „Wildes“ Parken soll verhindert werden.

[Für die Parkplätze wird im Zusammenhang mit dem Parkleitsystem eine Bewirtschaftung mit Einrichtung von Kurzzeit- Parkplätzen angeregt.]

Maßnahmearten:

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes
- Einzelmaßnahmen der Stadt

² Entwurfsverfasser: Büro vsu, Herzogenrath, Mai 2002, im Auftrag der Bundesstadt Bonn

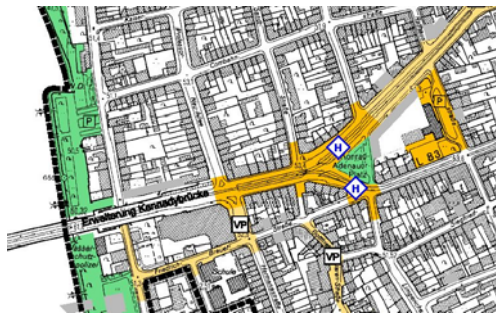
■ **Kennedybrücke und Brückenrampe**

Gegenüber dem Brückenforum hat der Blockinnenbereich keine gestaltete Blockseite zur Brückenrampe. Für eine Bebauung in der im Masterplan dargestellten Form für eine Büro- und Dienstleistungsnutzung liegt eine Bauvoranfrage vor.



Blick vom Konrad-Adenauer-Platz in Richtung Kennedybrücke {Abb.23}

Bei der ebenfalls bereits ausführungsfähig geplanten Verbreiterung der Kennedybrücke zugunsten breiterer Fuß- und Radwege wird die Einrichtung von Brückenzanzen als Aussichtspunkten im Ergebnis der Diskussion in der 2. Werkstatt befürwortet. Für die Verkehrsführung wird angeregt, eine Ampelvorrangschaltung für den ÖPNV in Bedarfszeiten vorzusehen.



Ausschnitt Maßnahmenplan {Abb.24}

Für Fußgänger und Radfahrer wird eine Querungshilfe am Fuß der Brückenrampe (in Höhe Prof.-Neu-Allee) vorgeschlagen.

Maßnahmenarten:

- Einzelmaßnahme als privates Bauvorhaben
- Aufwertung Grünanlagen und Straßengestaltung als städtische Maßnahmen

■ **Kiesgrube**



Ausschnitt Maßnahmenplan {Abb.25}

Die frühere Kiesgrube am Siebenmorgenweg, nördlich des Gewerbequartiers Beuel-Ost gelegen, ist die größte zusammenhängende Potenzialfläche für eine bauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet.

Der konzeptionelle Ansatz eines Büro- und Gewerbeparks, der im Masterplan gezeigt wird, ist eine der Entwurfsalternativen für diesen Bereich. Nähere Erläuterungen dazu finden sich in Kapitel 6.

Die Kiesgrube ist in der ersten Werkstatt als möglicher Standort für eine Jugendeinrichtung benannt worden. Dieser Ansatz wird aus Sicht des entwerfsbearbeitenden Büros H+B kritisch bewertet, weil der Standort relativ weit von den meisten Wohngebieten entfernt liegt. Erst eine genauere Standort- und Bedarfsprüfung kann hier Aufschluss über die Eignung geben. Grundsätzlich ist in den dargestellten Grünzonen Raum für Spielbereiche und einen kleineren, solitären Baukörper gegeben.



Blick von Westen auf die Kiesgrube {Abb.26}

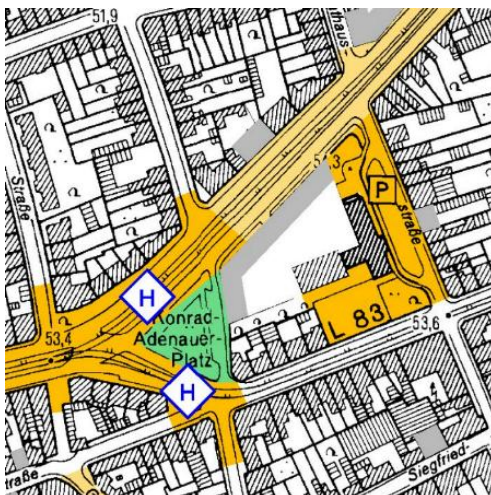
Maßnahmearten:

- Bebauungsplan
- Erschließung, ggfs. über einen Erschließungsvertrag
- Private Bauvorhaben
- Jugendfreizeiteinrichtung nach Bedarfsprüfung als städtisches Vorhaben oder mit einem freien Träger

■ Konrad-Adenauer-Platz / Rathaus Beuel

Eine neue Gestaltung des Rathausplatzes wird umgesetzt, wobei dieser seine Funktion als Rathausmarkt behalten soll.

Auf eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Sankt Augustiner Straße wird besonderer Wert gelegt.



Ausschnitt Maßnahmenplan {Abb.27}

Als Sonderelement soll eine Medienwand (Infoscreen) [in die Freiflächengestaltung des „grünen Dreiecks“] integriert werden.

Für das Nutzungskonzept einer Neubebauung wird auf eine maßstäbliche angepasste Ergänzung der bestehenden Struktur des Beueler Zentrums, vor allem im Einzelhandelsangebot, Wert gelegt. [So ist ein größerer Ankermieter zwar vorstellbar, ein „Einzelhandelsmagnet“ soll aber, weil strukturell schädlich für das bestehende Versorgungsgefüge, nicht angesiedelt werden.]

Eine Konkretisierung und weitere Überprüfung der im Masterplan vorgeschlagenen Planungsansätze sollte in einer integrierten Detailplanung vorgenommen werden, in die das Ergebnis des Interessenbekundungsverfahrens der Investoren für eine Bebauung mit eingearbeitet wird.

Die Verlegung der Straßenbahnhaltestellen für die Linien 62 und 66 am Konrad-Adenauer-Platz nach Osten ist bereits in Planung.

Im Zusammenhang mit der zuletzt genannten Maßnahme wird die Verlegung der jetzigen Haltestelle „Rathaus“ ebenfalls weiter nach Osten, in Höhe Hans- Böckler- Straße, angeregt.



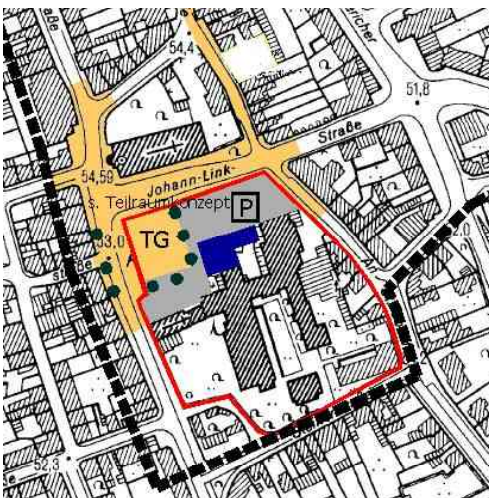
Blick auf den Konrad-Adenauer-Platz {Abb.28}

Maßnahmearten:

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes (je nach Ergebnis des Interessenbekundungsverfahrens im Juni / Juli 2002)
- Bauvorhaben als private Einzelmaßnahme, Steuerung über Grundstückskaufvertrag
- Detailplanungen und Ausführung Straßenraum- und Grüngestaltung als städtische Maßnahmen mit Einbindung SWB

■ **Sankt - Josefs- Krankenhaus**

Im Zusammenhang mit der baulichen Erweiterung des Krankenhauses muss der Platzbereich im Norden neu gestaltet werden.



Dazu hat das Büro H+B zwei Entwurfsalternativen erarbeitet, die im Kapitel 6 erläutert werden. Aus diesen Alternativen soll ein ausführungsfähiges Gestaltungskonzept entwickelt werden.

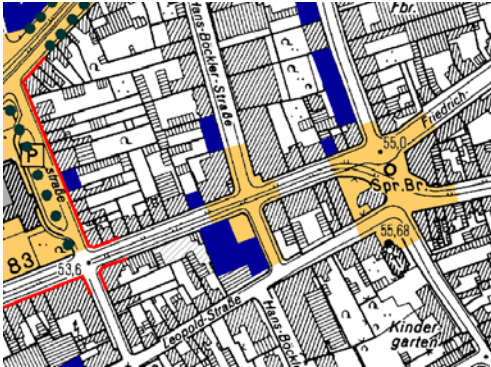
Maßnahmearten:

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes
- Einzelmaßnahmen der Stadt

Ausschnitt Strukturplan {Abb.29}

■ Platzräume im Verlauf der Friedrich-Breuer-Straße

Mit dem Leitbildelement der „Perlenkette“ vom Rhein bis zum Beueler Osten ist eine Betonung und Aufwertung von charakteristischen Platzräumen verbunden. Hier spielen die beiden bisher namenlosen Plätze im Kreuzungsbereich der Friedrich-Breuer- mit der Hans-Böckler-Straße und mit der Neustraße / Gabelung zur Oberen Wilhelmstraße eine wesentliche Rolle. Sie liegen im eigentlichen Citybereich von Beuel und ihre Aufenthaltsqualität ist daher für das Funktionieren der „Perlenkette“ auch besonders wichtig. Deshalb werden im Ergebnis des Werkstattverfahrens hier Gestaltungsmaßnahmen vorgeschlagen, obwohl die Friedrich-Breuer-Straße erst in den 90er Jahren qualitativ neu gestaltet worden ist. Erste Entwurfsvorstellungen werden durch das Büro H+B mit einem Teilraumkonzept entwickelt. (s. Kapitel 6)



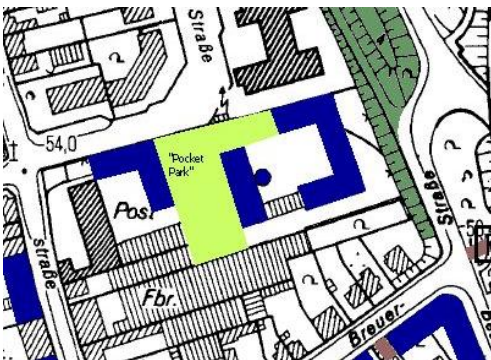
Ausschnitt Strukturplan {Abb.30}

Maßnahmearten:

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes
- Einzelmaßnahmen der Stadt

■ Postgelände

Für eine Neubebauung auf dem Postgelände wird von H+B eine aufgelockerte Blockrandbebauung vorgeschlagen. Bausubstanz kann und sollte ggfs. einbezogen werden. Die Bebauung soll durch einen halb öffentlichen Pocket Park ergänzt werden, der bis zur Brotfabrik reicht und u.a. Möglichkeiten der Außengastronomie bietet. Als Nutzungen kommen Dienstleistungen und innerstädtisches Wohnen mit entsprechender Schallschuttausstattung in Betracht.



Ausschnitt Strukturplan {Abb.31}

Maßnahmearten:

- Bauvorhaben als private Einzelmaßnahme(n)
- Steuerung über städtebaulichen Vertrag und evtl. über Gutachterverfahren

■ **Rheinufer und Anbindung**

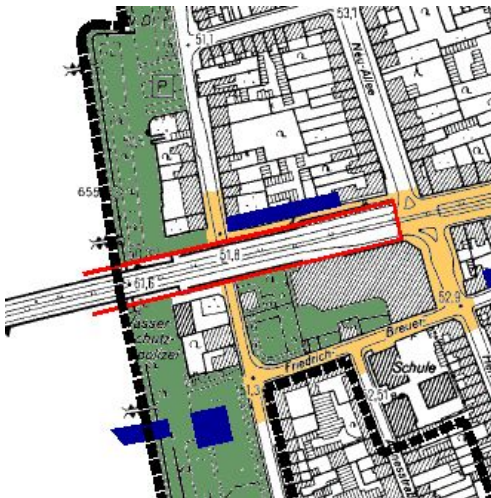
Der dargestellte Standort für eine Bebauung ist ein Vorschlag des Büros H+B für zusätzliche Angebote am Rheinufer, zum Beispiel [das „Infozentrum Hochwasser“ und] Gastronomie.

Für den westlich der Hermannstraße gelegenen Teilabschnitt der Friedrich-Breuer-Straße, der eine wichtige Verbindung zum Rheinufer ist, wird im Ergebnis des Diskussionsprozesses eine Neugestaltung mit besserer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängern und Mobilitätseingeschränkten vorgeschlagen. Es könnte zum Beispiel ein niveaugleiches optisches Trennprofil gestaltet werden. Ergänzend wird die Neugestaltung der Mauer an der Josephschule vorgeschlagen.

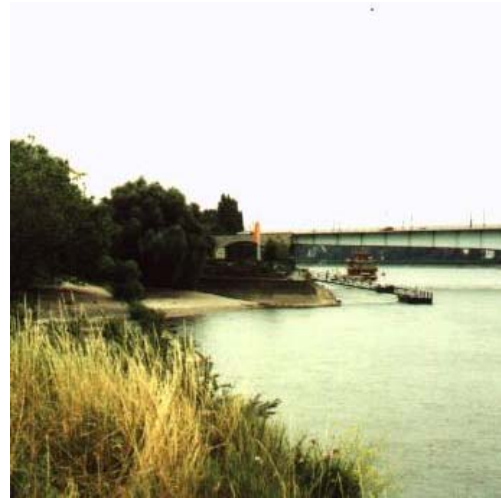
Die Aufwertung des Grünraums kann zahlreiche Einzelmaßnahmen umfassen. Spezielle Aufwertungsmaßnahmen sind unter anderem:

- die Verbesserung des Beleuchtungskonzepts
- zusätzliche Sportflächen für Jugendliche, z. B. Basketball / Streetball, offener Treffpunkt für Jugendliche
- die Verdeutlichung der Anbindung zwischen den Angeboten des Zentrums und des Rheinufers durch Oberflächengestaltung und Ausschilderung, möglicherweise in Verbindung mit einem Beueler Kulturpfad

Als Einzelmaßnahmen wurden die Einrichtung einer Anlegestelle für Flusswanderer und der Bau einer „Rheinbühne“ für Veranstaltungen angeregt.



Ausschnitt Strukturplan {Abb.32}



Rheinufer mit Blick auf die Kennedybrücke {Abb.33}

Maßnahmearten:

- Bauvorhaben als Einzelmaßnahme, vorzugsweise in Public- Private- Partnership mischfinanziert
- Straßenraumgestaltung und Aufwertung der Grünanlagen als städtische Maßnahmen
- Einbindung privater Initiativen, bspw. Sportvereine

■ Stadteingang *Sankt Augustiner Straße*

Für die Eingangssituation nördlich der Niederkasseler Straße wird ein städtebaulicher Entwurf im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes erarbeitet. (s. Kapitel 6)



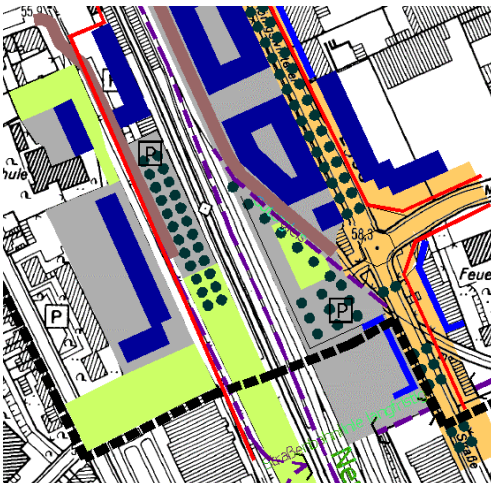
Maßnahmearten:

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes
- Grunderwerb im Randbereich, ggfs. planfeststellungsetzender Bebauungsplan
- Einzelmaßnahmen der Stadt

Ausschnitt Strukturplan {Abb.34}

■ *Straßenbahndepot*

Für die eventuell langfristig disponible Fläche nördlich des historischen Depots wird durch H+B eine Erweiterungsfläche der Paul- Gerhardt- Schule mit Spielflächen und ein kleinerer Gebäudekomplex vorgeschlagen. Eine Wohnnutzung erscheint angesichts der hohen Lärmbelastung, zumindest für die Obergeschosse, nicht sinnvoll. Angesichts des eher geringen Bauvolumens ist die Wirtschaftlichkeit einer Tiefgarage hier fraglich. Die Anordnung von Stellplätzen wird auf dem östlich gelegenen Geländestreifen zwischen Straßenbahn und Bahnstrecke mit Anbindung über eine Stichstraße vorgeschlagen.



Maßnahmearten:

- Bebauungsplan, evtl. Wettbewerbsverfahren
- Private und öffentliche Bauvorhaben

Ausschnitt Strukturplan {Abb.35}

5.4 Bauliche Einzelmaßnahmen

Nachfolgend werden Einzelmaßnahmen erläutert, die in den Planunterlagen zum Masterplan dargestellt sind und die zuvor in der Darstellung zu den Schwerpunktbereichen noch nicht oder nicht vollständig erwähnt worden sind. Dabei kommt es teilweise zu Überschneidungen mit der Erläuterung zu den Planungsschwerpunkten, die vor allem bei verkehrlichen Maßnahmen in der Natur der Sache liegen.

■ Bebauungsvorschläge in *Baulücken*

Hier werden einige städtebaulich sinnvolle Lückenschließungen, unter anderem an der Sankt Augustiner Straße dargestellt. Sie sind mittelfristig wünschenswert, um Blockränder zu schließen und Nutzungsreserven zu aktivieren.

Maßnahmeart:

- Einzelmaßnahmen als private Bauvorhaben

■ Einzelmaßnahmen zugunsten von *Kindern und Jugendlichen*

Auch außerhalb der großen zusammen hängenden Grünzüge Rheinufer und Bröltalbahntrasse sind die bestehenden kleineren Grünflächen im unmittelbaren Wohnumfeld wichtig für die Wohnqualität.

Vor allem die wohnungsnahen Spielplätze sind in den Werkstätten und durch den Arbeitskreis Kinder und Jugendliche als wichtiges Element für die Lebensqualität hervorgehoben worden. Hier sind Verbesserungen im Detail bei der Ausstattung, aber auch stärkere Pflegemaßnahmen angesprochen.

Daneben sind auch Vergrößerungen bestehender Spielplätze und kleine neue Anlagen möglich:

- An der Paul-Gerhardt-Schule würde sich mit einer Aufgabe der dort bestehenden Straßenbahnwendeschleife die erforderliche Reservefläche für eine Schulerweiterung verbunden mit einem in Teilflächen allgemein zugänglichen Spielplatz bieten (s. auch *Straßenbahndepot*).
- An der Zingsheimstraße sollte der bereits bestehende Spielplatz auf die angrenzenden Freiflächen erweitert werden, um auch Aufenthaltsbereiche für ältere Kinder und Jugendliche schaffen zu können.
- Die Freifläche am alten Hochbunker Limpericher Straße / Goethestraße sollte als Angebot für Jugendliche gestaltet werden. Ihre Lage mit etwas Abstand zur Wohnbebauung bietet diese Möglichkeit, ohne dass erhebliche Konflikte mit der Nachbarschaft befürchtet werden müssen.

Weitere Maßnahmevorschläge, wie zum Beispiel verbesserte Spiel- und Sportmöglichkeiten am Rheinufer oder eine bessere Schulwegsicherung sind bereits in den Planungsschwerpunkten behandelt bzw. werden nachfolgende unter den verkehrlichen Einzelmaßnahmen behandelt.

Maßnahmearten:

- Detaillierte Bestandserfassung und Aufstellung von Mängel- und Maßnahmenkatalogen
- Zusammenfassung als Maßnahmekonzept „Räume für Kinder und Jugendliche“
- teilweise Entwürfe zur Freiraumgestaltung, zum Beispiel als Entwurfswerkstätten mit Kindern und Jugendlichen
- Einzelmaßnahmen der Stadt mit Einbindung von Privatinitiativen

■ Einzelmaßnahmen zugunsten *Mobilitätsbehinderter*

Der zu diesem Thema gebildete Arbeitskreis hat neben der allgemeinen Zielsetzung einer barrierefreien Gestaltung öffentlicher und privater Vorhaben eine Reihe konkreter Maßnahmevorschläge gemacht. Sie decken sich teilweise mit den Maßnahmevorschlägen zu Verkehrsthemen, zum Beispiel bei der Neugestaltung der Unterführung zur Siegburger Straße und der Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation am Konrad-Adenauer-Platz (s. dortige Erläuterung).

Ergänzend zu den bereits in den Planungsschwerpunkten enthaltenen Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs wird der behindertengerechte Umbau / Ausbau aller Haltestellen im Untersuchungsraum angeregt.

Darüber hinaus schlägt der Arbeitskreis das Einrichten eines behindertengerechten WC' s am Konrad-Adenauer-Platz vor. Ferner sollen WC' s in Lokalen und Geschäften besser zugänglich gemacht werden.

Bei der Straßenraumgestaltung speziell in der Friedrich-Breuer-Straße und der Oberen Wilhelmstraße sollen die vorhandenen Einbauten und auch die Parkplätze daraufhin überprüft werden, ob eine gute oder zumindest ausreichende Durchlässigkeit für Mobilitätseingeschränkte gewährleistet ist.

Weitere Maßnahmevorschläge haben die Einrichtung zusätzlicher Sitzmöglichkeiten (zum Beispiel in Verbindung mit den Platzgestaltungen) und eine gezielte Ausschilderung / Wegweisung für Mobilitätsbehinderte zum Inhalt.

Maßnahmearten:

- Detaillierte Bestandserfassung und Aufstellung von Mängel- und Maßnahmenkatalogen
- Zusammenfassung der Einzelmaßnahmen zu einem Konzept „Barrierefreies Beuel“
- Einzelmaßnahmen der Stadt mit Einbindung von Privatinitiativen

■ Gestaltung von *Straßen- und Platzräumen*

In den Arbeitskreisen und Werkstätten, speziell im Arbeitskreis Verkehr, sind eine Vielzahl von Einzelthemen der Straßenraumgestaltung diskutiert und Maßnahmevorschläge dazu erarbeitet worden. Ergänzend dazu und als Synthese der Einzelvorschläge sind Gestaltungsvorschläge des Büros H+B im Masterplan enthalten.

■ Gottfried-Claren-Straße

Für die Gottfried-Claren-Straße wird die Sanierung des Straßenbelages angeregt.

■ Königswinterer Straße

Für die Königswinterer Straße wird im Zuge der Bebauungsplanung die grundlegende Planungsarbeit für eine verbesserte Gestaltung geleistet. Dazu gehört eine Begrünung und die Anlage eines Kreisverkehrs an der Einmündung Maarstraße. Im Arbeitskreis Verkehr wurde darüber hinaus eine Überprüfung der Ampelschaltungen zur Beschleunigung des Verkehrsflusses und die Prüfung eines Kreisverkehrs an der Einmündung Siegburger Straße angeregt. Zur Beschleunigung des Verkehrsflusses wird auch eine Beschilderung mit „grünem Pfeil“ an der Einmündung Friedrich-Breuer-Straße (Rechtsabbieger), möglichst in Kombination mit der Markierung einer Abbiegespur angeregt. [Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll die Linksabbiegebeziehung zur Straße „Auf dem Grendt“ überprüft werden.]



Ausschnitt Strukturplan {Abb.36}



Blick auf die Königswinterer Straße {Abb.37}

■ Sankt Augustiner Straße

Im Verlauf der Sankt Augustiner Straße wird zwischen der Kennedybrücke und der Kreuzung Niederkasseler Straße die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, ersteres durch verbesserte Querungsmöglichkeiten, letzteres durch Anlegen durchgehender Radwege, angestrebt. Dazu wird ein Detailkonzept erforderlich.

Die Möglichkeiten der Gestaltung mit Alleebäumen sollen untersucht werden, sie sind allerdings durch die bestehende Querschnittsbreite eingeschränkt.

[Die Linksabbiegemöglichkeit von der Sankt Augustiner Straße in die Rathausstraße soll auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden, da sie von einzelnen Teilnehmern der Werkstätten als Gefahrenpotenzial für Fußgänger (in der Rathausstraße) eingeschätzt wird.]



Ausschnitt Strukturplan {Abb.38}

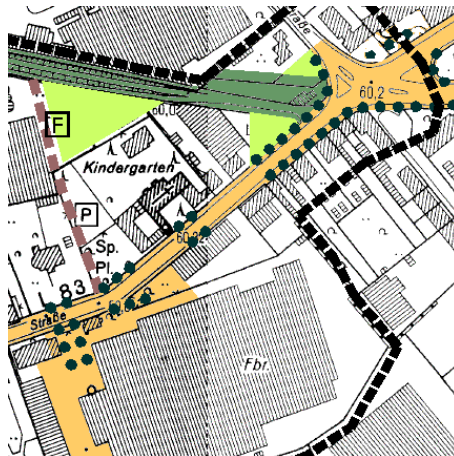


Sankt Augustiner Straße von Norden {Abb.39}

Die Vision einer Untertunnelung der Sankt Augustiner Straße wurde im Arbeitskreis Verkehr diskutiert. Dieser Ansatz wird aber durch die Teilnehmer des Arbeitskreises selbst und auch durch das Stadtplanungsamt nicht als realistisch eingeschätzt.

■ Siegburger Straße

Im Verlauf der Siegburger Straße wurde als kurzfristige Maßnahme in der zweiten Werkstatt eine Querungshilfe für Fußgänger vor dem Zugang zur Halle Beuel angeregt. Weitergehend wird der Wunsch nach einer besseren Begrünung des Straßenraums und attraktivere Gestaltung als Ergebnis des Werkstattverfahrens festgehalten. Dazu werden Detailplanungen erforderlich. Das Büro H+B schlägt ergänzend vor, die halb öffentlichen Aufenthaltsbereiche auf dem Grundstück der Halle Beuel in ein Gestaltungskonzept einzubeziehen.



Ausschnitt Strukturplan {Abb.40}



Siegburger Straße {Abb.41}

Maßnahmearten:

- Zusammenfassung zu Verkehrskonzepten „Perlenkette“ und Beuel-Ost
- Detailplanungen
- einzelne Baumaßnahmen im Straßenraum
- Änderungen in der Verkehrsführung

■ **Verkehrliche Einzelmaßnahmen- Autoverkehr**

Neben den Maßnahmen verkehrlicher Art, die bereits mit den Planungsschwerpunkten erwähnt wurden, gibt es eine Reihe weiterer Vorschläge, die speziell den Autoverkehr betreffen:

- Zur Vermeidung von Parksuchverkehr wird die Einrichtung eines (nicht dynamischen) Parkleitsystems vorgesehen.
- Die Einrichtung von Kreisverkehren wurde für die Kreuzungen bzw. Einmündungen:
 - Königswinterer Straße / Siegburger Straße,
 - Königswinterer Straße / Maarstraße,
 - Siegburger Straße / Gartenstraße

angeregt. Diese Anregungen werden durch die Verwaltung gegenwärtig verkehrstechnisch überprüft und sollen anschließend, soweit sie umsetzbar sind, als Maßnahmenvorschläge übernommen werden. Sie werden daher im Maßnahmenkatalog als Vorschläge unter Prüfvorbehalt dargestellt.

- Für die Verkehrsführung in der Oberen Wilhelmstraße gibt es die Anregung, hier künftig eine Befahrung von Westen (Neustraße) nach Osten (Bahnhof) vorzusehen. Auch diese Anregung wird gegenwärtig verkehrstechnisch überprüft.
- Zur verbesserten Anbindung der Gewerbeflächen an der Christian-Kölbach- Straße und der Paulusstraße an die Maarstraße (künftige Autobahnanbindung) wird entweder der Bau einer Verbindungsstraße von der Paulus- zur Maarstraße oder als Alternative eine Verbindung zwischen Christian-Kölbach- und Paulusstraße vorgeschlagen.

Maßnahmearten:

- Zusammenfassung zu Verkehrskonzepten „Perlenkette“ und Beuel-Ost
- Detailplanungen
- Einzelmaßnahmen der Stadt

■ **Verkehrliche Einzelmaßnahmen- Fuß- und Radverkehr**

Auch zu diesem Themenkomplex gibt es neben den bereits zu den Planungsschwerpunkten erwähnten Anregungen einige weitere Maßnahmenvorschläge.

- Es wird eine bessere Vernetzung der Radwege angeregt. Hierzu wird im Vorfeld eine detaillierte Mängelanalyse und nachfolgende Detailplanung erforderlich.
- Rundum- Grünphasen für Fußgänger an Schulen und Kindergärten werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder angeregt.

- In der Friedrich-Breuer-Straße wird zur Vergrößerung des Bewegungsraums im Gehwegbereich der Einsatz von Baumscheiben anstelle der bisher vorhandenen Pflanzbeete angeregt.
- In der Oberen Wilhelmstraße wird eine Verbesserung der Situation für Fußgänger durch eine Konzentration des Parkens auf der Südseite und die konsequente Verhinderung „wilden“ Parkens angeregt. Die Möglichkeiten der Umsetzung müssen verkehrstechnisch überprüft werden.
- Mittelfristig soll eine Fußwegverbindung zwischen Friedrich- Breuer- und Oberer Wilhelmstraße in Höhe der Tankstelle geschaffen werden.

Maßnahmearten:

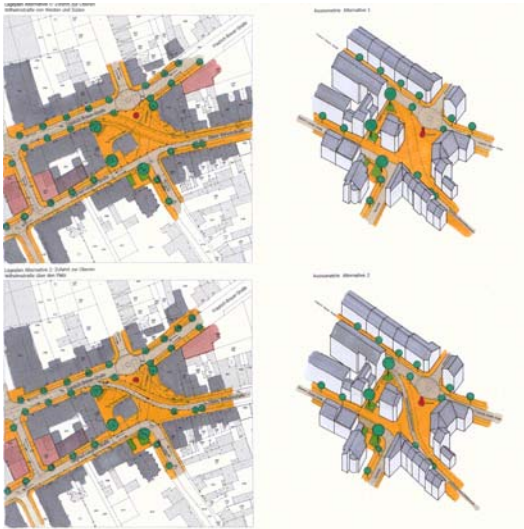
- Detaillierte Bestandserfassung und Aufstellung von Mängel- und Maßnahmenkatalogen
- Zusammenfassung zu einem Fuß- und Radverkehrskonzept Beuel-Mitte
- Einzelmaßnahmen der Stadt, teilweise mit Einbindung von Grundstückseigentümern / vertragliche Regelung (Fußwegverbindung)

6 Städtebauliche Detailplanungen für Teilräume

■ „Etna“-Platz

[Für den bisher namenlosen Platz zwischen Friedrich-Breuer-Straße und Oberer Wilhelmstraße wurde in den Werkstätten der Arbeitstitel „Etna“-Platz nach der hier gelegenen Eisdiele verwendet. Dies wird hier aufgegriffen.] Ein Vorschlag zur Namensgebung ist Mirecourt-Platz. Der Arbeitskreis hat die Veranstaltung eines Namenswettbewerbes angeregt.

Der Platz wird durch die Straßenbahn überfahren. Damit entstehen zwei Aufenthaltsbereiche im Westen und Osten, die sich für Außengastronomie eignen. Eine gleichmäßige Materialgestaltung zwischen den im Norden und Süden verlaufenden Straßen soll die Dimension der Platzfläche deutlich machen und den Platzraum erlebbar werden lassen. Mit anderen Möblierungs- und Begrünungselementen muss sparsam umgegangen werden, um den relativ kleinen Platzraum nicht zu überfrachten.



Erste Entwurfsskizzen {Abb.42}



Der Platzbereich von der Friedrich-Breuer-Straße (Westseite) {Abb.43}

Die Verkehrsführung von der Friedrich-Breuer-Straße zur Oberen Wilhelmstraße in Richtung Osten wurde vom Arbeitskreis als Modellvorhaben favorisiert und wurde im Rahmen der Teilraumkonzepte alternativ untersucht. Möglich ist eine Querung mit Anliegerverkehr im Verlauf der Straßenbahntrasse. Die Zerschneidungswirkung innerhalb der Platzfläche, die durch die Straßenbahn ohnehin schon gegeben ist, wird dabei allerdings verstärkt. Eine weitere Option sind Zufahrtsmöglichkeiten aus Richtung Hans-Böckler-Straße / Siegfried-Leopold-Straße oder aus Süden, die Neustraße nutzend.

■ Kiesgrube

Für das Kiesgrubengelände bestehen zwei grundsätzliche Entwurfsansätze:

■ Alternative 1:

Ein Ansatz (der nicht im Strukturplan 1 : 2.500, aber als Planung im Maßstab 1 : 1.000 dargestellt wird) greift die einzelnen Beiträge aus dem Werkstattverfahren, vor allem aus dem Arbeitskreis Beuel-Ost unmittelbar auf. Es wird eine Erschließung von der B 56 im Norden ausgehend bis zur Auguststraße an deren Schnittpunkt mit der Bröltal-

bahntrasse vorgesehen. Damit verbunden ist in einer Variante auch eine Anbindungsmöglichkeit über die Bröltalbahntrasse zur Siegburger Straße, die aber wegen der Beeinträchtigung der Rad- und Fußwegverbindung kritisch bewertet wird. Da diese Verbindung auch keine neuen Gewerbeflächen erschließt, muss sie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten überprüft werden.

Über diese Erschließungsstraße werden Gewerbegrundstücke für produzierende Betriebe mit 2.000 - 5.000 qm erschlossen.

Gleichzeitig wird der Firma Dahm eine Erweiterungsoption eingeräumt. Die Anbindung der Betriebe Dahm und Guillaume erfolgt über die neue Erschließungsstraße und entlastet so die Gartenstraße vom Schwerlastverkehr.



Entwurfsskizze zur ersten Alternative {Abb.44}

Das Konzept erfordert eine aufwändige Geländeregulierung mit Verfüllung der Kiesgrube. Dazu könnten anfallende Geländemassen aus laufenden Realisierungsverfahren (z.B. Ausbau S 13) verwendet werden.

Ausgleichsmaßnahmen werden in zwei Grünbereichen am westlichen Rand und im Südteil des Gebietes konzentriert. Gehölzbestand wird zur Gliederung und Abschirmung weitestgehend erhalten.

■ Alternative 2:

Ein zweiter Entwurfsansatz geht davon aus, dass der Standort aufgrund seiner Lage und Anbindung eine gute Eignung als dienstleistungsorientierter Bürostandort hat. Um eine Adresse für den Standort zu schaffen, eine hohe gestalterische und ökologische Qualität zu erzielen und den Aufwand für die Verfüllung zu reduzieren, wird die noch vorhandene Kiesgrube als See gestaltet.



Entwurfsskizze zur zweiten Alternative {Abb.45}

Die Bebauung gruppiert sich entlang einer Promenade um diesen See. Als Blickpunkte und Dominanten werden drei höhere Häuser mit sieben bis acht Geschossen vorgeschlagen, während sonst von einer dreigeschossigen Bebauung ausgegangen wird.

Die Erschließung liegt bei dieser Lösung am westlichen Rand. Die Anbindung nach Süden führt dem entsprechend zum westlichen Ende der Auguststraße. In einer ersten Phase wird sie an die Marquardtstraße zur Königswinterer Straße und in einer späteren Phase durch das Degussa-Gelände auf die Siegburger Straße geführt.

Gleichzeitig wird der Firma Dahm eine Erweiterungsoption eingeräumt. Die Anbindung der Betriebe Dahm und Guillaume erfolgt über die neue Erschließungsstraße und entlastet so die Gartenstraße vom Schwerlastverkehr.

Grünbereiche entwickeln sich im Süden und Norden des Gebietes und definieren seine Ränder.

■ Platzgestaltung am Sankt-Josefs-Krankenhaus

Für den Vorplatz im Norden des Krankenhauses bestehen ebenfalls zwei grundlegende Entwurfsansätze einer Neugestaltung. In beiden Entwürfen wird die jetzt mit der Krankenhausenerweiterung vorgesehene Höhenentwicklung zum Anlass genommen, auf der Südseite der Platzfläche eine flache begrünte Böschung vorzusehen. Die Funktion als Marktplatz bleibt erhalten.



Erste Entwurfsskizzen {Abb.46}



Blick von Westen {Abb.47}

In der Alternative 1 wird im Eckbereich der Johann-Link-Straße und der Hermannstraße ein quadratischer Platz ausgebildet, auf dem mit einer zurückhaltenden Pflasterung die Anordnung der Stellplätze vorgegeben wird. Die räumliche Einfassung erfolgt mit großkronigen Bäumen und einer einfach gehaltenen Möblierung. Nachteil dieser Alternative ist, dass durch die Nutzung als Parkplatz kein Aufenthaltsbereich entsteht.

Aus diesem Grund wird mit der Alternative 2 eine Ausbildung der Stellplätze als Tiefgarage vorgeschlagen. So entsteht eine von Fahrzeugen freie Platzfläche als Aufenthaltsbereich mit Ruhezonen. Als räumliche Einfassung sind auch hier großkronige Bäume vorgesehen. Als Oberflächenmaterial für die Platzfläche eignet sich eine wassergebundene Decke in Form vom Feinkies.

■ Stadteingang *Sankt Augustiner Straße*

Der bestehende Querschnitt der Sankt Augustiner Straße bietet die Möglichkeit, im Abschnitt zwischen der Clemensstraße im Norden und der Niederkasseler Straße im Süden eine zweireihige Mittelallee beidseits der Straßenbahntrasse anzulegen. Die Straßenbahn soll dabei zugleich ein grünes Gleisbett erhalten. So entsteht ein großzügig begrünter und eindeutig ablesbarer Straßenabschnitt.



Erste Entwurfsskizzen {Abb.48}



Blick stadtauswärts {Abb.49}

Der Kreuzungsbereich mit der Niederkasseler Straße erhält auf seiner westlichen Seite eine bauliche Fassung mit mehrgeschossigen Bürobauten. In einer Alternative wurde auch eine höhergeschossige Bebauung als markantes Gebäude am Stadteingang vorgeschlagen, das die relativ große Kreuzung städtebaulich bestimmen würde. Auf der Ostseite wird der Kreuzungsbereich mit großkronigen Bäumen räumlich gefasst.

Die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes mit einer Querung der Stadtbahnlinie 66 wird vom Stadtplanungsamt kritisch eingeschätzt. Er ist aufgrund der Verkehrszahlen für den Knotenpunkt und der über den Knoten zu führenden Straßenbahn verkehrstechnisch nicht möglich. Auch der Arbeitskreis Verkehr kam hierbei zu keiner einhelligen Meinung.

7 Weitere Handlungsansätze und Initiativen

Das Integrierte Handlungskonzept ist keine rein städtebauliche Planung. Sein besonderer Charakter zeichnet sich gerade auch dadurch aus, dass die Diskussion nicht auf bauliche Fragen im weiteren Sinne beschränkt bleibt. Wenn die Lebensqualität in einem Stadtteil insgesamt erhalten und verbessert werden soll, und das ist letztlich das Ziel, dann gehören dazu Anregungen zu kulturellen Aktivitäten in bürgerschaftlicher Initiative genauso wie organisatorische Verbesserungen von Verwaltungsabläufen.

Die Ergebnisse der Interviews aus der ersten Arbeitsphase, der Arbeitskreise und der Werkstätten zu diesen nicht primär baulichen oder verkehrlichen Handlungsfeldern werden nachfolgend vorgestellt.

Viele der hier dargestellten Handlungsansätze brauchen zu ihrer Umsetzung kontinuierliches Engagement aus der Bürgerschaft. Aus Sicht der Bearbeiter wäre dazu eine Verstetigung des Diskussionsprozesses mit einer Fortsetzung der Arbeitskreise eine geeignete Plattform.

Der Arbeitskreis **Einzelhandel** hat vorgeschlagen, Initiativen zur Verbesserung der Angebotsstruktur in der Oberen Wilhelmstraße ins Leben zu rufen. In einem abgestimmten Vorgehen der ansässigen Händler und Gastronomen mit den Eigentümern sollen künftig gezielt kleine Fachgeschäfte hier angesiedelt werden. Ebenso könnte ein weiteres Café mit Außengastronomie die Straße bereichern.

Allgemein soll das Stadtteil-Marketing in Kooperation der Händler, Gastronomen und der Kulturschaffenden verstärkt werden. Bisher bestehende Aktivitäten („Beuel hat’s“) können so fortgesetzt und verstärkt werden.

Für den „Etna“-Platz wurde in der zweiten Werkstatt die Veranstaltung eines Wettbewerbes für die Namensgebung angeregt. Diese Initiative könnte im Zusammenhang mit der öffentlichen Diskussion eines Gestaltungskonzeptes stattfinden.

In den Interviews und den Werkstätten wurde das Umfeld der **Halle Beuel** als möglicher Schwerpunkt für die Ansiedlung weiterer Ateliers benannt. Auch eine Außengastronomie könnte hier als Bereicherung etabliert werden.

Der Arbeitskreis **Kinder und Jugendliche** regt eine Verbesserung des Einzelhandels- und Gastronomieangebotes speziell für junge Kundschaft an. Hier könnten die oben genannten Initiativen des örtlichen Handels mit ansetzen. Auch der Wunsch nach einem offenen Jugendcafé / -treff wurde in der Diskussion deutlich. Allerdings hat sich hier auch gezeigt, dass bestehende Einrichtungen wie das „Flax“ vielleicht nicht ausreichend bekannt sind.

Der Arbeitskreis **Kultur** hat zahlreiche Handlungsfelder für Veranstaltungen und für eine stärkere Darstellung der zahlreichen Beueler Künstler und Kulturschaffenden im öffentlichen Raum aufgezeigt. Generell strebt er eine stärkere Vernetzung der Kulturschaffenden an. Es könnte ein Netzwerk „Kultur in Beuel“ entstehen. Die Einrichtung einer regelmäßigen Beueler Kulturnacht, die Einrichtung eines Kulturrundganges Innenstadt, eine Fortschreibung des Kulturkalenders und die Einrichtung eines Kulturcafés mit Ausstellungsmöglichkeiten sind konkrete Maßnahmenvorschläge. Auch die Kooperation mit dem Einzelhandel und der Gastronomie, die es in Form eines runden Tisches schon einmal gab, könnte wieder verstärkt aufgegriffen werden.

Der Arbeitskreis **Migranten** hat positiv festgestellt, dass es in Beuel-Mitte keine deutlichen Probleme im interkulturellen Zusammenleben gibt. Verbesserungsvorschläge werden für eine bessere Ausschilderung speziell des Ausländeramtes gemacht. Ebenso wird angeregt, die zahlreichen Beratungsangebote freier Träger und der Stadt besser bekannt zu machen.

8 Umsetzung und Finanzierung

In diesem Kapitel werden die einzelnen Maßnahmenvorschläge des Integrierten Handlungskonzeptes, die zuvor im Text erläutert worden sind, in einer Liste zusammengeführt.

Die Reihenfolge orientiert sich dabei an dem vorher gehenden Text, das heißt, dass zunächst die baulichen Planungsschwerpunkte, dann die Einzelmaßnahmen und anschließend die weiteren Maßnahmen und Initiativen aufgelistet werden. Mit dieser Reihenfolge ist keine Wertung bezüglich der Bedeutung verbunden, die die Maßnahmen für die Bürgerinnen und Bürger haben.

Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen wird in einer ersten Einschätzung nach kurz-, mittel- und langfristiger Realisierbarkeit unterschieden.

Fördermöglichkeiten werden, soweit nach dem vorliegenden Erkenntnisstand möglich, ebenso wie geschätzte Gesamtkosten angegeben. Kostenschätzungen werden dabei jeweils brutto, einschließlich 16 % Mehrwertsteuer, gerundet auf volle Tausend € angegeben. Sie basieren auf Erfahrungswerten auf mittlerem Preisniveau. Aufgrund besonderer Anforderungen an die Planung und Bauausführung können sich in der Umsetzung höhere Kostenansätze ergeben.

In der Spalte „Zuständigkeit“ wird diejenige Institution aufgeführt, die für die Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme federführend tätig werden müsste.

Aus der Liste soll nach dem Grundsatzbeschluss des Rates über das Integrierte Handlungskonzept ein Maßnahmenprogramm für die Umsetzungsphase entwickelt werden. Dabei ist eine ständige Betreuung und Koordination durch ein Projektteam von wesentlicher Bedeutung.

Nr.	Schlagwort / Maßnahme	Umsetzung			Fördermöglichkeiten SE = Förder- richtl. Stadter- neuerung SV = Förder- richtl. Stadt- verkehr GVFG = Ge- meindever- kehrs- Finanzierungsg esetz	Kosten auf Tsd. € gerundet einschl. MWSt., Soweit Anga- be möglich	Zu- ständig
		kurz- fristig 1 - 2 Jahre	mittel- fristig 2 - 5 Jahre	lang- fristig 6-10 Jahre			
Planungsschwerpunkte							
1.	Bahnhof Ausbau S 13 und S- Bahnhof		X		gemäß Bau- und Finanzie- rungsvertrag		DB AG
2.	Bahnhof Verkehrskonzept im Zusammenhang mit zentraler Bushaltestelle	X			GVFG / SE / SV	25	SWB, Stadt Bonn
3.	Bahnhof Ausbau zentrale Bushaltestelle		X		GVFG / SV	800	SWB
4.	Bahnhof Konzept zur Attraktivierung der Unter- führung Siegburger Straße, Planungsleis- tungen	X			SE	15	Stadt Bonn

Nr.	Schlagwort / Maßnahme	Umsetzung			Förder- mög- lichkeiten SE = Förder- richtl. Stadter- neuerung SV = Förder- richtl. Stadt- verkehr GVFG = Ge- meindever- kehrs- Finanzierungsg esetz	Kosten auf Tsd. € gerundet einschl. MWSt., Soweit Anga- be möglich	Zu- ständig
		kurz- fristig 1 - 2 Jahre	mittel- fristig 2 - 5 Jahre	lang- fristig 6-10 Jahre			
5.	Bahnhof Ausbau Unterführung Siegburger Straße		X		GVFG / SV	420 - 500 je nach Variante	Stadt Bonn
6.	Bröltalbahntrasse Konzept zu Verbesserungsmaßnahmen, Planungsleistungen		X		SE	35	Stadt Bonn
7.	Bröltalbahntrasse Umsetzung Verbesserungsmaßnahmen		X		SE	290	Stadt Bonn
8.	Combahnviertel Verkehrskonzept , s. Verkehrskonzept Citybereich		X	X	SE	15	Stadt Bonn
9.	Combahnviertel Denkmalbereichssatzung		X			10	Stadt Bonn
10.	Degussa, Neubebauung Südwestteil, ggfs. Bebau- ungsplan	X >	X				Private In- vestoren
11.	Güterbahnhof Bebauungsplan (Abschluss des begon- nenen Verfahrens)		X				Stadt Bonn
12.	Güterbahnhof Grunderwerb und Bebauung			X			Private In- vestoren
13.	Heckelsbergplatz Gestaltungskonzept einschl. Passage/ Parkraumbewirtschaftungskonzept	X			SE (teilweise, soweit keine Bindungsfris- ten bestehen)	15	Stadt Bonn
14.	Heckelsbergplatz Umsetzung Gestaltungsmaßnahmen / Parkraumkonzept		X			90	Stadt Bonn, Private In- vestoren (Passage)
15.	Kennedybrücke Erweiterung	X			SV		Stadt Bonn
16.	Kennedybrücke Querungshilfe am Fuß der Brückenrampe (Prof.-Neu-Allee)	X				12	Stadt Bonn
17.	Kennedybrücke Neubebauung an Brückenrampe nördlich	X >	X				Private In- vestoren
18.	Kiesgrube Bebauungsplan		X			13	Private In- vestoren, Stadt Bonn
19.	Kiesgrube Prüfung Jugendeinrichtung	X					Stadt Bonn
20.	Kiesgrube Erschließung einschl. Grunderwerb			X		4.500	Private In- vestoren

Nr.	Schlagwort / Maßnahme	Umsetzung			Förder- mög- lichkeiten SE = Förder- richtl. Stadter- neuerung SV = Förder- richtl. Stadt- verkehr GVFG = Ge- meindever- kehrs- Finanzierungsg esetz	Kosten auf Tsd. € gerundet einschl. MWSt., Soweit Anga- be möglich	Zu- ständig
		kurz- fristig 1 - 2 Jahre	mittel- fristig 2 - 5 Jahre	lang- fristig 6-10 Jahre			
21.	Konrad-Adenauer-Platz Gestaltungskonzept für die Gesamtmaß- nahmen	X			SE / SV	15	Stadt Bonn, Privater Investor
22.	Konrad-Adenauer-Platz Umsetzung Maßn. im öffentlichen Raum	X			GVFG / SE / SV	2.226	Stadt Bonn, Privater Investor
23.	Konrad-Adenauer-Platz Bauvorhaben, als Ergebnis des Interes- senbekundungsverfahrens und nachfol- gender Entscheidungsschritte	X >	X				Privater Investor
24.	Krankenhaus Sankt Joseph Gestaltungskonzept Platzbereich	X >	X		SE	15	Stadt Bonn, Einbindung Kranken- haussträger
25.	Krankenhaus Sankt Joseph Gestaltung Platzbereich, Umsetzung	X >	X		SE	500	Stadt Bonn, Einbindung Krankenhaus- sträger
26.	Lichtkonzept „Perlenkette“ von Kennedybrücke bis Halle Beuel	X			SE, Vorbehalt Bindungsfris- ten Friedrich- Breuer- Str., Obere Wil- helmstr.	77	Stadt Bonn
27.	Lichtkonzept „Perlenkette“ Umsetzung		X		SE (teilweise, soweit keine Bindungsfris- ten bestehen)	250- 400	Stadt Bonn
28.	Platzräume „Perlenkette“ Friedrich-Breuer-Straße, Gestaltungskon- zepte, s. auch <i>Verkehrskonzepte, Na- menswettbewerb „Etna“-Platz</i>		X >	X	SE, Vorbehalt s. o.	35	Stadt Bonn
29.	Platzräume „Perlenkette“ Friedrich-Breuer-Straße, Umsetzung		X >	X	SE, Vorbehalt s. o.	255	Stadt Bonn
30.	Postgelände Gutachterverfahren, Neubebauung / Umnutzung		X >	X			Private In- vestoren
31.	Rheinufer und Anbindung Gestaltungskonzept, einschl. Friedrich- Breuer-Straße zw. Rheinufer und Her- mannstraße		X		SE	25	Stadt Bonn

Nr.	Schlagwort / Maßnahme	Umsetzung			Förder- mög- lichkeiten SE = Förder- richtl. Stadter- neuerung SV = Förder- richtl. Stadt- verkehr GVFG = Ge- meindever- kehrs- Finanzierungsg esetz	Kosten auf Tsd. € gerundet einschl. MWSt., Soweit Anga- be möglich	Zu- ständig
		kurz- fristig 1 - 2 Jahre	mittel- fristig 2 - 5 Jahre	lang- fristig 6-10 Jahre			
32.	Rheinufer und Anbindung Umsetzung Gestaltungskonzept			X	SE	390	Stadt Bonn
33.	Sankt Augustiner Straße Gestaltungskonzept, einschl. Stadtein- gangsbereich		X		SE	73	Stadt Bonn
34.	Sankt Augustiner Straße Neubebauung Stadteingang			X			Private In- vestoren
35.	Sankt Augustiner Straße Umsetzung Straßenraumgestaltung			X >	SE / SV	2.428	Stadt Bonn
36.	Straßenbahndepot Bebauungsplan / Neubauten			X >			Stadt Bonn, Private In- vestoren
37.	Straßenbahndepot Erweiterung Paul- Gerhardt- Schule			X >			Stadt Bonn
Einzelmaßnahmen einschl. Bündelung zu Konzepten / Programmen							
38.	Baulückenschließungen	X >	X >	X			Private Bauherren
39.	Grünanlage an Paul- Gerhardt- Schule, Planungsleis- tungen. s. auch unter <i>Straßenbahndepot</i>			X	SE	7	Stadt Bonn
40.	Grünanlage an Paul- Gerhardt- Schule, Umsetzung			X	SE	38	Stadt Bonn
41.	Grünanlagen Gestaltungskonzepte insb. für Spielplät- ze: Zingsheimstraße, Goethestraße , evtl. in Kombination mit anderen Planungen/ Maßnahmen im Quartier, s. <i>Maßnah- menkonzept „Räume für Kinder und Ju- gendliche“</i>		X		SE	16	Stadt Bonn
42.	Grünanlagen s.o., Umsetzung			X	SE	90	Stadt Bonn
43.	Gestaltung Freiflächen Halle Beuel Gestaltungsplanung			X	SE	18	Stadt Bonn
44.	Gestaltung Freiflächen Halle Beuel Umsetzung			X		400	Stadt Bonn

Nr.	Schlagwort / Maßnahme	Umsetzung			Förder- mög- lichkeiten SE = Förder- richtl. Stadter- neuerung SV = Förder- richtl. Stadt- verkehr GVFG = Ge- meindever- kehrs- Finanzierungsg esetz	Kosten auf Tsd. € gerundet einschl. MWSt., Soweit Anga- be möglich	Zu- ständig
		kurz- fristig 1 - 2 Jahre	mittel- fristig 2 - 5 Jahre	lang- fristig 6-10 Jahre			
45.	Maßnahmekonzept „Barrierefreies Beuel“ Analyse und Planung als Querschnittsmaßnahme mit Einbindung der Umsetzung in die Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum und zur Aktivierung privater Initiative (Lokale etc.)		X >	X	SE	10	Stadt Bonn, Private Initiative Geschäftsleute / Gastronomen
46.	Maßnahmekonzept „Räume für Kinder und Jugendliche“ Konzeptionelle Bündelung der Einzelmaßnahmen insbesondere in öffentlichen Grünflächen und in der Straßenraumgestaltung, s. auch unter diesen Schlagworten, Entwürfe zur Freiraumgestaltung, zum Beispiel als Entwurfswerkstätten mit Kindern und Jugendlichen		X				Stadt Bonn
47.	Parkleit- und Parkraumkonzept Planung und stufenweise Umsetzung		X >	X	SV	26	Stadt Bonn
48.	Straßenraumgestaltung Gottfried-Claren- Straße Gestaltungsplanung			X	SE	9	Stadt Bonn
49.	Straßenraumgestaltung Gottfried-Claren- Straße Umsetzung			X	SE	180	Stadt Bonn
50.	Straßenraumgestaltung Königswinterer Straße, Gestaltungsplanung			X	SE / SV	30	Stadt Bonn / ggfs. Einbindung privater Investitionen
51.	Straßenraumgestaltung Königswinterer Straße, Umsetzung im Zusammenhang mit einer Neubebauung des Güterbahnhofs, s. dort			X	SV	1.990	Stadt Bonn, ggfs. Einbindung privater Investitionen
52.	Straßenraumgestaltung Sankt Augustiner Straße s. Sankt Augustiner Straße			X	SE / SV		Stadt Bonn
53.	Straßenraumgestaltung Siegburger Straße Gestaltungsplanung			X	SE / SV	20	Stadt Bonn
54.	Straßenraumgestaltung Siegburger Straße Umsetzung			X	SE / SV	1.860	Stadt Bonn

Nr.	Schlagwort / Maßnahme	Umsetzung			Förder- mög- lichkeiten SE = Förder- richtl. Stadter- neuerung SV = Förder- richtl. Stadt- verkehr GVFG = Ge- meindever- kehrs- Finanzierungsg esetz	Kosten auf Tsd. € gerundet einschl. MWSt., Soweit Anga- be möglich	Zu- ständig
		kurz- fristig 1 - 2 Jahre	mittel- fristig 2 - 5 Jahre	lang- fristig 6-10 Jahre			
55.	Verkehrskonzept Beueler Osten, Erarbeitung eines Verkehrskonzepts mit Einbindung und Definition der Einzel- maßnahmen im Verlauf der Siegburger- und Königswinterer Straße, der Neuer- schließungen (Kiesgrube), der Einzel- maßnahmen wie z. B. Kreisverkehr Sieg- burger- / Gartenstraße, s. auch <i>Straßen- raumgestaltung</i>		X >	X	SE	25	Stadt Bonn
56.	Verkehrskonzept Citybereich Erarbeitung eines Verkehrskonzepts mit Einbindung und Definition der Einzel- maßnahmen im Verlauf der Friedrich- Breuer- und Oberen Wilhelmstraße, un- ter Einbindung des Combahnviertels, s. auch <i>Combahnviertel, Platzräume</i>	X	X >	X	SE	30	Stadt Bonn
57.	Verkehrskonzept Fuß- und Radwe- ge in Beuel-Mitte Erarbeitung eines Konzepts mit Einbin- dung und Definition der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen, Einbindung in die quartiers- und straßenraumbezogenen Planungen und Umsetzungsschritte.		X >	X	SE, teilweise Vor- behalt wegen bestehender Bindungsfris- ten	15	Stadt Bonn
Weitere Handlungsfelder und Initi- ativen							
58.	Außengastronomie in Oberer Wilhelmstraße verstärkt ansie- deln.	X					Private Ini- tiative (Gastrono- miebetrei- ber)
59.	Einzelhandel in Oberer Wilhelmstraße auf Fachge- schäfte spezialisieren	X	X	X			Private Ini- tiative (Ein- zelhandel und Ver- mieter)
60.	Halle Beuel Ateliers und Außengastronomie ansie- deln	X	X	X			Private Ini- tiative in Zusam- menarbeit mit der Stadt

Nr.	Schlagwort / Maßnahme	Umsetzung			Förder- mög- lichkeiten SE = Förder- richtl. Stadter- neuerung SV = Förder- richtl. Stadt- verkehr GVFG = Ge- meindever- kehrs- Finanzierungsg esetz	Kosten auf Tsd. € gerundet einschl. MWSt., Soweit Anga- be möglich	Zu- ständig
		kurz- fristig 1 - 2 Jahre	mittel- fristig 2 - 5 Jahre	lang- fristig 6-10 Jahre			
61.	Kinder / Jugendliche Regelmäßige Infomaterialien zu Angebo- ten in Beuel	X					Stadt Bonn
62.	Kulturcafé Einrichtung im Rathaus Beuel prüfen und ggfs. umsetzen	X					Stadt Bonn, Privater Betreiber
63.	Beueler Kulturnacht als regelmäßige Veranstaltung	X	X	X			Initiative der Kultur- schaffenden (mit Unter- stützung der Stadt Bonn)
64.	Kulturrundgang Beuel Beschilderung, Stationen im öffentlichen Raum		X		SE		Stadt Bonn
65.	Namenswettbewerb für den „Etna“-Platz	X					Stadt Bonn
66.	Stadtteilmarketing wieder verstärken	X			SE, bei Eigenbe- teiligung von privater Seite min. 50 %.		Gemeinsa- me Aktivitä- ten des Einzelhan- dels, der Gastrono- mie und der Kulturschaf- fenden
67.	„Team Beuel“ als Projektteam für die Umsetzungspha- se des Integrierten Handlungskonzeptes ins Leben rufen	X					Stadt Bonn

9 Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse der Planungsphase des Integrierten Handlungskonzeptes Beuel- Mitte dokumentiert.

Aus der engagierten Arbeit zahlreicher Bürgerinnen und Bürger in den Werkstätten und Arbeitskreisen und aus den fachlichen Ergänzungen des Teams Beuel ist ein Handlungsleitfaden für die weitere Entwicklung der Beueler Mitte entstanden, der für die nächsten 10 Jahre zahlreiche Einzelmaßnahmen, Konzeptansätze und Umsetzungsinitiativen enthält.

Für die jetzt beginnende Umsetzungsphase des Integrierten Handlungskonzeptes bestehen die folgenden wesentlichen Themen und Handlungsfelder:

Als Entwicklungsschwerpunkte für neue bauliche Impulse haben sich im Verlauf der Bearbeitung der Konrad-Adenauer-Platz, der Beueler Osten und das Umfeld des Bahnhofes bestätigt. Hier ist teilweise eine planerische Steuerung über Bebauungspläne sinnvoll und notwendig. Für die Potenzialflächen am Güterbahnhof wurde das Planverfahren bereits begonnen.

Problemfelder, zu deren Lösung primär mit Instrumenten der Stadterneuerung beigetragen werden kann, sind vor allem bezüglich der Verkehrssituation und der gestalterischen Qualität von Straßen- und Grünräumen erkennbar geworden. Potenziell im Rahmen der Stadterneuerung und nach den Förderrichtlinien Stadtverkehr förderungsfähige Maßnahmen sind im Maßnahmenplan und in Kapitel 8 des Berichtes entsprechend gekennzeichnet. Nachfolgend werden die wichtigsten Handlungsfelder zur Behebung von Problemen und Missständen noch einmal kurz zusammengefasst:

Die wohnungsnahen Grünzüge am Rheinufer und auf der Bröltalbahntrasse sollen Gegenstand von Gestaltungskonzepten werden. Zahlreiche Vorschläge zur gestalterischen Verbesserung und zur Verstärkung der Nutzungsmöglichkeiten, speziell auch für Kinder und Jugendliche, sind im Integrierten Handlungskonzept benannt. Sie sollen in diesen Konzepten vertieft untersucht und in ein Maßnahmenprogramm umgesetzt werden.

Die Kinderspielplätze und die Freiräume für Jugendliche im unmittelbaren Wohnumfeld lassen sich punktuell verbessern. Hier ist die Erarbeitung eines bündelnden Maßnahmenkonzeptes „Kinder und Jugend“ sinnvoll. Dieses Konzept sollte mit den Gestaltungskonzepten für die großen Grünzüge kombiniert erarbeitet werden.

Es empfiehlt sich, auch die zahlreichen Maßnahmevorschläge zu verkehrlichen Fragen in Verkehrskonzepten zu bündeln und vertieft zu behandeln. Folgende Konzepte lassen sich dazu definieren:

Ein teilträumlich abgrenzbares Verkehrskonzept soll den eigentlichen Citybereich westlich der Bahn umfassen. Hier stellen Umgestaltungsmaßnahmen für einzelne Straßenabschnitte und Platzräume, beispielsweise an der Sankt Augustiner Straße und im Verlauf der Friedrich-Breuer-Straße den Schwerpunkt der Maßnahmevorschläge dar. Das Combahnviertel soll in dieses Verkehrskonzept einbezogen werden.

Ein weiteres Verkehrskonzept soll für Beuel-Ost erarbeitet werden. Durch die zu erwartende Verlagerung von Verkehrsströmen mit dem Autobahnanschluss Maarstraße und durch die Erschließung von Potenzialflächen müssen Knotenpunkte für den MIV teilweise neu gestaltet werden und es werden zusätzliche Erschließungsstraßen notwendig. Zugleich bietet sich die Chance, in der Siegburger Straße und der Königswinterer Straße eine Neugestaltung durchzuführen.

Für den Rad- und Fußverkehr und mit dem Thema „Barrierefreies Beuel“ sollen bündelnde Maßnahmenkonzepte erstellt werden.

Anhang I

Planunterlagen



- Legende**
- Bereich mit Vorhaben in Bau / in Planung
 - Bebauungsvorschläge Gebäude / Raumkanten
 - Aufwertung Grünanlagen
 - neue Grünanlagen
 - Wasserfläche
 - Gestaltung von Straßen und Platzräumen
 - Straßenbegleitgrün
 - Straßenbau / Verkehrsanlagen
Neubau / Umbau
 - F Ergänzung / Aufwertung Fußwege
 - P Parkplatz
 - TG Tiefgarage
 - Neubau von Gleisanlagen
 - Grenze des Untersuchungsgebietes für das Integrierte Handlungskonzept

**Bundesstadt Bonn
Stadtplanungsamt**

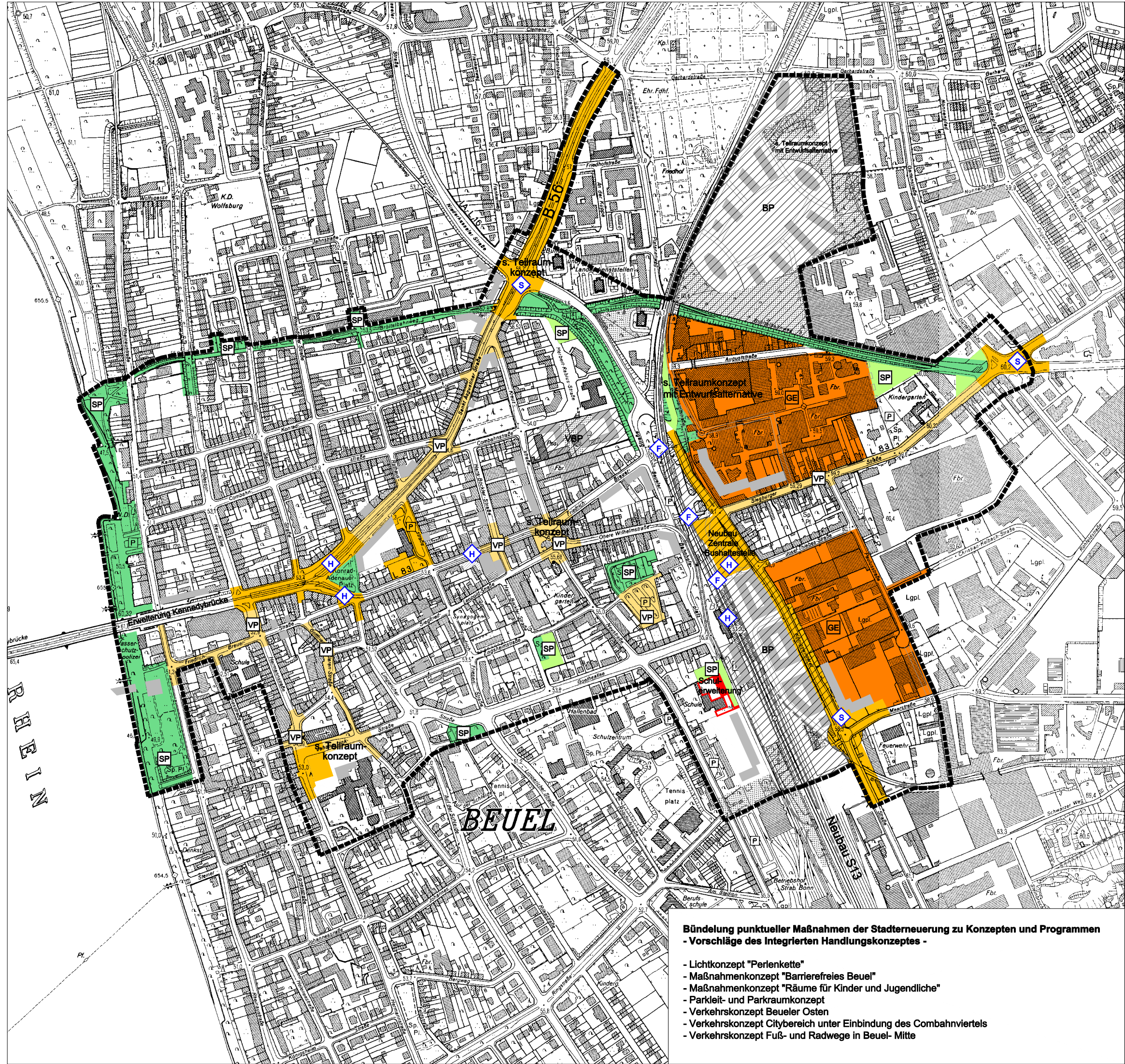
Integriertes Handlungskonzept Beuel- Mitte

**Masterplan / Teil I
Städtebaulicher Strukturplan**

Stand: Mai 2002	Blatt: 1
Maßstab: 1 : 2.500	Blattgröße: A0

Kartengrundlage mit Genehmigung des
Kataster- und Vermessungsamtes der Bundesstadt Bonn

H+B Stadtplanung
Lüderichstraße 2 - 4 / 51105 Köln



Legende

Stadterneuerungsmaßnahmen (Neuordnungskonzept)
- Förderfähig nach Förderrichtlinie Stadterneuerung, 1998

- Gestaltung von Plätzen, Fußgängerbereichen, Vollumbau von Straßen (tw. auch nach Förderrichtlinie Stadtverkehr förderfähig)
- VP: Punktuelle bauliche Verkehrsberuhigung
- Aufwertung bestehender öffentlicher Grünflächen
- Neue öffentliche Grünflächen
- SP: darin: Anlagen für Bewegung, Spiel und Sport im Wohnumfeld
- Gemeindebedarfseinrichtungen
- GE: Erhaltung und Entwicklung von Gewerbestandorten

Maßnahmen Stadtverkehr
- Förderfähig nach Förderrichtlinie Stadtverkehr, 1998

- S: Vollumbau von Straßen
- H: Umbau / Neubau von Haltestellen in ÖPNV
- F: Neubau / Umbau von Fußwegen im Zusammenhang mit Haltestellen des ÖPNV

Andere öffentliche und private Maßnahmen

- Formelle städtebauliche Planungen:
 - BP: Bebauungsplan
 - VBP: Vorhabenbezogener Bebauungsplan
- Erschließungsmaßnahmen:
 - Neubau von Straßen
 - Neubau von Rad-/ Fußwegen
- Vorschläge für private Bauvorhaben
- Vorschläge für private Grünflächen
- Grenze des Untersuchungsgebietes für das Integrierte Handlungskonzept

Bundesstadt Bonn
Stadtplanungsamt

Integriertes Handlungskonzept Beuel- Mitte

Masterplan / Teil II
Maßnahmenplan Stadterneuerung

Stand: Mai 2002
Maßstab: 1 : 2.500

Blatt: 2
Blattgröße: A0

Kartengrundlage mit Genehmigung des
Kataster- und Vermessungsamtes der Bundesstadt Bonn

H+B Stadtplanung
Lüderichstraße 2 - 4 / 51105 Köln

Stadtplanung

Dieter Beele

Stefan Haase

- Bündelung punktueller Maßnahmen der Stadterneuerung zu Konzepten und Programmen**
- Vorschläge des Integrierten Handlungskonzeptes -
- Lichtkonzept "Perlenkette"
 - Maßnahmenkonzept "Barrierefreies Beuel"
 - Maßnahmenkonzept "Räume für Kinder und Jugendliche"
 - Parkleit- und Parkraumkonzept
 - Verkehrskonzept Beueler Osten
 - Verkehrskonzept Citybereich unter Einbindung des Combahnviertels
 - Verkehrskonzept Fuß- und Radwege in Beuel- Mitte



Teilraumkonzept für den Platz zwischen Friedrich- Breuer-Straße und Oberer Wilhelm- straße

Skizze zur 3. Werkstatt

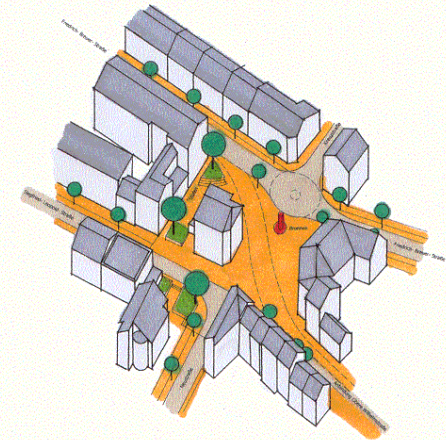
Lageplan Alternative 1: Zufahrt zur Oberen
Wilhelmstraße von Westen und Süden



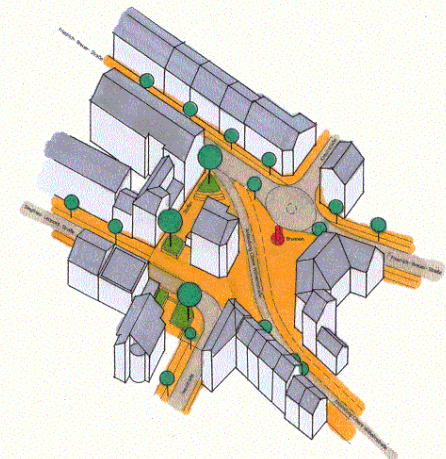
Lageplan Alternative 2: Zufahrt zur Oberen
Wilhelmstraße über den Platz



Axonometrie Alternative 1



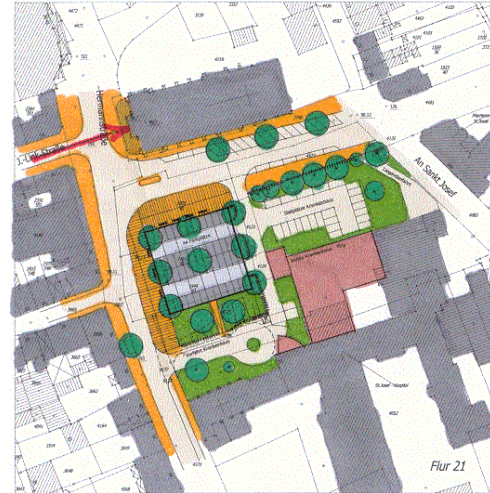
Axonometrie Alternative 2



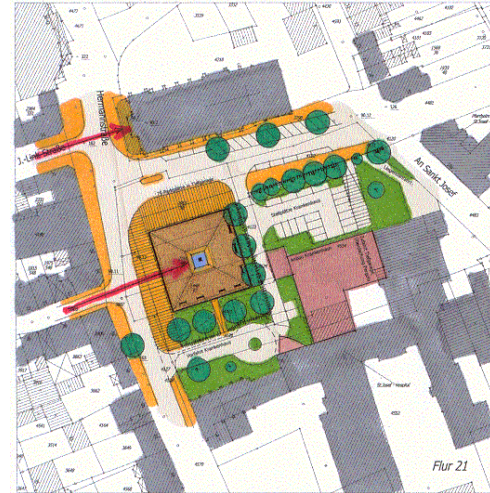
Teilraumkonzept Platz vor dem Sankt-Josefs- Krankenhaus

Skizze zur 3. Werkstatt

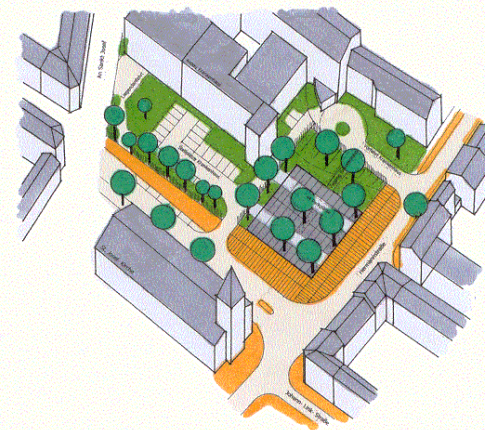
Lageplan Alternative 1: Parkplatz, nur temporäre Nutzung (z.B. Markt)



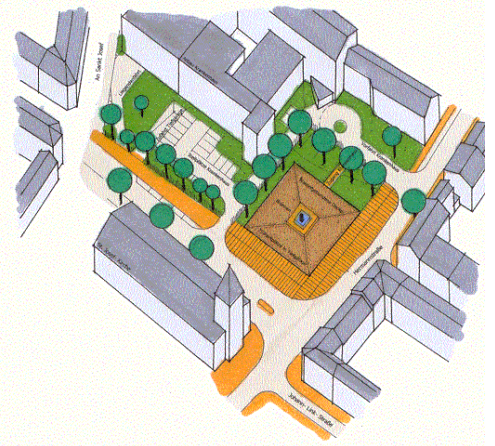
Lageplan Alternative 2: Quartiersplatz mit Tiefgarage



Axonometrie Alternative 1



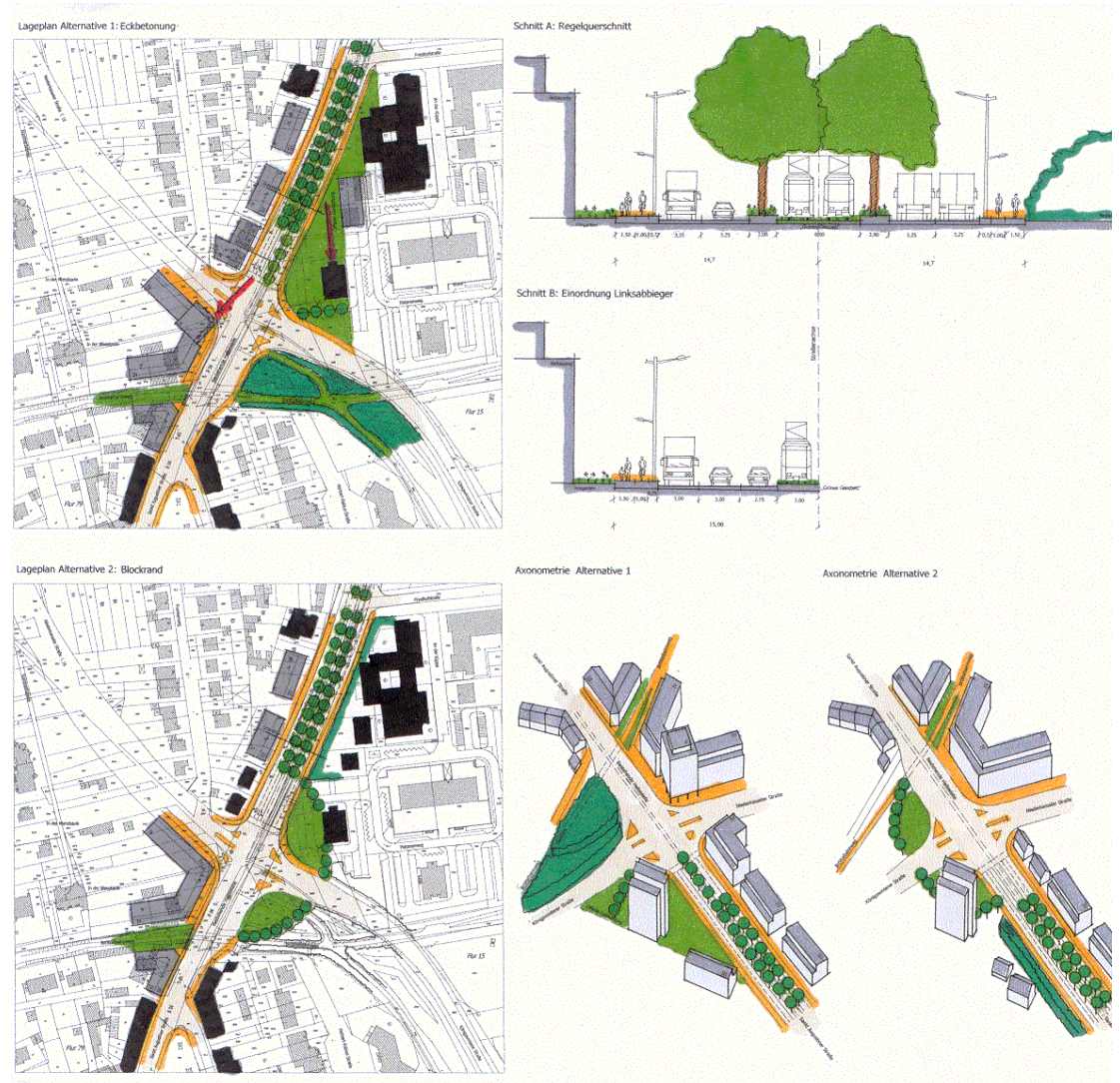
Axonometrie Alternative 2





Teilraumkonzept Stadteingang Sankt Augustiner Straße

Skizze zur 3. Werkstatt



Anhang II

Beschlussvorlagen zur Änderung des Berichts vom 17.07.2002

Änderungsantrag

☒ öffentlich ☐ nicht öffentlich

Drucksachen-Nr.

0211562AA6

Externes Dokument

Antragsteller/in	Bzv. Krämer-Breuer, Burgunder, Lennarz und die CDU-Bezirksfraktion	Eingangsdatum
gez. f.d.R.		10.07.2002
08.07.2002	gez. Dederichs	gez. Fennninger
Datum	Unterschrift	

Betreff
Integriertes Handlungskonzept Beuel-Mitte

* Zuständigkeiten	1 = Beschluss 5 = Anreg. an Rat 9 = Anhörung	2 = Empf. an Rat 6 = Anreg. an HA 10 = Stellungnahme	3 = Empf. an HA 7 = Anreg. an FachA	4 = Empf. an BV 8 = Anreg. an OB
Gremium	Sitzung		Ergebnis	Z. *
Bezirksvertretung Beuel	17.07.2002			9

Inhalt des Änderungsantrages

- Der Entwurf des Abschlussberichtes im Integrierten Handlungskonzept Beuel-Mitte wird wie folgt geändert:

Ziffer 3.1 – Seite 11 –

Neugestaltung der "Siegfried"-Leopold-Straße

Ziffer 3.2.2 – Seite 12 –

Gestrichen wird der letzte Absatz "Speziell in der Friedrich-Breuer-Straße wird auch die Nutzungsqualität für Fußgänger durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt."

Ziffer 3.2.2 – Seite 13 –

Einschränkung der Wohnqualität durch Verkehr

Der Absatz wird wie folgt umformuliert:

"Die Verkehrsbelastung auf der St. Augustiner Straße und teilweise auch in den Wohnstraßen reduziert dort die Wohnqualität."

Ziffer 3.2.2 – Seite 13 –

Gestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes

Der komplette Absatz wird gestrichen

Ziffer 4.4.1 - Seite 14 -

"Die Beueler Mitte soll mit Ausnahme der Sammelstraßen (Durchgangsverkehr) Fußgänger- und Radfahrerfreundlich sein."

Ziffer 4.1 - Seite 15 -

Einkaufen, Nahversorgung

Gestrichen wird der Satz "Beachtung der Kleinteiligkeit und Maßstäblichkeit bei Neuansiedlungen, insbesondere am Konrad-Adenauer-Platz."

Umformuliert wird der nächste Punkt mit folgendem Inhalt:

"Für den Beueler Osten ist bei der Ansiedlung größerer neuer Anbieter das verträgliche Sortiment zu beachten, Beschränkung auf Fachmarktsortiment und örtliche Begrenzung auf Flächenpotentiale zur Stärkung der Beueler Mitte."

Verkehr:

Der 1. Punkt wird wie folgt formuliert:

"Die Beueler Mitte soll mit Ausnahme der Sammelstraßen (Durchgangsverkehr) vom Autoverkehr entlastet werden. Wohnstraßen müssen vom Durchgangs- und Schleichverkehr freibleiben."

Ziffer 4.2.2. - Seite 17 -**Der Konrad-Adenauer-Platz als zentraler Ort**

Der zweite Absatz wird wie folgt umformuliert:

"Bei der weiteren Entwicklung des Konrad-Adenauer-Platzes ist darauf zu achten, dass großzügige Sicht- und Wegebeziehungen mit urbaner Verweilqualität zwischen den Haltepunkten der St. Augustiner Straße und der Friedrich-Breuer-Straße entstehen. Der Eckbereich Konrad-Adenauer-Platz/Friedrich-Breuer-Straße muss wegen seiner besonderen städtebaulichen Lage qualitativ erheblich aufgewertet werden."

Ziffer 4.2.4 - Seite 17 -

Neuformuliert wird der Satz zum Thema "Zentrale Bushaltestelle" wie folgt: -

"Schaffung eines zentralen Omnibusbahnhofs in der Beueler Mitte mit möglichst angenehmen (räumlich und zeitlich) Umsteigefunktionen"

Ziffer 5.3 - Seite 20 -

Geändert wird der letzte Absatz mit folgendem Text

"Schaffung eines zentralen Omnibusbahnhofs in der Beueler Mitte mit möglichst angenehmen (räumlich und zeitlich) Umsteigefunktionen."

- 3 -

Ziffer 5.3 - Seite 21 -

Combahnviertel

Der letzte Satz wird wie folgt geändert:

"Hier ist eine Kombination mit einer Verkehrsuntersuchung bezüglich verkehrsberuhigter Bereiche und Einbahnstraßenregelungen sinnvoll."

Ziffer 5.3 - Seite 22 -

Heckelsbergplatz

Der letzte Absatz wird wie folgt geändert:

"Für die Parkplätze wird im Zusammenhang mit dem Parkleitsystem für einen Teil eine Bewirtschaftung mit einer Einrichtung von Kurzzeit- Parkplätzen angeregt."

Ziffer 5.3 - Seite 23 -

Konrad-Adenauer-Platz/Rathaus Beuel

Mit Ausnahme des letzten Satzes, der folgende Neuformulierung enthalten soll, wird der erste Absatz gestrichen:

"Eine neue Gestaltung des Rathausplatzes wird umgesetzt, wobei dieser seine Funktion als Rathausmarkt behalten soll."

Ziffer 5.3 - Seite 24 -

Der erste Absatz erhält folgende Formulierung:

"Als Sonderelement soll eine Medienwand (Info-Screen) integriert werden."

Folgender Satz wird im nächsten Absatz umformuliert bzw. gestrichen:

"So ist ein größerer Ankermieter wünschenswert, jedoch kein großflächiger Lebensmittelmarkt."

Ziffer 5.3 - Seite 24-25 -

Rheinufer und Anbindung

Gestrichen wird der Begriff "Infozentrum Hochwasser"

Ziffer 5.4 - Seite 28 -

Königswinterer Straße

gestrichen wird im ersten Absatz der Satz "Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll die Linksabbiegebeziehung zur Straße "Auf dem Grendt" überprüft werden."

Darüber hinaus wird auf Seite 28 folgender Absatz gestrichen:

"Die Linksabbiegemöglichkeit von der St. Augustiner Straße in die Rathausstraße soll auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden, da sie von einzelnen Teilnehmern der Werkstatt als Gefahrenpotential für Fußgänger (in der Rathausstraße) eingeschätzt wird."

Ziffer 6 - Seite 30 -

Städtebauliche Detailplanung für Teilräume

Geändert wird die Bezeichnung des ersten Absatzes in:

"Platz zwischen Friedrich-Breuer-Straße und Obere Wilhelmstraße"

Gestrichen werden die beiden ersten Sätze, die folgenden Wortlaut haben:

"Für den bisher namenlosen Platz zwischen Friedrich-Breuer-Straße und Obere Wilhelmstraße wurde in den Werkstätten der Arbeitstitel "Ätna - Platz" nach der hier gelegenen Eisdiele verwendet. Es wird hier aufgegriffen."

Geändert wird im folgenden Absatz der Begriff "Der Ätna-Platz" in "Dieser Platz"

2. Der endgültige Abschlussbericht wird der Bezirksvertretung Beuel zur Beratung und Beschlussfassung einschließlich der zugehörigen Grafiken, Strukturplänen und den dazugehörigen Maßnahmen vorgelegt.

Begründung:

erfolgt mündlich

Änderungsantrag☒ öffentlich ☐ nicht öffentlich**Drucksachen-Nr.****0211562AA8****Externes Dokument**Anlage **0211562AA6**

Antragsteller/in	Bzv. Krämer-Breuer, Bzv. Burgunder, Bzv. Lennarz und die CDU-Bezirksfraktion	Eingangsdatum
gez. f.d.R.		17.07.2002
17.07.2002	gez. Dederichs	gez. BV Fenninger
Datum	Unterschrift	

Betreff
Integriertes Handlungskonzept Beuel-Mitte

* Zuständigkeiten	1 = Beschluss 5 = Anreg. an Rat 9 = Anhörung	2 = Empf. an Rat 6 = Anreg. an HA 10 = Stellungnahme	3 = Empf. an HA 7 = Anreg. an FachA	4 = Empf. an BV 8 = Anreg. an OB
Gremium	Sitzung	Ergebnis	Z. *	
Bezirksvertretung Beuel	17.07.2002		9	

Inhalt des Änderungsantrages

Der Punkt 1. im Beschlussvorschlag wird wie folgt geändert:

Dem Integrierten Handlungskonzept Beuel-Mitte in der Fassung vom Mai 2002 wird im Grundsatz zugestimmt, in dem der Änderungsantrag Drucksachen-Nr.: 0211562 AA6 als Anlage beigefügt wird.

Die Änderungspunkte werden im endgültigen Abschlussbericht aufgenommen.

Begründung:

erfolgt mündlich