

AMTSBLATT

DER BUNDESSTADT BONN

44. Jahrgang

12. Dezember 2012

Nummer 56

Niederschrift

über die Sitzung des Rates der Stadt Bonn
am Donnerstag, dem 28.06.2012, um 18.00 Uhr,
im Ratssaal, Stadthaus, Berliner Platz 2

Sitzung

Sitzungstag

Sitzungsort

Beginn

Ende

Niederschrift	
☒ öffentlich	☐ nicht öffentlich
Drucksachennummer 1213795N0	
Rat - Fragestunde - IX/30	
28.06.2012	
Stadthaus, Ratssaal	
18:00	Uhr
18:01	Uhr

Seite

Große Anfragen

1.

Drucksachen-Nr.: [1211857](#)

Große Anfrage: Stv. Marcel Schmitt und BBB-Fraktion vom 06.06.2012

Beteiligung der SWB Beteiligungs-GmbH an den Gemeindewerken Wachtberg GmbH (Vgl. Ratsbeschluss vom 26.April 2012 , städtische Drucksache 1211290)

965

Oberbürgermeister Nimptsch eröffnet um 18:00 Uhr die öffentliche Fragestunde des Rates. Auf seine Frage, ob Bedenken gegen eine Übertragung der Sitzung im Internet bestehen, werden keine Einwände erhoben.

1.

Drucksachen-Nr.: [1211857](#)

Große Anfrage: Stv. Marcel Schmitt und BBB-Fraktion vom 06.06.2012

Beteiligung der SWB Beteiligungs-GmbH an den Gemeindewerken Wachtberg GmbH (Vgl. Ratsbeschluss vom 26. April 2012 , städtische Drucksache 1211290)

Die Angelegenheit wird auf Wunsch der Fragesteller in die nächste Sitzung des Rates verlagert.

- - -

Die Große Anfrage hatte folgenden Inhalt:

1. Zu welchem Ergebnis hat das Angebot der SWB Beteiligungs-GmbH, sich an der Gründung der Gemeindewerke Wachtberg zu beteiligen, geführt ?
2. In welchem Umfang werden Schüler der Gemeinde Wachtberg auf weiterführenden Schulen der Stadt Bonn schulisch versorgt und welche nicht durch Zuschüsse Dritter gedeckte Aufwendungen entstehen dadurch der Stadt Bonn?
3. In welcher Höhe entstehen der Stadt Bonn Aufwendungen durch die Verpflichtung zur Fahrtkostenerstattung für Schüler aus dem Gebiet der Gemeinde Wachtberg, die

- a) private
- b) öffentliche

weiterführende Schulen besuchen.

Die Stellungnahme der Verwaltung hierzu hatte folgenden Wortlaut:

Zur Großen Anfrage der BBB-Fraktion betr. Beteiligung der SWB Beteiligungs-GmbH an den Gemeindewerken Wachtberg (DS-Nr. 1211290) wird wie folgt Stellung genommen:

1. *Zu welchem Ergebnis hat das Angebot der SWB Beteiligungs-GmbH, sich an der Gründung der Gemeindewerke Wachtberg zu beteiligen, geführt?*

Der Rat der Gemeinde Wachtberg hat am 30.5.2012 entschieden, nicht den Zuschlag auf das Angebot der Stadtwerke Bonn Beteiligungs-GmbH zu erteilen, sondern auf das Angebot der Stadtwerke Aachen AG unter Hinweis auf die - als Vergabekriterium mit 50% gewichtete - deutlich bessere Wirtschaftlichkeit für den allgemeinen Haushalt der Gemeinde Wachtberg im Vergleich zur Ausgangssituation.

2. *In welchem Umfang werden Schüler der Gemeinde Wachtberg auf weiterführenden Schulen der Stadt Bonn schulisch versorgt und welche nicht durch Zuschüsse Dritter gedeckten Aufwendungen entstehen dadurch der Stadt Bonn?*

Die städtischen Schulen der Schulform Hauptschule, Realschule, Förderschule, Gesamtschule und Gymnasium werden derzeit von 3.803 auswärtigen, d.h. Nicht-Bonner-Schüler/-innen (Stand Oktober 2011) besucht. Davon haben 740 Schülerinnen und Schüler ihren Wohnsitz in der Gemeinde Wachtberg. Eine genaue Aufschlüsselung der auswärtigen Schülerinnen und Schüler, die Bonner Schulen besuchen, nach Schulform und Herkunftsgemeinde kann der als Anlage beigefügten Übersicht entnommen werden.

Die größeren Städte, die als Zentrum in einem Verdichtungsraum liegen, erbringen aufgrund ihrer zentralörtlichen Stellung (Oberzentrum Bonn) auf verschiedenen Ebenen Leistungen. Als Hilfe für die zentralen Orte bietet der kommunale Finanzausgleich Instrumente, um die dadurch entstehenden Belastungen teilweise auszugleichen.

Ein unmittelbarer Finanzausgleich zwischen den jeweiligen Kommunen besteht nicht. Das Gemeindefinanzierungsgesetz (GFG) enthält allerdings spezielle Regelungen zum kommunalen Finanzausgleich. So wird im Rahmen der Ermittlung des Finanzbedarfs den Kommunen u.a. ein Ansatz für jeden in der Kommune erfassten Schüler (Schulträgerprinzip) gewährt. Zudem enthält der

Finanzausgleich auch pauschale Zuweisungen zur Unterstützung kommunaler Aufwendungen im Schulbereich sowie kommunaler Investitionsmaßnahmen (Schulpauschale/ Bildungspuschale). Eine exakte Aufschlüsselung bezogen auf die Wachtberger Situation wäre erst nach dezidiertem schülerbezogener Einzelfallbetrachtung (welche Schule wird besucht, welche Schulform, Ganztags- oder Halbtagschule usw.) und nur mit deutlichem Verwaltungsaufwand möglich. Es kann jedoch festgestellt werden, dass dem Haushalt der Stadt Bonn für die Beschulung Wachtberger Kinder und Jugendlicher an Bonner Schulen Mittel in Höhe von mindestens 470.000 Euro (Untergrenze) aus dem Finanzausgleich zufließen.

Eine Differenzierung der Aufwendungen für den Schulbetrieb in städtischer Trägerschaft nach Bonner und Nichtbonner Schülerinnen und Schülern erfolgt bislang nicht, da es für einen über den o.g. Finanzausgleich hinaus gehenden interkommunalen Ausgleich keine Rechtsgrundlage gibt. Aussagen über entsprechende Aufwendungsanteile für auswärtige Schüler/-innen können daher nicht getroffen werden.

Lediglich die Leistungen, die Schüler/-innen mit Bonn-Ausweis gewährt werden (z.B. kostenlose Teilnahme am Mittagessen in Schulen), kommen ausschließlich den Schüler/-innen mit Wohnort Bonn zugute.

Wiederholt wird im Zusammenhang mit ähnlich gelagerten Anträgen oder Fragestellungen des Bürgerbundes Bonn (BBB) darauf hingewiesen, dass das Schulgesetz NRW eine Kostenerstattung der für auswärtige Schüler/-innen erbrachten Leistungen durch die jeweilige Wohnsitzgemeinde ausdrücklich nicht vorsieht. Im Rahmen der Schulgesetz-Novelle 2005 war dies bis zur letzten Debatte ausdrücklich vorgesehen, ist dann aber am Widerstand von Interessenverbänden gescheitert.

In Nordrhein-Westfalen gilt entsprechend §§ 78 und 79 i.V.m. §§ 92 und 94 des Schulgesetzes Nordrhein-Westfalen (SchulG NRW) das Schulträgerprinzip. Danach hat der Schulträger – unabhängig vom Wohnort der Schüler/-innen – die Kosten für Personal, soweit es sich nicht um Lehrer/ Lehrerinnen sowie im Landesdienst stehendes pädagogisches und sozialpädagogisches Personal an öffentlichen Schulen handelt, sowie die Sachkosten (Kosten für Errichtung, Bewirtschaftung und Unterhaltung der erforderlichen Schulgebäude und Schulanlagen, für die Ausstattung der Schulen, für die notwendigen Haftpflichtversicherungen sowie die Kosten der Lernmittelfreiheit und die Schülerfahrkosten) an seinen Schulen zu übernehmen.

In diesem Zusammenhang wird auch nochmals darauf hingewiesen, dass über die Aufnahme einer Schülerin oder eines Schülers im Übrigen gemäß § 46 SchulG NRW die Schulleiterin oder der Schulleiter entscheidet. Schülerinnen und Schülern, die in ihrer Gemeinde eine Schule der gewünschten Schulform nicht besuchen können, darf die Aufnahme in die Schule einer anderen Gemeinde nicht deshalb verweigert werden, weil die Eltern dort nicht wohnen (§ 46 Absatz 5 SchulG NRW).

3. *In welcher Höhe entstehen der Stadt Bonn Aufwendungen durch die Verpflichtung zur Fahrkostenerstattung für Schüler aus dem Gebiet der Gemeinde Wachtberg, die*
- a) *private*
 - b) *öffentliche*
- weiterführende Schulen besuchen?*

Gemäß § 4 Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) übernimmt der Träger der besuchten Schule auf Antrag unabhängig vom Wohnsitz der Schülerin oder des Schülers die Schülerfahrkosten (Schulträgerprinzip). Vor dem Hintergrund dieser Vorschrift muss die Stadt Bonn die notwendigen Schülerfahrkosten für Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz in Wachtberg übernehmen, sofern diese öffentliche Schulen in Bonn besuchen.

Auf der Basis der Abrechnungen der Schülerfahrkosten für den Monat Mai 2012 wurden die Fahrkosten für 2012 hochgerechnet. Danach ist von Fahrkosten für insgesamt 747 Schülerinnen und Schüler an weiterführenden öffentlichen Bonner Schulen mit Wohnsitz in Wachtberg in Höhe von insgesamt etwa 566.000 Euro auszugehen.

Über die Höhe der Fahrkosten für Wachtberger Schüler/-innen, die private Schulen in Bonn besuchen, liegen der Verwaltung keine Angaben vor.

Sitzung

Sitzungstag

Sitzungsort

Beginn

Ende

Niederschrift	
☒ öffentlich	☐ nicht öffentlich
Drucksachennummer 1213795N0	
Rat IX/30	
28.06.2012	
Stadthaus, Ratssaal	
18:01	Uhr
19:51	Uhr

Seite

Tagesordnung

1	Öffentliche Sitzung	972
1.1	Anerkennung der Tagesordnung	972
1.2	Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Rates - entfällt -	973
1.3	Genehmigung von Dringlichkeitsentscheidungen - entfällt -	973
1.4	Vorlagen aufgrund von Empfehlungen der Bezirksvertretungen und der Ausschüsse	973
1.4.1	Drucksachen-Nr.: 1112560 Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP)	973
1.4.2	Drucksachen-Nr.: 1113652NV5 Gebührenordnung für das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn für das Jahr 2012	974
1.4.3	Drucksachen-Nr.: 1113967NV2 Erweiterung der Biologischen Station Bonn zur Biologischen Station Bonn/ Rhein-Erft	977
1.4.4	Drucksachen-Nr.: 1210701 Bürgerantrag: Benennung der auf dem Gebiet des Ortsteils Ramersdorf entlang der Bahntrasse (parallel zur Joseph-Schumpeter-Allee) verlaufenden Straße in 'Merowingerallee'	977
1.4.5	Drucksachen-Nr.: 1211018NV5 Schutz der Bonner Bevölkerung vor dem Lärm der Güterzüge	977

1.4.6	Drucksachen-Nr.: 1211071 Öffentliche Auslegung des 2. Entwurfes zum Bebauungsplan Nr. 8322-17 der Bundesstadt Bonn, Stadtbezirk Beuel, Ortsteil Holtorf - Niederholtorf-Süd –	978
1.4.7	Drucksachen-Nr.: 1211206 Einleitungsbeschluss sowie frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 7819-14, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Dottendorf, 'Langwarthöfe'	978
1.4.8	Drucksachen-Nr.: 1211213 EU-Wasserrahmenrichtlinie, Erstellung eines Umsetzungsfahrplans in Kooperation mit dem Rhein-Sieg-Kreis	979
1.4.9	Drucksachen-Nr.: 1211234 Öffentliche Auslegung vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 7820-30, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Kessenich; 'Burbacher Straße 211'	979
1.4.10	Drucksachen-Nr.: 1211259 Verlagerung der Rettungswache IV	980
1.4.11	Drucksachen-Nr.: 1211287 Neubau eines Übungshauses an der Feuerwache II, Bonn-Beuel	980
1.4.12	Drucksachen-Nr.: 1211348 Aufstellung und öffentliche Auslegung der 177. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Bonn für ein Gebiet im Stadtbezirk Beuel, Ortsteil Vilich, Gartenstraße/B 56 - Errichtung eines Baumarktes mit Gartenfachcenter und Anpassung ehemaliges Hoffarth-Gelände, heute Nahversorgungszentrum (Anpassung an die tatsächliche Nutzung)	980
1.4.13	Drucksachen-Nr.: 1211405 Wirtschaftsschau Bonn/Rhein-Sieg in der Rheinaue	980
1.4.14	Drucksachen-Nr.: 1211436 Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplanes für die Bundesstadt Bonn zum 01.01.2013	980
1.4.15	Drucksachen-Nr.: 1211565 Stationäre Pflegesätze für die Seniorenzentren der Bundesstadt Bonn 2012	982
1.4.16	Drucksachen-Nr.: 1211566 Änderung der: - Satzung über die Obdachlosenunterkünfte der Bundesstadt Bonn - Satzung über die Gebührenordnung für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Bundesstadt Bonn - Benutzungsordnung für die Obdachlosenunterkünfte der Bundesstadt Bonn	985
1.4.17	Drucksachen-Nr.: 1211588 Aufstellung und öffentliche Auslegung 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 7324-14, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Tannenbusch; 'Hermannstädter Straße, Apostelkirchengemeinde Bonn'	986
1.4.18	Drucksachen-Nr.: 1211595 Schaffung einer zusätzlichen betrieblichen Gruppe für die LVR-Klinik in der städtischen Kindertageseinrichtung Kaiser-Karl-Ring 40a	986
1.4.19	Drucksachen-Nr.: 1211596 Erweiterung der städtischen Montessori-Kindertageseinrichtung um vier Gruppen im Gustav-Heinemann-Haus, Waldenburger Ring 44, Bonn-Tannenbusch	986
1.4.20	Drucksachen-Nr.: 1211612 Einleitung des Planverfahrens sowie öffentliche Auslegung der vorhabenbezogenen 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 7920-15, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Gronau, 'Oscar-Romero-Allee'	986

1.4.21	Drucksachen-Nr.: 1211616 Finanzierung der Ambulanten Dienste der Wohnungslosenhilfe des Caritasverbandes für die Stadt Bonn e.V.	987
1.4.22	Drucksachen-Nr.: 1211674 Fortschreibung Nahverkehrsplan - Maßnahmen zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 und weitere Planungen	987
1.4.23	Drucksachen-Nr.: 1211717 Namensänderung der Realschule Medinghoven in Margot-Barnard-Realschule	989
1.4.24	Drucksachen-Nr.: 1211810 Bahnhofsbereich Bonn; Vorbereitung Europaweite Ausschreibung 'Nordfeld'	989
1.4.25	Drucksachen-Nr.: 1211812 Soziale Unterstützung für sechs GU-Schulen zum Schuljahr 2012/2013	991
1.4.26	Drucksachen-Nr.: 1211827 Kooperationsvereinbarung zwischen der Bundesstadt Bonn und der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland (Bundeskunsthalle) zur jährlichen Durchführung des 'Festival Bonner Schulkultur'	991
1.4.27	Drucksachen-Nr.: 1211828 Regionales Übergangsmanagement Schule - Beruf in der Region Bonn / Rhein-Sieg	992
1.4.28	Drucksachen-Nr.: 1211866 Namensänderung der 5. Gesamtschule Bonn in 'BONNS FÜNFTE Inklusive Gesamtschule der Bundesstadt Bonn'	992
1.4.29	Drucksachen-Nr.: 1211882 OGS Montessorischule - Umsetzung des Konzeptes Montessori plus	992
1.4.30	Drucksachen-Nr.: 1211885 Nachwahl: Sachkundiger Einwohner als stellvertretendes Mitglied im Kulturausschuss	992
1.4.31	Drucksachen-Nr.: 1211904 Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 83 (2) GO NRW - Liste II/2012	993
1.4.32	Drucksachen-Nr.: 1110422NV16 Öffentliche Auslegung des Bebauungsplans Nr. 7422-15, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Dransdorf; ‚Stadtgärtnerei‘	993
1.4.33	Drucksachen-Nr.: 1212003 Städtische Tageseinrichtung Zoppoter Straße, Umwandlung einer Gruppe in eine integrative U3-Gruppe	993
1.4.34	Drucksachen-Nr.: 1212015 Bestellung des Wirtschaftsprüfers für das Geschäftsjahr 2011/2012 der T&C GmbH	993
1.5	Anträge von Fraktionen	994
1.5.1	Drucksachen-Nr.: 1210169 Antrag: Stv. Bernhard Wimmer und BBB-Fraktion vom 12.01.2012 Verkaufsoffene Sonntage	994
1.5.2	Drucksachen-Nr.: 1211731 Antrag: SPD-Fraktion vom 30.05.2012 Organisationsuntersuchung Bezirksverwaltungsstellen - Rückholung der Entscheidung des Hauptausschusses vom 24. Mai 2012 in den Rat	994

1.5.3	Drucksachen-Nr.: 1211779 Antrag: Stv. Bernhard Wimmer und BBB-Fraktion vom 03.04.2012 Bezirksbeigeordnete	995
1.5.4	Drucksachen-Nr.: 1211791 Antrag: Stv. Bernhard Wimmer und BBB-Fraktion vom 05.06.2012 Förderung der Bönnschen Sprache	995
1.5.5	Drucksachen-Nr.: 1211854 Antrag: Stv. Marcel Schmitt und BBB-Fraktion vom 06.06.2012 Verbesserung der Sicherheit in Bonn	995
1.5.6	Drucksachen-Nr.: 1212059 Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU und Grünen betr. Zukunft der Bonner Oper	997
1.5.7	Drucksachen-Nr.: 1212068 Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU und Grünen betr. Südüberbauung	998
1.6	Anträge von Ratsmitgliedern - entfällt -	998
1.7	Vorlagen der Verwaltung	998
1.7.1	Drucksachen-Nr.: 1211958 Ersatzwahlen zu Ratsausschüssen und sonstigen Gremien	998
1.7.2	Drucksachen-Nr.: 1212019 Eintragung in das Goldene Buch der Stadt Bonn anlässlich des Frankreichtages am 5. September 2012	999
1.7.3	Drucksachen-Nr.: 1212085 Beschlussvorlage betr. Bürgerbegehren - Platz vor dem Bahnhof! (Zulässigkeitsentscheidung)	999
1.7.4	Drucksachen-Nr.: 1212094 Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU, Grünen, FDP und BBB betr.: Zukunft Bonn	999
1.8	Mitteilungen	1000
1.8.1	Drucksachen-Nr.: 1112530NV11 Rauch- und Alkoholkonsumverbot auf Kinderspielplätzen	1000
1.8.2	Drucksachen-Nr.: 1211580 Urteil zur Verfassungsbeschwerde gegen das Einheitslastenabrechnungsgesetz	1000
1.8.3	Drucksachen-Nr.: 1211581 Steuerschätzung Mai 2012 und Auswirkungen auf den städtischen Haushalt	1000
1.8.4	Drucksachen-Nr.: 1211627 Dienstleistungseinheit COMPASS des Region Köln/Bonn e.V.	1001
1.8.5	Drucksachen-Nr.: 1211732 Sachstand zum Beschluss der Stadt Bonn zum Stärkungspakt Stadtfinanzen	1001
1.8.6	Drucksachen-Nr.: 1211799 Arbeitszeit Berufsfeuerwehr Bonn - Ausgleich für geleistete Mehrarbeit in den Jahren 2004-2006	1001

1.8.7	Drucksachen-Nr.: 1211858 Sachstand zum Beschluss der Stadt Bonn zum Haushalt 2012 des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR)	1001
1.8.8	Drucksachen-Nr.: 1211899 Weitergabe der Protokolle der Fraktionsvorsitzendenbesprechungen	1001
1.8.9	Drucksachen-Nr.: 1211902 Bewilligung über- und außerplanmäßiger Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 83 (1) GO NRW bzw. § 85 (1) GO NRW durch den Stadtkämmerer - Liste 9/2011	1001
1.8.10	Drucksachen-Nr.: 1211903 Bewilligung über- und außerplanmäßiger Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 83 (1) GO NRW bzw. § 85 (1) GO NRW durch den Stadtkämmerer - Liste 5/2012	1001
1.8.11	Drucksachen-Nr.: 1211916 Punkte der nichtöffentlichen Sitzung	1001
1.9	Aktuelle Informationen der Verwaltung	1002

1 Öffentliche Sitzung

Oberbürgermeister Nimptsch eröffnet um 18:01 Uhr die öffentliche Sitzung des Rates.

1.1 Anerkennung der Tagesordnung

Beschluss: (einstimmig)

Die mit der Einladung vom 14.06.2012 zur 30. öffentlichen Sitzung des Rates am 28.06.2012 übersandte Tagesordnung wird anerkannt; der Behandlung der zur Tagesordnung nachgereichten Beratungsgegenstände betr.

- die Beschlussvorlage zur städtischen Tageseinrichtung Zoppoter Straße, Umwandlung einer Gruppe in eine integrative U3-Gruppe unter TOP 1.4.33,
- die Beschlussvorlage zur Bestellung des Wirtschaftsprüfers für das Geschäftsjahr 2011/2012 der T&C GmbH unter TOP 1.4.34,
- den Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis '90/DIE GRÜNEN zur Zukunft der Bonner Oper unter TOP 1.5.6,
- den Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis '90/DIE GRÜNEN zur Südüberbauung unter TOP 1.5.7,
- die Beschlussvorlage zur Eintragung in das Goldene Buch der Stadt Bonn anlässlich des Frankreichtages am 5. September 2012 unter TOP 1.7.2,
- die Beschlussvorlage zum Bürgerbegehren – Platz vor dem Bahnhof! (Zulässigkeitsentscheidung) unter TOP 1.7.3 und
- den Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU, Bündnis '90/DIE GRÜNEN, FDP und BBB zur Zukunft Bonn unter TOP 1.7.4

wird zugestimmt.

Von der Tagesordnung abgesetzt werden die TOP 1.4.11, Neubau eines Übungshauses an der Feuerwache II, Bonn-Beuel, TOP 1.4.23, Namensänderung der Realschule Medinghoven in Margot-Barnard-Realschule, da beide Vorlagen von der Verwaltung zurückgezogen wurden, TOP 1.5.1, Antrag der BBB-Fraktion betr. Verkaufsoffene Sonntage, da der Antragsteller um Vertagung zur nächsten Sitzung am 04.09.2012 bittet, und TOP 1.8.4, Dienstleistungseinheit COMPASS des Region Köln/Bonn e.V., da die Mitteilungsvorlage im Ausschuss für Wirtschaft und Arbeitsförderung vom 20.06.2012 vertagt wurde.

Auf Antrag von Stv. Wimmer -BBB- werden weiterhin die TOP 1.5.3, Antrag des Stv. Bernhard Wimmer und BBB-Fraktion vom 03.04.2012 betr. Bezirksbeigeordnete, und TOP 1.5.4, Antrag des Stv. Bernhard Wimmer und BBB-Fraktion vom 05.06.2012 betr. Förderung der Bönnschen Sprache, von der Tagesordnung abgesetzt und vertagt.

Aufgrund des zur Tagesordnung nachgereichten und angenommenen Dringlichkeitsantrages der Fraktionen von CDU, Bündnis '90/Die Grünen, FDP und BBB vom 28.06.2012 wird die ursprünglich unter TOP 1.8.11 eingruppierte Mitteilungsvorlage betr. Zukunft Bonn zur ordentlichen Beratungspunkt erhoben und mit unter den TOP 1.7.4 umgruppiert. Die nachfolgenden Mitteilungsvorlagen verschieben sich in der Nummerierung jeweils um eine Ziffer nach oben.

In der Beratung vorgezogen werden die TOP 1.5.6, Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis '90/DIE GRÜNEN betr. Zukunft der Bonner Oper, TOP 1.4.24, Bahnhofsbereich Bonn; Vorbereitung Europaweite Ausschreibung „Nordfeld“, TOP 1.5.7, Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis '90/DIE GRÜNEN betr. Südüberbauung, TOP 1.7.3, Bürgerbegehren – Platz vor dem Bahnhof! (Zulässigkeitsentscheidung), und TOP 1.7.4, Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU, Bündnis '90/DIE GRÜNEN, FDP und BBB betr. Zukunft Bonn.

1.2 Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Rates

- entfällt -

1.3 Genehmigung von Dringlichkeitsentscheidungen

- entfällt -

1.4 Vorlagen aufgrund von Empfehlungen der Bezirksvertretungen und der Ausschüsse

1.4.1 Drucksachen-Nr.: [1112560](#) Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP)

Beschluss: (in ziffernweiser Abstimmung; Ziff. 1.: mit Mehrheit gegen die Stimmen der CDU-Fraktion, Ziff. 2.: mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktionen von BBB und DIE LINKE)

1. Das in der Anlage beigefügte Handlungskonzept "Verkehrsentwicklungsplan 2020" wird Basis des Verwaltungshandelns der nächsten Jahre im Bereich der Verkehrsplanung.
2. Die in der Kurzfassung aufgeführten Einzelbausteine der Konzeption werden mit Prioritäten versehen und im Rahmen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Stadt sukzessive umgesetzt. Damit impliziert der Beschluss noch keine Zustimmung zu einer Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel. Hierüber ist im Rahmen der jeweiligen Haushaltsberatungen zu entscheiden. Zur Prioritätensetzung wird die Verwaltung beauftragt, jeweils Vorschläge zu machen und diese zur Beschlussfassung vorzulegen.

- - -

Stadtbaurat Wingenfeld verweist auf die nachgereichte Stellungnahme der Verwaltung (Ds-Nr.: [1112560ST22](#)), in der die Ergebnisse der vorberatenden Gremien, insbesondere der Bezirksvertretungen, zusammengefasst sind mit einem entsprechend angepassten Beschlussvorschlag.

Ungeachtet dessen äußert Stadtbaurat Wingenfeld die Auffassung, dass er eine Beschlussfassung im Sinne der ursprünglichen Verwaltungsvorlage nach wie vor für richtig halte.

Stv. Fenninger –CDU- beantragt daraufhin ziffernweise Abstimmung auf der Grundlage der ursprünglichen Verwaltungsvorlage (DS-Nr.: [1112560](#)). Nach einem weiteren Wortbeitrag von Stv. Beu –Bündnis 90/Grüne- fasst der Rat alsdann den vorstehenden Beschluss. Über den in der nachgereichten Stellungnahme enthaltenen, modifizierten Beschlussvorschlag wird nicht mehr abgestimmt.

- - -

Frau Stv. Schwolen-Flümann –CDU- bittet zudem, die Voten der an der Entscheidungsfindung beteiligten Bezirksvertretungen zu Protokoll zu nehmen; diese sind in DS-Nr.: [1112560ST22](#) mit eingeflossen.

- - -

Die nachgereichte Stellungnahme der Verwaltung hatte folgenden Wortlaut (DS-Nr.: [1112560ST22](#)):

Nach Auswertung aller Anregungen und unter Berücksichtigung der bisherigen Beratungsergebnisse (sh. DS [1112560EB20](#) und [1112560EB21](#) und **Fettdruck** im nachfolgenden Text) schlägt die Verwaltung vor, den Beschlusstext vom 14.09.2011 wie folgt zu ersetzen:

Präambel

Der Verkehrsentwicklungsplan soll Grundlage des Verwaltungshandelns im Bereich der Verkehrsplanung sein. Mit der Zielsetzung, die „umweltverträgliche Verkehrsträgerpartnerschaft“ in

der Bundesstadt Bonn zu fördern, sind Maßnahmenpakete für die Verkehrsträger Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußverkehr entwickelt worden.

Diese Maßnahmenpakete sind aufeinander abgestimmt und sollen die Zukunftsfähigkeit des Verkehrsgeschehens in der Bundesstadt Bonn gewährleisten und nachhaltig die Funktion der Verkehrsabläufe für **alle Verkehrsarten** in Bonn sichern.

Das Konzept soll schrittweise umgesetzt werden und Einzelmaßnahmen daraus je nach den finanziellen Möglichkeiten des städtischen Haushalts jeweils in die politischen Beratungen eingebracht werden. Das Konzept soll das Verwaltungshandeln vereinfachen und die Verhandlungsposition der Bundesstadt Bonn gegenüber der Region, dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), dem Land und dem Bund stärken, die ja ebenfalls als Aufgabenträger und Straßenbaulastträger Zuschüsse geben bzw. in ihrem finanziellen Engagement gefragt sind.

1. Das in der Anlage beigefügte Handlungskonzept "Verkehrsentwicklungsplan 2020" wird Basis des Verwaltungshandelns der nächsten Jahre im Bereich der Verkehrsplanung.
Dabei hat die Verwaltung die im Verkehrsentwicklungsplan genannten grundsätzlichen Kriterien und Handlungsfelder dahingehend zu ergänzen, dass sie die Möglichkeiten des Einsatzes von Shared Space zur Verkehrsberuhigung und zu einer höheren Verträglichkeit verschiedener Verkehre in geeigneten Stellen, z.B. in alten Dorfzentren, untersucht. Ferner hat sie die Auswirkung der Elektromobilität, sowohl was Kfz als auch was Fahrräder betrifft, in den Verkehrsentwicklungen zu berücksichtigen. Die Verwaltung wirkt ferner darauf hin, dass die öffentlichen Verkehrsmittel (Züge, Straßenbahnen und Busse) für Behinderte geeignet gestaltet und die Mitnahme von Fahrrädern erleichtert wird.
2. Die in der Kurzfassung aufgeführten Einzelbausteine der Konzeption werden mit Prioritäten versehen und im Rahmen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Stadt sukzessive umgesetzt. Damit impliziert der Beschluss weder eine generelle Zustimmung zu den Einzelbausteinen, noch eine Zustimmung zu einer Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel. Hierüber ist im Rahmen der jeweiligen Haushaltsberatungen zu entscheiden. Zur Prioritätensetzung wird die Verwaltung beauftragt, jeweils Vorschläge zu machen und diese zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der geplante Bahnhof Mehlem-Süd entfällt ebenso wie die Ideen zur Erleichterung des Radverkehrs von Lannesdorf auf den Heiderhof.

3. Die in der Tabelle (s. Anlage) aufgeführten Anregungen werden **im Sinne der Stellungnahme der Verwaltung** im Rahmen der Konkretisierung der VEP-Maßnahmen ebenfalls in die weiteren Beratungen miteinbezogen und auf ihre Umsetzbarkeit überprüft.
Abweichend davon werden folgende Anregungen aus der BV Beuel gesondert berücksichtigt:
 - Im VEP 2020 werden Straßen-Maßnahmen für den Stadtteil Beuel entwickelt, die zu Verkehrsentlastungen im Beueler Süden führen.
 - Die Verwaltung trifft alle erdenklichen Maßnahmen im VEP 2020, um den durch den Berufsverkehr bedingten Stau im Umfeld der Konrad-Adenauer-Brücke aufzulösen und abzumildern.
 - Im VEP 2020 werden deutliche Maßnahmen getroffen, die die Mobilitätsentwicklung in Bonn und dem südlichen Rhein-Sieg-Kreis verbessern, um für das südliche Beuel besonders den Verkehrslärm entlastende Maßnahmen zu treffen.

1.4.2

Drucksachen-Nr.: [1113652NV5](#)

Gebührenordnung für das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn für das Jahr 2012

Beschluss: (einstimmig bei Stimmenthaltung von Stv. Dogan –BIG-Gruppe-)

I. Kosten reduzierende Maßnahmen im Bereich des Friedhofs- und Begräbniswesens für 2012

1. Einsparung durch die Einführung des Abfallsammelsystems

Die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung ermittelten Einsparungen für die 2. Jahreshälfte 2012 durch die Einführung des neuen Abfallsammelsystems auf Friedhöfen werden noch in der Gebührenkalkulation berücksichtigt. Dies sind:

- Einsparung Restmüll bei den Verwaltungsinternen Leistungsverrechnungen:
73.400,-- EUR
- Weitere Einsparungen bei Lohnkosten etc. netto:
114.560,29 EUR

2. Die nachfolgend genannten Sanierungsmaßnahmen werden nach 2013 geschoben:

- Sanierung Unterkunft Südfriedhof 100.000,-- EUR
- Sanierung Unterkunft Burgfriedhof 100.000,-- EUR

II. Mittelfristig Kosten reduzierende Maßnahmen

Bei anstehenden größeren Sanierungsmaßnahmen wird die Wirtschaftlichkeit des Weiterbetriebs von Friedhofskapellen/Trauerhallen im Einzelfall überprüft.

III. Langfristige Kosten reduzierende Maßnahmen

Über die Schließung der beiden Friedhöfe Dottendorf und Kessenich wird im Rahmen der Beschlussfassung über die Gebührensatzung 2013 entschieden. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, weitere Friedhöfe im Hinblick auf eine mögliche Entwidmung und Erweiterungsflächen zu untersuchen.

IV. Gebührenordnung

1. Die überarbeitete Gebührenordnung für das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn wird in der als Anlage 1 beigefügten Fassung unter Berücksichtigung der im Folgenden wiedergegebenen Änderungen beschlossen.

Ziffer	Gebührentatbestand	Gebührenhöhe in EUR/a
1.1	Reihengrab gem. §18 FS;	98,00 EUR
1.9	Urnenreihengrab gem. § 23 FS;	73,00 EUR

Die Gebührenkalkulation für das Jahr 2012, wie sie sich aus der Begründung und den beigefügten Anlagen ergibt, war Gegenstand der Beratung.

Der in der Anlage 1 unter 2.1.10 genannte Stundensatz in Höhe von 32,06 EUR wird in 31,94 EUR abgeändert.

2. Die aus den Gebührenpositionen Trauerhallen und Kühlzellen resultierende verbleibende Unterdeckung für 1 Jahr in Höhe von voraussichtlich 263.880 EUR geht wie bisher zu Lasten des allgemeinen Haushaltes Anlage 3.
3. Die sich aus den Gebührenpositionen für Kinderbegräbnisse bis zum vollendeten 5. Lebensjahr 80.668,-- EUR geht wie bisher aufgrund des reduzierten Gebührensatzes zu Lasten des allgemeinen Haushaltes Anlage 4.
4. Die sich aus den Gebührenpositionen für das Aschestreufeld ergebende Unterdeckung für 1 Jahr in Höhe von voraus-sichtlich 13.280,00 EUR geht aufgrund des reduzierten Ge-bührensatzes zu Lasten des allgemeinen Haushaltes Anlage 5.

V. Unterhaltungsaufwand

Der Aufwand für Unterhaltung Grundstücke und Gebäude wird auf 800.000 Euro reduziert.

VI. Berichtswesen

Dem Bau- und Vergabeausschuss und dem Finanzausschuss wird regelmäßig über den Stand der Organisationsuntersuchung berichtet.

Mit dem vorstehenden Beschluss folgt der Rat der Empfehlung des Ausschusses für Finanzen und Beteiligungen aus dessen Sitzung vom 27.06.2012 (DS-Nr.: 1113652EB13).

- - -

Die ursprüngliche Vorlage hatte folgenden Wortlaut, DS-Nr.: 1113652NV5:

I. Kosten reduzierende Maßnahmen im Bereich des Friedhofs- und Begräbniswesens für 2012

1. Einsparung durch die Einführung des Abfallsammelsystems

Die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung ermittelten Einsparungen für die 2. Jahreshälfte 2012 durch die Einführung des neuen Abfallsammelsystems auf Friedhöfen werden noch in der Gebührenkalkulation berücksichtigt. Dies sind:

- Einsparung Restmüll bei den Verwaltungsinternen Leistungsverrechnungen: 73.400,-- EUR
- Weitere Einsparungen bei Lohnkosten etc. netto: 114.560,29 EUR

2. Die nachfolgend genannten Sanierungsmaßnahmen werden nach 2013 geschoben:

- | | |
|-------------------------------------|----------------|
| - Sanierung Unterkunft Südfriedhof | 100.000,-- EUR |
| - Sanierung Unterkunft Burgfriedhof | 100.000,-- EUR |

II. Mittelfristig Kosten reduzierende Maßnahmen

Bei anstehenden größeren Sanierungsmaßnahmen wird die Wirtschaftlichkeit des Weiterbetriebs von Friedhofskapellen/Trauerhallen im Einzelfall überprüft.

III. Langfristige Kosten reduzierende Maßnahmen

1. Der Friedhof Dottendorf wird gemäß § 3 des Bestattungsgesetzes NRW geschlossen. Eine Entwidmung des Friedhofes wird erst dann vorgenommen wenn noch bestehende Ruhezeiten/Nutzungsrechte abgelaufen sind.
Die Verwaltung wird allerdings beauftragt, darauf hinzuwirken, dass gegebenenfalls durch eine Umbettung im Einvernehmen mit den Nutzungsberechtigten eine möglichst zeitnahe Entwidmung erfolgen kann.
2. Der Alte Friedhof Kessenich wird gemäß § 3 des Bestattungsgesetzes NRW geschlossen. Eine Entwidmung des Friedhofes wird erst dann vorgenommen wenn noch bestehende Ruhezeiten/Nutzungsrechte abgelaufen sind.
Die Verwaltung wird allerdings beauftragt, darauf hinzuwirken, dass gegebenenfalls durch eine Umbettung im Einvernehmen mit den Nutzungsberechtigten eine möglichst zeitnahe Entwidmung erfolgen kann.
Die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt, mit den zurzeit 8 Paten für denkmalgeschützte Gräber Gespräche aufzunehmen und auszuloten, unter welchen Bedingungen auf die vertraglich zugesicherte Beisetzung in dem betreffenden Grab verzichtet werden kann.

IV. Gebührenordnung

1. Die so überarbeitete Gebührenordnung für das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn wird in der als **Anlage 1** beigefügten Fassung beschlossen. Die Gebührenkalkulation für das Jahr 2012, wie sie sich aus der Begründung und den beigefügten Anlagen ergibt, war Gegenstand der Beratung.
2. Die aus den Gebührenpositionen Trauerhallen und Kühlzellen resultierende verbleibende Unterdeckung für 1 Jahr in Höhe von voraussichtlich 263.880 EUR geht wie bisher zu Lasten des allgemeinen Haushalts **Anlage 3**.
3. Die sich aus den Gebührenpositionen für Kinderbegräbnisse bis zum vollendeten 5. Lebensjahr 80.668,-- EUR geht wie bisher aufgrund des reduzierten Gebührensatzes zu Lasten des allgemeinen Haushaltes **Anlage 4**.

4. Die sich aus den Gebührenpositionen für das Aschestreufeld ergebende Unterdeckung für 1 Jahr in Höhe von voraus-sichtlich 13.280,00 EUR geht aufgrund des reduzierten Gebührensatzes zu Lasten des allgemeinen Haushaltes **Anlage 5**.
5. Die sich aus den Gebührenpositionen für die Nutzungsrechte an Grabkammern ergebende Unterdeckung für 1 Jahr in Höhe von voraussichtlich 15.653,00 EUR geht aufgrund des reduzierten Gebührensatzes zu Lasten des allgemeinen Haushaltes **Anlage 6**.

1.4.3

Drucksachen-Nr.: [1113967NV2](#)

Erweiterung der Biologischen Station Bonn zur Biologischen Station Bonn/ Rhein-Erft

Beschluss: (einstimmig)

Der Erweiterung der Biologischen Station Bonn zur Biologischen Station Bonn/ Rhein-Erft sowie der damit verbundenen Anpassung der Vereinssatzung und Aufnahme neuer Mitglieder in den Trägerverein wird zugestimmt.

1.4.4

Drucksachen-Nr.: [1210701](#)

Bürgerantrag: Benennung der auf dem Gebiet des Ortsteils Ramersdorf entlang der Bahntrasse (parallel zur Joseph-Schumpeter-Allee) verlaufenden Straße in 'Merowingerallee'

Beschluss: (einstimmig)

Dem Bürgerantrag auf Benennung einer Straße entlang der Bahntrasse (parallel zur Joseph-Schumpeter-Allee) in „Merowingerallee“ wird insofern entsprochen, als dass der Benennungsvorschlag in die Straßenbenennungsliste aufgenommen wird.

- - -

Mit dem vorstehenden Beschluss folgt der Rat der Empfehlung der Bezirksvertretung Beuel aus deren Sitzung vom 18.04.2012 (DS-Nr.: 1210701EB4). Die dort enthaltene Ziffer 2., die zum Inhalt hatte, auch den Unterausschuss für Denkmalschutz mit dem Bürgerantrag zu befassen, hatte sich erledigt, da die Mitberatung des Unterausschusses für Denkmalschutz am 21.06.2012 stattgefunden hat; der Unterausschuss hatte bereits dem Votum der Bezirksvertretung Beuel zugestimmt.

- - -

Der ursprüngliche Bürgerantrag hatte folgenden Inhalt, DS-Nr.: 1210701:

Seitens des Denkmal und Geschichtsvereins Bonn-Rechtsrheinisch e.V. wird die Benennung der auf dem Gebiet des Ortsteils Ramersdorf entlang der Bahntrasse (parallel zur Joseph-Schumpeter-Allee) verlaufenden Straße in "Merowingerallee" beantragt.

1.4.5

Drucksachen-Nr.: [1211018NV5](#)

Schutz der Bonner Bevölkerung vor dem Lärm der Güterzüge

Beschluss: (in ziffernweiser Abstimmung; Ziff. 1.: einstimmig, Ziff. 2.: einstimmig)

1. Die Stadt Bonn fordert den Bundesminister für Verkehr und die Deutsche Bahn AG auf, für **alle** Bonn durchquerenden Gleisanlagen eine wirksame Minderung von Erschütterungen und Bahnbetriebslärm durchzuführen.
2. Die Verwaltung wird gebeten, über ihre bisherigen Aktivitäten sowie Teilnahme an Initiativen zur Reduzierung des Bahnlärms im Rheintal zu berichten.

- - -

Der Rat fasst den vorstehenden Beschluss in ziffernweiser Abstimmung jeweils einstimmig, nachdem Stv. Finger –Bündnis 90/Grüne- darum bittet, die Formulierung „...für die Bonn durchquerenden Gleisanlagen...“ in Ziffer 1. zu ersetzen durch „...für alle Bonn durchquerenden Gleisanlagen...“. Hiermit ist der Rat einverstanden.

1.4.6

Drucksachen-Nr.: [1211071](#)

Öffentliche Auslegung des 2. Entwurfes zum Bebauungsplan Nr. 8322-17 der Bundesstadt Bonn, Stadtbezirk Beuel, Ortsteil Holtorf - Niederholtorf-Süd –

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und DIE LINKE, Stv. Dogan –BIG-Gruppe- und einige Stimmen aus der CDU-Fraktion)

1. Die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der Zeit vom 25.10.2010 bis einschließlich 24.11.2010 zum 1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 8322-17 vorgetragenen Gesichtspunkte werden entsprechend der beigefügten Auswertung behandelt.
2. Der 2. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 8322-17 der Bundesstadt Bonn für ein Gebiet im Stadtbezirk Beuel, Ortsteil Holtorf, südöstlich der vorhandenen Bebauung der Grundstücke Burghofstraße 29 und 35 sowie Löwenburgstraße 152 und 157, zwischen einer Parallelen 60 m nordöstlich zur Löwenburgstraße, einer Parallelen 90 m nordwestlich zur Ungartenstraße und der Burghofstraße ist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB einschließlich der dazugehörenden Begründung öffentlich auszulegen.
3. Der Beschluss wird auf die Tagesordnung des beschlossenen `Runden Tisches Artenschutz` gesetzt, der zügig einzuberufen ist.

- - -

Der Rat fasst den vorstehenden Beschluss nach einem Wortbeitrag von Frau Stv. Esch –SPD-, die sich gegen weitere Verzögerungen ausspricht, und Erläuterungen von Bg. Wagner, der mit Bezug auf den vorgelegten Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Grüne (DS-Nr.: [1211071AA3](#)) betreffend Einberufung des „Runden Tisches Artenschutz“ darauf hinweist, dass der vom Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz initiierte Runde Tisch bisher mangels Interesse der benachbarten Gemeinden noch nicht zustande gekommen sei; man bemühe sich jedoch weiterhin.

Daraufhin fasst der Rat den vorstehenden Beschluss auf der Basis der vorgelegten Vorlage unter Einbeziehung des Änderungsantrages der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Grüne (DS-Nr.: [1211071AA3](#)) unter Ziff. 3. Die ursprüngliche Vorlage hatte nur die Ziff. 1 und 2 zum Inhalt.

1.4.7

Drucksachen-Nr.: [1211206](#)

Einleitungsbeschluss sowie frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 7819-14, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Dottendorf, 'Langwarthöfe'

Beschluss: (in ziffernweiser Abstimmung; Ziff. 1.: mit Mehrheit gegen die Stimmen der BBB-Fraktion, Ziff. 2.: einstimmig)

1. Dem Antrag der MIWO Gesellschaft mbH & Co. KG vom 08.07.2010 auf Einleitung des Planverfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 7819-14 der Bundesstadt Bonn für ein Gebiet im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Dottendorf, zwischen dem Langwartweg und der Karl-Barth-Straße als Änderung des Bebauungsplanes Nr. 7819-63 wird gemäß § 12 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 13 a Baugesetzbuch entsprochen.
2. Für ein Gebiet im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Dottendorf, zwischen dem Langwartweg und der Karl-Barth-Straße ist für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 7819-14 der Bundesstadt Bonn die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) durchzuführen.

Die öffentliche Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung erfolgt in einem Zeitraum von zwei Wochen im Stadthaus. Ort und Zeit sind öffentlich bekannt zu geben.

Im Rahmen der Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB ist die Planung der Öffentlichkeit in einer Bürgerversammlung vorzustellen. Die Anlieger sind hierzu schriftlich einzuladen.

- - -

Mit dem vorstehenden Beschluss folgt der Rat der Empfehlung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz aus dessen Sitzung vom 06.06.2012 (DS-Nr.: 1211206EB4).

Die ursprüngliche Vorlage hatte den vorstehenden Fettdruck nicht zum Inhalt, sh. DS-Nr.: 1211206.

1.4.8

Drucksachen-Nr.: [1211213](#)

EU-Wasserrahmenrichtlinie, Erstellung eines Umsetzungsfahrplans in Kooperation mit dem Rhein-Sieg-Kreis

Beschluss: (einstimmig)

1. Der als Anlage beigefügte Umsetzungsfahrplan zur Erreichung der biologischen Qualitätsziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie wird in der vorliegenden Fassung **und mit folgender Maßgabe** beschlossen:
 - a) *In Kooperation mit dem Rhein-Sieg-Kreis prüft die Stadt Bonn die Option, im Oberlauf des Mehlemer und Züllinghovener Bachs Retentionsvolumen durch die Anlegung eines oder mehrerer kleinräumiger naturnaher Rückhaltebecken oder durch geeignete Renaturierungsmaßnahmen am Oberlauf des Baches zu schaffen.*
 - b) *Falls entsprechende Maßnahmen zur Schaffung von Retentionsraum sich im Oberlauf des Baches als unrealisierbar erweisen sollten, ist zu prüfen, ob das Hochwasserrisiko durch andere Maßnahmen gesenkt werden kann.*
 - c) *die Maßnahme zu HdD_236 (am Unterlauf des Mehlemer Bachs) wird so umgesetzt, dass zwischen Domhofstraße und Mainzer Straße der bachbegleitende Fußweg hindernisfrei erhalten bleibt*
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen – soweit sie im Einflussbereich der Verwaltung liegen **und in Abänderung der o.a. Maßgabe** – im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen. Über die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen ist jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.
3. Die Verwaltung berichtet regelmäßig über die Umsetzung der Maßnahmen

- - -

Mit dem vorstehenden Beschluss folgt der Rat der Empfehlung des Ausschusses für Umwelt und Verbraucherschutz aus dessen Sitzung vom 19.06.2012 (DS-Nr.: 1211213EB10).

Die ursprüngliche Vorlage hatte den vorstehenden Fettdruck nicht zum Inhalt, sh. DS-Nr.: 1211213.

1.4.9

Drucksachen-Nr.: [1211234](#)

Öffentliche Auslegung vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 7820-30, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Kessenich; 'Burbacher Straße 211'

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der BBB-Fraktion)

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 7820-30 der Bundesstadt Bonn für ein Gebiet im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Kessenich zwischen Burbacher Straße, Franz-Bücheler-Straße und Usener Straße (Grundstück Burbacher Straße 211) ist als Änderung des Bebauungsplanes Nr. 7820-45 gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) einschließlich der dazugehörigen Begründung öffentlich auszulegen.

1.4.10 **Drucksachen-Nr.: [1211259](#)**
Verlagerung der Rettungswache IV

Beschluss: (einstimmig)

Der Planung für den Neubau der Rettungswache IV wird zugestimmt.

Für den Neubau „Rettungswache IV Auf dem Kirchbüchel“ sind ein Wachgebäude mit Garage sowie ein offener Unterstellplatz geplant.

1.4.11 **Drucksachen-Nr.: [1211287](#)**
Neubau eines Übungshauses an der Feuerwache II, Bonn-Beuel

Diese Angelegenheit wurde zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt (sh. hierzu auch Protokollnotiz zu TOP 1.1).

Der ursprünglich vorgelegte Beschlussvorschlag hatte folgenden Wortlaut:

Der Planung zum Neubau eines Übungshauses auf dem Gelände der Feuerwache II, Maarstraße 8-10 in Bonn-Beuel wird zugestimmt.

1.4.12 **Drucksachen-Nr.: [1211348](#)**
Aufstellung und öffentliche Auslegung der 177. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Bonn für ein Gebiet im Stadtbezirk Beuel, Ortsteil Vilich, Gartenstraße/B 56 - Errichtung eines Baumarktes mit Gartenfachcenter und Anpassung ehemaliges Hoffarth-Gelände, heute Nahversorgungszentrum (Anpassung an die tatsächliche Nutzung)

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktionen von BBB und DIE LINKE sowie Stv. Dogan –BIG-Gruppe-)

Die 177. Änderung des Flächennutzungsplanes der Bundesstadt Bonn im Stadtbezirk Beuel, Ortsteil Vilich, Gartenstraße/B 56, Errichtung eines Baumarktes mit Gartencenter und Anpassung ehemaliges Hoffarth-Gelände, heute Nahversorgungszentrum (Anpassung an die tatsächliche Nutzung),

bisherige Darstellung: Grünfläche - Friedhof
Gewerbliche Baufläche

zukünftige Darstellung: Sonderbaufläche - Baumarkt mit Gartencenter
Sonderbaufläche – Nahversorgungszentrum
(max. 2000m² Verkaufsfläche)

ist gemäß §§ 2 ff Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB einschließlich der dazugehörenden Begründung öffentlich auszulegen.

1.4.13 **Drucksachen-Nr.: [1211405](#)**
Wirtschaftsschau Bonn/Rhein-Sieg in der Rheinaue

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktionen von Bündnis '90/DIE GRÜNEN und BBB bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE)

Die Durchführung der Wirtschaftsschau Bonn/Rhein-Sieg vom 22.5. bis 26.5.2013 in der Rheinaue wird genehmigt.

1.4.14 **Drucksachen-Nr.: [1211436](#)**
Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplanes für die Bundesstadt Bonn zum 01.01.2013

Stv. Fenninger –CDU- nimmt unter Hinweis auf § 31 GO NRW an der Beratung und Abstimmung zu diesem Punkt nicht teil.

Beschluss: (einstimmig)

Dem vorliegenden Entwurf des Rettungsdienstbedarfsplanes (Anlage 1) wird zugestimmt. Er tritt am 01.01.2013 in Kraft und bildet bis auf weiteres die Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit rettungsdienstlichen Leistungen im Versorgungsgebiet der Bundesstadt Bonn.

- - -

Die Verwaltung hatte die nachstehenden Stellungnahmen zur Sitzung nachgereicht:

- DS-Nr.: 1211436ST11

Bei den Beratungen zum Rettungsdienstbedarfsplan im Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz am 19.06.2012 wurde die Verwaltung gebeten, bis zur Sitzung des Ausschusses für Finanzen und Beteiligungen den voraussichtlichen finanziellen Mehrbedarf der Veränderungen des Rettungsdienstbedarfsplanes und die Notwendigkeit des in Kapitel 5.4.3 des Rettungsdienstbedarfsplanes genannten Personalbedarfs (Personalbestand an feuerwehrtechnischen Beamten in der Leitstelle von Feuerwehr und Rettungsdienst) näher zu erläutern.

Die Verwaltung hat dies zugesagt. Zu den finanziellen Auswirkungen wird auf die zwischenzeitlich bereits vorliegende ergänzende Stellungnahme der Verwaltung (Drucksachen-Nr. [1211436ST6](#)) verwiesen.

Hinsichtlich des Personals in der Leitstelle (Kapitel 5.4.3) teilt die Verwaltung ergänzend mit:

Das in diesem Kapitel genannte Personal beschreibt die derzeitige Besetzung der drei Dienstgruppen in der Leitstelle (Tagessoll 5 Funktionen im 24-Stunden Dienst, 1 Tagesfunktion Montag bis Freitag) und damit den Gesamtpersonalbedarf an feuerwehrtechnischen Beamten zur Bearbeitung der Notrufe im Bereich Rettungsdienst und Feuerwehr sowie zur Sachgebietsleitung und Datenpflege. Der Personalbestand umfasst insgesamt 30 Mitarbeiter. An dieser Besetzung ändert sich im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplanes nichts, weil diese Strukturen im Brandschutzbedarfsplan der Bundesstadt Bonn (aktuelle Version aus 2007) abgebildet sind.

Im Brandschutzbedarfsplan ist folgendes Schutzziel der Leitstelle als Soll-Zustand festgelegt:

- Abfrage jeden Notrufes innerhalb von fünf Sekunden nach der ersten Signalisierung mit einem Erreichungsgrad von 95 %
 - Maximale Dispositionszeit (Zeit zwischen Notrufeingang und Alarmierung) von 90 Sekunden in 95 % der Fälle
- Nach der seinerzeitigen Auswertung wurde der erste Punkt dieses Schutzzieles werktags tagsüber deutlich nicht erreicht, um die jährlich rund 300.000 eingehenden Anrufe (davon ca. 100.000 Notrufe) abzuarbeiten.

Neben diesem Personal der Feuerwehr wird zur Unterstützung in der Disposition des Krankentransportes externes Personal eingesetzt.

Der vorliegende Rettungsdienstbedarfsplan beschreibt bei der Disponierung der Krankentransporte lediglich eine dort vorgeschlagene geringfügige Anpassung in der Disponierung des Krankentransportes und eine neue Funktion zur Disponierung von Interhospitaltransporten:

Bisherige Disposition KTW	Bedarfsplan 2013
2 Funktionen mit insgesamt 17 Stunden	3 Funktionen mit insgesamt 20 Stunden
	1 neue Funktion Disponierung von Interhospitaltransporten 8 Stunden täglich von Montag bis Freitag

Die rasante Entwicklung dieser Interhospitaltransporte ist aus folgender Statistik ersichtlich:

2007	2008	2009	2010	2011	Steigerungsrate
2.391	2.404	3.141	3.392	3.572	+ 49,4 %

Die Disposition der Interhospitaltransporte ist wegen der Komplexität anspruchsvoll und zeitaufwändig (detaillierte Absprachen zwischen den Krankenhäusern, Abstimmung der benötigten medizinisch-technischen Geräte sowie erforderliche Kontaktaufnahmen mit den aufnehmenden Krankenhäusern).

Die Verwaltung geht davon aus, dass sich die notwendigen Anpassungen vor allem im Bereich der Disponierung von Interhospitaltransporten zukünftig insgesamt positiv auf die Erreichung des Schutzzieles sowie auf die Dispositionsqualität in der Leitstelle auswirken werden.

Hierüber wird der Brandschutzbedarfsplan entsprechende Aussagen treffen können, der zu einem späteren Zeitpunkt fortgeschrieben werden soll.

- DS-Nr.: 1211436ST13

Bei den Beratungen zum Rettungsdienstbedarfsplan im Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen am 27.06.2012 wurde die Verwaltung gebeten, bis zur Beratung im Rat ergänzend zu berichten, welche investiven Haushaltsmittel in der Produktgruppe Rettungsdienst (KRE) für die Haushaltsjahre 2012 bis 2014 veranschlagt bzw. vorgesehen sind.

Die Verwaltung hat dies zugesagt und legt hiermit die Aufstellung vor.

Finanzposition	Finanzstelle	2012	2013	2014	Bemerkungen
783100	5370002211000	23.000	12.500	7.680	Ersatzbeschaffungen zur Ausstattung der Rettungswachen (z.B. EDV-Hardware, Ausstattung Ruheräume, Spinde)
783100	5370002212000	674.500	667.500	545.000	Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen (Rettungswagen und Notarzteinsatzfahrzeuge) gemäß Rettungsdienstbedarfsplan nach einem Mehrjahresplan
783100	5370002213000	230.522	270.522	251.722	Ausweitung des Intensivtransportsystems, dadurch höherer Bedarf an medizinisch-technischem Gerät ab 2012
783100	5370002214000	14.700	17.200	17.200	anteilige Investition des Rettungsdienstes für Berichts- u. Abrechnungssystem
783100	5370002215000	50.000	122.046	30.000	Technische Anlagen (mehr wegen Anbindung neuer Rettungswache IV in 2013)
783100	5370002216000	40.000	8.000	8.000	Anteil des Rettungsdienstes an Technik Leitstelle
783200	5370002211000	53.286	56.180	42.294	Investitionen für geringwertige Wirtschaftsgüter (GWG), z.B. medizinisch-technisches Gerät im Wert zwischen 60 u. 410 Euro

nachrichtlich:

Verlagerung Rettungswache IV (Drucksachen-Nr. 1211259) mit einem Kostenansatz von insgesamt 1.387.900 € ist im Wirtschaftsplan des SGB für die Haushaltsjahre 2012 und 2013 vorgesehen.

1.4.15

Drucksachen-Nr.: [1211565](#)

Stationäre Pflegesätze für die Seniorenzentren der Bundesstadt Bonn 2012

Beschluss: (einstimmig bei Stimmenthaltung der BBB-Fraktion)

Der seitens der Kostenträger vorgeschlagenen Änderungen der stationären Pflegesätze für die Seniorenzentren Haus Elisabeth, Sankt Albertus-Magnus-Haus und Wilhelmine-Lübke-Haus zum 01.07.2012 wird zugestimmt. Die Pflegesätze gelten bis zum 30.06.2013.

- - -

Die modifizierten Pflegesätze (vgl.: DS-Nr.: [1211565ST2](#)) stellen sich wie folgt dar:

Für das **Haus Elisabeth:**

Allgemeine Pflegeleistungen

gültig bis 30.06.2012

Pflegestufe O:	28,49 €
Pflegestufe I:	44,76 €
Pflegestufe II:	64,28 €
Pflegestufe III	84,55 €

gültig ab 01.07.2012

30,89 €
47,84,€
68,17 €
89,24 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung

gültig bis 30.06.2012

Unterkunft	17,03 €
Verpflegung	13,11 €

gültig ab 01.07.2012

Unterkunft	17,59 €
Verpflegung	13,54 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung „Sondennahrung“

gültig bis 30.06.2012

einheitlich 25,77 €

gültig ab 01.07.2012

einheitlich 26,62 €

Für das **Sankt Albertus-Magnus-Haus:**

Allgemeine Pflegeleistungen

gültig bis 30.06.2012

Pflegestufe O:	31,18 €
Pflegestufe I:	47,54 €
Pflegestufe II:	67,18 €
Pflegestufe III:	87,52 €

gültig ab 01.07.2012

31,50 €
48,51 €
68,94 €
90,13 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung

gültig bis 30.06.2012

Unterkunft	17,12 €
Verpflegung	13,18 €

gültig ab 01.07.2012

Unterkunft	17,62 €
Verpflegung	13,56 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung „Sondennahrung“

gültig bis 30.06.2012

einheitlich: 25,91 €

gültig ab 01.07.2012

einheitlich 26,66 €

Für das **Wilhelmine-Lübke-Haus:**

Allgemeine Pflegeleistungen

gültig bis 30.06.2012

Pflegestufe O:	28,20 €
Pflegestufe I:	44,53 €

gültig ab 01.07.2012

30,15 €
46,91 €

Pflegestufe II:	64,13 €	67,01 €
Pflegestufe III:	84,44 €	87,88 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung

gültig bis 30.06.2012

Unterkunft	16,57 €
Verpflegung	12,76 €

gültig ab 01.07.2012

Unterkunft	17,19 €
Verpflegung	13,24 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung „Sondennahrung“

gültig bis 30.06.2012

einheitlich:	25,08 €
--------------	---------

gültig ab 01.07.2012

einheitlich	26,02 €
-------------	---------

- - -

Der Rat folgt mit dem vorstehenden Beschluss dem von der Verwaltung mit der DS-Nr. 1211565ST2 vorgelegten modifizierten Beschlussvorschlag, der wie folgt begründet war:

„Nach der gefertigten Beschlussvorlage, Drucksachen-Nr.: 1211565, nahmen die Verhandlungspartner für die stationären Pflegesätze, der Landschaftsverband Rheinland und der Verband der Ersatzkassen eine Anpassung der ursprünglichen Vergütungsvereinbarung vor. Die Verwaltung hat daher die ursprüngliche Beschlussvorlage überarbeitet und schlägt vor, den nachstehend neuen Beschlussvorschlag zu folgen:“

- - -

Die in der ursprünglichen Beschlussvorlage (DS-Nr.: [1211565](#)) aufgeführten Pflegesätze stellten sich wie folgt dar:

Für das **Haus Elisabeth:**

Allgemeine Pflegeleistungen

gültig bis 30.06.2012

Pflegestufe O:	28,49 €
Pflegestufe I:	44,76 €
Pflegestufe II:	64,28 €
Pflegestufe III	84,55 €

gültig ab 01.07.2012

29,75 €
46,70 €
67,03 €
88,10 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung

gültig bis 30.06.2012

Unterkunft	17,03 €
Verpflegung	13,11 €

gültig ab 01.07.2012

Unterkunft	17,59 €
Verpflegung	13,54 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung „Sondennahrung“

gültig bis 30.06.2012

einheitlich	25,77 €
-------------	---------

gültig ab 01.07.2012

einheitlich	26,62 €
-------------	---------

Für das **Sankt Albertus-Magnus-Haus:**

Allgemeine Pflegeleistungen

gültig bis 30.06.2012

Pflegestufe O:	31,18 €
Pflegestufe I:	47,54 €
Pflegestufe II:	67,18 €
Pflegestufe III:	87,52 €

gültig ab 01.07.2012

31,70 €
48,71 €
69,14 €
90,33 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung**gültig bis 30.06.2012**

Unterkunft	17,12 €
Verpflegung	13,18 €

gültig ab 01.07.2012

Unterkunft	17,62 €
Verpflegung	13,56 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung „Sondennahrung“**gültig bis 30.06.2012**

einheitlich:	25,91 €
--------------	---------

gültig ab 01.07.2012

einheitlich	26,66 €
-------------	---------

Für das **Wilhelmine-Lübke-Haus:**

Allgemeine Pflegeleistungen**gültig bis 30.06.2012**

Pflegestufe O:	28,20 €
Pflegestufe I:	44,53 €
Pflegestufe II:	64,13 €
Pflegestufe III:	84,44 €

gültig ab 01.07.2012

29,57 €
46,33 €
66,43 €
87,30 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung**gültig bis 30.06.2012**

Unterkunft	16,57 €
Verpflegung	12,76 €

gültig ab 01.07.2012

Unterkunft	17,19 €
Verpflegung	13,24 €

Entgelt Unterkunft und Verpflegung „Sondennahrung“**gültig bis 30.06.2012**

einheitlich:	25,08 €
--------------	---------

gültig ab 01.07.2012

einheitlich	26,02 €
-------------	---------

1.4.16

Drucksachen-Nr.: [1211566](#)

Änderung der: - Satzung über die Obdachlosenunterkünfte der Bundesstadt Bonn

- Satzung über die Gebührenordnung für die Benutzung der

Obdachlosenunterkünfte in der Bundesstadt Bonn

- Benutzungsordnung für die Obdachlosenunterkünfte der Bundesstadt Bonn

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE bei Stimmenthaltung von Stv. Dogan –BIG-Gruppe-)

1.

Die 4. Satzung zur Änderung der Satzung über die Unterhaltung von Obdachlosenunterkünften in der Bundesstadt Bonn wird in der als Anlage 1 beigefügten Fassung beschlossen.

2.

Die 5. Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebührenordnung für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Bundesstadt Bonn wird in der als Anlage 2 beigefügten Fassung beschlossen.

3.

Die Benutzungsordnung für die Obdachlosenunterkünfte der Bundesstadt Bonn wird in der als Anlage 3 beigefügten Fassung beschlossen

1.4.17

Drucksachen-Nr.: [1211588](#)

Aufstellung und öffentliche Auslegung 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 7324-14, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Tannenbusch; 'Hermannstädter Straße, Apostelkirchengemeinde Bonn'

Beschluss: (einstimmig)

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 7324-14 der Bundesstadt Bonn für das Grundstück Hermannstädter Straße 1-3 im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Tannenbusch, ist gemäß §§ 2 ff Baugesetzbuch in Verbindung mit § 13 a Baugesetzbuch aufzustellen und einschließlich der dazugehörigen Begründung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch öffentlich auszulegen.

1.4.18

Drucksachen-Nr.: [1211595](#)

Schaffung einer zusätzlichen betrieblichen Gruppe für die LVR-Klinik in der städtischen Kindertageseinrichtung Kaiser-Karl-Ring 40a

Beschluss: (einstimmig)

Die Verwaltung wird die notwendigen investiven Mittel in Höhe von 253.000,00 Euro für den Umbau und die Beschaffung der Erstausrüstung der zus. vierten Gruppe in der städtischen Kindertageseinrichtung Kaiser-Karl-Ring im laufenden Haushaltsjahr überplanmäßig bereitstellen.

1.4.19

Drucksachen-Nr.: [1211596](#)

Erweiterung der städtischen Montessori-Kindertageseinrichtung um vier Gruppen im Gustav-Heinemann-Haus, Waldenburger Ring 44, Bonn-Tannenbusch

Beschluss: (einstimmig)

Die Verwaltung wird die notwendigen Mittel in Höhe von 183.700 € für die Beschaffung der Erstausrüstung der zusätzlichen 4 Gruppen in der Montessori-Kindertageseinrichtung im Gustav-Heinemann-Haus, Waldenburger Ring 44 in Bonn-Tannenbusch im Wirtschaftsplan des SGB für das Jahr 2013 durch Umschichtung bereitstellen.

1.4.20

Drucksachen-Nr.: [1211612](#)

Einleitung des Planverfahrens sowie öffentliche Auslegung der vorhabenbezogenen 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 7920-15, Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Gronau, 'Oscar-Romero-Allee'

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der BBB-Fraktion bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE und Stv. Dogan -BIG-Gruppe-)

1. Dem Antrag der Projektgesellschaft Oscar-Romero-Allee GmbH vom 27.01.2012 auf Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung der 1. vorhabenbezogenen Änderung des Bebauungsplanes Nr. 7920-15 der Bundesstadt Bonn für den Bereich zwischen den Grundstücken Ollenhauerstraße 2 -4 und Oscar-Romero-Allee 15 (Oscar-Romero-Allee Nrn. 1-9) im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Gronau wird gemäß § 12 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 13 a BauGB entsprochen.
2. Die 1. vorhabenbezogene Änderung des Bebauungsplanes Nr. 7920-15 für den Bereich zwischen den Grundstücken Ollenhauerstraße 2 -4 und Oscar-Romero-Allee 15 (Oscar-Romero-Allee Nrn. 1-9) im Stadtbezirk Bonn, Ortsteil Gronau, ist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB einschließlich ihrer Begründung öffentlich auszulegen.

- - -

Stv. Dr. Gilles –CDU- verweist auf eine aktuelle Eingabe der SWB GmbH bezüglich der geplanten HKW-Erweiterung. Seine Fraktion gehe davon aus, dass dieses Anliegen im vorliegenden Bebauungsplan Berücksichtigung finden werde. Alsdann fasst der Rat den vorstehenden Beschluss.

1.4.21

Drucksachen-Nr.: [1211616](#)

Finanzierung der Ambulanten Dienste der Wohnungslosenhilfe des Caritasverbandes für die Stadt Bonn e.V.

Beschluss: (einstimmig)

Der Caritasverband für die Stadt Bonn e.V. erhält für die Erbringung seiner bedarfsgerecht weiterentwickelten Ambulanten Dienste der Wohnungslosenhilfe für das Jahr 2012 einen Zuschuss in Höhe von 515.000 €. Die Mittel sind im Haushalt für 2012 veranschlagt.

1.4.22

Drucksachen-Nr.: [1211674](#)

Fortschreibung Nahverkehrsplan - Maßnahmen zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 und weitere Planungen

Beschluss: (mit Mehrheit gegen Stv. Schmitz -Bündnis '90/Die Grünen- bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE)

1. Folgenden Maßnahmen zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 wird zugestimmt:

- a) Zur besseren Anbindung von Ippendorf und zur Entlastung der Linie 603 wird das Fahrtenangebot der Linie 602 im Zeitraum 15.15 Uhr bis 18.15 Uhr zwischen Hbf und Saalestraße von drei auf sechs Fahrten pro Stunde verdoppelt und im Gegenzug das Angebot der Linie 601 in diesem Zeitraum in Fahrtrichtung Venusberg auf 20-Minuten-Takt reduziert (in Fahrtrichtung Hbf bleibt es beim 10-Minuten-Takt der Linie 601). Die Linien 602 und 603 ergänzen sich in diesem Zeitraum zwischen Hbf und Ippendorf zum 6/6/8-Minuten-Takt, bis Poppelsdorf wird zusammen mit der Linie 601 ein 6/6/4/4-Minuten-Takt angeboten.
- b) Die Taxibusfahrten auf der Linie 812 werden zukünftig auch abends bis 24 Uhr und am Wochenende (7 bis 24 Uhr) angeboten, so dass das Wohngebiet an der Stadtgrenze zu Witterschlick fast rund um die Uhr erreichbar wird.
- c) Das am 14.07.2011 vom Rat beschlossene Konzept zur Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Busverkehrs zwischen Beuel und Sankt Augustin (DS-Nr. [1111504](#)) wird unter dem Vorbehalt neutraler Betriebskosten für SWBV und Stadt Bonn und gleicher Beschlussfassung durch den Rhein-Sieg-Kreis mit folgenden Änderungen umgesetzt: Die Linie 516 wird zur Bedienung des Holzlarer Zentrums statt über Kautexstraße und Finkenweg über Holzlarer Straße und Paul-Langen-Straße mit Bedienung der Haltestellen „Paul-Langen-Straße“ und „Am Rehsprung“ geführt. Zudem fährt die Linie 516 Montag bis Freitag von ca. 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr alle 60 statt alle 30 Minuten und bereits ab 18.30 Uhr alle 60 Minuten. Dafür wird die Betriebszeit täglich bis ca. 23.30 Uhr (statt wie bisher geplant 22.30 Uhr) verlängert.
- d) **Auf der Linie 631 wird im Abschnitt Friesdorf - Endenich Nord die abendliche Betriebszeit um eine Stunde durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrtenpaares verlängert (30 T€ gem. DS 1211674ST7).**
- e) **Die Verwaltung wird beauftragt, die Auslastungszahlen der unter vorgenommen Änderungen nach zwei Jahren zu erheben und den Gremien entsprechend zu berichten.**

2. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, für die Fahrplanwechsel Dezember 2013 und Dezember 2014 in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis folgende Konzepte zu erarbeiten (Details siehe Begründung):

- a) Weiterentwicklung des Nachtverkehrsangebots in Bonn und Umland mit folgenden Zielen:

- Verbesserung der Anschlusssicherheit
- Vermeidung von übermäßigen Auslastungen am Wochenende
- Anbindung bisher nicht versorgter Bereiche, ggf. unter Nutzung alternativer Bedienungsformen wie Taxibus
- ggf. Realisierung einheitlicher Qualitätsstandards auch im regionalen Nachtverkehr (gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis)

b) Weiterentwicklung des Busangebots in Bad Godesberg mit folgenden Zielen:

- verbesserte Anbindung von Schweinheim und der dortigen Arbeitsplatzschwerpunkte ggf. unter Nutzung einer ausgebauten Venner Straße
- Schaffung einer direkten Busverbindung von Mehlem/Rüngsdorf Richtung UN-Campus/Bonn Zentrum (bei gleichzeitigem Erhalt einer Direktverbindung vom Heiderhof Richtung UN-Campus/Bonn Zentrum)
- bessere Integration des Regionalbusverkehrs aus/in Richtung Wachtberg ins Bad Godesberger Busnetz, möglichst mit Verbesserung des Takts nach Wachtberg
- Verbesserung der Verbindung zwischen Bad Godesberg und Beuel Süd
- verbesserte Anbindung Marienforster Siedlung, Alt-Muffendorf und Rüngsdorf/Seufertstraße
- Berücksichtigung der langfristig geplanten Sperrung des Ria-Maternus-Platzes für den Linienverkehr

3. a) Die Endhaltestelle der 608 (neu) und 609 (Veilchenweg) wird optimiert. Dabei ist zu untersuchen, wie dort oder verlagert ein behindertengerechter Ausbau mit einer Unterstellmöglichkeit und ggf eine verbesserte Toilettennutzung für Busfahrer geschaffen werden kann.

b) Während der unterschiedlichen Verkehrszeiten der Linien 636, 608/609 und 516 ist ein zusätzliches Taxibus- Angebot auf den Rtg. Holzlar nicht bedienten Haltestellen in Hoholz zu untersuchen.

c) Außerdem wäre im Hinblick auf die Fahrplanwechsel im Jahr 2013 unter Berücksichtigung der Mehr- bzw. Minderkosten und der potentiellen Fahrgastzahlen im Sonn- und Feiertagsverkehr auf der Linie 630 bei Reduzierung der samstäglichen Takthäufigkeit auf dieser Linie zu untersuchen.

4. Bezüglich der Anlage einer fahrgastfreundlichen Umsteigehaltestelle Eduard-Otto-Straße und der Schließung der Taktlücke Endericher Straße wird die diesbzgl. Stellungnahme der Verwaltung DS-Nr. 1211674ST7 positiv zur Kenntnis genommen.

Mit dem vorstehenden Beschluss folgt der Rat dem Votum des Hauptausschusses aus dessen Sitzung vom 21.06.2012 (DS-Nr. 1211674EB11). Ein Änderungsantrag des Stv. Schmitt –BBB-, das Votum der Bezirksvertretung Beuel aus deren Sitzung vom 13.06.2012 (DS-Nr. 1211674EB5) zu übernehmen, wird nach einem Wortbeitrag von Stv. Fenninger –CDU-, der auf hierdurch verursachte Mehrkosten in Höhe von ca. 200.000 € hinweist, mehrheitlich gegen CDU, Grüne und FDP abgelehnt. Das Votum der BV Beuel (EB5) hatte zum Inhalt, die für die Linie 608 vorgesehenen Änderungen bzw. vorgesehenen Kürzungen nicht vorzusehen.

Der Rat fasst alsdann den vorstehenden Beschluss auf der Grundlage des Beratungsergebnisses des Hauptausschusses vom 21.06.2012 (EB11).

Der ursprüngliche Beschlussvorschlag (DS-Nr. 1211674) hatte die vorstehend fett gekennzeichneten Passagen nicht zum Inhalt.

Über den auch zur Sitzung des Rates eingebrachten Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis90/Grüne ([1211674AA10](#)) wird nicht mehr abgestimmt, da dieser bereits durch den Hauptausschuss übernommen wurde und in das dortige Beratungsergebnis (1211674EB11) eingeflossen ist.

Er hatte folgenden Inhalt:

„Der Verwaltungsvorlage wird mit folgenden Ergänzungen zugestimmt:

neue Ziffer 1. d):

Auf der Linie 631 wird im Abschnitt Friesdorf - Endenich Nord die abendliche Betriebszeit um eine Stunde durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrtenpaares verlängert (30 T€ gem. DS 1211674ST7).

neue Ziffer 1.e):

Die Verwaltung wird beauftragt, die Auslastungszahlen der unter 1.d) - 1.e) vorgenommen Änderungen nach zwei Jahren zu erheben und den Gremien entsprechend zu berichten.

neue Ziffer 3.:

- Die Endhaltestelle der 608 (neu) und 609 (Veilchenweg) wird optimiert. Dabei ist zu untersuchen, wie dort oder verlagert ein behindertengerechter Ausbau mit einer Unterstellmöglichkeit und ggf. eine verbesserte Toilettennutzung für Busfahrer geschaffen werden kann.
- Während der unterschiedlichen Verkehrszeiten der Linien 636, 608/609 und 516 ist ein zusätzliches Taxibus- Angebot auf den Rtg. Holzlar nicht bedienten Haltestellen in Hoholz zu untersuchen.
- Außerdem wäre im Hinblick auf die Fahrplanwechsel im Jahr 2013 unter Berücksichtigung der Mehr- bzw. Minderkosten und der potentiellen Fahrgastzahlen im Sonn- und Feiertagsverkehr auf der Linie 630 bei Reduzierung der samstäglichen Takthäufigkeit auf dieser Linie zu untersuchen.

neue Ziffer 4.:

Bezüglich der Anlage einer fahrgastfreundlichen Umsteigehaltestelle Eduard-Otto-Straße und der Schließung der Taktlücke Endenicher Straße wird die diesbzgl. Stellungnahme der Verwaltung DS 1211674ST7 positiv zur Kenntnis genommen.“

1.4.23

Drucksachen-Nr.: [1211717](#)

Namensänderung der Realschule Medinghoven in Margot-Barnard-Realschule

Diese Angelegenheit wurde zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt (sh. hierzu auch Protokollnotiz zu TOP 1.1).

Der ursprünglich vorgelegte Beschlussvorschlag hatte folgenden Wortlaut:

Gemäß § 6 Abs. 6 Schulgesetz NRW vom 15.02.2005 (GV.NRW, S. 102) zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.04.2011 (GV.NRW, S. 205) erhält die Realschule Medinghoven zum Schuljahr 2012/2013 die Bezeichnung

Margot-Barnard-Realschule der Stadt Bonn

Die Wirksamkeit der Namensgebung erfolgt gem. § 7 Abs. 1 Satz 1 SchulG mit Schuljahresbeginn am 01.08.2012.

1.4.24

Drucksachen-Nr.: [1211810](#)

Bahnhofsbereich Bonn; Vorbereitung Europaweite Ausschreibung 'Nordfeld'

(Dieser Punkt wird in der Beratung vorgezogen, sh. Protokollnotiz zu TOP 1.1)

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktionen von BBB und DIE LINKE bei einigen Stimmenthaltungen)

I. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Vermarktung des Baufeldes Nord gegenüber dem Hauptbahnhof bis zum Herbst 2012 eine europaweite Ausschreibung (Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb) vorzubereiten. Dabei sollen sich die Bewerber am städtebaulichen Konzept von Stefan Schmitz, bda Architekten und Stadtplaner Köln, in der überarbeiteten Fassung vom 15. Januar 2011 orientieren, welches über einen städtebaulichen Wettbewerb aus den Ergebnissen der Bürgerwerkstatt (DS-Nr.: [0610738](#)) ermittelt wurde.

Die folgenden Maßgaben sind einzuhalten:

- Gegenüber dem Hauptbahnhof ist als Eingang vom Hauptbahnhof in die Innenstadt **auf der Fläche zwischen der Überbauung Süd und den im Norden neu entstehenden Gebäuden ein**

Platz auszubilden. Das derzeit vorhandene „Bonner Loch“ ist **durch den Investor auf dessen Kosten** zu schließen, bzw. zu überbrücken. Für Teilflächen sind nach Möglichkeit mit Dritteigentümern Überbaurechte zu vereinbaren.

Die öffentlichen Flächen an der Poststraße und der Maximilianstraße, welche an das Bauprojekt angrenzen, sollen durch den Investor errichtet werden.

- Im Untergeschoss sind Gehrechte zu Gunsten der Allgemeinheit einzuräumen.
- Der geplante Gebäudekomplex auf dem Nordfeld zwischen der Thomas-Mann-Str. und der Poststraße hat eine mögliche Nutzfläche von ca. 12.000 m². Es ist eine gemischte Nutzung vorzusehen. Vorzugsweise wäre für das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss auch Einzelhandel vorzusehen, im 2. und 3. Obergeschoss **kann** bahnseitig Büronutzung und zur Maximilianstraße Wohnnutzung **vorgesehen werden**.
- Unter dem Nordfeld befindet sich eine Tiefgarage, die im Eigentum der SWB steht. Die künftige Bebauung ist in Abstimmung mit den SWB daran anzupassen (inkl. Statik und Veränderung der (Not-) Ausgänge).
Im Rahmen dieser Anpassungen sind auch die dort vorgesehenen Aufzuganlagen von der Maximilianstraße zum Verteilergeschoss und zu den Bahnsteigen des Stadtbahnhaltepunktes herzustellen. Die Kostenverteilung hinsichtlich dieser Aufzugsanlage ist zwischen dem Investor und den SWB auszuverhandeln.
- Des weiteren befindet sich unter dem Nordfeld, angrenzend an das Bonner Loch, eine Bunkieranlage, welche nicht mehr in Betrieb ist, **sowie weitere unterirdische Bauwerke. Diese werden dem Investor von der Stadt kostenlos überlassen. Davon ausgenommen ist die Tiefgarage und Anlagen der Stadtbahn.**
- An der Rabinstraße ist durch den Investor ein Gebäude mit angegliederten Büros als fünfgeschossiges Gebäude mit einem oder mehreren Tiefgaragengeschossen zu errichten. Davon sind mindestens zwei oberirdische Geschosse als Bürogeschosse vorzusehen. In dem Gebäude sind im Erdgeschoss mindestens 140 Fahrradabstellplätze unterzubringen. Um die Erreichbarkeit dieses Parkhauses von Norden aus zu gewährleisten und gleichzeitig eine erhöhte Belastung des ZOB und des Bereiches vor dem Hauptbahnhof mit PKW-Verkehr zu verhindern, ist die Fahrtrichtung der Rabinstraße nach Süden zu öffnen. **Die Kosten für die Erstellung der verkehrlichen Anbindung sind zum Haushalt 2013 bis 2015 angemeldet (Planungsmittel in 2013 in Höhe von 60.000 Euro, Baumittel in 2014 in Höhe von 400.000 Euro, Baumittel in 2015 in Höhe von 335.500 Euro).**
- Die Option zur Anbindung des Gebäudes an der Rabinstraße an den Hauptbahnhof durch die Herstellung der gleisparallelen Fußgängerbrücke über die Nordunterführung zu Gleis 1 ist unter Abstimmung mit der Deutschen Bahn zu sichern.
- Die sich aus dem für den Bahnhofsbereich entwickelten Verkehrskonzept ergebenden Umgrenzungslinien für den Verkehrsraum sind zu berücksichtigen (siehe Plan in Anlage 1). In diesem Verkehrsraum können die verschiedenen Varianten zur Seitenraumgestaltung (Baumreihe mit und ohne Stellplätze für Taxen, Kiss & Ride oder Behindertenstellplätze sowie Bus- bzw. Bahnhaltestelle) dargestellt werden.
Dabei sollte die von der Bürgerwerkstatt geforderte einseitige Alleebaumbepflanzung realisierbar sein.
- Durchführung eines Realisierungs-, Fassadenwettbewerbs- oder Gutachterverfahrens zur architektonischen Gestaltung.
- Die Verwaltung wird das zur Ausschreibung zu erstellende Exposé zur Beschlussfassung vorlegen.
- *Ferner sind die Ergebnisse der 1. Stufe des zweistufigen Ausschreibungsverfahrens nebst einer Begründung eventueller Entscheidungen und ein Vorschlag für das Vorgehen in der 2. Stufe vorzulegen.*
- *Im Rahmen der Ausschreibung des Nordfeldes ist der Abstand zwischen Bahnhofstrakt und Nordfeldbebauung bzw. deren Baukante auf eine Breite von 25 m als verbindliche Vorgabe festzusetzen.*

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten, die weiteren Hinweise aus dem Schreiben des Arbeitskreises Historisches Stadtgefüge Bonn vom 27.06.2012, DS-Nr. [1211810ED6](#) bei den weiteren Planungen so weit wie möglich zu beachten.

- - -

Zu Beginn einer kurzen Aussprache erläutert Frau Stv. Götz –Die Linke- die ablehnende Haltung ihrer Fraktion, die schon aus grundsätzlichen Erwägungen heraus, dem Verkauf nicht zustimmen könne und überdies das Parkhaus ablehne, welches zusätzlichen Autoverkehr in diesen Bereich ziehe.

Stv. Fenninger –CDU- bittet um Abstimmung auf der Grundlage des Beratungsergebnisses aus der unmittelbar vorangegangenen Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz und der Bezirksvertretung Bonn.

Stv. Dr. Redeker –SPD- verweist darauf, dass die SPD-Fraktion sich wie zuvor in den vorberatenden Gremien bei der Endabstimmung enthalten werde; unter Bezugnahme auf den Änderungsantrag seiner Fraktion (DS-Nr.: [1211810AA4](#)) macht er darauf aufmerksam, dass Ziffer 3 hieraus übernommen wurde und Ziffer II. des Änderungsantrages der Fraktionen von CDU, Bündnis 90/Grüne und FDP (DS-Nr.: [1211810AA3](#)) insofern ersetze.

Ergänzend verweist Stv. Lohmeyer –Bündnis 90/Grüne- auf die dem letzten Spiegelstrich des Beschlusses entsprechenden Ergänzungen aus dem Schreiben des Arbeitskreises Historisches Stadtgefüge Bonn vom 27.06.2012.

Alsdann fasst der Rat den vorstehenden Beschluss entsprechend der Empfehlung aus der vorangegangenen gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz und der Bezirksvertretung Bonn (DS-Nr.: [1211810EB5](#)).

Eine gesonderte Abstimmung über die auch für den Rat vorgelegten Änderungsanträge der Fraktionen von CDU, Bündnis 90/Grüne und FDP (DS-Nr.: [1211810AA3](#)) und der SPD-Fraktion (DS-Nr.: [1211810AA4](#)) findet nicht mehr statt, da diese bereits Eingang in die Empfehlung der vorberatenden Gremien gefunden haben.

1.4.25

Drucksachen-Nr.: [1211812](#)

Soziale Unterstützung für sechs GU-Schulen zum Schuljahr 2012/2013

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der BBB-Fraktion)

Die sechs Grundschulen, die zum Schuljahr 2012/2013 erstmals mit dem Gemeinsamen Unterricht (GU) beginnen, erhalten angesichts der besonderen Ausnahmesituation (fehlende GU-Plätze in Bonn sowie Vorgabe, allen Eltern behinderter Kinder, die dies wünschen, einen Platz in der Regelschule zur Verfügung zu stellen) einmalig je neuem GU-Standort 5.000 Euro zur Finanzierung einer zusätzlichen sozialpädagogischen Unterstützung.

Die Kosten werden teilweise über nicht verausgabte Mittel im Bereich Inklusion aus dem Haushaltsjahr 2011 sowie durch Mittel aus Amt 50 und 51 gedeckt.

- - -

In einem kurzen Wortbeitrag erläutert Stv. Wimmer –BBB- die ablehnende Haltung seiner Fraktion mit Hinweis auf das Konnexitätsprinzip, wonach, seiner Meinung nach, es Aufgabe des Landes NRW sei, für diese Form von Schulen eine Lösung zu finden, die auch die personelle Ausstattung im Betrieb sicherstellt und ermöglicht. Alsdann fasst der Rat den vorstehenden Beschluss.

1.4.26

Drucksachen-Nr.: [1211827](#)

Kooperationsvereinbarung zwischen der Bundesstadt Bonn und der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland (Bundeskunsthalle) zur jährlichen Durchführung des 'Festival Bonner Schulkultur'

Beschluss: (einstimmig)

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland (Bundeskunsthalle) eine Kooperationsvereinbarung über die jährliche Durchführung des

„Festival Bonner Schulkultur“ und die parallel dazu alle zwei Jahre stattfindende Präsentation der Biennale „Kunst aus Bonner Schulen“ in den Räumlichkeiten der Bundeskunsthalle abzuschließen.

1.4.27

Drucksachen-Nr.: [1211828](#)

Regionales Übergangsmanagement Schule - Beruf in der Region Bonn / Rhein-Sieg

Beschluss: (einstimmig)

Die Verwaltung wird beauftragt ihre bisherigen Bemühungen im Rahmen des "Regionalen Übergangsmanagements Schule/Beruf" fortzusetzen. Sie beteiligt sich aktiv an der Umsetzung des "Neuen Übergangssystems Schule-Beruf" des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie bewirbt sich als Referenzkommune um Aufnahme in die Landesförderung, die 50% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben vorsieht. Die erforderliche kommunale Kofinanzierung erfolgt im Personalbereich über die Bereitstellung bereits vorhandener Personalstellen und im Bereich der Sachmittel über im Haushalt bereits für den Themenkomplex "Übergang Schule/Beruf" eingestellte Finanzmittel. Die Verwaltung wird beauftragt, zeitnah die entsprechenden Anträge an das Land zu stellen.

1.4.28

Drucksachen-Nr.: [1211866](#)

Namensänderung der 5. Gesamtschule Bonn in 'BONNS FÜNFTE Inklusive Gesamtschule der Bundesstadt Bonn'

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der BBB-Fraktion)

Gemäß § 6 Abs. 6 Schulgesetz NRW vom 15.02.2005 (GV.NRW, S. 102) zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.04.2011 (GV.NRW, S. 205) erhält die 5. Gesamtschule Bonn zum Schuljahr 2012/2013 die Bezeichnung

**BONNS FÜNFTE
Inklusive Gesamtschule der Bundesstadt Bonn.**

Die Wirksamkeit der Namensgebung erfolgt gem. § 7 Abs. 1 Satz 1 SchulG mit Schuljahresbeginn am 01.08.2012.

1.4.29

Drucksachen-Nr.: [1211882](#)

OGS Montessorischule - Umsetzung des Konzeptes Montessori plus

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der BBB-Fraktion)

1. Die Verwaltung schafft die Voraussetzungen dafür, dass das Konzept "Montessori plus" an der Montessorischule zum Schuljahr 2012/2013 unter Trägerschaft des Trägervereins OGS Montessorischule Bonn e.V. umgesetzt werden kann.
2. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln des Schulamtes für Schülerbetreuung
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das Projekt fachlich zu begleiten und zu evaluieren.

1.4.30

Drucksachen-Nr.: [1211885](#)

Nachwahl: Sachkundiger Einwohner als stellvertretendes Mitglied im Kulturausschuss

Beschluss: (einstimmig)

Der Integrationsrat entsendet

Herrn Moussa Acharki

als sachkundigen Einwohner in den Kulturausschuss.

- - -

Mit dem vorstehenden Beschluss folgt der Rat der Empfehlung des Integrationsrates aus dessen Sitzung vom 27.06.2012 (DS-Nr.: 1211885EB2).

- - -

Die ursprüngliche Vorlage hatte den Namen nicht zum Inhalt, sh. DS-Nr.: 1211885.

- 1.4.31 **Drucksachen-Nr.: [1211904](#)
Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 83 (2)
GO NRW - Liste II/2012**

Beschluss: (einstimmig)

Der Bewilligung der über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen, die in der als Anlage beigefügten Liste II/2012 aufgeführt sind, wird zugestimmt.

- 1.4.32 **Drucksachen-Nr.: [1110422NV16](#)
Öffentliche Auslegung des Bebauungsplans Nr. 7422-15, Stadtbezirk Bonn,
Ortsteil Dransdorf; ‚Stadtgärtnerei‘**

Stv. Poppe und Stv. Beu -beide Bündnis '90/Die Grünen- nehmen unter Hinweis auf § 31 GO NRW an der Beratung und Abstimmung zu diesem Punkt nicht teil.

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, BBB und DIE LINKE bei Stimmenthaltung von Stv. Dogan -BIG-Gruppe-)

Der Bereich südlich des Weges „An der Schwarzen Brücke“ (Heckenprojekt, Internationale Gärten) bleibt weiterhin unbebaut. Im Bereich Nordost (ehemalige Gewächshäuser) erfolgt eine größere bauliche Ausnutzung (Doppel- bzw. Reihenhäuser) der Grundstücke für Wohnbebauung. Eine Angebotsfläche für generationensübergreifendes Wohnen ist vorzusehen.

Im nordwestlichen Plangebiet ist anschließend an die ehemaligen Frühbeete (nördlich des neuen Weges zur „Schwarzen Brücke“) ein Neubau (ökologisches Zentrum) für die Biologische Station u.a. gemäß modernstem energetischen Standard zu errichten. Die dafür notwendigen Kosten werden aus der Veräußerung der Wohnbauflächen refinanziert. Das Areal der ehemaligen Frühbeete wird freigehalten. Das daran nördlich anschließende Areal zur Straße „Auf dem Dransdorfer Berg“ hin ist für eine einzeilige Wohnbaufläche vorzusehen. Die Erschließung erfolgt ausschließlich über die Straße „Auf dem Dransdorfer Berg“.

- 1.4.33 **Drucksachen-Nr.: [1212003](#)
Städtische Tageseinrichtung Zoppoter Straße, Umwandlung einer Gruppe in eine integrative U3-Gruppe**

Beschluss: (einstimmig)

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in der städt. Tageseinrichtung Zoppoter Straße eine der Gruppen KiBiz-Typ III in eine integrative U3-Gruppe Fallgruppe II umzuwandeln.
2. Die Schaffung dieser Gruppe ist bedarfsgerecht.

- 1.4.34 **Drucksachen-Nr.: [1212015](#)
Bestellung des Wirtschaftsprüfers für das Geschäftsjahr 2011/2012 der T&C GmbH**

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktionen von BBB und DIE LINKE bei Stimmenthaltung von Stv. Schott -BBB-)

Der Rat der Bundesstadt Bonn nimmt die Empfehlung des Aufsichtsrates der T&C GmbH an die Gesellschafterversammlung zur Kenntnis und bestätigt den unter Vorbehalt gefassten Beschluss der Vertreterin der Bundesstadt Bonn in der Gesellschafterversammlung, die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG mit der Prüfung des Geschäftsjahres 2011/2012 zu beauftragen.

1.5 Anträge von Fraktionen

1.5.1 Drucksachen-Nr.: [1210169](#)

**Antrag: Stv. Bernhard Wimmer und BBB-Fraktion vom 12.01.2012
Verkaufsoffene Sonntage**

Diese Angelegenheit wurde zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt (sh. hierzu auch Protokollnotiz zu TOP 1.1).

Der ursprünglich vorgelegte Antrag hatte folgenden Inhalt:

Der Oberbürgermeister genehmigt über die als Anlage beigefügte Vereinbarung hinaus keine weiteren Öffnungszeiten an Sonntagen zu gewerblichen Zwecken.

1.5.2 Drucksachen-Nr.: [1211731](#)

**Antrag: SPD-Fraktion vom 30.05.2012
Organisationsuntersuchung Bezirksverwaltungsstellen - Rückholung der
Entscheidung des Hauptausschusses vom 24. Mai 2012 in den Rat**

Beschluss: (mit Mehrheit von 38 Ja-Stimmen)

Der Rat bestätigt den Beschluss des Hauptausschusses vom 24.05.2012 der folgenden Inhalt hat:

Das Ergebnis der Organisationsuntersuchung wird stufenweise umgesetzt:

- a) Zunächst erfolgt eine Reduzierung um 7 Stellen durch organisatorische Umstrukturierungen auf der Grundlage des Untersuchungsergebnisses. Dabei werden für jede Bezirksverwaltungsstelle mindestens 5 Stellen gewährleistet.
- b) Nach einem Jahr erfolgt eine Evaluation. Das Ergebnis wird dann erneut zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

- - -

Zu Beginn einer Aussprache begründet Stv. Wimmer –BBB- den von seiner Fraktion eingebrachten Änderungsantrag (DS-Nr. 1211731AA2), der eine Beschlussfassung auf der Grundlage der ursprünglich eingebrachten Verwaltungsvorlage beinhaltet, was einer Stellenreduzierung von ca. 10 Stellen gleich kommt. Frau Stv. Götz –DIE LINKE- unterstützt namens ihrer Fraktion den von der SPD-Fraktion eingebrachten Dringlichkeitsantrag (DS-Nr. 1211731), der eine Aufhebung des Hauptausschussbeschlusses vom 24.05.2012 anstrebt und stattdessen eine Entscheidung auf der Grundlage des Vorschlages der Bezirksbürgermeister/innen anstrebt mit einer Stellenreduzierung von 5 Stellen.

In der weiteren Aussprache wird insbesondere die Frage der Abstimmungsreihenfolge, d.h. der Frage, welcher Antrag der weitestgehendste sei, erörtert. Der Oberbürgermeister vertritt hierzu die Auffassung, dass der Antrag der weitestgehendste sei, der sich am weitesten von der ursprünglichen Verwaltungsvorlage unterscheidet. Er beruft sich hierbei auf die ihm als Vorsitzenden nach § 15 der Geschäftsordnung des Rates zustehende Kompetenz, in Zweifelsfragen die Entscheidung darüber zu treffen, welcher Antrag der weitergehendste sei.

Nach weiteren Wortbeiträgen der Stv. Dr. Redeker –SPD-, der noch einmal den Dringlichkeitsantrag begründet, und Stv. Hümmrich –FDP-, lehnt der Rat zunächst bei 33 Ja-Stimmen und 38 Nein-Stimmen den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion ab.

Ein vom OB Nimptsch mit Ratsnewsletter vom 25.06.2012 unterbreiteter Kompromissvorschlag 6,2 Stellen einzusparen wird bei 29 Ja-Stimmen und 39 Nein-Stimmen ebenfalls abgelehnt.

Alsdann bestätigt der Rat mit Mehrheit von 38 Stimmen den Beschluss des Hauptausschusses vom 24.05.2012.

Über den Änderungsantrag der BBB-Fraktion (1211731AA2) wird nicht mehr abgestimmt. Der Änderungsantrag hatte folgenden Inhalt:

Anstelle der Entscheidung des Hauptausschusses vom 24. Mai 2012 wird das Ergebnis der Organisationsuntersuchung in den Bezirksverwaltungsstellen, wie vom Oberbürgermeister in seiner Vorlage DS-Nr. 1210157 vorgeschlagen, ohne Abweichungen Schritt für Schritt umgesetzt mit dem Ziel, nach Abschluss der Umsetzung 10,15 Vollzeitstellen einzusparen.

1.5.3

Drucksachen-Nr.: [1211779](#)

**Antrag: Stv. Bernhard Wimmer und BBB-Fraktion vom 03.04.2012
Bezirksbeigeordnete**

Diese Angelegenheit wurde zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt (sh. hierzu auch Protokollnotiz zu TOP 1.1).

Der ursprünglich vorgelegte Antrag hatte folgenden Inhalt:

1. Die Vertretung des Oberbürgermeisters in den Sitzungen der Bezirksvertretungen erfolgt künftig durch einen Beigeordneten / eine Beigeordnete, der / die der Bezirksvertretung zugeordnet wird und regelmäßig an ihren jeweiligen Sitzungen teilnimmt.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Umsetzung dieses Beschlusses so sicherzustellen, dass er für die Sitzungen der Bezirksvertretungen nach der Sommerpause wirksam wird.

1.5.4

Drucksachen-Nr.: [1211791](#)

**Antrag: Stv. Bernhard Wimmer und BBB-Fraktion vom 05.06.2012
Förderung der Bönnschen Sprache**

Diese Angelegenheit wurde zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt (sh. hierzu auch Protokollnotiz zu TOP 1.1).

Der ursprünglich vorgelegte Antrag hatte folgenden Inhalt:

Zur Identität der Bundesstadt Bonn gehören bei aller erwünschten Internationalität die Geschichte und das kulturelle und bauliche Erbe einer rheinischen Stadt. Sie tragen zur Identität und Unverwechselbarkeit Bonns entscheiden bei. Dazu gehört auch der rheinische Dialekt, der es immer schwerer hat, sich in modernen Zeiten zu behaupten. Seiner Pflege und Förderung sollte daher ein gebührender Raum eingeräumt werden. Zu diesem Zweck wird der Oberbürgermeister beauftragt,

1. die in der Bonner Bürgerschaft bereits bestehenden vielfältigen Aktivitäten zur Anwendung, Pflege und Förderung des rheinischen Dialekts zu erfassen, zu bündeln und zu vernetzen,
2. mit diesen engagierten Akteuren Ideen für weitere Initiativen zur Pflege und Förderung des rheinischen Dialekts insbesondere in Bonner Kindergärten und Schulen zu entwickeln,
3. Möglichkeiten auch zur finanziellen Unterstützung solcher Initiativen zu suchen, etwa in Form des Kölner Modells der dortigen „Akademie für uns kölsch Sproch“ der Kölner SK (= Sparkassen) Stiftung Kultur.

1.5.5

Drucksachen-Nr.: [1211854](#)

**Antrag: Stv. Marcel Schmitt und BBB-Fraktion vom 06.06.2012
Verbesserung der Sicherheit in Bonn**

Beschluss: (einstimmig)

Der Antrag sowie die dazu gestellten Änderungsanträge werden bis zur Vorlage des Berichtes der Polizeipräsidentin vertagt.

Dem vorstehenden Votum geht eine kurze Aussprache voraus, zu deren Beginn Stv. Schmitt –BBB- den Antrag seiner Fraktion begründet. Hierzu stellt Stv. Fenninger –CDU- den Geschäftsordnungsantrag, die Angelegenheit zu vertagen bis zur Vorlage des zugesagten Berichtes der Polizeipräsidentin. Hiermit ist der Rat einstimmig einverstanden.

Der ursprünglich vorgelegte Antrag hatte folgenden Inhalt:

Der Rat der Stadt Bonn hält es für unverzichtbar, die Kriminalitätsentwicklung in der Bundes- und UNO-Stadt zu verringern und die Polizei in ihrer Arbeit wirksam zu unterstützen.

Der Rat nimmt mit Besorgnis zur Kenntnis,

dass die Fallzahlen für Raubdelikte im Jahr 2011 um 72 Fälle oder 11,8% auf 684 (2010: 612) anstieg und auch die Raubüberfälle auf Straßen, Wegen oder Plätzen von 285 auf 381 Straftaten anstiegen (+ 33,7%). (Quelle: Pressestelle Polizei Bonn 12.03.2012),

dass der Bezirksvorsitzende des Bundes der Deutschen Kriminalbeamten Hermann-Josef Borjans die Überstundenzahl der Bonner Beamten (63.000 in 2011) und die Überalterung der Kollegen kritisiert mit den Worten „Die Täter werden immer jünger, die Kriminalisten immer älter. Da kann man ein Wettrennen nicht gewinnen“. (Quelle: Pressestelle Polizei Bonn 12.03.2012),

dass diese Kriminalitätsraten inzwischen die Position der Stadt bei Städtevergleichen in der Bundesrepublik, die auch die öffentliche Sicherheit als Bewertungsmaßstab einbeziehen, negativ beeinträchtigen,

dass das Gefühl mangelnder Sicherheit vor Straftaten unter den Einwohnern weit verbreitet ist, wie die Sicherheitskonferenz in Bad Godesberg am 14.03.2012 ebenso wie die Umfrage einer Tageszeitung im Stadtbezirk Bad Godesberg ergaben, nach der sich dort nur jeder Vierte sicher fühlt.

Da in der Stadt Bonn der Altersdurchschnitt der Polizeibeamten zu hoch und auch die Krankenquote besorgniserregend ist, wird die Polizeipräsenz entscheidend geschwächt. Daher unterstützt der Rat nach wie vor die Forderung der SPD-Landtagsabgeordneten Renate Hendricks, die sie bereits an die vorige Landesregierung gerichtet hatte, in Bonn der Polizei zusätzlich 50 junge Einsatzkräfte zur Verfügung zu stellen, um damit eine bessere Altersmischung zu ermöglichen und beauftragt den Oberbürgermeister der Stadt Bonn, diese Besorgnisse und Forderungen des Rates der Bundesstadt Bonn der Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen Hannelore Kraft gegenüber mit Nachdruck vorzutragen.

Der von der BIG-Gruppe vom 19.06.2012 vorgelegte Änderungsantrag (DS-Nr. 1211854AA3) hatte folgenden Inhalt:

Der Rat der Stadt Bonn hält es für unverzichtbar, die Kriminalitätsentwicklung in der Bundes- und UNO-Stadt zu verringern und die Polizei in ihrer Arbeit wirksam zu unterstützen.

Der Rat nimmt mit Besorgnis zur Kenntnis,

dass die Fallzahlen für Raubdelikte im Jahr 2011 um 72 Fälle oder 11,8% auf 684 (2010: 612) anstieg und auch die Raubüberfälle auf Straßen, Wegen oder Plätzen von 285 auf 381 Straftaten anstiegen (+ 33,7%). (Quelle: Pressestelle Polizei Bonn 12.03.2012),

dass der Bezirksvorsitzende des Bundes der Deutschen Kriminalbeamten Hermann-Josef Borjans die Überstundenzahl der Bonner Beamten (63.000 in 2011) und die Überalterung der Kollegen kritisiert mit den Worten „Die Täter werden immer jünger, die Kriminalisten immer älter. Da kann man ein Wettrennen nicht gewinnen“. (Quelle: Pressestelle Polizei Bonn 12.03.2012),

dass diese Kriminalitätsraten inzwischen die Position der Stadt bei Städtevergleichen in der Bundesrepublik, die auch die öffentliche Sicherheit als Bewertungsmaßstab einbeziehen, negativ beeinträchtigen,

dass das Gefühl mangelnder Sicherheit vor Straftaten unter den Einwohnern weit verbreitet ist, wie die Sicherheitskonferenz in Bad Godesberg am 14.03.2012 ebenso wie die Umfrage einer Tageszeitung im Stadtbezirk Bad Godesberg ergaben, nach der sich dort nur jeder Vierte sicher fühlt.

Da in der Stadt Bonn der Altersdurchschnitt der Polizeibeamten zu hoch und auch die Krankenquote besorgniserregend ist, wird die Polizeipräsenz entscheidend geschwächt. **Eine weitere Schwächung**

der Polizei besteht in der geringen Anzahl an PolizistInnen mit Migrationshintergrund, die gerade für die Internationale Stadt Bonn u.a. wegen ihrer vorhandenen Interkulturellen Kompetenz und Mehrsprachigkeit von besonderer Bedeutung sind. Daher unterstützt der Rat nach wie vor die Forderung der SPD-Landtagsabgeordneten Renate Hendricks, die sie bereits an die vorige Landesregierung gerichtet hatte, in Bonn der Polizei zusätzlich 50 junge Einsatzkräfte zur Verfügung zu stellen, um damit eine bessere Altersmischung zu ermöglichen und beauftragt den Oberbürgermeister der Stadt Bonn, diese Besorgnisse und Forderungen des Rates der Bundesstadt Bonn der Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen Hannelore Kraft gegenüber mit Nachdruck vorzutragen. **In diesem Zuge soll auch die kulturelle Vielfalt der Bonner Polizei gesteigert werden, um neben der Altersmischung auch eine höhere und der Gesellschaftsstruktur entsprechend repräsentativere kulturelle Mischung zu erreichen.**

Der von der SPD-Fraktion vom 26.06.2012 vorgelegte Änderungsantrag (DS-Nr. 1211854AA4) hatte folgenden Inhalt:

Der Rat der Stadt Bonn begrüßt, dass die Polizei Bonn in den letzten zwei Jahren mehr junge Polizistinnen und Polizisten zugeteilt bekam. Damit hat die rot/grüne Landesregierung den Bedarf in Bonn anerkannt. Es ist jetzt eine Aufgabe der nächsten Jahre, die ungünstige Altersstruktur in Bonn, die eine Folge des Umzugs nach Berlin ist, von Jahr zu Jahr durch Nachbesetzungen mit jungen Kolleginnen und Kollegen zu verbessern.

Ebenso begrüßt der Rat, dass der Innenminister mit einer landesweiten Kampagne für mehr Polizeianwärter mit Migrationshintergrund geworben hat. Derzeit sind in der FH in Brühl eine ganze Reihe junge Polizeianwärter mit Migrationshintergrund in Ausbildung.

Daher unterstützt der Rat nach wie vor die Bemühungen der Landesregierung, die Altersstruktur zu verbessern und Polizeianwärter mit Migrationshintergrund in Bonn einzustellen.

Der Rat bittet den Oberbürgermeister der Stadt Bonn, der Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen, Hannelore Kraft, gegenüber die Bitte zu äußern, diese für die Polizei Bonn positive Entwicklung weiter zu ermöglichen.

1.5.6

Drucksachen-Nr.: [1212059](#)

Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU und Grünen betr. Zukunft der Bonner Oper

(Dieser Punkt wird in der Beratung vorgezogen, sh. Protokollnotiz zu TOP 1.1)

Beschluss: (in absatzweiser Abstimmung; Abs. 1: mit Mehrheit gegen die stimmen der Fraktionen von SPD und DIE LINKE sowie Stv. Dogan -BIG-Gruppe-, Abs. 2: mit Mehrheit von 38 Ja- zu 34 Nein-Stimmen bei einer Stimmenthaltung angenommen, Abs. 3: einstimmig)

Der Rat der Stadt Bonn kritisiert in Form und Inhalt den erneuten Vorstoß des Oberbürgermeisters Jürgen Nimptsch zu einer KölnBonner Opernfusion und distanziert sich von der Haltung des Bonner Oberbürgermeisters.

Der Rat fordert Jürgen Nimptsch nachdrücklich auf, seine `Alleingänge` zukünftig nicht mehr mit dem Amt des Oberbürgermeisters zu verknüpfen, um weiteren Schaden vom Amt des Bonner Oberbürgermeisters, aber auch vom Ansehen der Stadt abzuwenden.

Der Rat stellt fest, dass er seine Entscheidungen zur Zukunft der Bonner Kultur auf der Grundlage des Kulturkonzeptes, das viele Bonner Expertinnen und Experten gerade unter der Federführung des Kulturdezernenten erarbeiten, treffen wird. Darauf können sich die vielen Bonnerinnen und Bonner, die sich gerade an den Runden Tischen engagieren und nicht zuletzt der neue Generalintendant des Theaters verlassen.

- - -

Der vorstehenden Beschlussfassung geht eine Aussprache voraus, zu deren Beginn Stv. Schott –BBB- sein Missfallen hinsichtlich der Vorgehensweise des Oberbürgermeisters äußert und es für angebracht hält, dass derartige Vorstöße künftig dem Rat in Form einer Vorlage unterbreitet werden sollten.

Frau Stv. Paß-Weingartz –Bündnis 90/Grüne- begründet den gemeinsamen Antrag ihrer Fraktion und der CDU-Fraktion mit dem Hinweis, dass Alleingänge des Oberbürgermeisters nicht unkommentiert hingenommen werden dürften.

Stv. Repschläger –Die Linke- betont namens seiner Fraktion, dass aus dortiger Sicht nur der dritte Absatz des Antrages zustimmungsfähig sei, die Absätze 1. und 2. werde seine Fraktion ablehnen; vor diesem Hintergrund beantragt er absatzweise Abstimmung.
Frau Stv. Richter –SPD- schließt sich diesen Ausführungen an.

Nach weiteren Wortbeiträgen von Stv. Hümmrich –FDP- und Stv. Dr. Gilles –CDU-, der ebenfalls den gemeinsamen Antrag seiner Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Grüne begründet, beruft sich der Oberbürgermeister auf das ihm von der Bevölkerung übertragene Mandat und seine Rechte aus §§ 62, 63 GO NRW; im übrigen würde er sich einen besseren Umgang miteinander wünschen.
Während der Ausführungen des Oberbürgermeisters übernimmt Bürgermeister Joisten den Vorsitz.

Alsdann fasst der Rat in absatzweiser Abstimmung den vorstehenden Beschluss.

1.5.7

Drucksachen-Nr.: [1212068](#)

Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU und Grünen betr. Südüberbauung

(Dieser Punkt wird in der Beratung vorgezogen, sh. Protokollnotiz zu TOP 1.1)

Beschluss: (mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP BBB und DIE LINKE)

Der Ratsbeschluss vom 1.3.12¹ wird wie folgt ergänzt:

1. Abweichend vom Vertragstext wird auch einer Erstellung des Provisoriums Gabi und der Rolltreppe durch den Investor zugestimmt. Entsprechende Neuberechnungen der Kostenverteilung sind vorzunehmen. Der Vertragstext ist umgehend entsprechend anzupassen.

2. Die vom Investor vorgeschlagenen Umplanungen zur Erreichung eines durchgängigen Abstand von 25 m zwischen Hbf und Südüberbauung sollten weiter verfolgt werden, sind aber kein Bestandteil des Vertrages.

Stv. Fenninger –CDU- nimmt Bezug auf die vorangegangene Beratung im Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz und begründet den Antrag mit Hinweis auf eine Anregung von Stadtbaurat Wingefeld, der im Hauptausschuss vorgeschlagen hatte, einen entsprechenden ergänzenden Beschluss durch den Rat noch vor Vertragsabschluss herbeizuführen. Seine Fraktion gehe nunmehr davon aus, dass dieser Beschluss ausreichend sei für den abzuschließenden Vertrag und man erwarte, dass die Unterzeichnung nunmehr in kürzester Frist erfolge, sofern die Bedingungen erfüllt seien. Alsdann fasst der Rat den vorstehenden Beschluss.

1.6

Anträge von Ratsmitgliedern

- entfällt -

1.7

Vorlagen der Verwaltung

1.7.1

Drucksachen-Nr.: [1211958](#)

Ersatzwahlen zu Ratsausschüssen und sonstigen Gremien

Beschluss: (einstimmig)

- auf Vorschlag der CDU-Fraktion

Gremium	bisheriges Mitglied	neues Mitglied
Kulturausschuss	AM Johannes Tessmer	AM Maria-Theresia van Schewick

¹ Sh. nichtöffentlichen Beschluss vom 01.03.2012 unter DS-Nr. 1112569EB35

		(ordentl. Mitglied, 8. Stelle)
	AM Maria-Theresia van Schewick	AM Ingeborg Mocken (stellv. Mitglied, 7. Stelle) Die bisherigen stellv. Mitglieder 5. – 7. rücken auf
Ausschuss für Soziales, Migration, Gesundheit und Wohnen	AM Michael Plarre	AM Christiane Häger (stellv. Mitglied, 8. Stelle)
Ausschuss für Internationales und Wissenschaft	N.N.	AM Wolfgang Quirin (stellv. Mitglied, 8. Stelle)

- auf Vorschlag der Grünen-Fraktion

Gremium	bisheriges Mitglied	neues Mitglied
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	Stv. Gertrud Smid	AM Jutta Brodhäcker (ordentl. Mitglied, 17. Stelle)
	AM Julia Dicks	AM Katrin Büdenbender (stellv. Mitglied, 17. Stelle)

1.7.2

Drucksachen-Nr.: [1212019](#)

Eintragung in das Goldene Buch der Stadt Bonn anlässlich des Frankreichtages am 5. September 2012

Beschluss: (einstimmig)

Der Außenminister der Französischen Republik, Laurent Fabius, und sein deutscher Amtskollege Dr. Guido Westerwelle, werden gebeten, sich aus Anlass des Frankreichtages am 5. September 2012 in das Goldene Buch der Stadt Bonn einzutragen.

1.7.3

Drucksachen-Nr.: [1212085](#)

Beschlussvorlage betr. Bürgerbegehren - Platz vor dem Bahnhof! (Zulässigkeitsentscheidung)

(Dieser Punkt wird in der Beratung vorgezogen, sh. Protokollnotiz zu TOP 1.1)

Beschluss: (einstimmig bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE)

Der Rat stellt fest, dass das Bürgerbegehren „Platz vor dem Bahnhof!“ unzulässig ist.

1.7.4

Drucksachen-Nr.: [1212094](#)

Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU, Grünen, FDP und BBB betr.: Zukunft Bonn

(Dieser Punkt wird in der Beratung vorgezogen, sh. Protokollnotiz zu TOP 1.1)

Beschluss: (in ziffernweiser Abstimmung, Ziff. 1.1: einstimmig, Ziff. 1.2.: einstimmig, Ziff. 1.3.: mit Mehrheit gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE und Stv. Dogan -BIG-Gruppe-, Ziff. 2.: einstimmig)

1. Der Rat beschließt:

1.1 Das Bonn/Berlin-Gesetz dient der „Sicherstellung einer **dauerhaften** und fairen Arbeitsteilung zwischen der Bundeshauptstadt Berlin und der Bundesstadt Bonn“ [§ 1 (2) Nr. 1] und hat den Zweck, „die Wahrnehmung von **Regierungstätigkeiten** in der Bundeshauptstadt Berlin und der Bundesstadt Bonn zu sichern“ [§ 1 (1)].

1.2 Der Rat der Stadt Bonn geht davon aus, dass dieses Gesetz zur Regelung einer fairen Arbeitsteilung entsprechend dem Beschluss des Deutschen Bundestages vom 20. April 1994 auf

Dauer ausgelegt ist und die Wahrnehmung von Regierungstätigkeiten und nicht nur von Verwaltungstätigkeiten des Bundes in der Bundesstadt Bonn gewährleistet ist.

- 1.3 Der Rat der Stadt Bonn sieht daher keinen Anlass für eine vertraglich zu regelnde neue Bewertung des Bonn/Berlin-Gesetzes und erteilt dazu auch keinen Auftrag.
2. Das Papier „Zukunft Bonn“ (TOP 1.8.11, DS-Nr.: [1212028](#)) wird zur Beratung in die zuständigen Fachausschüsse verwiesen.

- - -

Zu Beginn einer ausführlichen Aussprache begründet Stv. Wimmer –BBB- den von seiner Fraktion, den Fraktionen von CDU, Bündnis 90/Grünen und FDP eingebrachten Dringlichkeitsantrag; er vertritt die Auffassung, dass die Regelungen des Bonn/Berlin-Gesetzes auf keinen Fall in Frage gestellt werden dürften.

Stv. Repschläger –Die Linke- signalisiert namens seiner Fraktion die Zustimmung zu den Ziffern 1.1 und 1.2 des vorstehenden Beschlusses, die Ziffer 1.3 lehne man jedoch ab.

Frau Stv. Richter –SPD- bemängelt, dass man nicht versucht habe, die SPD-Fraktion in den gemeinsamen Antrag mit einzubeziehen, im Übrigen signalisiert sie Zustimmung.

Nach weiteren Wortbeiträgen von Stv. Dr. Gilles -CDU-, der auf eine Äußerung aus dem Kreistag hinweist, der an die Parteien der Region appelliert, das Bonn/Berlin-Gesetz nicht in Frage zu stellen, Stv. Finger –Bündnis 90/Grüne- und Stv. Hümmrich –FDP-, der ebenfalls die Zustimmung seiner Fraktion signalisiert, äußert Oberbürgermeister Nimptsch die Auffassung, dass eine Neubewertung des Bonn/Berlin-Gesetzes durch den Bund bereits seit Jahren permanent stattfindet und dass diese einseitig bleibe, wenn man hierauf nicht adäquat reagiere.

Hinsichtlich der sich aus Ziffer 2. ergebenden Frage, welche Fachausschüsse konkret zu beteiligen sind, schlägt Stv. Finger –Bündnis 90/Grüne- vor, dass dies von der Verwaltung geklärt werden solle; hiermit ist der Rat einverstanden.

Alsdann fasst der Rat in ziffernweiser Abstimmung den vorstehenden Beschluss.

Anmerkung zu 2.:

Folgende Ausschüsse sind zu beteiligen

- Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen
- Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz
- Kulturausschuss
- Schulausschuss
- Ausschuss für Wirtschaft und Arbeitsförderung
- Sportausschuss
- Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz
- Ausschuss für Kinder, Jugend und Familie
- Ausschuss für Internationales und Wissenschaft
- Hauptausschuss

1.8 Mitteilungen

1.8.1 Drucksachen-Nr.: [1112530NV11](#)

Rauch- und Alkoholkonsumverbot auf Kinderspielplätzen

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

1.8.2 Drucksachen-Nr.: [1211580](#)

Urteil zur Verfassungsbeschwerde gegen das Einheitslastenabrechnungsgesetz

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

1.8.3 Drucksachen-Nr.: [1211581](#)

Steuerschätzung Mai 2012 und Auswirkungen auf den städtischen Haushalt

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

- 1.8.4 **Drucksachen-Nr.: [1211627](#)
Dienstleistungseinheit COMPASS des Region Köln/Bonn e.V.**

Diese Angelegenheit wurde zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt (sh. hierzu auch Protokollnotiz zu TOP 1.1).

- 1.8.5 **Drucksachen-Nr.: [1211732](#)
Sachstand zum Beschluss der Stadt Bonn zum Stärkungspakt Stadtfinanzen**

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

- 1.8.6 **Drucksachen-Nr.: [1211799](#)
Arbeitszeit Berufsfeuerwehr Bonn - Ausgleich für geleistete Mehrarbeit in den Jahren 2004-2006**

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

- 1.8.7 **Drucksachen-Nr.: [1211858](#)
Sachstand zum Beschluss der Stadt Bonn zum Haushalt 2012 des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR)**

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

- 1.8.8 **Drucksachen-Nr.: [1211899](#)
Weitergabe der Protokolle der Fraktionsvorsitzendenbesprechungen**

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

- 1.8.9 **Drucksachen-Nr.: [1211902](#)
Bewilligung über- und außerplanmäßiger Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 83 (1) GO NRW bzw. § 85 (1) GO NRW durch den Stadtkämmerer - Liste 9/2011**

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

- 1.8.10 **Drucksachen-Nr.: [1211903](#)
Bewilligung über- und außerplanmäßiger Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 83 (1) GO NRW bzw. § 85 (1) GO NRW durch den Stadtkämmerer - Liste 5/2012**

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

- 1.8.11 **Drucksachen-Nr.: [1211916](#)
Punkte der nichtöffentlichen Sitzung**

Der Rat nimmt von der in der Einladung abgedruckten Mitteilung ohne Aussprache Kenntnis.

1.9 Aktuelle Informationen der Verwaltung

Aktuelle Informationen der Verwaltung liegen nicht vor.

gez. Jürgen Nimptsch
Oberbürgermeister

gez. Konrad Schmitz
Schriftführer

gez. Helmut Joisten
Bürgermeister

Anwesenheitsliste

RAT:
OB Nimptsch

Anlage 1
zur Niederschrift des Rates vom
28.06.2012

CDU:

Stv. von Alten-Bockum	ab 18.00 Uhr
Stv. Berg	"
Stv. Breuers	"
Stv. Cziudaj	"
Stv. Déus	"
Stv. Fenninger	"
Stv. Dr. Gilles	"
Stv. Großkurth	"
Stv. Härling	"
Stv. Hauser	"
Stv. Jackel	"
Bgm. Joisten (Vorsitz zu TOP	"
1.5.6 teilweise)	"
Stv. Kaupert	"
Stv. Klemmer	"
Stv. Krämer-Breuer	"
Stv. Lechner	"
Stv. Limbach	"
Stv. Maiwaldt	"
Stv. Nelles	"
Stv. Overmans	"
Stv. Reischl	"
Stv. van Schewick	"
Stv. Schwolen-Flümann	"
Stv. Steffens	"
Stv. Thorand	"
Stv. Weskamp	"

SPD:

	ab 18.00 Uhr
Stv. Buhse	"
Stv. Coché	"
Stv. Esch	"
Stv. Esser	"
Stv. Ewald	"
Stv. Geudtner	ab 18.32 Uhr
Stv. Grenz	ab 18.00 Uhr
Stv. Harder	"
Stv. Hürter	"
Stv. Klein	"
Stv. Klingmüller	"
Stv. Kox	"
Stv. Krieger	"
Bgm. Naaß	"
Stv. Naß	"
Stv. Dr. Redeker	"
Stv. Richter	"
Stv. Schmidt	"

Bündnis 90/DIE GRÜNEN:

	ab 18.00 Uhr
Stv. Albert-Trappe	"
Stv. Beu	"
Stv. Finger	"
Stv. Freitag	"
Stv. Heinzel	"
Stv. Dr. Jobst	"
Bgm. Kappel	"
Stv. Lohmeyer	"
Stv. Mengelberg	"
Stv. Müller	"
Stv. Paß-Weingartz	"
Stv. Poppe	"
Stv. Schmitz	"
Stv. Smid	"
Stv. Trützler	"

FDP:

	ab 18.00 Uhr
Stv. Bruder	"
Stv. Dörtlemez	"
Stv. Hümmrich	"

Stv. Juhr	ab 18.39 Uhr
Stv. Kansy	ab 18.00 Uhr
Stv. Prof. Dr. Löbach	ab 18.27 Uhr
Stv. Schröder	ab 18.00 Uhr
Stv. Dr. Stamp	"
Stv. Thomas	"

Bürger Bund Bonn:

	ab 18.42 Uhr
Stv. Schmitt	"
Stv. Schott	"
Stv. Wimmer	"

DIE LINKE

	ab 18.00 Uhr
Stv. Götz	"
Stv. Repschläger	"

BIG:

	ab 18.00 Uhr
Stv. Dogan	"

Pro NRW:

	ab 18.00 Uhr
Stv. Ernst	"

Entschuldigt:

Stv. Dr. Lautz -CDU-
Stv. Schaper -SPD-
Stv. Obermann -FDP-
Stv. Dr. Faber -DIE LINKE-
Stv. Yildiz -BIG-Gruppe-

Verwaltung:

StK Prof. Dr. Sander
Bg Fuchs
Bg Schumacher
Bg Wahrheit
Bg Wingenfeld
Bg Wagner
BL Lossau
CD Braun
AL Hawlitzky
AL Dr. Hörig
AL Isselmann
AL Müller
AL Stein -51-
AL van Vorst
Herr Birkner
Herr Haux
Herr Neuhaus
Frau Sangmeister
Herr Schmitz
Herr Wachendorf
Herr Worm
Herr Zilm

Ende der öffentlichen
Sitzung: 19:51 Uhr

Verkehrsentwicklungsplan Bonn 2020

Kurzfassung und Ergebnisse

VSU GmbH
Kaiserstr. 100
52134 Herzogenrath

Juli 2011

Die Aufgabe

Umweltverträglicher Stadtverkehr

Die Stadt Bonn möchte in Zukunft den in der Stadt fließenden Verkehr umweltverträglicher und nachhaltiger als heute bewältigen. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP 2020) wird ein Konzept für ein integriertes verkehrssektorübergreifendes Handlungskonzept vorgelegt, dessen Umsetzung dazu beitragen wird, die als Umweltverbund bezeichneten Verkehrsmittel Fuß, Rad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) zu fördern und zu stärken. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin zur Funktion der Stadt beitragen können. Die vier Verkehrsmittel werden eigenständig behandelt und aufeinander abgestimmt. Wie die vorgeschlagenen Maßnahmen zeigen, soll der ÖPNV weiter entwickelt und dem Fuß- und Radverkehr wieder mehr Gewicht gegeben werden.

Seit der Erarbeitung des letzten Verkehrsentwicklungsplans von 1979 hat sich die Stadt verändert. In den Zeitraum bis heute fällt auch der Strukturwandel, der in Folge des Umzugs von Bundestag und Bundesrat und des großen Teils der Ministerien die Arbeitswelt vor Ort und die Wohnbevölkerung verändert hat. Der neue VEP ist deshalb auch erforderlich, um die Bedürfnisse der veränderten Stadtstruktur bezüglich des Verkehrs auf einem aktuellen Stand darzustellen. Der Strukturwandel hat insgesamt zu einem stabilen bis leicht steigenden Verkehrsaufkommen geführt, so dass Leistungsfähigkeitsaufgaben oder die Verbesserung der Verträglichkeit von Verkehr mit städtischen Nutzungen bearbeitet werden müssen. Es besteht daher weiterhin die Aufgabe, Mobilität zu gewährleisten, den Verkehrsfluss zu verbessern und gleichzeitig die unerwünschten Folgen des Verkehrs zu begrenzen.

Für die Zukunft besteht die verkehrspolitische Aufgabe darin, für verschiedene Bevölkerungsgruppen und deren Bedürfnisse die Erreichbarkeiten in der Stadt sicher zu stellen. Der VEP 2020 soll insgesamt die Grundlagen dafür legen, die Mobilität von Menschen und Unternehmen in der Stadt sozial gerecht, den ökologischen und ökonomischen Gegebenheiten angepasst und zukunftsfähig zu ermöglichen.

Integrativer Ansatz

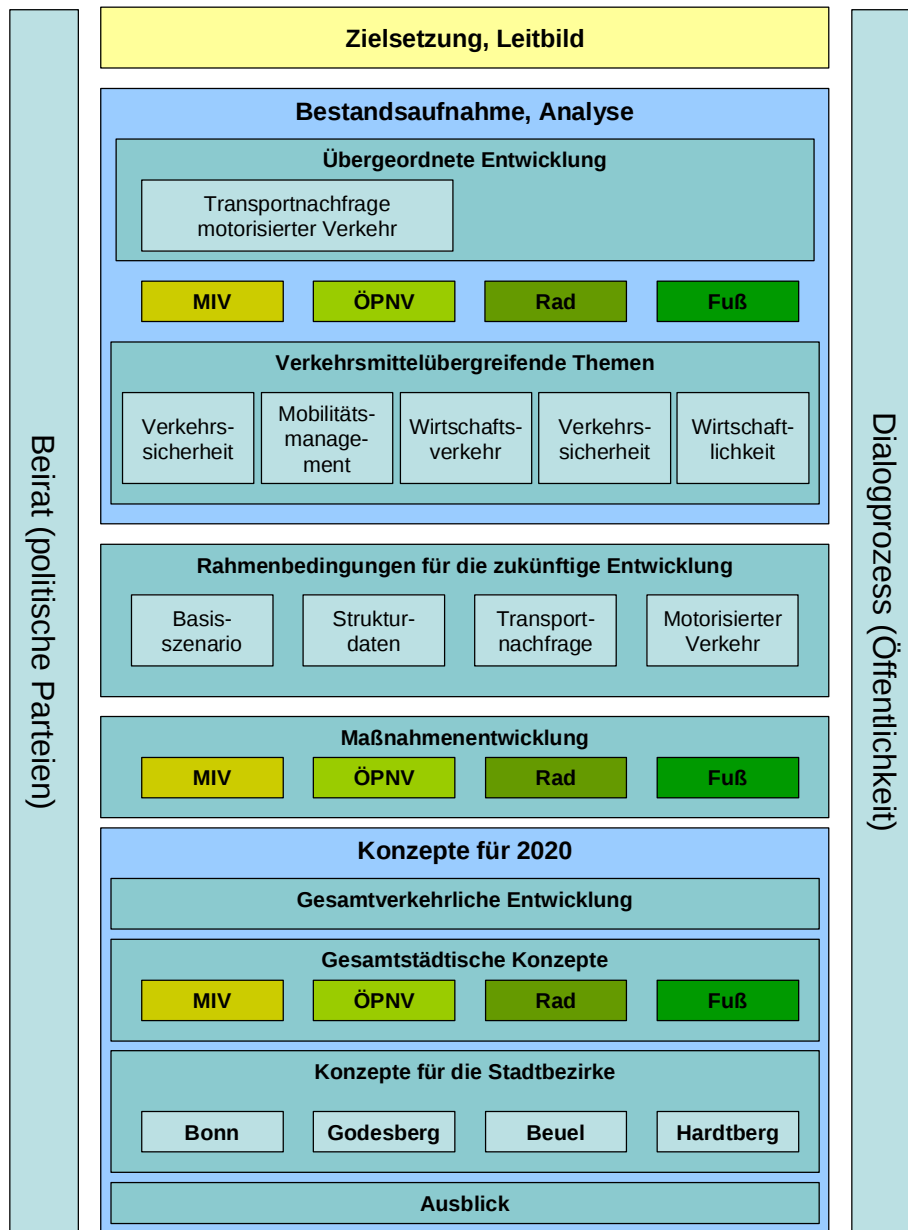
Um Rahmenbedingungen des Verkehrs vor Ort aktiv gestalten zu können, muss in Zukunft nicht nur Verkehrsinfrastruktur in Form von Straßen, Wegen und Schienenstrecken geschaffen werden.

In der Vernetzung mit anderen Arbeitsbereichen der Stadt- und Umweltplanung sollen auch die organisatorischen und prozesshaften Grundlagen für eine moderne Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung ausgebaut werden. Damit werden Gestaltungsspielräume eröffnet, da der Finanzrahmen für umfassende Infrastrukturmaßnahmen klein geworden ist. Es muss auch berücksichtigt werden, dass lokale Verkehrspolitik in den übergeordneten Rahmen der Bundes- und Landespolitik eingebunden ist.

Das Zusammenspiel aller Komponenten des Verkehrssystems (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, MIV, Wirtschaftsverkehr, Freizeitverkehr) soll so optimiert werden, dass jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken zur Geltung bringen kann. Treten Zielkonflikte auf, so muss abgewogen, bzw. es müssen Kompromisse gefunden werden. Durch die gefundene Lösung in jedem Maßnahmenfall soll die Qualität des Stadtverkehrs und der städtischen Lebensbedingungen als Ganzes verbessert werden. Dabei soll gleichzeitig ein dauerhafter Einklang zwischen langfristigen strategischen Planungen und kurz- bzw. mittelfristigen Maßnahmen zur Lösung konkreter Aufgaben hergestellt werden.

Arbeits- und Verfahrenskonzept

Bei dem im Verkehrswesen vorhandenen komplexen Zielsystem und bei unterschiedlichen Interessenslagen entscheidet die Form der Konzepterarbeitung über die Qualität und Akzeptanz des Ergebnisses. Deshalb wurden bei der Bearbeitung des VEP 2020 Politik und Interessensgruppen beteiligt. In der Grundlagenarbeit wurde mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertretern des Stadtrates unter anderem in einer Auftaktveranstaltung und einer Ideenwerkstatt diskutiert. Weitere Instrumente für die ständige oder punktuelle Rückkopplung waren der VEP-Beirat sowie ein VEP-Forum mit interessierten Gruppen und Personen. Mit mehreren Veranstaltungen wurden Anregungen aufgenommen, Analyse- und Konzeptergebnisse diskutiert und konkretisiert. Hierbei erarbeitete Ziele sowie Handlungsüberlegungen sind etwa die Forderungen nach weniger Lkw-Verkehr in empfindlichen Gebieten, besserem Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsstraßen, mehr Verkehrssicherheit, besserer Aufenthaltsqualität im Straßenraum, Barrierefreiheit sowie Maßnahmenlisten für die einzelnen Verkehrsmittel. Der mit Vertretern der im Stadtrat vertretenen Parteien besetzte VEP-Beirat hat dabei regelmäßig getagt. Die Sitzungen stellen wesentliche Meilensteine des Arbeitsprozesses dar, in denen die jeweils aktuellen Arbeitsstände – von der Analyse der Rahmenbedingun-



gen über die Neuformulierung von Leitbild und Zielen bis hin zur Erarbeitung der Teilstrategien und des Maßnahmenkatalogs – kritisch hinterfragt wurden. Die Aufgabe der Projektgruppe aus Verwaltung und Gutachtern war es hierbei, die eingebrachten Inhalte zu gewichten und das Gesamtkonzept entsprechend auszurichten.

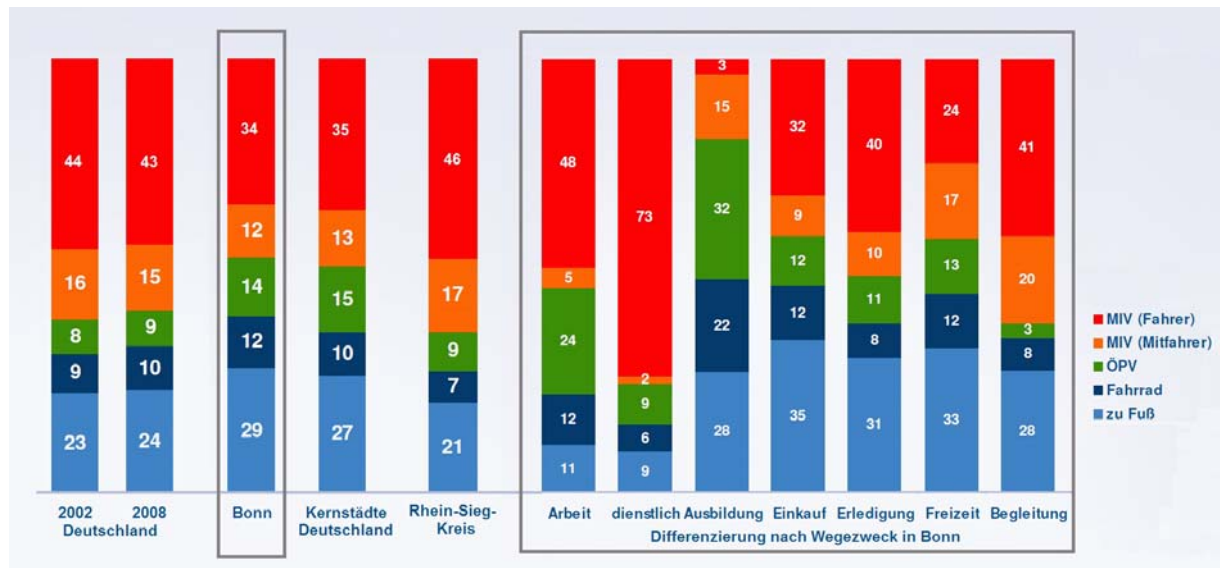
Analyse

Die fachlich breit angelegte Analyse des VEP 2020 hat aus den vorhandenen Daten und aus der zu prognostizierenden Entwicklung Aufgaben für die zukünftige verkehrsplanerische Arbeit abgeleitet.

Insbesondere im Rad- und Fußverkehr wurden die Handlungsorte sehr kleinteilig analysiert und dargestellt.

Für den ÖPNV und den MIV wurde das Verkehrsgeschehen modellgestützt analysiert. Die Bestandsanalyse nahm die allgemeine Verkehrsentwicklung, die zeitliche Entwicklung des Verkehrssystems sowie diejenige der grundlegenden Strukturdaten auf.

Modal Split nach Wegezwecken in Bonn



Quelle: Infas, Mobilität in Deutschland, 2009

Die **Nachfrage** nach Mobilität wurde analysiert und die Bedeutung für die einzelnen Stadtbezirke ermittelt. Diese ist für das Verkehrsaufkommen unterschiedlich. Für den Verkehr innerhalb von Bonn weist das Zentrum mit einem Anteil von ca. 26% die größte Bedeutung auf. Beuel folgt mit ca. 20% und Godesberg mit ca. 17%. Dagegen erzeugt das Bundesviertel nur einen Anteil von ca. 6%. Die Reisegeschwindigkeiten im MIV liegen im Mittel bei etwa 25 km/h, auf innerstädtischen Straßen gehen sie teilweise auf unter 20 km/h zurück. Höhere Geschwindigkeiten können auf Wegen ab 15 km Länge realisiert werden. Die Verschiebungen von 2008 auf 2020 sind geringfügig und auf den bis dahin stattgefundenen Straßenausbau des überörtlichen Systems zurückzuführen, der im VEP 2020 zugrunde gelegt wurde.

Die Randbedingungen für die Prognose für das Jahr 2020, die sich für die zukünftige Entwicklung stellen, wurden analysiert und für den MIV und den ÖPNV in ein so genanntes „Basisszenario“ überführt. Dabei wurden die mutmaßlichen Entwicklungen der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Verkehrs berücksichtigt. Grundlage sind auch verschiedene Infrastrukturmaßnahmen, die bis 2020 realisiert sein sollen. Dies sind etwa die Hardtbergbahn, die S-Bahnlinie 13, zusätzliche Haltestellen der RB 23 oder auch der Trajektkreis und verschiedene andere Kreisverkehrsplätze.

So wurden für die großräumigen Verkehrsverflechtungen Parameter der bundesweiten Strukturdatenprognose verwendet. Für das nahe Umland wurden die Ergebnisse der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) des Landes Nordrhein-

Westfalen herangezogen. Für die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler gingen die Ergebnisse der Wohnungsneubaubedarfsprognose in das Basisszenario ein. Für die Stadt Bonn wurden schließlich Strukturdaten aus der Landes- und Kommunal-Statistik herangezogen. Derzeit hat die Stadt Bonn 317.595 Einwohner (30. Juni 2010). Für das Zieljahr 2020 wurden ca. 334.000 Einwohner und 212.000 Arbeitsplätze prognostiziert.

Im Vergleich der **Verkehrsmittelnutzung** mit anderen großen deutschen Städten weist Bonn bereits durchschnittlich geringe Anteile im MIV in der Größenordnung von 34% für Fahrer und 12% für Mitfahrer auf. Bonn liegt beim Radverkehrsanteil mit 12% zwar knapp über dem Durchschnitt, andere Städte erreichen aber auch 30%. Der ÖPNV weist einen Anteil von 14% und der Fußverkehr einen im Vergleich hohen Anteil von 29% auf. Die Abbildung stellt dar, dass die Verkehrsmittelnutzung für die Fahrtzwecke sehr unterschiedlich ist.

Berechnungsergebnis des zukünftigen **Verkehrsaufkommens** ist, dass die Bedeutung von Beuel und Hardtberg steigt, diejenige von Bonn-Zentrum sinkt und die von Bad Godesberg in etwa stabil bleibt. Das Binnenverkehrsaufkommen im ÖPNV und MIV steigt von ca. 1.014.000 Personenfahrten pro (Werk-) Tag im Jahr 2005 auf ca. 1.057.000 Personenfahrten pro Tag im Jahr 2020. Dies entspricht einer Steigerung von etwa 0,3% pro Jahr. Die Verflechtungen mit dem Umland werden geringfügig in etwa gleicher Größenordnung wachsen. Der ÖPNV-Anteil im Rechenmodell wird sich auf einem Niveau von ca. 26,6% durch Maßnahmen im ÖPNV dabei nicht verändern.

Die Auswirkungen der Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr können nicht berechnet werden, es wird jedoch davon ausgegangen, dass diese zu einer weiteren Reduzierung des MIV-Anteils beitragen. Der Güterverkehr wird von ca. 64.000 auf ca. 72.000 Fahrten pro Tag ansteigen.

Bis 2020 wird der **demographische Wandel** noch keine reduzierenden Effekte auf das Verkehrsaufkommen insgesamt in Bonn aufweisen. Die Hauptverkehrsstraßen können in Spitzenstunden geringfügig entlastet werden. Entsprechende Verlagerungen vom Berufsverkehr in den Freizeitverkehr sind möglich. Insgesamt sind in Zukunft Erreichbarkeit und Sicherheit wichtiger als Geschwindigkeit.

Wegen der Lage zwischen zwei regionalen und nationalen Hauptverkehrsadern ist der Anteil des **Durchgangsverkehrs** an allen Fahrten in Bonn mit 7,5% sehr gering und findet weitgehend auf den Autobahnen statt. Deshalb haben Maßnahmen zur Steuerung und Regelung des Durchgangsverkehrs im Gesamtkonzept keine Bedeutung.

Auf Grund der **Topografie** (Rhein, Kottenforst- und Ennert-Höhenzug) und weiterer trennender Elemente wie die Bahntrassen können einige Verkehrsbeziehungen im MIV nur mit hohem Verkehrsaufwand bewältigt werden. Für eine Verbesserung der Verbindungsqualität ist hierfür der ÖPNV und Radverkehr zu aktivieren, z.B. für die Beziehung Dottendorf-Venusberg. Darüber hinaus muss die Leistungsfähigkeit der Straßen, die für das Bewältigen topografischer Hindernisse wichtig sind, wie etwa die Rheinbrücken, im Gesamtkonzept besonderes Gewicht erhalten.

Die **ÖPNV-Beziehungen** weisen besonders dort geringe Verbindungsqualitäten auf, wo der ÖPNV als straßengebundenes Oberflächenverkehrsmittel langsam ist. Eine Verbesserung kann hier durch eine Beschleunigung z.B. durch effiziente Vorrangschaltungen sowie den Ausbau straßenunabhängiger Schienenstrecken erreicht werden. Im **Vergleich der Reisezeiten** von MIV und ÖPNV wurde bei den Berechnungen deutlich, dass bei kurzen Reiseweiten der ÖPNV in vielen Fällen bereits heute schneller als der MIV ist.

Die Analyse der **Streckenauslastung** zeigt, dass in den Verkehrsspitzen das Hauptstraßennetz hoch, das untergeordnete Netz weniger ausgelastet ist. Ausweichverkehre durch Wohngebiete wie etwa in der Südstadt können in Einzelfällen belegt werden. Die Gliederung des Straßennetzes in Hauptstraßen und Erschließungsstraßen ist in Bonn somit weit fortgeschritten und Maßnahmen

zum Herausdrängen des so genannten „Fremdverkehrs“ aus Wohngebieten sind nur noch in Einzelfällen erforderlich. Im ÖPNV zeigen sich zum Teil hohe Auslastungsgrade der Fahrzeuge, die in den Hauptverkehrszeiten Nachfragezuwächse nur noch in geringem Maße zulassen.

Die Analyse der **Knotenpunktbelastungen** ergab, dass die für das Verkehrssystem bedeutenden Knotenpunkte in hohem Maße in den Spitzenstunden ausgelastet sind. Bei in Zukunft weiterhin hohem Verkehrsaufkommen ist auf Grund der längeren Reaktionszeit älterer Verkehrsteilnehmer damit zu rechnen, dass in Einzelfällen ein Knotenpunktausbau erforderlich werden wird.

Die Analyse der Versorgung von Bevölkerung und Beschäftigten mit **Kfz-Stellplätzen** in Stellplatzanlagen zeigt, dass die innenstadtnahen Wohngebiete mit Altbausubstanz Parkraumdefizite im privaten Bereich aufweisen. Gut versorgt sind die Innenstadtlagen sowie die Dienstleistungsbereiche. Ein Handlungsbedarf ist, abgesehen von den genannten Altbauungsbereichen, nicht gegeben.

Die Qualität der **Raumerschließung im ÖPNV** wurde differenziert analysiert. Es liegen nur kleinere Erschließungsmängel vor. Auch nach dem Kriterium der Bedienungshäufigkeit besteht Handlungsbedarf nur in einigen peripheren Lagen wie z. B. in Marienforst und Lannesdorf-Süd. Die Funktionsqualität der wichtigen ÖPNV-Umschlagspunkte wurde detailliert geprüft.

Die **Ausstattung der Haltestellen** ist noch nicht zufriedenstellend. Zum einen sind Bushaltestellen in den Siedlungsrandlagen noch nicht hinreichend mit überdachten Wartemöglichkeiten ausgestattet. Notwendig ist zum anderen, dass Haltestellen mit Fahrradständern je nach deren Bedeutung ausgestattet und die Ausstattungsstandards an die Bedürfnisse behinderter und älterer Menschen durch barrierefreien Ausbau angepasst werden.

P+R-Anlagen haben insgesamt eine geringe Bedeutung. Allerdings zeigen die verkehrlichen Verflechtungen mit dem nahen und fernen Umland, dass im MIV ein erhebliches Reiseaufkommen über größere Distanzen vorliegt. Dieses soll jedoch möglichst auf ganzer Länge mit dem ÖPNV bewältigt werden.

Für den **Radverkehr** wurde das Radwegenetz intensiv, auch mit Befahrungen, analysiert. Im Wegenetz existieren umfangreiche Netzlücken verschiedener Art. Die Mängel verhindern eine breite Akzeptanz des Radwegenetzes. Es wurden darüber hinaus weitere Defizite im Detail festgestellt. Hierzu gehören an Knotenpunkten fehlende Führungshilfen, fehlende markierte Linksabbiege-

möglichkeiten, fehlende markierte Radverkehrsführungen oder auch fehlende separate Radfahr-signalisierungen. Schutzstreifen sind häufig in Knotenpunkten zu schmal.

Insbesondere an den bedeutenden Verbindungsachsen mit einem großen **Radverkehrsaufkommen** im Alltags- und Freizeitverkehr kommt es aufgrund schmaler Querschnitte und Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern zu gefährdungsträchtigen Situationen. Hier zeigt sich bereits, dass für eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils auch eine Verbreiterung der für den Radverkehr zur Verfügung zu stellenden Haupt-Verkehrsanlagen notwendig ist. Komfortbeeinträchtigungen bestehen etwa durch beschädigte Belagsoberflächen, falsches Oberflächenmaterial, zu weit abgesetzte Furten oder mangelnden Herbst- und Winterservice.

Die Lage und die Art der **Fahrradabstellanlagen** in den Bereichen mit intensiver Radnutzung, wie etwa der Bonner Innenstadt und den anderen Stadtbezirkzentren, wurden nach Zahl, Art und Qualität erfasst, beschrieben und bewertet. Hier besteht in allen Zentrumsbereichen sowohl Verbesserungs- als auch Erweiterungsbedarf.

Zur Feststellung der **Hauptfußwegebeziehungen** innerhalb der Zentren und in Verbindung zu den angrenzenden Zentrumsbereichen fanden Begehungen statt. Abseits der Bezirkszentren wurden beispielhaft die Anbindung ausgewählter Schulzentren und Arbeitsplatzschwerpunkte an das Fußwegenetz begutachtet. Grundsätzlich sind im Stadtgebiet an vielen Knotenpunkten die Bordsteine noch nicht abgesenkt.

Eine große Barriere stellen im **Bonner Zentrum** Engstellen dar. Abseits der Hauptgehwege und des Fußgängerbereichs nimmt die Qualität der Gehwege deutlich ab. Engstellen entlang von Achsen mit einem stärkeren Fußverkehrsaufkommen werden z.B. durch Stadtmöblierung, Gehwegparken und durch die Straßenraumnutzung der Geschäftstreibenden verursacht.

Die Unterführung in der *Poppelsdorfer Allee* ist nach wie vor einer der größten Konfliktpunkte. Darüber hinaus müssen alle vorhandenen Unterführungen im Umfeld des Hauptbahnhofs dringend verbessert werden.

Handlungsbedarf an Engstellen im **Bad Godesberger Zentrum** ist bereits in Umbauprojekte eingeflossen, die demnächst realisiert werden sollen. Die Straßenquerung muss z.B. in einigen Straßen des Villenviertels und am *Römerplatz* verbessert werden. Die Gehbereiche im **Beueler Zentrum** sind, auch wegen zugelassenem Gehwegparken

sehr schmal. Am *Beueler Bahnhofplatz* und entlang der *Goetheallee* in Höhe des Hallenbades sollte die Straßenquerung verbessert werden. Die Barrierewirkung der *Bahnhofstr.* im **Hardtberger Zentrum** ist ebenso wie diejenige von *Am Burgweiher* durch geeignete Maßnahmen aufzuheben.

Über die Zentrumsbereiche hinaus wurden weitere **wichtige Fußgängerbereiche** analysiert. Hierzu gehören der Bereich *Am Propstthof*, Teile der Nordstadt, der Ortskern von Endenich, Beuel-Ost, der Bonner Bogen, die Museumsmeile, das Schulzentrum Pennenfeld und der Bereich um den Mehlemmer Bahnhof.

Bonn weist wegen der hohen Konzentration von Arbeitsplatzstandorten gute Ausgangsbedingungen für hohe Effekte im **Mobilitätsmanagement** auf, wenn es angewendet würde. Einzelstandorte mit hoher Arbeitsplatzzahl und dezentraler Lage wie etwa die Universität und die Universitätskliniken, die Hardthöhe sowie das Gewerbegebiet *Justus-von-Liebig-Str.* sind für rein betriebliche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements geeignet. Im Siedlungsband zwischen Bundesviertel und Bonner Innenstadt sollten kommunale Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ergriffen werden. Mit einer Reduzierung des Pkw-Anteils an diesen Standorten kann gleichzeitig die Leistungsfähigkeit des städtischen Straßensystems verbessert werden.

Im Bonner Straßennetz wird nach wie vor in hohem Umfang **zu schnell** gefahren. Dabei sind es im Wesentlichen die Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes, an denen sich im bebauten Bereich mit Wohnnutzung oder Geschäftsnutzung Konflikte mit der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs einstellen. Konflikte aufgrund unverträglicher Verkehrsmengen in Bezug zur Wohn- oder Geschäftsnutzung sind insbesondere in der *Reuterstr.*, dem gesamten City-Ring, *Kölnstr.*, *Bonner Talweg*, am *Konrad-Adenauer-Platz*, Teilen der *Königswinterer Str.* und der *Mittelstr.* sowie *Am Burgweiher* festzustellen.

Die Analyse der **Unfallsituation** der letzten fünf Jahre weist nach, dass Unfälle gehäuft auf den Hauptverkehrsstraßen geschehen. Die Anzahl der Radfahrunfälle ist steigend, insbesondere bei den Leichtverletzten.

Im Vergleich zu anderen Städten weist Bonn in den letzten Jahren die höchste Steigerung bei den verunglückten Radfahrern auf. Während in Bonn die Zahl um 36% gestiegen ist, waren in typischen Fahrradstädten 17% bzw. 23% zu verzeichnen, in Krefeld sogar nur 4%. In NRW und bundesweit wurden durchschnittlich Steigerungen von jeweils 9% registriert. Unfallopfersituationen im Radverkehr

sind z.B. die Zufahrtsachsen des Radverkehrs in die Innenstadt.

Im Vergleich der Unfallsituation bei allen Verkehrsmitteln zu anderen deutschen Städten ergibt sich, dass das Unfallgeschehen in Bonn gemessen an der Einwohnerdichte günstig zu beurteilen ist. Allerdings weisen etwa Städte wie Mannheim oder Hannover auch bei höherer Dichte günstigere Einstufungen auf.

Die Verteilung des **Wirtschaftsverkehrs** wurde für die Stadtbezirkszentren und die Bürokomplexe untersucht. Dabei konnte dargestellt werden, wie die Routen des Wirtschaftsverkehrs gewählt werden, der die einzelnen Bereiche anfährt und schließlich wieder verlässt. Mit dem Analysewerkzeug kann später ein Instrument etwa für das „LKW-Routen-Konzept“ aufgebaut werden.

Die **städtebauliche Betrachtung** zeigt, dass insbesondere die Funktionszuweisung als „Hauptverkehrsstraße“ in vielen Straßen, die angewohnt werden, wie z.B. in der *Reuterstraße*, oder die wichtige Stadtfunktionen aufweisen, wie etwa die *Endenicher Straße*, Konflikte hervorruft.

Die **Analyse** hat gezeigt, dass mit dem Ziel des umweltverträglichen Stadtverkehrs das Bonner Verkehrssystem noch erheblichen Verbesserungsbedarf aufweist. Hier ist insbesondere der Infrastruktur-Nachholbedarf beim Radverkehr und auch beim öffentlichen Personennahverkehr zu nennen. Hinzu kommt, dass das MIV-Sträßennetz an vielen Stellen noch mit erheblichen Belastungen von Anwohnern verbunden ist.

Handlungsbedarf

Aus der Analyse ergibt sich zusammenfassend folgender Handlungsbedarf:

1. Die **Bonner Verkehrsinfrastruktur** ist seit dem letzten VEP erheblich erweitert worden. Die Stadt verfügt über eine insgesamt gute Infrastruktur. Straßenbaumaßnahmen sind nicht zur Verkehrsmengenbewältigung, sondern vor allem für den Umbau des Verkehrssystems hinsichtlich der besseren Berücksichtigung von Umfeldqualitäten und mehr Raum für andere Verkehrsmittel erforderlich. Auch auf Grund des demografischen Wandels können in Einzelfällen Maßnahmen zur Optimierung von Leistungsfähigkeit erforderlich werden. Im ÖPNV sind Beschleunigungsmaßnahmen und der Ausbau von Kapazitäten sinnvoll, um die gewünschten Nachfragezuwächse bewältigen zu können. Für den Wirtschaftsverkehr sollten vorhandene Schienenanschlüsse langfristig gesichert oder ergänzt werden.
2. Das **Verkehrsaufkommen** wird bis 2020 durchschnittlich weiter, jedoch geringfügig, steigen. Eine grundsätzliche Trendwende in der Verkehrsmittelwahl kann bisher noch nicht festgestellt werden. Da sie kein Selbstläufer ist, muss sie weiter planerisch unterstützt werden.
3. Aus der vorhandenen, in weiten Teilen gering verdichteten **Siedlungsstruktur** ergibt sich, dass allein hieraus erhebliche Erschließungsnachteile im ÖPNV vorliegen. Daher ist das Augenmerk für die Flächenerschließung auch auf das Fahrrad, den Fußverkehr und nach Möglichkeit auch auf weitere, innovative Verkehrsmittel, wie etwa die vorgeschlagene Luft- oder Standseilbahn von Dottendorf zum Venusberg zu lenken. Daneben sollen - außerhalb der Verkehrsplanung – vorhandene Siedlungseinheiten bevorzugt in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen verdichtet werden.
4. Auf Grund der Topografie können einige **Verkehrsbeziehungen** im MIV nur mit hohem Verkehrsaufwand bewältigt werden. Für eine Verbesserung der Verbindungsqualität ist hierfür der ÖPNV und Radverkehr zu aktivieren. Darüber hinaus muss die Leistungsfähigkeit der Straßen, die für das Bewältigen topografischer Hindernisse wichtig sind, wie etwa die Rheinbrücken, im Gesamtkonzept besonderes Gewicht erhalten.
5. Das **ÖPNV-System** weist hinsichtlich Erschließungsqualität und Verbindungshäufigkeiten nur noch wenige Mängel auf, die beseitigt werden müssen. Handlungsbedarf besteht vor allem in der Beschleunigung des ÖPNV sowie im Ausbau seiner Kapazitäten, z. B. durch Ausbau des Schienenverkehrs. Bei den Bahnhöfen ist dem behindertengerechten Ausbau der Umsteige- und Verbindungsbeziehungen besonderes Augenmerk zu widmen. In Einzelfällen kann die Lage von Bushaltestellen optimiert werden. Die Ausstattung der (Bus-) Haltestellen muss noch erheblich verbessert werden, der barrierefreie Umbau ist bei weitem noch nicht abgeschlossen. Mit dem geplanten S-Bahn-Haltestellenpunkt nebst P+R-Anlage in Bonn-Vilich soll die Umsteige- und Verbindungs-

- qualität im Bonner Osten verbessert werden.
6. Die Schwerpunktbildung von Arbeitsplätzen weist darauf hin, dass durch Maßnahmen des **Mobilitätsmanagements** wirksame Effekte auf die Entlastung des Straßensystems in Spitzenstunden erreicht werden können.
 7. Ein **leistungsfähiger ÖPNV** und eine hohe Attraktivität von Fuß- und Radverkehr sind Grundvoraussetzungen für gleichwertige Mobilitätschancen. Eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ist vor allem in der Betriebsqualität zu erreichen, Stichworte sind hier Beschleunigung, Stabilität und Verlässlichkeit. Da darüber hinaus nur in geringem Maße die Verkehrsleistung ausgeweitet bzw. neue Streckeninfrastrukturen gebaut werden können, müssen neue Fahrgastpotenziale insbesondere aus den Reihen der Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer gewonnen werden.
 8. Eine Herausforderung für die Gestaltung und Funktion der öffentlichen Räume und der Bewältigung von Mobilität ergibt sich durch die Veränderung der **Altersstruktur der Bevölkerung**. Daher deckt sich die Aufgabe der Daseinsvorsorge mit der Aufgabe, durch Attraktivitätssteigerung im ÖPNV langfristig die älteren Kunden zu binden. Der Verkehrsraum muss so (um-)gestaltet werden, dass die Risiken für Fußgänger und Radfahrer minimiert werden. Die Schwerpunkte der kommunikativen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollten in Zukunft bei den älteren Fußgängern, Radfahrern und aktiven Kraftfahrern liegen.
 9. Im **Radverkehr** sind sowohl umfangreiche Ergänzungen des Radwegenetzes als auch Verbesserungen bestehender Anlagen erforderlich. Hierzu gehören mehr und bessere separate Radfahrsignalisierungen und breitere Schutzstreifen und neue Schnellwege. Bei hohem Radverkehrsaufkommen müssen Radverkehrsanlagen breiter angelegt werden. Dies ist auch für eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils notwendig. Bei den Radabstellanlagen besteht in allen Zentrumsbereichen sowohl Verbesserungs- als auch Erweiterungsbedarf. Weiterhin gibt es die Notwendigkeit, Verbesserungen im Fahrradservicebereich und in der Verknüpfung mit dem ÖPNV zu erreichen. Die Maßnahmen sind notwendig, um merkliche Verbesserungen im Radverkehr erreichen zu können.
 10. Ebenso wie beim Radverkehr besteht im **Fußverkehr** zum einen bei den Bestandsanlagen Verbesserungsbedarf, etwa hinsichtlich Engstellen, Querungshilfen und Bordsteinabsenkung. Zum anderen müssen begreifbare Wegenetze geschaffen, bzw. vervollständigt werden.
 11. Der Verkehr trägt in Bonn weiterhin zu **Schadstoff- und Lärmbelastung** bei. Daher enthalten sowohl der Lärmminierungsplan als auch der Luftreinhalteplan Maßnahmen im Bereich Verkehr. Die Aufgabe der Entlastung von Beeinträchtigungen bleibt, auch unter Berücksichtigung weiterer technischer Verbesserungen an Fahrzeugen, für das nächste Handlungs-jahrzehnt erhalten. Der Gesamtansatz des VEP 2020, den Pkw-Verkehr zu reduzieren, dient insgesamt den Zielen der beiden Aktionspläne.
 12. Der Schutz der Bevölkerung vor **negativen Folgen** des Verkehrs bleibt als Daueraufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung bestehen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit.
 13. Insbesondere in der Straßeninfrastruktur hat sich ein Rückstand bei **Netzpflge und Instandhaltung** aber auch bei Kenn-daten des Verkehrs aufgebaut. Daher sind für die Straße zielgerichtete Investitionen in den Bestand und in die Datenerhebung nötig, die insbesondere auch die Radverkehrsanlagen berücksichtigen müssen.

Wirkung des VEP 2020

Der konzeptionelle Ansatz sowie die dargestellten Maßnahmen des VEP 2020 sind bis zum genannten Zieljahr hin orientiert. Der VEP soll als Richtlinie dem Verwaltungshandeln dienen. Die einzelnen Maßnahmen sind für sich im Zeithorizont von zehn Jahren umsetzbar, bzw. können in die übergeordneten Finanzierungspläne wie etwa dem Bundesverkehrswegeplan eingebracht werden, da in diesem Zeitraum entsprechende Verfahren wie etwa der nächste Bundesverkehrswegeplan anhängig sein werden. Vom Umfang der realisierten Vorhaben hängt ab, wie gut die Ziele erreicht werden.

Die Konzepte und Maßnahmen stellen dabei die Handlungsmöglichkeiten dar, die sich für Bonn

nach derzeitigem Kenntnisstand realistisch umsetzen lassen. Die Maßnahmenlisten dienen dazu, den Handlungsbedarf in konkrete Maßnahmen umzusetzen, die im Weiteren detailliert geplant und realisiert werden sollten. Der VEP 2020 stellt sicher, dass die Einzelplanungen auf den gleichen Annahmen aufbauen und gezielt ineinander greifen, um die Ziele zu erreichen. Gleichzeitig ist er keine starre Sammlung von Vorgaben, sondern flexibel, um geänderte Rahmenbedingungen bzw. durch verkehrspolitische Maßnahmen angestoßene Entwicklungen mit aufzunehmen. So können etwa durch neue Erkenntnisse und Entwicklungen sowohl neuer Handlungsbedarf und somit neue Maßnahmen entstehen als auch ohne Substanzverlust auf einzelne Maßnahmen verzichtet werden. In diesem Zusammenhang wird auf die vorgeschlagenen Monitoring-Maßnahmen hingewiesen.

Die Ziele

Aus dem 2005 beschlossenen Handlungskonzept „Umweltverträgliche Verkehrsträgerpartnerschaft“ wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Strategien herausgearbeitet, mit denen das Ziel erreicht werden soll. Diese sind die weitest mögliche Vermeidung von Verkehr, eine stärkere Nutzung umweltschonender Verkehrsmittel und damit eine Reduktion des Pkw-Verkehrs, die Reduktion von Lkw-Verkehr in empfindlichen Gebieten, ein besserer Verkehrsfluss auf Hauptstraßen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen, mehr Sicherheit im Verkehr, bessere Aufenthaltsqualität im Straßenraum sowie Verbesserung der Straßen- und Verkehrsmittelnutzung im Sinne der Barrierefreiheit. Um das Ziel zu erreichen, müssen nicht nur das Sachgebiet Verkehr, sondern auch andere lokale Handlungsbereiche aktiviert werden.

Die Strategien wurden im Diskurs mit der Öffentlichkeit und der Politik Zielen zugeordnet, die weiter differenziert wurden. Dabei wurden weitere Aktivitätsebenen in das Zielsystem integriert. Hier sind über die schon genannten Aspekte hinaus z.B. Stichworte wie verkehrssparende Stadtstrukturen, günstigere Tarife im ÖPNV, Parkraumbewirtschaftung, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, Konzepte zur innovativen Straßenraumaufteilung, Querungshilfen und sichere Radwege zu nennen. Eine bessere Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll beispielsweise durch Konzepte zur gemeinsamen Nutzung von Straßenräumen, breitere Aufenthaltsflächen, Extensivierung von Vegetation und Erweitern von öffentlichen Sitzgelegenheiten erzielt werden.

Das Handlungskonzept

Bausteine des VEP für das Zieljahr 2020

Das erarbeitete Ziel lässt sich nur durch Maßnahmen auf verschiedenen Handlungsebenen erreichen, die sich gegenseitig ergänzen. Gleichzeitig sind städtebauliche Weichenstellungen erforderlich, um sicherzustellen, dass vermehrt Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Eine Stärkung der zentralen Bereiche sowie Mindeststandards bei der Siedlungsdichte sind daher erforderlich.

Den Kern des VEP 2020 bildet das strategisch orientierte Handlungskonzept mit dem Zeithorizont 2020. Es besteht aus fünf sachlichen und räumlichen Handlungsfeldern. Das Handlungskonzept ist durch Analysen bisheriger und künftiger Entwicklungstrends hinterlegt. Es bündelt die formulierten Ziele für das jeweilige Handlungsfeld und beinhaltet geeignete Kernmaßnahmen, bzw. -aufgaben. Der Maßnahmenkatalog enthält mit raumstrukturellen, organisatorischen, informations- und motivationsbezogenen sowie infrastrukturellen Maßnahmen unterschiedliche Maßnahmearten. Die Handlungsbausteine sind so angelegt, dass Synergieeffekte zwischen den Maßnahmen erzielt werden können. Gleichzeitig unterstützen und überlagern sich die Handlungsbausteine teilweise gegenseitig, so dass sie sich in ihrer Wirkung ergänzen und dadurch bessere Wirkungsgrade erreicht werden.

Für das optimale Zusammenwirken der Handlungsfelder der Verkehrsplanung und des Verkehrsanlagenbaus sind folgende fünf Bausteine notwendig:

- Aufstellung funktionsfähiger Netze für alle Verkehrsmittel durch verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen
- Konzeptionelle Arbeitsfelder der Verkehrsplanung: Wirtschaftsverkehr, ruhender Verkehr, insbesondere Konzepte für Verknüpfung von Verkehrsmitteln
- Beauftragung der Verwaltung mit multimodalem Mobilitätsmanagement
- Nachhaltige Systempflege und Instandhaltung für alle Verkehrsarten.
- Stärkere Verzahnung der Verkehrsplanung und –organisation in der Verwaltung

Die Darstellung des Handlungskonzeptes gliedert sich danach zum einen anhand der räumlichen Bezugseinheiten Gesamtstadt sowie der Stadtbezirke und zum anderen anhand der Ziele. Der Handlungsbaustein „Stärkere Verzahnung der Verkehrsplanung in der Verwaltung“ ist kein ausschließliches Thema des VEP sondern regelmäßige Aufgabe der Verwaltung, der daher im Folgenden nicht weiter thematisiert wird. Es wird ein Gesamtkonzept abgeleitet und die Maßnahmen für die einzelnen Stadtbezirke dargestellt.

Verkehrsnetze

Im **Straßennetz** konnten für den MIV Handlungserfordernisse festgestellt werden. Das konzeptionell entwickelte Straßennetz stärkt die übergeordnete Straßenstruktur („Bonner Autobahnbogen“) zur leistungsfähigen Verteilung der zu- und abfließenden Verkehre, reduziert die Bedeutung der meist angewohnten Radialstraßen, stärkt die Tangentialerschließung der Bonner Innenstadt zur Reduzierung von Belastungen wichtiger Aufenthaltsräume und verbessert die Quermöglichkeiten der Bahntrasse zur Vermeidung von Umwegen.

Das **Netz des Schienensystems** soll zum stadtweiten Rückgrat des ÖPNV weiter entwickelt werden. Es wird vor allem dadurch verbessert, dass die Radiallinien räumlich verdichtet und stärker verknüpft werden. Neben der schon beschlossenen Schienenstrecke zum Hardtberg und der geplanten S13 sind Linienverlängerungen sowie neue Führungen über schon vorhandene, teilweise als Güterstrecke genutzte Trassen vorgesehen. Durch eine Verknüpfung im Bereich von Endstellen, etwa in Tannenbusch oder Mehlem, werden Netzmaschen im Schienenverkehr verkleinert, Reisezeiten verbessert und Umsteigeoptionen erhöht. Die Verdichtung des Schienennetzes schafft gleichzeitig die notwendigen Kapazitäten im ÖPNV zur effizienten Bewältigung der beabsichtigten zusätzlichen Verkehrsnachfrage.

Im **Radverkehr** wurde der Schwerpunkt auf die Verflechtung zwischen Gemeinden und zwischen Stadtbezirken gelegt und ein Rad-Hauptnetz konzipiert. Die Radwege sind analog zur Klassifizierung der Straßen als Schnellwege, Hauptverbindungswege, Verbindungswege sowie Erschließungswege klassifiziert worden. Für den Freizeitverkehr werden die Kategorien Fernwege, Regionalwege und Nahraumwege gebildet und als Gesamtnetz konzipiert. Aus diesen Zielvorstellungen sind entsprechende Handlungskonzepte für den

Netzlückenschluss und die Verbesserung der Angebotsqualität entwickelt worden.

Analog zu den Systemen der anderen Verkehrsarten wurde für den Fußgängerverkehr für die vier Stadtbezirkszentren sowie ausgewählte Fußgängereinzugsbereiche ein **Fußwegenetz** erarbeitet. Hierfür wurde für die Zentren ein zweistufiges Netz bestehend aus Hauptverbindungswegen und Verbindungswegen aufgebaut.

Konzeptionelle Arbeitsfelder

Im Wirtschaftsverkehr sind vor allem Vorarbeiten für ein Lkw-Routenkonzept mit Aufstell- und Rüstflächen für Lkw und Busse für den Wirtschafts- und Lkw-Verkehr durchzuführen, um dieses Konzept in naher Zukunft aufstellen zu können. Dabei sind vorhandene Schienenanschlüsse für den Güterverkehr langfristig konzeptionell einzubinden. Im Ruhenden Verkehr sind die Anforderungen in planerischer, räumlicher und finanzieller Hinsicht an private Stellplatzanlagen vor allem für Pkw zu erarbeiten. Daher werden raumbezogene Stellplatzsatzungen vorgeschlagen, über deren Notwendigkeit der Rat gesondert entscheiden soll. Hierzu gehört auch eine Strategie zur zielgerichteten Verwendung der Stellplatzabläßemittel.

Zentrale Planungsaufgabe ist die Stärkung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln. In diesem Zusammenhang ist auch das Bike-and-Ride-System im Bereich der Umsteigepunkte zum ÖPNV zu erweitern. Hierzu gehört auch das geplante Mietfahrradsystem. Ziel ist es, nicht nur Verknüpfungshaltestellen, sondern flächendeckend Haltestellen mit Fahrradparkpositionen auszustatten.

Multimodales Mobilitätsmanagement

Die Potentiale zur Reduzierung des MIV durch Mobilitätsmanagement sind erheblich. Die Verwaltung sollte daher fachlich und personell mit einem kontinuierlichen Ansprechpartner für kommunale Mobilitätsberatung erweitert werden. So kann die Verwaltung verkehrsrelevante Aktivitäten außerhalb der Verkehrsinfrastrukturplanung sowie der ÖPNV-Planung und -gestaltung bündeln. Hier ist insbesondere die kommunale Mobilitätsberatung, etwa für betriebliche Mobilitätspläne, Ausbau von Transportdiensten, Stärkung von Car-Sharing etc. zu bearbeiten. Die Stelle ist ebenfalls geeignet, Mobilitätsdienste von Unternehmen zu aktivieren, wie etwa Hol- und Bringdienste im Lebensmittel-einzelhandel und Schul- und Kita-Mobilitätspläne zu entwickeln und zu pflegen. Unterstützend für Mobilitätsmanagement sollte ein eigenständiges

Planwerk „kommunale Parkraumbewirtschaftung“ erstellt werden.

Nachhaltige Systempflege

Das gesamte Verkehrssystem besteht aus der Infrastruktur, den öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln und der organisatorischen Struktur. Im Sinne einer nachhaltigen Qualitätssicherung sind Standards zu definieren und regelmäßige Audits oder Revisionen am System durchzuführen. Hierzu gehören etwa Instandhaltungs- und Pflegeroutinen, Routinen der Verkehrsplanung wie standardisierte regelmäßige Erhebungen von Mengen, Geschwindigkeiten und Erfassung des Modal-Splits, ein kontinuierliches, standardisiertes Prüfsystem zur Sicherheit von Verkehrsanlagen (Sicherheitsaudit) etc.. Die sich aus dem System ergebenden Handlungsanforderungen sind im laufenden Geschäft vordringlich zu behandeln. Hierbei können auch kontinuierlich verkehrliche Kennzahlen standardisiert erhoben und für wirtschaftliche und verkehrsplanerische Aktivitäten bereit gehalten werden.

Straßenräumliches Handlungskonzept

Die Maßnahmen zur Aufwertung von Straßenräumen bestehen aus Aufwertungen und Umstrukturierungen zentraler radialer Hauptverkehrsstraßen. Mit dem Ziel „Bessere Aufenthaltsqualität im Straßenraum“ sollen die angewohnten Hauptverkehrsstraßen so umgestaltet werden, dass dort Fußgänger und Radfahrer mehr Raum erhalten und der Aufenthalt gestärkt wird. Dies kann allerdings nur umgesetzt werden, wenn an anderer Stelle neue oder erweiterte Verkehrsanlagen für den fließenden MIV geschaffen werden. Andernfalls werden solche Umgestaltungen zu lang anhaltenden Stauerscheinungen in den angrenzenden Straßenräumen führen und die betreffenden Anwohner dieser Straßen benachteiligen.

Ergänzend wird vorgeschlagen, Quartiers- oder Stadtteil-bezogene Gestaltungsleitlinien langfristig anzulegen. Im Gegensatz zu den im Fokus stehenden Stadtbezirkzentren sollte dies vor allen Dingen in den Bereichen, die an die Zentren angrenzen, flächendeckend aufgestellt werden.

Beispielhaft wurde in einer städtebaulichen Studie gezeigt, dass durch Umgestaltung und integrierende städtebauliche Planung im Bereich des Bonner Westens mit einer Umgestaltung der BAB A 565 zu einem Stadtboulevard erhebliche städtebauliche Potentiale aktiviert werden können und

die Zäsur der Autobahn räumlich überwunden werden kann. Mit einem solchen Ansatz und entsprechender Randbebauung können die derzeitigen Entwicklungshemmnisse im Umfeld abgebaut werden. Es kann somit eine städtebauliche hochwertige Entwicklung in einem ca. 50 ha großen Stadtraum angestoßen werden.

Verknüpfung mit weiteren Handlungsfeldern

Die Verwaltung ist bereits mit der Aufarbeitung von Unfallschwerpunkten regelmäßig befasst. Weitere Instrumente der **Verkehrssicherheit** sollten als Regelinstrument in das Handeln integriert werden. Dies sind insbesondere das Sicherheitsaudit für Straßenplanungen sowie für Straßenrevisionen, Schul-Mobilitätspläne für alle Schulen sowie Kitas oder die regelmäßige Aktualisierung eines Kinderstadtplans. Die Arbeiten beziehen die zuständigen Ämter mit ein.

Generell gilt zur Verkehrsvermeidung das Primat der „Stadt der kurzen Wege“. Diese Leitlinie ist durch die **Stadtentwicklungsplanung** zu verfolgen. Stadtentwicklungsentscheidungen sind standardmäßig auf die Wirkung für die Aufteilung der Verkehrsarbeit auf verschiedene Verkehrsmittel zu prüfen.

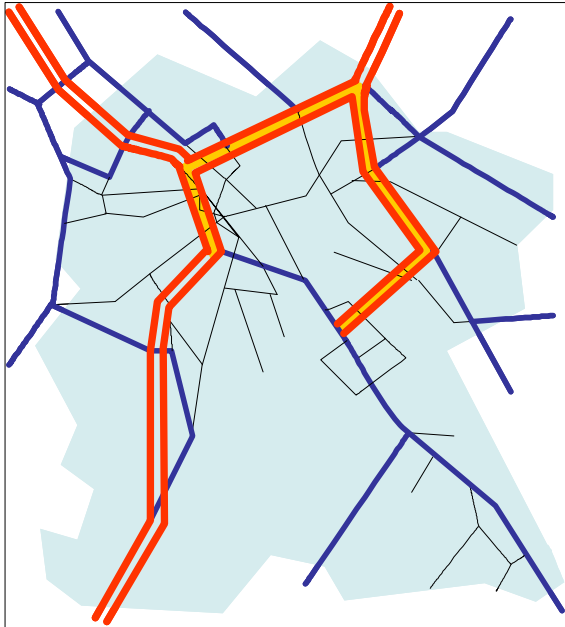
Der VEP hat Berechnungsergebnisse zur Erarbeitung des **Luftreinhalteplans** beigetragen. Im Gegenzug fließen die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes in den VEP ein. Gleichzeitig fördern Maßnahmen des VEP 2020 das Erreichen der Ziele des Luftreinhalteplans. Ein wesentlicher Aspekt ist die Verknüpfung der **Lärmaktionsplanung** mit dem VEP 2020. Ergebnisse des Verkehrsmodells fanden Eingang in die Lärmberechnungsverfahren. Verkehrliche Maßnahmenvorschläge des VEP 2020 sollen in die Aktionspläne eingearbeitet werden.

Die Verkehrsmittel

Motorisierter Individualverkehr

Mit dem Systemvorschlag für das Hauptstraßennetz soll der fließende MIV noch stärker auf die überörtlichen Straßen gebündelt werden. Die Autobahnen A565 sowie die A59 südlich des Autobahndreiecks Bonn-Beuel stellen einen Bonner „Autobahnbogen“ dar, der den nationalen und regionalen Verkehr auf die Stadt zuführt, bzw. um diese herumleitet. Das kleinräumige Netz kann in seiner Bedeutung reduziert werden.

Es werden die Straßenkategorien Autobahnen, Übergeordnete Verbindungen und Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen für das Hauptstraßennetz



vorgeschlagen. Um eine gute Funktion des Systems zu erreichen, werden insbesondere die vollständige Erweiterung der A565 und A59 auf sechs Spuren, die Anbindung der *Bundesgrenzschutzstr.* an die A565, der Halbanschluss der *Schlesienstr.* an die A555 und die Realisierung einer Vollarbindung der AS Bonn-Endenich an die A565 vorgeschlagen. Um die Anbindung an das Autobahnnetz zu verbessern, sollte der Schnellstraßenabschnitt zwischen AS Poppelsdorf und Reuterstr. in eine Stadtstraße mit Anschluss Carl-Troll-Str. umgewandelt, der Knotenpunkt B56/Bundesgrenzschutzstr. als großer Kreisverkehr umgestaltet und die B56 Am Alten Friedhof ↔ Endenicher Str. im Zuge der Bahnquerung neu verknüpft werden. Systemverdichtend werden die Aufnahme der *Hohe Str.* in das Hauptstraßennetz und die Verbindung von der B9 nach Kessenich/Dottendorf als niveaufreie Bahnquerung wirken.

Zur Herstellung einer Reihenfolge von Maßnahmen wurden mittels der Zielkriterien des VEP 2020 vier Prioritätsgruppen gebildet. Die genannten sieben Maßnahmen der Priorität A besitzen eine sehr hohe Bedeutung, die 24 Maßnahmen der Priorität B eine hohe Bedeutung. Die 22 Maßnahmen der Priorität C besitzen eine mittlere und die neun Maßnahmen der Priorität D eine geringe Bedeutung für die Erfüllung des Leitbildes.

Die grobe **Kostenschätzung** zeigt, dass die Maßnahmen der Priorität A mit zusammen ca. 160 Mio. EUR, die 24 Maßnahmen der Priorität B mit zusammen ca. 38 Mio. EUR, die Maßnahmen der Priorität C mit ca. 40 Mio. EUR und diejenigen mit der Priorität D mit ca. 5 Mio. EUR zu Buche schlagen werden.

Der VEP 2020 konzentriert sich im **Wirtschaftsverkehr** auf die Vorarbeiten für die Festlegung von Lkw-Routen. Sinnvoll ist zur Zukunftssicherung die Möglichkeit von Schienenanschlüssen von Gewerbegebieten, aber auch der MVA. Daher sind vorhandene Schienenanschlüsse und Güterstrecken weitestgehend zu erhalten. Am Rheinhafen sind verschiedene Planungen im Gang. Hier wird empfohlen, auf eine stärkere Vernetzung mit benachbarten Häfen hinzuwirken. Um den Mangel des fehlenden Gleisanschlusses zu beheben, sollte geprüft werden, ob z.B. Güterverkehr auf vorhandenen Schienen zwischen der Hafenanlage in Bonn und Godorf betrieben werden kann.

ÖPNV

Aus der Bewertung der Maßnahmen ergibt sich eine Prioritätenreihung. Bezüglich der Zielsetzungen des VEP weist der ÖPNV eine Grundwertigkeit auf, da der ÖPNV dem Ziel der umweltfreundlicheren Verkehrsabwicklung dient.

Als Maßnahme von sehr hoher Bedeutung wurde im Stadtbezirk **Bonn** die Verlängerung der Linie 63 von Tannenbusch-Mitte nach Buschdorf identifiziert.

Maßnahmen der Priorität B sind zum einen eine Vernetzung der Stadt- und Straßenbahn im Bonner Norden durch die Führung einer zusätzlichen Straßenbahnlinie über die *Kölnstr.* bis Auerberg bzw. durch eine Verlängerung der bestehenden Strecke von Auerberg nach Tannenbusch. Über die RSE-Schientrasse könnte eine neue Straßenbahnlinie von Beuel nach Holzlar-Kohlkaul geführt werden. Venusberg, Dottendorf und Kessenich können sowohl über eine neue spurgeführte ÖV-Verbindung Hindenburgplatz ↔ Venusberg (z. B. Seilbahn) als auch über eine Verlängerung der Straßenbahn von Dottendorf über Friesdorf nach Bad Godesberg besser vernetzt werden. Wichtig ist hierbei auch die Anbindung des Venusbergs an das Stadtbahnssystem

Bad Godesberg benötigt weiterhin die Verlängerung der Straßenbahn/Stadtbahn von Bad Godesberg nach Mehlem, kann aber auch durch einen Linientausch von Teilstrecken der 66 und 16/63 profitieren und durch einen neuen Bahnhof Meh-

lem Süd mehr Fahrgastpotential auf die Schiene bringen.

In **Beuel** kann durch einen neuen Stadtbahnhaltepunkt T-Mobile/Rheinaue rechtsrheinisch die Erschließungsqualität erheblich verbessert werden.

Die Anbindung von **Hardtberg** könnte darüber hinaus durch einen 10-Minuten-Takt der RB 23 und eine Durchbindung mit der RB 30 am Hbf verbessert werden.

Die **regionale stadtweite Einbindung** von Bonn kann durch eine Integration von Bonn in das RRX-System auf beiden Rheinseiten und einen 2-System-Anschluss vom Flughafen über Troisdorf, Bonn Hbf über die Kennedybrücke nach Bad Godesberg gestärkt werden.

Die grobe **Kostenschätzung** ergab für die Maßnahmen der Priorität A Investitionskosten von ca. 4 Mio. EUR, für die Maßnahmen der Priorität B von insgesamt 270 Mio. EUR. Die jährlichen Betriebskosten, die auf dem Bonner Stadtgebiet anfallen, verändern sich im Falle der Realisierung des Maßnahmenpakets so, dass im Busverkehr ca. 4 Mio. EUR eingespart werden können, im Stadtbahn/Straßenbahnverkehr ca. 14 Mio. EUR zusätzlich anfallen, im Seilbahnverkehr (Venusberg) ca. 1 Mio. EUR und im SPNV einschl. RSB13 ca. 12 Mio. EUR zusätzlich aufgewendet werden müssen. Dem Anstieg der Betriebskosten steht ein Anstieg der Fahrgeldeinnahmen in Höhe von ca. 5 Mio. EUR pro Jahr gegenüber.

Der VEP verweist für die **P+R-Anlagen** auf das bestehende Konzept des VRS. Es besteht kein Bedarf für weitere Parkieranlagen mit Ausnahme einer Anlage an einem zukünftigen S-Bahn-Haltepunkt Vilich, weil es in der Regel zielführender ist, auch den Pkw-Weg, der zum P+R-Platz führt, mit dem ÖPNV zu bewältigen. Es ist eine Überprüfung der Wirksamkeit der vorhandenen und geplanten Anlagen im Zusammenhang mit dem Handlungsauftrag „Durchführen von Prüf-routinen“ im Rahmen der nachhaltigen System-pflege für alle Verkehrsarten vorgesehen.

Die **Nationale Vernetzung** von Bonn wird weiter zunehmen. Der Anschluss des Köln-Bonner und des Düsseldorfer Flughafens an Bonn wird neben der Verkehrsinfrastruktur weiter entwickelt werden. Die Liberalisierung des europäischen Marktes wird zu einem Ausbau des nationalen und internationalen Fernbusnetzes führen. Entsprechende Anforderungen nach Bushaltestellen, Terminals und anderen Anlagen müssen dann räumlich sinnvoll realisiert werden. Daher ist eine vorausschauende Vorbereitung durch die Stadt für diesen Verkehrssektor notwendig. Der vorhandene Fernbus-Halt

an der *Rabinstraße* ist nicht ausbaufähig und schlecht an den ÖPNV angebunden. Er sollte daher durch eine neue Anlage ersetzt werden.

Radverkehr

Der VEP 2020 schlägt über die konzipierten Radnetze mit dem innovativen Schnellweg-System hinaus Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit, Kontrollaktionen und Sanktionen sowie Kommunikative Verkehrssicherheitsarbeit zur Verbesserung des Radverkehrs vor.

Die Auswahl und Bewertung der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen wurde über eine Bewertungsmatrix vorgenommen, welche die wesentlichen Qualitätskriterien für Radverkehrsanlagen beinhaltet. Auch hier wurden die Maßnahmen in vier Prioritätsklassen A-D eingeteilt. Die bei der zukünftigen Planung von Radverkehrsanlagen in Bonn zu beachtenden Standards werden detailliert dargestellt.

Im **Ruhenden Radverkehr** wurden Empfehlungen für Abstellanlagen entwickelt. Die Strategie ist dabei „Konzentration durch Service“. Dabei werden Anlagen mit einem hohen Level of Service (LOS) – RADStationen, RADServicePoints und RADParkplätze definiert. Besondere Bedeutung bei der Realisierung weiterer Anlagen haben die ÖPNV-Haltestellen, deren Ausstattung mit Radabstellanlagen nach der Bedeutung der Haltestelle ausgerichtet werden sollten. Die Überprüfung der Nutzung der Anlagen ist im Handlungsauftrag zum Durchführen von Prüfroutinen im Rahmen der nachhaltigen Systempflege für alle Verkehrsarten vorgesehen.

Der VEP 2020 legt dar, dass der Radverkehr nicht nur über Infrastrukturmaßnahmen, sondern auch über eine aktive Öffentlichkeitsarbeit und für das Ausnutzen, bzw. das Weiterentwickeln von Finanzierungsinstrumenten gefördert werden muss. Das Fahren mit privaten Fahrrädern soll durch ein öffentliches Fahrradverleihsystem ergänzt werden. In einer ersten Ausbauphase soll zunächst der zentrale Bereich im Bonner Zentrum ausgestattet werden. Er soll um zentrumsnahe Universitätsstandorte, wichtige Verknüpfungshaltestellen, wichtigen touristischen Zielen und geschäftliche Ziele erweitert werden.

Fußverkehr

Die Auswahl der Maßnahmen für die Fußverkehrsinfrastruktur wurde über eine Bewertungsmatrix vorgenommen, welche die wesentlichen Qualitätskriterien für Fußverkehrsanlagen beinhaltet und in vier Prioritätsgruppen A-D eingeteilt. Die Förde-

rung von Fußverkehr ist ebenso wie beim Radverkehr durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und Service, insbesondere zu den Themen Verkehrssicherheit und Infrastruktur sowie Barrierefreiheit zu begleiten. Der VEP 2020 stellt hierzu Aktionsbeispiele dar. Die bei der zukünftigen Planung von Fußverkehrsanlagen in Bonn zu beachtenden Standards werden detailliert dargestellt.

Maßnahmen für die Stadtbezirke

Der VEP 2020 stellt für jeden Stadtbezirk ein Bündel von vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen dar, welche dem Planungsziel dienen können. In dieser Zusammenfassung wird auf die wichtigsten Maßnahmen der Prioritätsstufen A und B hingewiesen.

Stadtbezirk Bonn

Im **MIV** dienen die Maßnahmen der Prioritätsstufe A der Verbesserung im Hauptstraßennetz und der Bedeutungssteigerung der Autobahnen. Diesem Ziel dienen vor allem die Erweiterung der A565 und A59 auf durchgehende sechs Spuren. Die Anbindung an die Autobahnen wird mit dem vorgeschlagenen Halbanschluss der *Schlesienstr.* an die A555 und dem Anschluss der *Carl-Troll-Str.* an den A565-Zubringer verbessert. Die geplante Anbindung der *Viktoriabrücke* an die *Thomastr.* soll die Bornheimer Straße entlasten, die dann städtebaulich aufgewertet werden kann. In Priorität B sind zum einen Maßnahmen zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Hauptstraßennetzes wie die immer noch nicht realisierte Linksabbiegemöglichkeit am *Bertha-von-Suttner-Platz* sowie die Anbindung der *Wesselstr.* an *Am Hauptbahnhof*. In deren Folge kann die *Nordunterführung* für den MIV geschlossen und umgestaltet werden. Durch die Aufnahme der *Hohe Str.* in das Hauptverkehrsstraßennetz wird dieses im Norden formal funktional erweitert. Mit einem Tunnel unter der DB-Trasse im Bereich der *Ollenhauerstraße* kann schließlich Verkehr direkter geführt werden. Durch die Leistungssteigerung des Autobahnsystems können weitere für den Fußgänger- und Radverkehr wichtige Stadträume **städtebaulich aufgewertet** werden. Dies sind neben der schon genannten *Bornheimer Straße* insbesondere die *Reuterstr.*, *Endenicher Str.*, *Am Hof* und *Am Boeselerhof*. In Kessenich würde vor allem der Umbau des Knotens *Rheinweg / Karl-Barth-Str. / Markusstr.* zum Kreisverkehrsplatz zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen. Als sowieso zu realisierende Maßnahmen werden insbesondere Maßnahmen des Kreisverkehrsprogrammes

sowie der Bau des Trajektknotens konzeptionell berücksichtigt.

Im **ÖPNV** ist die wichtigste Maßnahme die Verlängerung der Linie 63 von Tannenbusch-Mitte nach Buschdorf. In Priorität B wird die Erweiterung der Straßenbahn 61 über *Kölnstr.* bis Auerberg bzw. von Auerberg nach Tannenbusch eingeordnet. Der VEP 2020 regt darüber hinaus an, den Venusberg über ein innovatives Verkehrsmittel, etwa eine Luft- oder Standseilbahn mit Dottendorf, etwa am *Hindenburgplatz* zu verbinden. Hierdurch würde der Venusberg direkt an das Stadtbahnsystem angebunden werden. Die Straßenbahn sollte von Dottendorf über Friesdorf nach Bad Godesberg verlängert werden. Durch einen kreuzweise Tausch von Teilstrecken der Linien 66 und 16/63 können die Umsteigevorgänge von Fahrgästen erheblich reduziert werden. Das Fahrtenangebot sollte darüber hinaus mit einem 10-Minuten-Takt der RB 23 und der eventuell möglichen Durchbindung zur RB 30 am Hbf und auch durch eine Einbindung von Bonn in das linksrheinische RRX-System verbessert werden. Die Hardtberglinie sowie der Bau des Haltepunktes *Endenich-Nord* sind im Konzept als bereits realisiert berücksichtigt.

Für die **Busbeschleunigung** wird im Stadtbezirk von Bonn noch erhebliches Potential gesehen. Nach derzeitigem Kenntnisstand können in den Bereichen *Messdorfer Str./Siemensstr.*, *Wittelsbacher Ring/Endenicher Str.*, *Belderberg/Berliner Freiheit*, *Robert-Koch-Str./Im Wingert*, *Karl-Barth-Str./Markusstr.*, *Sträßchensweg/Franz-Josef-Strauß-Allee* und *Petra-Kelly-Allee / Autobahnzubringer* noch weitere Beschleunigungseffekte erreicht werden.

Der angestrebte Ausbaustandard der **Haltestellen** im Stadtbezirk ist bei ca. 34% vorhanden, für weitere 6% ist der Umbau geplant. Der Ausbau der verbleibenden 60% sollte nach den im VEP dargestellten aktuellen Standards, insbesondere mit Wetterschutz, neu gestaltet werden.

Im **Radverkehr** sind die wichtigsten Maßnahmen die Ergänzungen der Radverkehrstangenten im Bonner Zentrum. In Priorität B sind Maßnahmen im Zentrum oder zur Anbindung des Zentrums an die umliegenden Stadtteile eingeordnet. Hierzu gehören etwa die Fußgängerunterführung der *Poppelsdorfer Allee* und der fehlende Radweg *Am Hauptbahnhof* und in der *Rabinstraße*. In Poppelsdorf ist die *Clemens-August-Straße* noch nicht mit gleicher Qualität für beide Fahrtrichtungen ausgestattet.

Im **ruhenden Radverkehr** besteht auf der Innenstadtseite des Hauptbahnhofs Potential für eine

weitere Radstation mit mindestens gleicher Stellplatzanzahl wie die vorhandene Anlage. RADServicePoints werden im Stadthausparkhaus (B+R-Einrichtung) und für einen Standort am Rhein (z.B. im Parkhaus Oper für Touristen) vorgeschlagen. Als RADParkplätze wären die Standorte nord-östlicher Bereich des *Bertha-von-Suttner-Platzes*, Ostseite der Fußgängerunterführung *Belderberg*, *Bischofsplatz*, *Martinsplatz*, *Mülheimer Platz* und der Bereich U-Bahn-Zugang *Thomas-Mann-Str.* geeignet.

Im **Fußverkehr** sind als die wichtigsten Maßnahmen der Ausbau der Nordunterführung in der Verbindung *Thomas-Mann-Str. – Meckenheimer Allee*, Maßnahmen in der *Erste Fährgasse*, *Am Hofgarten* und der *Dyhoffstr.* sowie an den Knotenpunkten der *Josefstr.* mit der *Doetschstr.* sowie dem *Erzbergerufer* und an der *Berliner Freiheit* in Höhe der *Doetschstr.* identifiziert worden

Maßnahmen in der Innenstadt sind etwa in der *Vivatsgasse* oder an der Fußgängerunterführung *Belderberg* in Höhe *Brüdergasse*. Besonderes Augenmerk ist auch auf die Bereiche *Belderberg / Franziskanerstr.*, *Oxfordstr.* und insbesondere *Am Hauptbahnhof* zu lenken. Der rheinnahe Bereich sollte an der Uferpromenade im Abschnitt *Hermann-Ehlers-Str. ↔ Kennedybrücke* und an einigen Knotenpunkten optimiert werden. Die *Maxstraße* ist mit einer Reihe von Knotenpunkten zu verbessern. Darüber hinaus sind sowohl weitere zentrale Bereiche der Nordstadt als auch der Südstadt wie mit dem Bereich der Fußgängerunterführung *Poppelsdorfer Allee*, *Am Hofgarten/Maarflach*, *Kaiserstr./Hans-Iwand-Str.* in der Maßnahmenliste enthalten.

Stadtbezirk Bad Godesberg

Im **MIV** sollte mit hoher Priorität die *Koblenzer Str.* im Abschnitt *Aennchen Platz ↔ Am Kurpark* städtebaulich aufgewertet werden. Die Maßnahme hat auch Bedeutung für Fußgänger und Radfahrer und dient der Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Im **ÖPNV** sind in Bad Godesberg einige der schon aufgeführten Maßnahmen der Priorität B gelegen. Die Vernetzung in das Stadtgebiet würde durch die Verlängerung der Straßenbahn von Dottendorf über Friesdorf nach Bad Godesberg und der Verlängerung der Straßenbahn/Stadtbahn von Bad Godesberg nach Mehlem erheblich verbessert werden. Mit dem Linienast-Tausch von 66 und 16/63 würden Godesberger Fahrgäste weniger Umsteigevorgänge auf sich nehmen müssen. Durch den vorgeschlagenen 10-Minuten-Takt der RB 23 und der eventuell möglichen Durchbindung mit RB 30 am Hbf und den denkbaren 2-System-

Anschluss vom Köln/Bonner Flughafen über Troisdorf, *Kennedybrücke* und Bonn Hbf nach Bad Godesberg als Ergänzung zur S13 könnte insbesondere die regionale Vernetzung verbessert werden. Mit dem neuen Bahnhof Mehlem Süd im Bereich des Ortszentrums würde eine bessere Anbindung Mehlems an den Schienenpersonennahverkehr erreicht werden.

Heutige Überlasterscheinungen im MIV, von denen Buslinien betroffen sind, sollten im weiteren Entwicklungsverlauf beobachtet werden und durch **Bevorrechtigungsmaßnahmen** umgangen werden. Hier sind insbesondere die *Elsässer Str./Bonner Straße* und die *Ludwig-Erhard-Allee/Kennedyallee* zu nennen.

Der barrierefreie Ausbau von **Haltestellen** ist zu forcieren. Es sind ca. 24% der 128 Haltestellen im Stadtbezirk bereits ausgebaut und weitere 2% sind in Programme zum behindertengerechten Umbau aufgenommen. Die verbleibenden 73% sollten ebenfalls nach den im VEP dargelegten Standards, insbesondere mit Wetterschutz, bis 2020 umgebaut werden.

Im **Radverkehr** sind vor allem Maßnahmen umzusetzen, die bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms sind. Im Ruhenden Radverkehr sollte das Prinzip „Konzentration durch Service“ angewendet werden. Es sollten also größere Anlagen am Rand des Fußgängerbereichs mit höherem Service installiert werden. Am Bad Godesberger Bahnhof ist die Einrichtung eines RADServicePoints oder einer RADStation zu überprüfen. Überdachte RADParkplätze sind in den Bereichen *Am Michaelshof* und *Am Fronhof* vorzusehen. Die RADParkplätze mit B+R-Funktion am Busbahnhof *Rheinallee* und an der U-Bahnstation Stadthalle sind auszubauen. Neue RADParkplätze sollten bei der Umgestaltung der *Koblenzer Str.* und in der *Alten Bahnhofstr.* vorgesehen werden.

Im **Fußverkehr** sind in der Prioritätsstufe B vor allem Straßen und Knotenpunkte im Villenviertel, etwa an *Rheinallee/Rüngsdorfer Str.*, *Rheinallee/Dürenstr.*, *Rüngsdorfer Str./Von-Groote-Platz* und *Rheinallee/Am Büchel* zu verbessern. Stadtbezirkzentren sind vor allem die *Kurfürstenallee* in Höhe Parkplatzzufahrt, die *Koblenzer Str./Friedrich-Ebert-Str.* und *Schwertberger Str./Brunnenallee* aufzuwerten. In Plittersdorf ist die Uferpromenade im Abschnitt *Heimkehrerweg–Von-Sandt-Ufer* und die *Ubierstr./Mirbachstr.* und in Mehlem/Pennenfeld die *Galileistr./Drachenburgstr.* sowie die *Mainzer Str.* in Höhe Parkplatzzufahrt Bahnhof Mehlem aus Sicht der Fußgänger neu zu strukturieren.

Stadtbezirk Beuel

Im **MIV** ist mit sehr hoher Priorität das Autobahnsystem durch die Erweiterung der A59 – AS Bonn-Beuel-Ost – AK Bonn-Ost um eine Fahrspur pro Richtung und durch die Anbindung der Bundesgrenzschutzstr. an die A565 durch Überbrückung der A59, in der Leistungsfähigkeit zu verbessern. In die Prioritätsstufe B wurde der Anschluss der Maarstr. an die A59, die städtebauliche Umgestaltung der Königswinterer Straße, die Leistungsverbesserung des Knotenpunkts B56/L83n / Siegburger Str., die Umsetzung des Verkehrskonzepts „Citybereich“ Beuel und des Verkehrskonzepts Bechlinghoven eingestuft.

Im **ÖPNV** kann Beuel durch den vorgeschlagenen Linienast-Tausch von 66 und 16/63, der weniger Umsteiger bedingt und einen möglichen 2-System-Anschluss in Vilich, der über die Kennedybrücke geführt werden soll, besser mit den benachbarten Ortslagen verbunden werden. Durch eine neue Straßenbahnlinie über die RSE-Schienentrasse nach Kohlkaul kann darüber hinaus der östlich von Beuel liegende Raum zusätzlich besser angebunden werden. Die Einbindung von Bonn in das rechtsrheinische RRX-System sowie ein neuer Stadtbahnhaltepunkt „T-Mobile/Rheinaue rechtsrheinisch“ verbessern die lokale Raumerschließung. Grundsätzlich vorausgesetzt wurde die Realisierung der S13.

Die **Busbeschleunigung** sollte in Beuel vor allem an den Knotenpunkten der B56 mit dem Konrad-Adenauer-Platz, Am Herrengarten und der Reinold-Hagen-Str., aber auch an den Knotenpunkten Siegburger Str./Am Herrengarten und Landgrabenweg/Autobahnzubringer geprüft werden. Der angestrebte Ausbaustandard der Haltestellen liegt bei 36% der 101 Haltestellen. Der Umbau weiterer 9% ist geplant. Der Ausbau der verbleibenden 55% sollte bis 2020 realisiert werden.

Im **Radverkehr** sind in Priorität B die Neugestaltung eines Teilabschnitts der Siegburger Str. und der Bahnunterführung in Verbindung Obere Wilhelmstr. – Königswinterer Str. eingestuft. Darüber hinaus ist für den Netzlückenschluss die B56 im Abschnitt Clemensstr – Bundesgrenzschutzstr. sowie die Königswinterer Str. zwischen der Siegburger Str. und dem Landgrabenweg wichtig.

Im **ruhenden Radverkehr** fehlen im Geschäftsbereich dezentrale Stellplätze. Weitere Stellplätze könnten aber auf heutigen Pkw-Stellplätzen realisiert werden. Ausgebaut werden sollten die B+R-Anlagen an der Verknüpfungshaltestelle Konrad-Adenauer-Platz und am Bahnhof Beuel. Hier sollte ein RADServicePoints oder eine kleine RADStation eingerichtet werden.

Im **Fußverkehr** ist mit höchster Priorität die Bahnunterführung in Verbindung Obere Wilhelmstr. – Königswinterer Str. aufzuwerten. In Prioritätsstufe B sind zum einen der Bröltalbahnhof mit mehreren Maßnahmen enthalten. Zum anderen ist der gesamte Straßenzug Friedrich-Breuer-Str. – Obere Wilhelmstr. zu überprüfen. Maßnahmen zur Querungsabsicherung werden am Beueler Bahnhofplatz/Goetheallee, Auf der Schleide/An Sankt Josef, in der Goetheallee in Höhe Hallenbad und an den Knotenpunkten Limpericher Str./Zingsheimstr., Hermannstr./Steinerstr. und Siegburger Str. zwischen Zugang Schauspiel und Paulusstr. vorgeschlagen.

Stadtbezirk Hardtberg

Im Stadtbezirk Hardtberg wird im **MIV** vornehmlich die Städtebauliche Aufwertung Am Burgweiher für umsetzungswürdig angesehen. Im **ÖPNV** könnte der vorgeschlagene 10-Minuten-Takt der RB 23 und die eventuell mögliche Durchbindung mit der RB 30 am Hbf zu einer besseren Vernetzung des Standortes führen. Die Busführung kann in der Rochusstraße und Villemombler Straße beschleunigt werden. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist bei ca. 17% der 52 Haltestellen bereits vorgenommen worden. Weitere 21% sind für den Umbau vorgesehen. Der Ausbau der verbleibenden 62% sollte bis 2020 vorgenommen werden. Der Standort des Bahnhofs Duisdorf soll durch die geplante P+R-Anlage weiter aufgewertet werden. Die Hardtberglinie sowie der Bau des Haltepunktes Helmholzstraße sind im Konzept als bereits realisiert berücksichtigt.

Im **Radverkehr** wird mit hoher Priorität die Netzergänzung am Brüser Damm im Abschnitt Konrad-Adenauer-Damm–Gaußstr. vorgeschlagen. Darüber hinaus sind etwa Am Burgweiher, Villemombler Straße, und zwischen der Lessenicher Straße und dem Bahnhof weitere Maßnahmen identifiziert worden. Im **ruhenden Verkehr** sind die überdachten RADParkplätze am Duisdorfer Bahnhof beinahe vollständig ausgelastet. Diese Anlagen müssen entsprechend der vorhandenen Planungen weiter entwickelt werden.

Im **Fußverkehr** sind mit hoher Priorität Maßnahmen zur Erhöhung des Gehkomforts und zur Konfliktminderung in der Rochusstr. in Höhe B56 und Maßnahmen zur Querungsabsicherung in der Rochusstr./Ladestr., Am Burgweiher/Im Mühlenfeld und Am Burgweiher im Abschnitt Bahnhofstraße / Villemombler Str. vorgeschlagen.

Wirkungsschätzung von Infrastrukturmaßnahmen

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen im MIV und im ÖPNV wurde eine rechnergestützte Wirkungsschätzung durchgeführt. Dies war methoden- und systembedingt nicht für den Rad- und Fußverkehr möglich. Ziel war es, für diese Maßnahmen – kombiniert in so genannten Maßnahmenbündeln – Erkenntnisse zu Wirkungsgrad und Wirkungsrichtung zu gewinnen. Die Auswahl und die Zusammenstellung in Maßnahmenbündeln erfolgten in Abstimmung mit dem VEP-Beirat.

MIV

Durch das Maßnahmenbündel MIV-B1 sollte untersucht werden, inwieweit das Stadtstraßennetz vom MIV befreit werden kann, wenn durch Maßnahmen auf übergeordneten Straßen der übergeordnete Verkehr auf diesen Straßen stärker konzentriert wird. In dieses Bündel wurden alle Maßnahmen auf Autobahnen und Bundesstraßen, sowie örtlichen Hauptverkehrsstraßen einbezogen, die zu einer solchen Wirkung führen können.

Durch das Bündel MIV-B2 sollte untersucht werden, welche Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auftreten können, wenn vordringlich verkehrsberuhigende Umgestaltungsmaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen umgesetzt werden. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Umgestaltungen weiterhin den Verkehrsfluss auf den betroffenen Straßen ermöglichen. Das Bündel berücksichtigt auch die Maßnahmen des Radverkehrs, die zu einer Reduzierung der bereitgestellten Fläche für den Kfz-Verkehr führen können.

Das Maßnahmenbündel MIV-B3 kombiniert diejenigen Maßnahmen aus MIV-B1 und MIV-B2, die dem Ziel der umweltverträglichen Verkehrsträgerpartnerschaft optimal mit einem hohen Effekt auf die Entlastung von städtischen Straßen mit empfindlicher Randnutzung dienen können.

Die Bewertung der Wirkungen ergab, dass MIV-B3 in Kombination der Maßnahmen mit dem **höchsten Entlastungseffekt** und paralleler verkehrsberuhigender Umgestaltung den größten Effekt aufweist. So können hier ca. 5.500 Kraftfahrzeugstunden pro Tag eingespart werden. Allerdings ist die km-Fahrleistung gegenüber dem Basisfall größer, da vermehrt Fahrten auf den längeren Autobahnen durchgeführt werden. Dies zeigt auch der Anstieg der durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit von 30,7 auf 31,8 km/h.

Die entlastende Wirkung wurde mit einer nutzungsbezogenen Streckenanalyse verglichen. Die

insgesamt größten entlastenden Wirkungen für angewohnte Straßen weist ebenfalls MIV-B3 mit ca. 49,5 km entlasteten angewohnten Straßen auf.

Allerdings sind gleichzeitig auch an anderer Stelle Belastungen auf einer Länge von ca. 19 km zu verzeichnen, so dass in der Bilanz ca. 30,5 km angewohnte Straßen signifikant entlastet werden können. Die Analyse der **Lautheit** an den angewohnten Straßen ergab ebenfalls, dass die Kombination von Straßenausbau der übergeordneten Straßen mit Verkehrsberuhigung die günstigsten Ergebnisse liefert. So können in der Bilanz mit MIV-B3 ca. 15 km angewohnte Straßen signifikant in der verkehrsbedingten Lautheit entlastet werden.

ÖPNV

Die Einzelmaßnahmen für den ÖPNV wurden ebenfalls zu Maßnahmenpaketen zusammengefasst. In ÖV-B1 wurden diejenigen Maßnahmen untersucht, die überwiegend dem städtischen Verkehr, also dem Binnenverkehr der Stadt Bonn dienen. In ÖV-B2 wurden Maßnahmen zusammengefasst, die überwiegend dem Stadtgrenzen-überschreitenden Verkehr, also dem Quell-/Zielverkehr der Stadt Bonn dienen und die Anbindung Bonns an ihr regionales Umland und an das Oberzentrum Köln beeinflussen. Das Maßnahmenbündel ÖV-B3 kombiniert diejenigen Maßnahmen aus ÖV-B1 und ÖV-B2, die in der Bewertung der vorangegangenen Bündel positiv bewertet wurden und wichtige Impulse für die insgesamt angestrebte Entwicklung aufweisen können.

Im Bewertungsergebnis führen alle Maßnahmenbündel zu einer **Steigerung des ÖPNV-Anteils** am Gesamtverkehrsaufkommen. Die berechnete Veränderung liegt bei ÖV-B1 bei 1,5%, bei ÖV-B2 bei 0,5% und bei ÖV-B3 mit 1,7%, jeweils auf Bonner Stadtgebiet. Unter Einbeziehung des Umlandes ist das Maßnahmenbündel ÖV-B3 am förderungswürdigsten. Bei der Bewertung der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass insgesamt 2020 noch geringfügig mehr Verkehr als für das Jahr 2008 erwartet wird. In Verbindung mit anderen Maßnahmen (generelle Förderung Umweltverbund, Mobilitätsmanagement etc.) sind deutlich höhere Effekte zu erzielen, die jedoch im Modell nicht berücksichtigt werden können.

Abschätzung der Zielerreichung, Ausblick

Die Maßnahmen des VEP 2020 stellen in ihrer Gesamtheit den organisatorischen und infrastrukturellen Rahmen für die Veränderung des Ver-

kehrsgeschehens in Bonn dar. Das Ziel, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken, kann mit Umsetzen der Maßnahmen erreicht werden. Die Maßnahmen sind die notwendige Voraussetzung für eine grundlegende Trendwende im Verkehr. Hier kommt es darauf an, die allgemeine Benutzung von Rad, Fuß und ÖPNV attraktiv zu machen.

Das Handlungskonzept und die Maßnahmen des VEP 2020 weisen erheblichen Mittelbedarf auf. Für die Umsetzung sind durch den Rat der Stadt Bonn die notwendigen Mittel in der kurz- und mittelfristigen Haushaltsplanung einzubringen. Dabei ist zu beachten, dass die Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des für Verkehrsmaßnahmen zur Verfügung stehenden Finanzrahmens mit großen Unsicherheiten behaftet sind, da zahlreiche Faktoren die Mittelverfügbarkeit, aber auch Mittelbedarf beeinflussen, noch nicht mit ausreichender Sicherheit vorhersagbar sind.

Eine Prognose der möglichen Verlagerungen in der Verkehrsmittelnutzung lässt sich nicht sicher abgeben. Die von der Stadt Bonn angestrebte Steigerung des Verkehrsmittelanteils im Radverkehr von ca. 12% auf 25% im Jahr 2020 erfordert nicht nur, dass die im VEP dargestellten Maßnahmen des Radverkehrs umgesetzt werden, sondern dass auch insgesamt Veränderungen im Verhalten eintreten, die etwa durch den im VEP vorgesehenen Mobilitätsbeauftragten in Betrieben, Schulen und anderen Einrichtungen vermittelt werden können. Somit kommt neben den Infrastrukturmaßnahmen zur Realisierung dieses Ziels vor allem den organisatorischen und personellen Maßnahmen in der Stadt eine hohe Bedeutung zu.

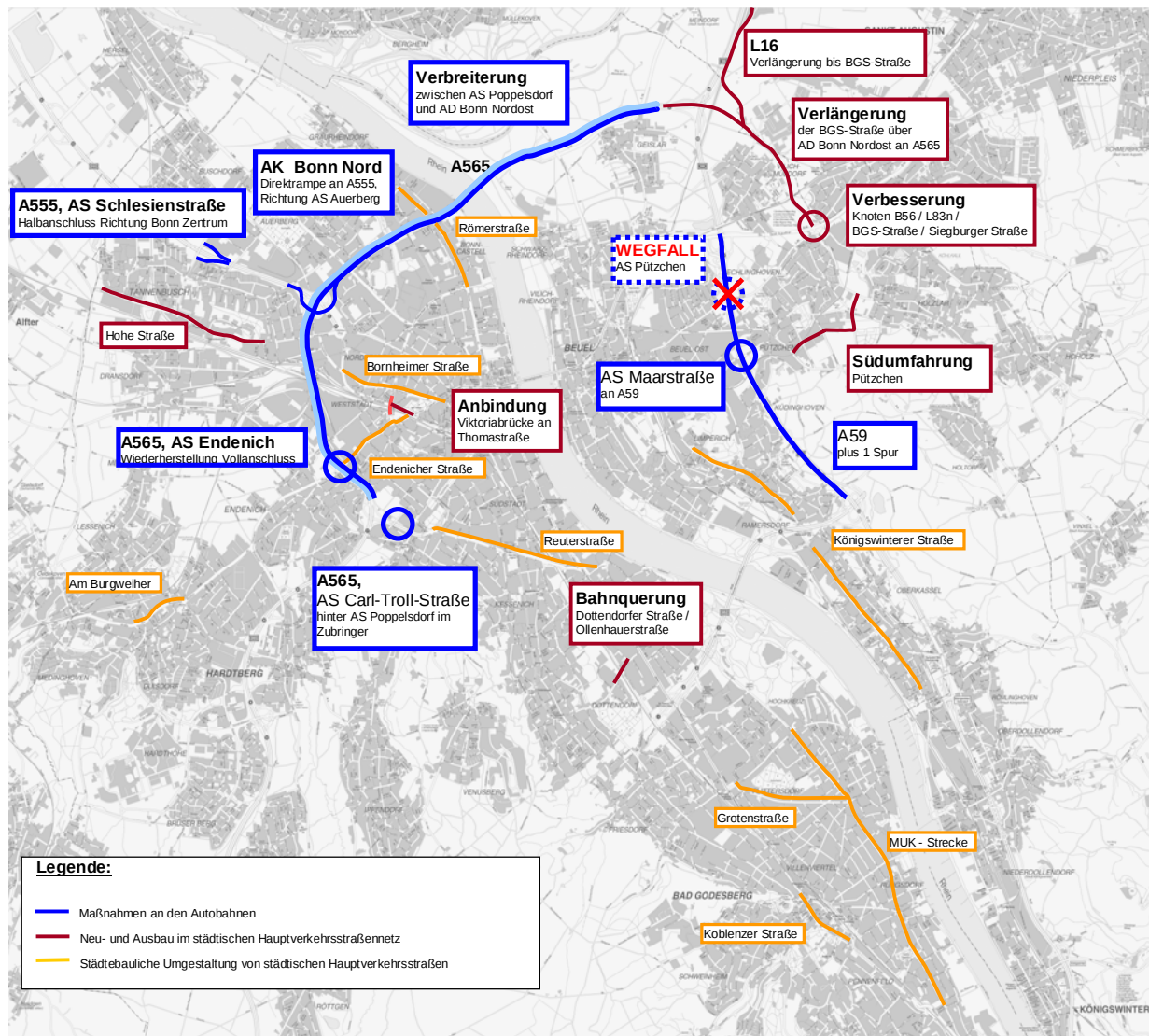
Parallel dazu kann die Nutzung von Fuß, Rad und ÖPNV durch eine stärkere Hinwendung der Siedlungsplanung auf Strukturen mit hoher Naherreichbarkeit verbessert werden.

Das Planungsziel lässt sich insbesondere dadurch umsetzen, dass vermehrt Wege mit solchen Wegelängen zurückgelegt werden, für die sinnvolle Alternativen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Verfügung stehen. Das hat – städtebaulich – zur Folge, dass die Ziele und Quellen von Verkehr dichter zusammen rücken müssen.

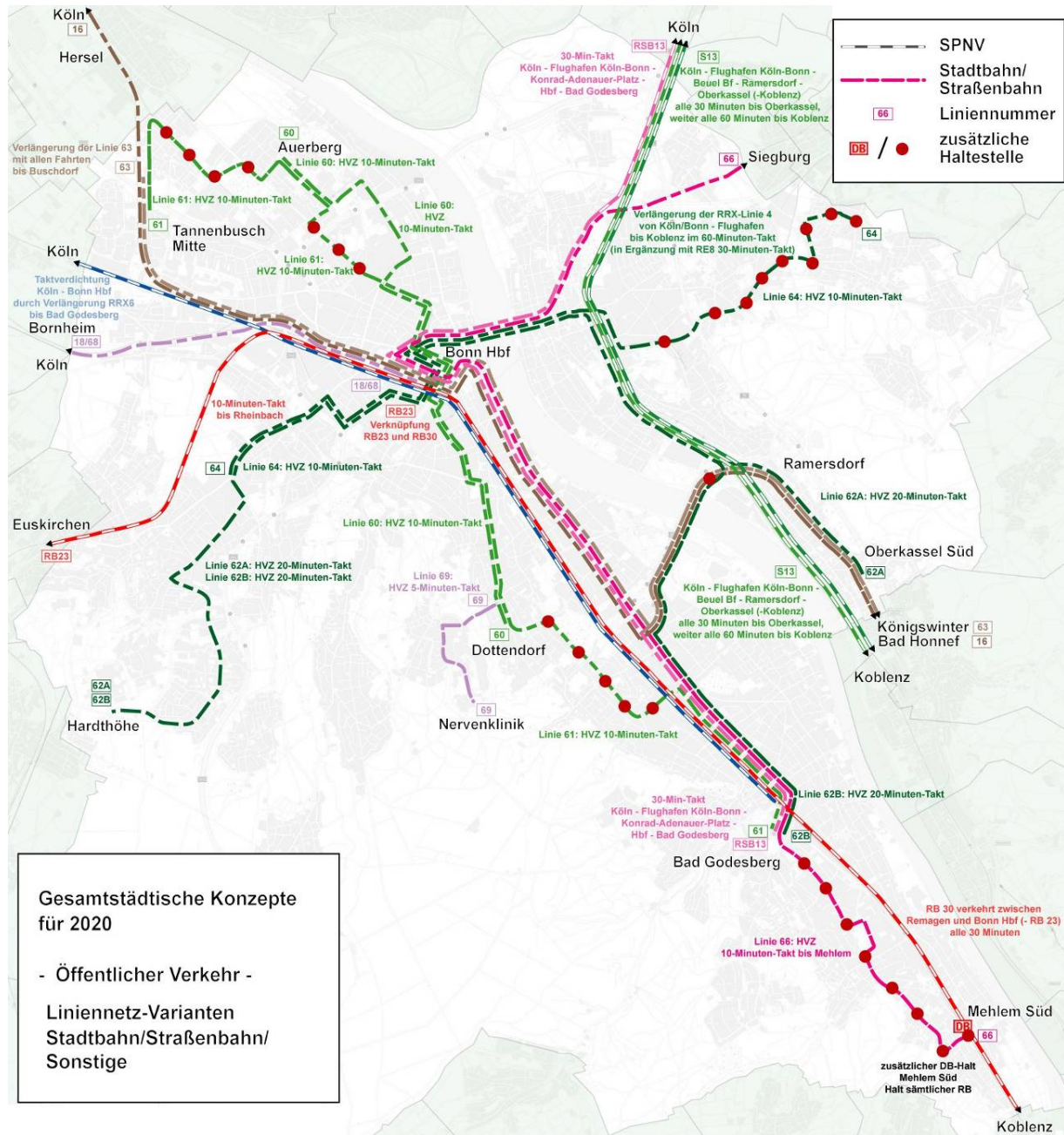
Daher ist als städtebauliches Planungsziel aus Sicht des Stadtverkehrs eine Stärkung der zentralen Bereiche erforderlich. Die Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten führt zu einer Verminderung unnötiger Mobilität, ohne Mobilität mit bestimmten Verkehrsmitteln unterbinden zu müssen. Die Zugänglichkeitsplanung begünstigt eine Stadtpolitik, welche die Partizipation der Bürger stärkt und braucht. Für die Stadtbezirke Bonn und Beuel stehen mit den altindustrialisierten Bereichen Beuel-Ost und Bonn-Nord-West erhebliche Potentialflächen zur Verfügung, die im Sinne einer Stärkung der Stadt umgebaut werden können. Dies wurde im VEP 2020 exemplarisch am Beispiel des Bonner Westens dargelegt.

Für zukünftige Verkehrsentwicklungspläne soll mit den Handlungsansätzen dieses Plans im Bereich der Verstetigung und kontinuierlichen Überprüfung von Verkehrsgeschehen, einer konsequenten Bürger-bezogenen Planung und der stärkeren Vernetzung der Verkehrsplanung eine Grundlage gelegt werden. Rechtzeitig vor Erreichen des Zieljahres soll mit den Arbeiten zu einem neuen VEP begonnen werden.

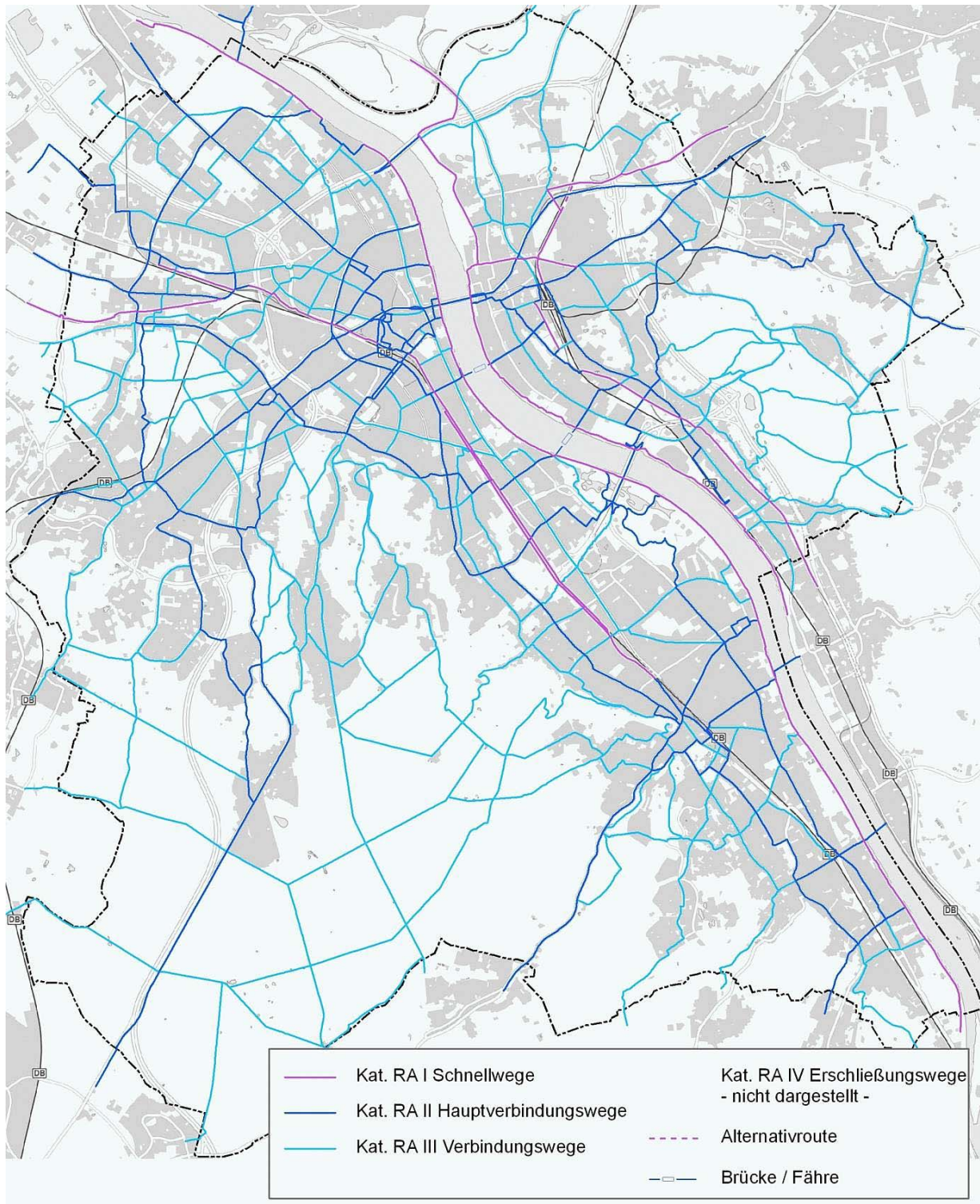
MIV-NETZ - WICHTIGSTE MAßNAHME



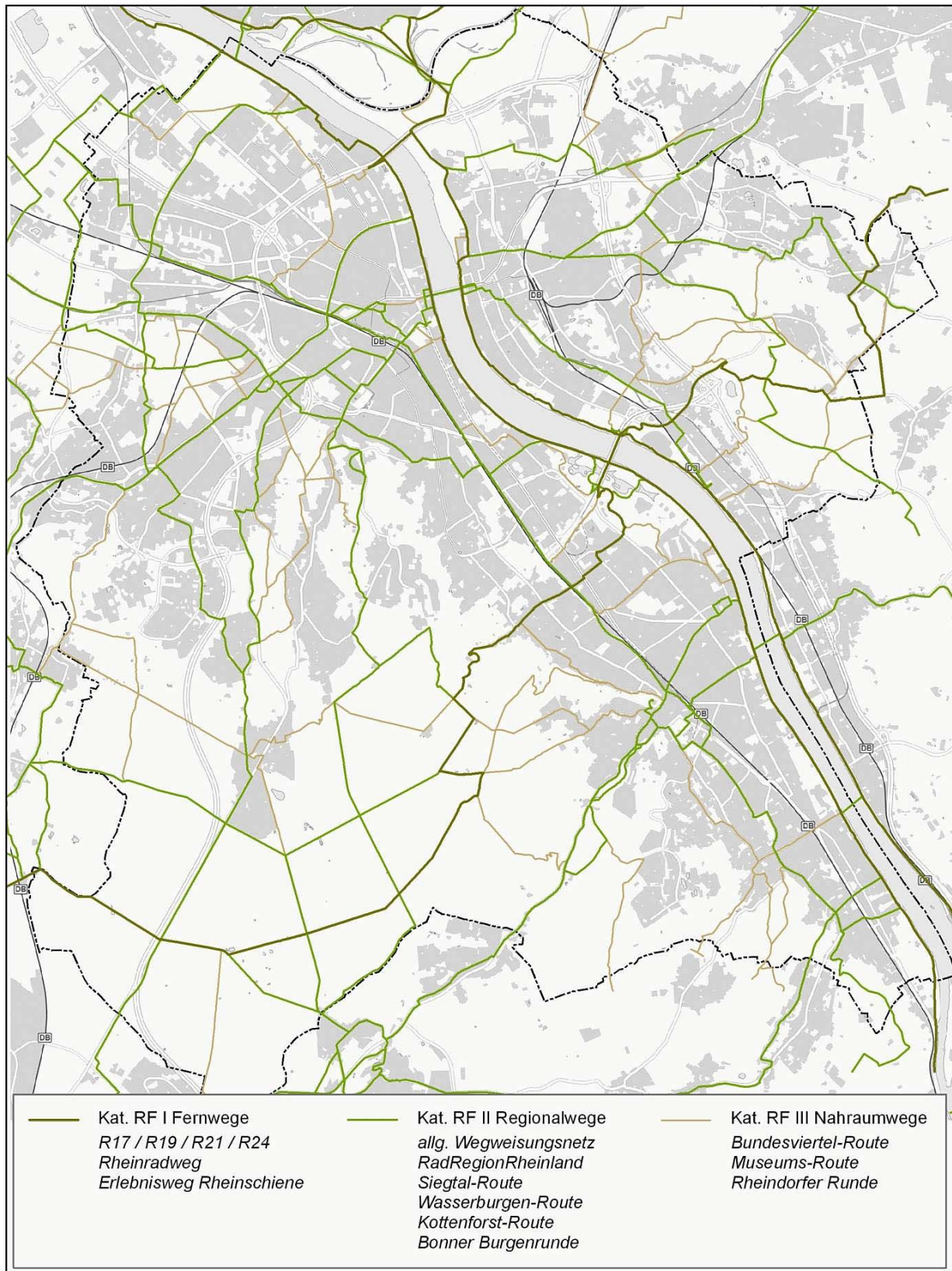
ÖPNV-NETZ



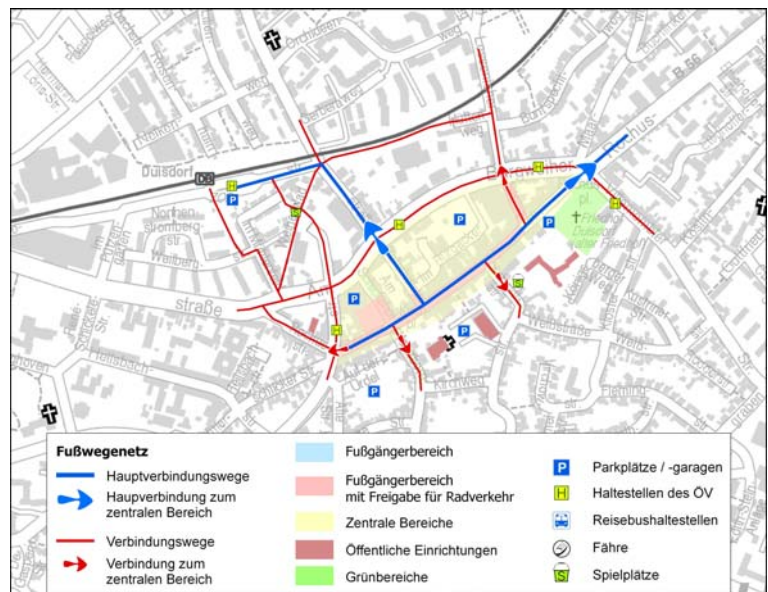
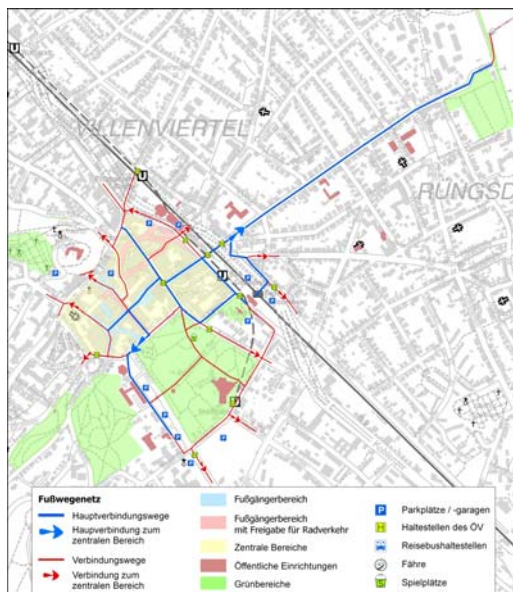
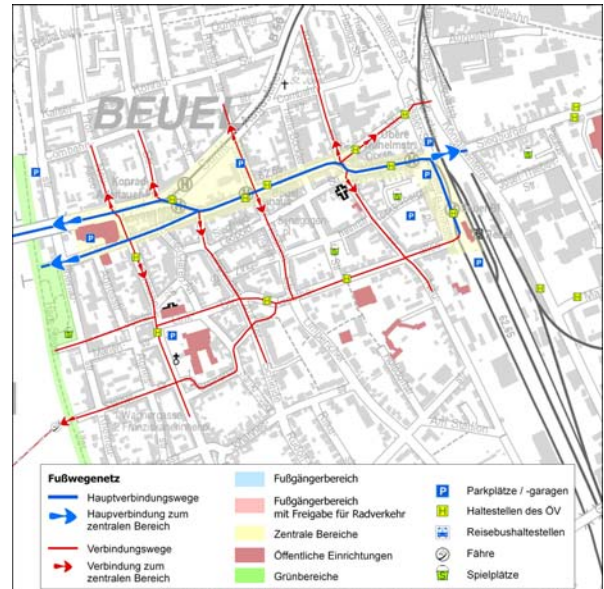
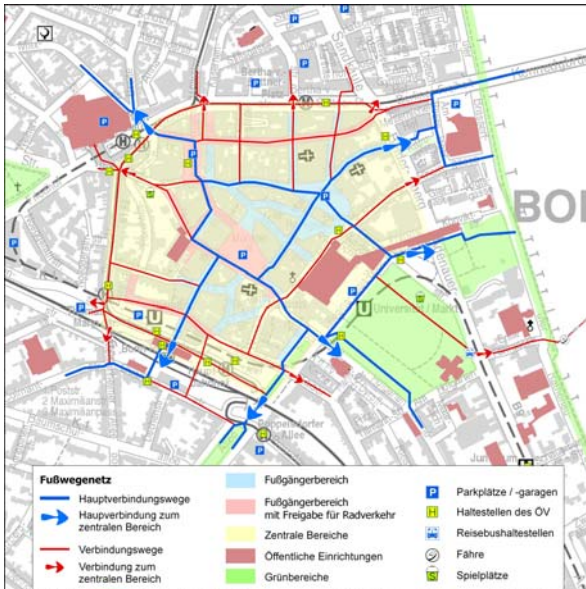
RADWEGEALLTAGSNETZ



RADWEGEFREIZEITNETZ



FUßWEGENETZE



Anlage 1

Gebührenordnung für das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn

Vom

Der Rat der Bundesstadt Bonn hat in seiner Sitzung am _____ aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NRW S. 666/SGV.NRW. S. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011 (GV. NRW. S. 685) der §§ 4, 5 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV.NRW S. 712/SGV.NRW 610), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. Juni 2009 (GV.NRW S. 394), § 4 des Gesetzes über das Friedhofs- und Bestattungswesen vom 17. Juni 2003 (GV.NRW S. 313/SGV.NRW 2127) und der Satzung über das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn vom 31. Mai 2010 folgende Gebührenordnung beschlossen:

§ 1 Allgemeines

Für die Benutzung der Friedhöfe der Bundesstadt Bonn und der für die Bestattungen vorgesehenen Einrichtungen des Friedhofs- und Begräbniswesens und deren Anlagen sowie für die Inanspruchnahme der damit zusammenhängenden städtischen Leistungen werden Gebühren erhoben. Die Gebühren ergeben sich aus dem nachstehenden Gebührentarif zu dieser Gebührenordnung.

§ 2 Gebührensschuldner

- (1) Zur Zahlung der Gebühren ist diejenige/derjenige verpflichtet, die/der die Benutzung beantragt oder die Einrichtung und Leistung in Anspruch genommen hat.
- (2) Mehrere Zahlungspflichtige haften als Gesamtschuldner.

§ 3 Entstehung und Fälligkeit der Gebühren

Die Gebührenschuld entsteht mit der Inanspruchnahme der Leistungen nach der Satzung über das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn; bei antragsabhängigen Leistungen mit der Antragstellung. Die Gebühren werden nach Ablauf eines Monats nach Zugang des Gebührenbescheids fällig.

§ 4 **Inkrafttreten**

Die Gebührenordnung über das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Gebührenordnung für das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn vom 28. Januar 2008 außer Kraft.

- - -

Gebührentarif für das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn

1. Gebühren für die Benutzung von Grabstätten (je Grabstelle)

- Ruhefristen und Gesamtbeträge je Friedhof siehe Anlage zu dieser Gebührenordnung -

- | | | |
|-----|---|------------|
| 1.1 | Reihengrab gem. § 18 FS*; Wahlgrab gem. § 20 FS* oder
Grüfte / Mausoleen gem. § 33 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung
vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von
multipliziert wird. | 110,61 EUR |
| 1.2 | Kinderreihengrab gem. § 18 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung
vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von
multipliziert wird. | 35,70 EUR |
| 1.3 | Pflegefreies Reihengrab gem. § 19 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung
vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von
multipliziert wird (zurzeit 15 Jahre:
1.885,80 EUR : 15 Jahre = 125,72 EUR)
Die Gebühr ist inklusive Rasenpflege und Gedenktafel. | 125,72 EUR |
| 1.4 | Reihengrabkammer gem. § 21 FS*;
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung
vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von
multipliziert wird
(zurzeit 15 Jahre: 1.980,00 EUR : 15 Jahre = 132,00 EUR) | 132,00 EUR |
| 1.5 | Wahlgrabkammer gem. § 21 FS*
Die Gebühr wird berechnet, indem die Nutzungsdauer mit dem Jahresbe-
trag von 135,60 EUR multipliziert wird | 135,60 EUR |
| 1.6 | Pflegefreie Reihengrabkammer gem. § 22 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung
vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von
multipliziert wird (zurzeit 15 Jahre: 2.044,80 EUR : 15 Jahre = 136,32 EUR)
Die Gebühr ist inklusive Rasenpflege und Gedenkzeichen. | 136,32 EUR |
| 1.7 | Gemeinschaftsgrab Körper gem. § 27 FS*
Die Gebühr wird berechnet, indem in der Friedhofssatzung
vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von
multipliziert wird
(zurzeit Nordfriedhof (15 Jahre): 37,96 EUR x 15 Jahre = 569,34 EUR) | 37,96 EUR |
| 1.8 | Landschaftsgrabfeld Körper (Reihengrab) gem. § 32 FS*
Die Gebühr wird berechnet, indem in der Friedhofssatzung
vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von
multipliziert wird
(zurzeit Zentralfriedhof (20 Jahre): 25,88 EUR x 20 Jahre = 517,66 EUR) | 25,88 EUR |
| 1.9 | Urnenreihengrab gem. § 23 FS*; Urnenwahlgrab gem. § 26 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung
vorgegebene Ruhefrist (bei Wahlgräbern die Nutzungszeit) mit dem Jah-
resbetrag von
multipliziert wird. | 83,19 EUR |

- 1.10 Urnenreihengrab für eine anonyme Beisetzung gem. § 25 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von 25,27 EUR
(zurzeit 15 Jahre: 379,06 EUR : 15 Jahre = 25,27 EUR)
Die Gebühr ist inklusive Rasenpflege.
- 1.11 Pflegefreies Urnenreihengrab gem. § 24 FS*
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von 95,63 EUR
multipliziert wird.
(zurzeit 15 Jahre: 1.434,43 EUR : 15 Jahre = 95,63 EUR)
Die Gebühr ist inkl. Rasenpflege und der Bereitstellung einer Gedenktafel
- 1.12 Gemeinschaftsgrab Urne (Reihengrab) gem. § 27 FS*
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von 41,54 EUR
multipliziert wird zurzeit 15 Jahre: 623,04 EUR : 15 Jahre = 41,54 EUR)
je Urnenplatz (4 Urnen)
- 1.13 Landschaftsgrabfeld Urne (Reihengrab) gem. § 32 FS*
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von 17,81 EUR
multipliziert wird (je Urne) (zurzeit 15 Jahre: 267,19 EUR : 15 Jahre = 17,81)
- 1.14 Urnengrab Friedhain gem. § 29 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von 20,79 EUR
multipliziert wird (je Urne)
(zurzeit 15 Jahre: 311,77 EUR : 15 Jahre = 20,79 EUR)
Die Gebühr ist inkl. Grabpflege und Bereitstellung einer Gedenktafel
- 1.15 Aschenfeld gem. § 30 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung vorgegebene Gedenkzeit mit dem Jahresbetrag von 115,92 EUR
multipliziert wird
(zurzeit 15 Jahre: 1.738,80 EUR : 15 Jahre = 115,92 EUR)
Die Gebühr ist inkl. Grabpflege.
- 1.16 Tot- und Fehlgeburtenfeld gem. § 31 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von 10,00 EUR
multipliziert wird (zurzeit 10 Jahre: 100,00 EUR : 10 Jahre = 10,00 EUR)
Die Gebühr ist inkl. Grabpflege.
- 1.17 Grabstätte für die gemeinschaftliche Bestattung von Tot- und Fehlgeburten und von den aus Schwangerschaftsabbrüchen stammenden Leibesfrüchten gem. § 18 Abs. 3 FS*:
Die Gebühr wird berechnet, indem die in der Friedhofssatzung vorgegebene Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von 10,00 EUR
multipliziert wird (zurzeit 15 Jahre: 150,00 EUR : 15 Jahre = 10,00 EUR)
(Gebühr für die Nutzung der anteiligen Grabstätte für die Dauer der Ruhefrist - je Bestattungsfall)
- 1.18 Kolumbarium gem. § 28 FS*
Die Gebühr wird berechnet, indem die Nutzungsdauer mit dem Jahresbetrag von: 45,61 EUR

multipliziert wird.

1.19	Verlängerung des Nutzungsrechts beträgt bei den Tarif-Nummern:	
1.1	je Jahr (gilt nur für Wahlgräber)	103,92 EUR
1.5	je Jahr (gilt nur für Wahlgräber)	135,60 EUR
1.7	je Jahr	28,59 EUR
1.9	je Jahr (gilt nur für Wahlgräber)	73,83 EUR
1.12	je Jahr	32,17 EUR
1.18	je Jahr	46,92 EUR
1.2	Rasenpflege in den Fällen des § 42 Abs. 2 FS* für die Zeit ab Ein- ebnung bis zum Ablauf der Ruhefrist.	
1.2.1	Die Gebühr für die Pflege eines Urnenreihen- und Urnenwahlgrabes wird berechnet, indem die verbleibende Ruhefrist mit dem Jahresbe- trag von multipliziert wird.	106,95 EUR
1.2.2	Die Gebühr für die Pflege eines Reihen- und Wahlgrabes wird be- rechnet, indem die verbleibende Ruhefrist mit dem Jahresbetrag von multipliziert wird.	112,42 EUR

2 Gebühren für die Durchführung einer Bestattung

2.1 Sargbestattungen

2.1.1	Sargbestattung in einem Reihengrab gem. § 18 FS* und in einem pflegefreien Reihengrab gem. § 19 FS*: Die Gebühr schließt neben den Verwaltungsleistungen das Ausheben des Grabes, die Grabausschmückung, das Schließen des Grabes und den Transport der Kränze und des Blumenschmucks zum Grab sowie die Errichtung eines Kranzhügels ein	819,99 EUR
2.1.2	Sargbestattung in einem Kindergrab gem. § 18 FS*: Gebühr für Leistungen wie bei Tarif-Nr. 2.1.1 aufgeführt	391,65 EUR
2.1.3	Sargbestattung in einem Wahlgrab gem. § 20 FS* in Normallage bei Verstorbenen bis zum 5. Lebensjahr: Gebühr für Leistungen wie bei Tarif-Nr. 2.1.1 aufgeführt	391,65 EUR
2.1.4	Sargbestattung in einem Wahlgrab gem. § 20 FS* in Normallage bei Verstorbenen nach dem 5. Lebensjahr: Gebühr für Leistungen wie bei Tarif-Nr. 2.1.1 aufgeführt	907,68 EUR
2.1.5	Sargbestattung in einem Wahlgrab gem. § 20 FS* in Tieflage bei Verstorbenen nach dem vollendeten 5. Lebensjahr: Gebühr für Leistungen wie bei Tarif-Nr. 2.1.1 aufgeführt	964,46 EUR
2.1.6	Sargbestattung in einer Reihengrabkammer gem. § 21 FS* und in einer pflegefreien Reihengrabkammer gem. § 22 FS: Die Gebühr schließt neben den Verwaltungsleistungen das Ausheben des Grabes, die Grabausschmückung, das Schließen des Grabes und den Transport der Kränze und des Blumenschmucks sowie die Errichtung eines Kranzhügels zum Grab ein	720,17 EUR
2.1.7	Sargbestattung in einer Wahlgrabkammer gem. § 21 FS*: Gebühr für Leistungen wie bei Tarif-Nr. 2.1.6 aufgeführt bei Erstbelegung bei Zweitbelegung	720,17 EUR 790,17 EUR
2.1.8	Sargbestattung in einem Gemeinschaftsgrab Körper gem. § 27 FS*	819,99 EUR
2.1.9	Sargbestattung in einem Landschaftsgrabfeld gem. § 32 FS*	819,99 EUR
2.1.10	Bei einer Bestattung in einer Gruft / Mausoleum gem. § 33 FS* oder bei einer gleichzeitigen Beisetzung von 2 Särgen wird eine Gebühr nach dem jeweiligen Sach- und Personalkostenaufwand erhoben. Stundensatz: Hinzu kommen für die Verwaltungsleistung:	32,06 EUR 344,08 EUR

2.2	Urnenbeisetzungen	
2.2.1	Urnenbeisetzung - in einem Urnenreihengrab gem. § 23 FS* - in einem Reihengrab gem. § 18 FS* - in einem pflegefreien Urnenreihengrab gem. § 24 FS* - Urnenbeisetzung und Wiederbeisetzung einer Urne in einem Urnenwahlgrab gem. § 26 FS* oder in einem Wahlgrab gem. § 20 FS* - in einem Gemeinschaftsgrab Urne gem. § 27 FS* - in einem Landschaftsgrabfeld gem. § 32 FS* - im Friedhain gem. § 29 FS* Die Gebühr schließt neben den Verwaltungsleistungen das Aufbewahren der Urne, das Ausheben und Schließen des Grabes und die Grabausschmückung, sowie den Transport der Kränze und des Blumenschmucks zum Grab bzw. Gedenkzeichen ein.	459,31 EUR
2.2.2	Anonyme Urnenbeisetzung gem. § 25 FS*: Gebühr für: • Aufbewahren der Urne • Durchführung der Beisetzung	394,09 EUR
2.2.3	Urnenbeisetzung in einem Kolumbarium gem. § 28 FS*: Die Gebühr schließt neben den Verwaltungsleistungen das Aufbewahren der Urne, das Öffnen und Schließen des Kolumbariums und den Transport der Kränze und des Blumenschmucks zum Kolumbarium ein.	413,05 EUR
Bei gleichzeitiger Beisetzung von 2 Urnen kommt der Personalkostenaufwand als Mehraufwand hinzu. Der Stundensatz beträgt 31,94 EUR.		
2.2.4	Beisetzung auf dem Aschenfeld gem. § 30 FS*: Die Gebühr schließt neben den Verwaltungsleistungen das Aufbewahren der Urne, die Durchführung der Beisetzung und den Transport der Kränze und des Blumenschmucks zum Grab bzw. zum Gedenkzeichen ein	432,33 EUR
2.2.5	Bestattung auf dem Tot- und Fehlgeburtenfeld gem. § 31 FS*:	87,95 EUR
2.2.6	Gemeinschaftliche Bestattung von Tot- und Fehlgeburten und von den aus Schwangerschaftsabbrüchen stammenden Leibesfrüchten gem. § 18 Abs. 3 FS*:	85,20 EUR
2.3	Durchführung von Bestattungen durch private Unternehmen Falls das Öffnen und Schließen des Grabes (incl. Grabausschmückung, Grabhügel und Kranz- und Dekorationsablage) gem. § 10 der FS durch private Unternehmen durchgeführt wird, reduziert sich die Gebühr auf	344,08 EUR
2.4	Zuschlag für die Durchführung einer Bestattung bzw. Beisetzung an einem Samstag	
2.4.1	Je Urnenbeisetzung (auch für Tot- & Fehlgeburtenfeld)	227,29 EUR
2.4.2	Je Erdbestattung	681,86 EUR

3 Gebühren für die Benutzung der sonstigen Friedhofseinrichtungen

3.1	Benutzung der Friedhofskapelle für eine Trauerfeier einschließlich Grundausstattung bis max. 45 Minuten	
3.1.1	Trauerfeier mit über 40 Sitzplätzen	212,00 EUR
3.1.2	Trauerfeier mit bis zu 40 Sitzplätzen	180,00 EUR
3.2	Benutzung der Kühlzelle/Leichenzelle pro Kalendertag	79,00 EUR
3.3	Benutzung des Waschraums für rituelle Waschungen	150,00 EUR

4. Gebühren für Ausgrabungen, Umbettungen und die Herausnahme aus Kolumbarien

4.1	Ausgrabung Sarggrab	383,81 EUR
4.2	Ausgrabung Urnengrab, Öffnen und Schließen Kolumbarium	213,95 EUR

5. Verwaltungsgebühren

5.1	Überschreiben des Nutzungsrechts an Wahlgrabstätten auf den Rechtsnachfolger gem. § 20 Abs. 8 FS*	37,55 EUR
5.2	Ausstellen einer Ersatzurkunde über das Nutzungsrecht	18,78 EUR
5.3	Genehmigung für die Ausführung gewerblicher Arbeiten gem. § 6 FS*	
5.3.1	Erteilung einer Genehmigung für die Dauer von 3 Jahren	22,40 EUR
5.3.2	Einmalgenehmigung gem. § 6 Abs. 3 FS*	22,40 EUR
5.4	Genehmigung für die Errichtung von Gedenkzeichen, Steineinfassungen und Abdeckplatten gem. § 38 FS*: Die Gebühren nach Tarif-Nr. 5.4.1 bis 5.4.3 beinhalten • Prüfung der Zulässigkeit der geplanten Grabgestaltung nach den einschlägigen Bestimmungen der FS* • Prüfung der angegebenen Grablage • Ausstellen der Genehmigung • Prüfung der Übereinstimmung zwischen genehmigter und ausgeführter Grabgestaltung • regelmäßige Überprüfung der Standsicherheit und der Verkehrssicherheit der genehmigten Grablage bis zu deren Entfernung	
5.4.1	Erteilung der Genehmigung für ein stehendes Gedenkzeichen	80,02 EUR
5.4.2	Erteilung der Genehmigung für ein liegendes Gedenkzeichen oder für eine Abdeckplatte	72,02 EUR
5.4.3	Erteilung der Genehmigung für eine Steineinfassung	72,02 EUR
5.5	Urnenversand	86,76 EUR
5.6	Gedenktafel Friedhain	32,01 EUR

Hinweis:

Im Übrigen gelten die Gebühren der Allgemeinen Verwaltungsgebührenordnung (AVerwGebO NRW) in der jeweils gültigen Fassung.

* FS = Satzung über das Friedhofs- und Begräbniswesen der Bundesstadt Bonn

Anlage zur Gebührenordnung für das Friedhofs- und Bestattungswesen der Bundesstadt Bonn

Stadt-bezirk	Friedhof	Kolumbarium	pfl.gefreies Reihen-grab	Reihengrabkammer	pfl.gefreie RG Kammer	Wahlgrabkammer	anonymes Urnen-RG	Aschenfeld	Friedhain	pfl.gefreies Urnen-reihengrab	Landschaftsgrab (Memoriam G.)	Unnengemein-schaftsgräber	Feld f. Tot- u. Fehl-geburten	Kinderpathologie	Ruhefrist Kinder	Nutzungs-gebühr für ein Kinder-Reihen-grab (EUR)	Ruhefrist Personen ab dem 5. LJ	Nutzungsge-bühr für ein Reihengrab (EUR)	Nutzungsge-bühr für ein Wahlgrab (EUR)
Bonn	Alter Friedhof														15 Jahre	535,50	15 Jahre	1.659,15	1.659,15
Bonn	Buschdorf														15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Bonn	Dottendorf														15 Jahre	535,50	15 Jahre	1.659,15	1.659,15
Bonn	Dransdorf														15 Jahre	535,50	15 Jahre	1.659,15	1.659,15
Bonn	Endenich														15 Jahre	535,50	15 Jahre	1.659,15	1.659,15
Bonn	Grau-Rheindorf														15 Jahre	535,50	15 Jahre	1.659,15	1.659,15
Bonn	Ippendorf neu														15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Bonn	Ippendorf alt														15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Bonn	Kessenich alt														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bonn	Kessenich neu														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bonn	Kottenforst (Ückesdorf)				X	X									15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Bonn	Lessenich														15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Bonn	Nordfriedhof		X				X	X		X		X	X	X	15 Jahre	535,50	15 Jahre	1.659,15	1.659,15
Bonn	Poppelsdorf														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bonn	Röttgen														15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Bonn	Südfriedhof					X									25 Jahre	892,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Beuel	Geislar														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
																	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Beuel	Holzlar														20 Jahre	714,00	40 Jahre	4..424,40	4..424,40

Stadt- bezirk	Friedhof	Kolumbarium	pflegefreies Rei- hengrab	Reihengrab- kammer	pflegefreie RG Kammer	Wahlgrab- kam- mer	anonymes Urnen- RG	Aschenfeld	Friedhain	pflegefreies Ur- nenreihengrab	Landschaftsgrab (Memoriam G.)	Urnengemein- schaftsgräber	Feld f. Tot- u. Fehlgeburten	Kinderpathologie	Ruhefrist Kinder	Gebühr für ein Kinder- Reihen- grab (EUR)	Ruhefrist Personen ab dem 5. LJ	Gebühr für ein Reihen- grab (EUR)	Gebühr für ein Wahl- grab (EUR)
Beuel	Küdinghoven														20 Jahre	714,00	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
																	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Beuel	Niederholtdorf														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
																	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Beuel	Oberkassel														25 Jahre	892,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Beuel	Platanenweg (Beuel)						X			X					15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
																	25 Jahre	2.765,25	2.765,25
Beuel	Pützchen														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Beuel	Om Berg (Hoholz)														25 Jahre	892,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Beuel	Schwarz- Rheindorf														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
																	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Beuel	Vilich														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Beuel	Vilich Müldorf														20 Jahre	714,00	25 Jahre	2.765,25	2.765,25
Bad Godesberg	Burgfriedhof														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bad Godesberg	Friesdorf														25 Jahre	892,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Bad Godesberg	Heiderhof						X		X						15 Jahre	535,50	25 Jahre	2.765,25	2.765,25
Bad Godesberg	Lannesdorf														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bad Godesberg	Mehlem														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bad Godesberg	Muffendorf														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bad Godesberg	Plittersdorf														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bad Godesberg	Rüngsdorf														15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Bad Godesberg	Zentralfriedhof	X						X		X	X				15 Jahre	535,50	20 Jahre	2.212,20	2.212,20
Hardtberg	Duisdorf alt														15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30

Stadt- bezirk	Friedhof	Kolumbarium	pflegefreies Reihen- grab	Reihengrabkammer	pflegefreie RG Kammer	Wahlgrabkammer	anonymes Urnen- RG	Aschenfeld	Friedhain	pflegefreies Urnen- reihengrab	Landschaftsgrab (Memoriam G.)	Urnengemein- schaftsgräber	Feld f. Tot- u. Fehl- geburten	Kinderpathologie	Ruhefrist Kinder	Gebühr für ein Kinder- Reihen- grab (EUR)	Ruhefrist Personen ab dem 5. LJ	Gebühr für ein Reihen- grab (EUR)	Gebühr für ein Wahl- grab (EUR)
Hardtberg	Duisdorf neu			X											15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Hardtberg	Lengsdorf alt														15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30
Hardtberg	Lengsdorf neu														15 Jahre	535,50	30 Jahre	3.318,30	3.318,30

Anlage 3

Berechnung der Unterdeckung Trauerhallen

Trauerhalle	ME	Menge jährl.	Gebühren- satz bisher	Basis- Kostensatz Neu	Defizit- Zuschlag	Gesamt- kostensatz	Jährl. Gesamt- Kosten	Gebühren- satz neu	Gesamt- gebühr	Defizit
TF A 3.1.1 Trauerfeier mit über 40 Sitzplätzen	Standard	723,00	202,00	382,60	52,20	434,80	314.358	212,00	153.276	161.082
TF B 3.1.2. Trauerfeier mit bis zu 40 Sitzplätzen	Standard	675,00	0,00	253,68	34,61	288,29	194.598	180,00	121.500	73.098
SK 3.2 Benutzung der Kühlzelle/ Leichenzelle	1 Tag	271,00	75,00	163,52	22,31	185,83	50.359	79,00	21.409	28.950
3.3. Benutzung des Waschraums für rituelle Waschungen	Standard	10,00	143,00	197,95	27,01	224,96	2.250	150,00	1.500	750
Gesamt										263.880

Kinderbegräbnisse	ME	Menge jähr.	Gebühren- satz bisher	Basis- kosten- satz Neu	Defizit- zuschlag	Gesamt- kostensatz	Jährl. Gesamt- kosten	Gebühren	Gesamt- gebühr	Defizit
1.2 Kinderreihengrab 15 gemäß § 18 FS	G-Stelle	13,1	510,00	1.188,87	120,82	1.309,69	17.157	535,50	7.015	10.142
1.2 Kinderreihengrab 20 gemäß § 18 FS	G-Stelle	1,0	680,00	1.536,63	156,16	1.692,79	1.693	714,00	714	979
1.2 Kinderreihengrab 25 gemäß § 18 FS	G-Stelle	1,0	850,00	1.884,39	191,50	2.075,89	2.076	892,50	893	1.184
1.16 Grab für gemeinschaftliche Bestattung von Tot- und Fehlgeburten und von den aus Schwangerschaftsabbrüchen stammenden Leibesfrüchten gemäß § 18 Abs. 3 FS	G-Stelle	56,0	0,00	902,35	91,70	994,05	55.667	150,00	8.400	47.267
2.2.6 gemeinschaftliche Bestattung von Tot- und Fehlgeburten und von den aus Schwangerschaftsabbrüchen stammenden Leibesfrüchten gemäß § 18 Abs. 3 FS	Bestatt	56,0	224,00	297,37	40,57	337,94	15.207	85,20	4.771	10.436
1.15 Grab auf dem Tot- und Fehlgeburtenfeld § 31 FS	GNR	15,0	0,00	178,52	18,14	196,67	2.950	100,00	1.500	1.450
2.2.5 Bestattung auf dem Tot- und Fehlgeburtenfeld gemäß § 31 FS	Bestatt	11,0	179,00	354,76	126,29	481,05	5.292	87,95	967	4.325
KiSB - 2.1.2, 2.1.3 Sargbestattung in einem Kindergrab gemäß § 18 FS und Sargbestattung in einem Wahlgrab gemäß § 20 in Normallage bei Verstorbenen bis zum 5. Lebensjahr	Bestatt	16,0	373,00	514,06	183,00	697,05	11.153	391,65	6.266	4.887
								Unterdeckung		
								80.668		

Kinderreihengräber:

Anhebung der bisherigen Jahresgebühr von 34 auf 35,70 € (+ 5 %).

Kalkulatorisch wurden die Gebühren für eine Bestattung auf dem Sterntalerfeld und für die gemeinschaftliche Bestattung von Tot- und Fehlgeburten, bei denen es bisher eine gemeinsame Gebühr für die Grabnutzung und die Bestattung gab, getrennt.

Sterntalerfeld

bisher: Nutzungsrecht + Bestattung = 179,00 EUR

jetzt: Nutzungsrecht 100 € + Bestattung 87,95 € = 187,95 EUR (+ 5 %)

Kinderpathologie

bisher: Nutzungsrecht + Bestattung = 224,00 EUR

jetzt : Nutzungsrecht 150 € + Bestattung 85,20 € = 235,20 EUR (+ 5 %)

Aschestreufeld	ME	Menge jähr.	Gebühren- satz bisher	Basis- kosten- satz Neu	Defizit- zuschlag	Gesamt- kostensatz	Järl. Gesamt- kosten	Gebühren	Gesamt- gebühr	Defizit
1.14 Aschefeldgrab gem § 30 FS	G-Stelle	1,0	0,00	13.633,58	1.385,50	15.019,08	15.019	1.738,80	1.739	13.280
2.2.4 Beisetzung auf dem Aschefeld	Bestatt	1,0	680,00	318,83	113,50	432,33	432	432,33	432	0
								Unterdeckung		
								13.280		

Stellungnahmen zur Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB (Teilbereich A)

Während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes (Teilbereich A) in der Zeit vom 25.10. bis einschließlich 24.11.2010 sind von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange die nachfolgenden Gesichtspunkte vorgebracht worden:

1. Bernd Büsgen, Email vom 22.10.2010

In der oben genannten Angelegenheit rege ich aufgrund meines momentanen unzweckmäßigen hinteren Grundstücksanteils (Löwen-burgstr. 180, Flurstück 45) an, im weiteren Verfahren einen zur Bebauung zweckmäßigen Zuschnitt zu beachten.

Abwägungsvorschlag:

Grundsätzlich ist ein Bebauungsplan nicht dazu geeignet, eigentumsrechtliche Regelungen vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund können im Bebauungsplan auch keine Festlegungen hinsichtlich der Grundstückszuschnitte von einzelnen Grundstückflächen getroffen werden. Ein neuer Zuschnitt von Grundstücksflächen ist insofern vielmehr Bestandteil des anschließenden Umlegungsverfahrens. Dieses gesetzliche Bodenordnungsverfahren dient, in Abwägung der Interessen aller Beteiligten, einer Neuordnung von Grundstücken auf Grundlage des Bebauungsplanes, um nach Lage, Form und Größe für eine zukünftige bauliche oder sonstige Nutzung zweckmäßig gestaltete Grundstücke zu bilden.

Sobald der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 8322-17 absehbar ist, soll ein entsprechendes Umlegungsverfahren für den Bereich in Niederholtorf-Süd eingeleitet werden.

2. Josef Lorse, Schreiben vom 11.11.2010

Am 08.11.2010 habe ich mir die Auslegung des Planentwurfes in Ihrem Amt angeschaut und mir davon eine Teilkopie aushändigen lassen. Von mir wird festgestellt, der Plan der öffentlichen Auslegung stimmt soweit ich sehe, mit dem Plan überein, den ich von Ihnen mit Schreiben vom 19.08.2009 erhalten habe. Den angegebenen Abständen könnte ich ja notdürftig zustimmen, aber von Ihnen fehlt jede Garantie, wie das auch langfristig abgesichert werden soll. Ihre Angaben zu der Hecke sind doch nicht haltbar.

In diesem Zusammenhang schlage ich Ihnen folgendes vor:
Ich erwerbe die von mir mit Kugelschreiber rot gestrichelte Fläche, wie im beigefügten Plan ersichtlich. Es stellt eine Verbindung von meinem Grundstück an die Kurve der Planstraße

dar. Für alle Nachbarn und die Stadt Bonn ist die gestrichelte Fläche völlig unbrauchbar. Hier komme ich auch zurück auf Ihr Schreiben vom 23.04.2009 mit beigefügtem Plan. Ihre darin vorgeschlagene Änderung beinhaltet auch die Anbindung an die Planstraße. Im markierten Bereich bleibt dann die Hecke voll erhalten. Die Verlängerung der Hecke ist dann weiter ein Streitobjekt. Eine Lösung in der Sache wird von Ihnen nicht angeboten. Zu jeder Zeit wird die Hecke nach belieben entfernt und Sie können das nicht verhindern. Die Wurzeln der großen Buchenhecke ragen mit Sicherheit auch weit in mein Grundstück hinein. Der Streit ist vorprogrammiert. Eine vernünftige Lösung kann nur sein, wenn ich auch den restlichen Streifen der Hecke in einer Breite von 1,5 m erwerbe. Den Fachleuten vom Stadtplanungsamt ist so etwas selbstverständlich. Wenn Sie nun über meine bisherigen Vorstellungen und Vorschläge vom Stadtplanungsamt nachdenken so wissen Sie, wie sehr ich Ihnen in der Sache entgegen gekommen bin. Von Ihnen erwarte ich in Kürze, dass Sie eine menschliche und gerechte Entscheidung treffen. Mein Schaden ist auch dann noch äußerst hoch. Ich bitte Sie höflichst, dieses Schreiben / Beanstandung Ihres Planes, an die Damen und Herren des Stadtrates weiter zu reichen. Danke. Vielen Dank auch für Ihre weiteren Bemühungen.

Abwägungsvorschlag:

Der Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 BauGB ging ein reger Schriftwechsel mit Herrn Lorse voraus. Dabei wurde das Grundstück auf ausdrücklichen Wunsch des Einwenders in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgenommen, obwohl hierfür aus planungsrechtlicher Sicht keine Notwendigkeit besteht, da es bereits bebaut und über das Grundstück Burghofstraße Nr. 31 erschlossen ist.

Im Hinblick auf einzuhaltende Abstände zwischen Gebäuden ist es allgemein anerkannt, dass in der Regel keine unzumutbaren Beeinträchtigungen anzunehmen sind, wenn die Vorschriften der Landesbauordnung (BauO NRW) über Abstandflächen eingehalten werden. Dies ist bei einer Bebauung, wie sie in dem geplanten Baugebiet vorgesehen ist, in der Regel ein Abstand von 3 m von der jeweiligen Grundstücksgrenze. Aufgrund der besonderen Situation des Hausgrundstücks Burghofstraße 31a – durch die vorgenommene Parzellierung sind nur sehr geringe Grenzabstände vorhanden – wurde dem Einwender durch die Ausweisungen des Bebauungsplanes bereits soweit entgegen gekommen, wie es städtebaulich sinnvoll und unter Berücksichtigung von Nachbarinteressen vertretbar ist. So sieht der Bebauungsplanentwurf für die geplante Neubebauung gegenüber dem betreffenden Grundstück Grenzabstände vor, die mit 4,0 m im Süden und 7,3 m bis 9,4

m im Nordosten zum Teil deutlich über den in der Landesbauordnung geforderten Mindestabstand von 3 m hinausgehen.

Des Weiteren sichert eine in den Bebauungsplanentwurf aufgenommene Festsetzung den Erhalt der vorhandenen Hecke entlang der nordöstlichen Grundstücksgrenze, wodurch eine Errichtung von baulichen Anlagen an dieser Stelle zukünftig nicht möglich ist und auch eine Einsichtnahme auf die Terrasse des Wohnhauses kaum möglich ist.

Grundsätzlich ist ein Bebauungsplan nicht dazu geeignet, eigentumsrechtliche Regelungen vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund können im Bebauungsplan auch keine Festlegungen hinsichtlich einer Zuweisung von einzelnen Grundstückflächen getroffen werden. Darüber hinaus befinden sich alle benachbarten Grundstücke im Privateigentum, insofern setzt jegliche eigentumsrechtliche Veränderung ohnehin die Zustimmung aller betroffenen Eigentümer voraus. Generell steht es dem Einwender natürlich frei, eigenständige Verkaufsgespräche mit den betroffenen Eigentümern zu führen. Darauf wurde Herr Lorse mehrfach hingewiesen.

Des Weiteren wurde Herrn Lorse vorgeschlagen, sein Grundstück rückwärtig über ein Fahrrecht für Pkw an die zukünftig von der Löwenburgstraße abzweigende Stichstraße anzuschließen. Eine zusätzliche Erschließung würde u.a. eine Möglichkeit schaffen, das Grundstück in das nachfolgende Bodenordnungsverfahren einzu-beziehen. Allerdings wäre Herr Lorse dann, wie die übrigen Umlegungsbeteiligten auch, dazu verpflichtet, die im Zuge des Verfahrens anfallenden Kosten anteilig zu tragen und die erforderlichen Flächen für die Herstellung der öffentlichen Erschließungseinrichtungen abzutreten oder durch die Zahlung eines entsprechenden Geldbetrages finanziell abzulösen. Wie Herrn Lorse bereits dargelegt, wäre eine Flächenzuteilung an ihn zur Vergrößerung seines Grundstückes auch auf diesem Wege nur möglich, wenn die übrigen Umlegungsbeteiligten in gleichem Umfang auf Ihren rechtlichen Anspruch auf Zuteilung von Bauflächen verzichten würden. In diesem Fall müsste von ihm der Zuerwerb jedoch auf Basis des Baulandwertes und nicht auf Basis des Ackerlandwertes abgegolten werden. Darüber hinaus erhebt die Stadt Bonn zur Deckung des sich aus dem Bau der Erschließungsanlagen ergebenden finanziellen Aufwandes von jedem betroffenen Grundstückseigentümer einen Erschließungsbeitrag, so dass nach Abschluss der Umlegung weitere Erschließungskosten für das gesamte Grundstück auf Herrn Lorse zukämen. Insbesondere in Verbindung mit einem eventuellen Erwerb zusätzlicher Grundstücksflächen würde dies eine enorme finanzielle Belastung ergeben.

Da im Ergebnis einem verhältnismäßig geringen Vorteil für das Hausgrundstück Burghofstraße 31a insgesamt ein erheblicher finanzieller Aufwand gegenüberstehen würde, wird

von einer ergänzenden Erschließung des Grundstücks abgesehen.

3. Gitta Schwamborn, Schreiben vom 17.11.2010

Als Eigentümerin des Grundstückes an der Löwenburgstraße Gemarkung Beuel, Flur 76, Flurstück 56 habe ich die zurzeit laufende öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes 8322-17 Teilbereich A, Stadtbezirk Beuel, Ortsteil Holtorf - Niederholtorf Süd- eingesehen und mich über den derzeitigen Planungsstand informiert. Leider musste ich feststellen, dass ein Teil der Ausgleichsmaßnahmen vor allem zu Lasten meines Grundstückes nord-westlich der Löwenburgstraße eingeplant ist.

Zuerst möchte ich Ihnen mitteilen, dass meine Familie das Grundstück im Jahre 1968 durch die Länderzusammenlegung als Ersatz für anderes Land erhalten hat. Die Stadt hat damals diese wesentlich kleinere Fläche meiner Familie mit der schriftlichen Aussage angeboten, dass es sich hier um zukünftiges Bauland handelt. Die Rechtsnachfolgerin der Stadt Beuel hat diese Bebauung nunmehr seit über 50 Jahren hinauszögert.

Zu unserem Nachteil wurde zwischenzeitlich ein Teil der Fläche als Abstandsfläche zum Landschaftsschutz abgewertet, so dass nunmehr dort keine Bebauung mehr möglich ist. Ebenso hat meine Familie keinen Ersatz für verloren gegangenes Bauerwartungsland erhalten.

Im Rahmen des aufzustellenden Bebauungsplanes sehe ich es als notwendig und angemessen an, dass mir ca. 1.200 m² bebaubare Grundstücksfläche als Entschädigung zugesprochen werden. Hierbei handelt es sich um die schon reduzierte Größe, die mir damals als Bauland genannt worden ist. Eine weitere Reduzierung zum Zwecke von landschaftspflegerischem Ausgleich zu meinen Lasten halte ich für nicht akzeptabel.

Gegen die geplante öffentliche Grünfläche (SPE 1) in Größe von ca. 420 m² auf meinem Grundstück und die geplante Art der Bepflanzung lege ich Einspruch ein.

Die geplante Bepflanzung hat einen Waldcharakter. Ein Wald hat an dieser Stelle nie gestanden und ist für diesen Bereich von Niederholtorf als direkte Abgrenzung zur Landschaft nicht ortsüblich. An diesem Ende von Niederholtorf ist der Übergang zur Natur durch freie Felder, viel Licht und Weitläufigkeit der Landschaft geprägt. Eine Streuobstwiese, wie sie auf der anderen SPE-Fläche vorgesehen ist, kommt dem dörflichen Charakter wesentlich näher, da eine gewisse Urtümlichkeit der Landschaft bewahrt bleibt. Ebenso ist diese Gestaltung für unser Dorf viel natürlicher und passt sich besser in die Natur ein, als eine hohe waldartige Bepflanzung. Ich weiß, dass diese geplante

Bepflanzung ökologisch einer Streuobstwiese nicht wesentlich nachsteht.

Meine Familie hat in einem großen Bereich dieser geplanten Ausgleichsfläche bereits seit vielen Jahren eine Streuobstwiese und wir sind bereit die von Ihnen angedachte Fläche als Streuobstwiese zu erweitern und ordnungsgemäß (nach Vorgaben der Stadt) zu pflegen und zu unterhalten.

Ich kann Ihre Bedenken bezüglich der Unterhaltung und Pflege durch Privatpersonen verstehen. Ich bin trotzdem nicht bereit die von Ihnen im Bebauungsplan geplanten Flächen als städtische Ausgleichsfläche einzig zum Ausgleich für die Bebauung der anderen Straßenseite bereitzustellen. Des Weiteren werde ich eine dermaßen dichte und hohe Anpflanzung im direkten Anschluss zu meinem Garten nicht dulden. Sie schnüren mein und auch die Nachbargrundstücke durch diese geplante Bepflanzung zu Lasten des bisherigen Landschaftsbildes ein und zwingen uns auf, unsere Grundstücke mit Zäunen gegen einen unübersehbaren Wald zu sichern. Ein freies und angstfreies Spielen von Kindern im eigenen Garten ist mit Ihrer Planung zur Bepflanzung nicht mehr gegeben.

Ich bitte ernsthaft darum, den Ausgleich anderweitig zu regeln, z.B. durch die Vergrößerung der anderen SPE - Fläche. Tatsächlich löst die Bebauung der anderen Straßenseite ja schließlich den Ausgleich in diesem Umfang aus.

Abwägungsvorschlag:

Die betreffende Fläche ist derzeit dem baulichen Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen. Hier ist ein Bauvorhaben im Einzelfall nur zulässig, wenn durch dessen Ausführung keine öffentlichen Belange beeinträchtigt werden. Aufgrund seiner Lage außerhalb der Ortsdurchfahrt und unmittelbar angrenzend an das Naturschutzgebiet „Siebengebirge“, Teilgebiet „Ennert“ ist hiervon jedoch nicht ohne weiteres auszugehen. Im Bebauungsplanentwurf ist der überwiegende Teil des Grundstücks als Baugrundstück ausgewiesen; lediglich der rückwärtige, zum Wielesbach hin gelegene Teil ist als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (SPE-Fläche) ausgewiesen.

Diese Ausweisung geht zurück auf die im Rahmen der Planung durchgeführte Umweltprüfung. Zur Bewertung der mit der Planung voraussichtlich einhergehenden Umweltauswirkungen wurden zunächst in Vorbereitung der 162. Änderung des Flächennutzungsplanes „Niederholtorf-Süd“ und parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 8322-17 „Niederholtorf-Süd“ eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH. Fauna-Flora-

Habitat) durchgeführt und ein Artenschutz-Fachbeitrag erstellt. Zur Bewertung der Eingriffsintensität auf Boden, Natur und Landschaft für das Plangebiet wurde zudem ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag auf Grundlage der zuvor durchgeführten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erstellt, der neben einer Bewertung des derzeit vorhandenen ökologischen Bestandes und der durch die Planung zu erwartenden Beeinträchtigungen auch Maßnahmen und Festsetzungen zu deren Kompensation erfasst und bewertet.

Durch die geplante Überbauung der Freiflächen östlich der Löwenburgstraße gehen dauerhaft Flächen verloren, die aktuell Puffer- bzw. Entwicklungsflächen für den Auenbereich des Wielesbachs gegen die Verkehrsflächen und die Wohnbebauung sowie die landwirtschaftliche Nutzfläche darstellen. Mit einer Ausweisung der gesamten Flächen östlich der Löwenburgstraße als Wohnbauland wären negative Auswirkungen auf das Muldental des Wielesbachs mit seinem Waldmeister-Buchenwald zu erwarten, wenn es als eine Art „verlängerter Garten / verlängerte Spielwiese“ von Kindern und anderen Anwohnern zukünftig genutzt würde. Dadurch würde sich an dieser Stelle der Nutzungsdruck auf einen Bereich erhöhen, der bislang aufgrund nicht vorhandener offizieller Wege relativ ruhig und ungenutzt ist und zudem eine Schutzfunktion für das Bachtal gegenüber der konkurrierenden Nutzung übernimmt. Vor diesem Hintergrund sollen die vorgesehenen Baugrundstücke östlich der Löwenburgstraße durch eine ökologisch wirksame Pufferzone in Form einer dichten Anpflanzung aus Bäumen und Sträuchern mit standortgerechten Arten zum Schutzgebiet hin abgegrenzt werden. Nur so kann eine Verschlechterung der derzeitigen Situation und die Beeinträchtigung von Habitaten und Arten ausgeschlossen werden.

Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeiten der hiervon betroffenen Grundstücke wird hierin jedoch nicht gesehen. Die Größenordnung der öffentlichen Grünfläche -SPE- orientiert sich auf dem betreffenden Grundstück im Wesentlichen an der vorhandenen Obstgartenbrache, deren Gehölze erhalten werden sollen. Trotz dieser Maßnahme entstehen zukünftig großzügige Baugrundstücke mit einer Tiefe von 40 m. Eine Bebauung in 2. Baureihe wäre neben den naturschutzrechtlichen Belangen auch aus städtebaulicher Sicht auf diesen Flächen ohnehin nicht zu befürworten.

Die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen, die sich durch die beabsichtigte Entwicklung von Bauflächen, die Herstellung der Erschließungseinrichtungen und öffentlichen Grünflächen bzw. -wie hier- durch die Ausweisung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ergibt, schränkt die Nutzungs- und Eigentumsinteressen der Betroffenen insbesondere deshalb nicht in unzumutbarer Weise ein, da hierdurch weite Teile des Plangebietes sowie das betreffende Grundstück selber

erstmalig bebaubar werden und die in Verbindung mit Flächenabtretungen entstehenden Entschädigungsfragen im Rahmen des nachfolgenden Bodenordnungsverfahren geregelt werden können.

4. BUND, Kreisgruppe Bonn, Schreiben vom 19.11.2010

Der BUND Bonn trägt in dem oben genannten Verfahren die folgenden Bedenken und konkreten Anregungen vor:

Der Begründung zur Aufstellung des Bebauungsplanes kann nicht gefolgt werden. So wird in der Begründung zwar erkannt, dass „die Bevölkerungszahlen zwar in Deutschland, insbesondere in Großstadtreionen, rückläufig (sind)“. Der nachfolgenden Aussage „Die Region Bonn entwickelt sich jedoch laut Prognose entgegen diesem Trend; hier wird auch in den nächsten Jahren eine Bevölkerungszunahme erwartet. Die tatsächlichen Entwicklungszahlen in den letzten Jahren untermauern diesen prognostizierten Trend. So sind nach dem Umzug der Bundesregierung nach Berlin die Einwohnerzahlen von 1999 bis 2008 um knapp 5600 Einwohner angestiegen. Dabei überwiegt im Jahre 2008 die Altersgruppe der 30 bis 45 jährigen.“ kann der BUND dagegen nicht folgen.

Betrachtet man die Angaben des Statistikamtes der Stadt Bonn zur Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den vergangenen 10 Jahren, so stellt man zwar fest, dass die Gesamtbevölkerung in Bonn von Dez. 1999 bis Dez. 2009 um 10.665 Einwohner gestiegen ist, der Anteil der Bevölkerung im „Familien-Alter“ (Gruppe 30 - 64 Jahre) ist dagegen um 2.852 Personen gefallen und stagniert seit 2007 in einem Bereich von 150.000 Personen. Kontinuierlich angestiegen ist dagegen die Zahl der Einwohner über 65 Jahren, also einer Bevölkerungsgruppe, bei der man nicht annehmen wird, dass sie noch in die geplanten Einzel- und Doppelhäuser einziehen wird. Diese Zahlen entsprechend dem landesweiten Trend, bei dem entsprechend der Prognosen des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik schon ab 2020 600.000 Menschen mehr zwischen 60 und 80 Jahren alt sein werden als unter 20. Laut dieser Vorhersage werden in NRW künftig weniger klassische Familien leben, sondern immer mehr Einpersonenhaushalte und Haushalte ohne Kinder. In Anbetracht dieser Aussichten ist die fortschreitende Beplanung von Freiflächen für Einzel-/Doppel- und Reihenhäuser schlichtweg als verfehlt anzusehen.

Bei der Beschreibung der umweltbezogenen Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt wird auf das FFH-Verträglichkeitsgutachten sowie den Artenschutzfachbeitrag verwiesen. Das FFH-Verträglichkeitsgutachten beschreibt umfangreiche Beeinträchtigungen der im Plan-gebiet nachgewiesenen Gelbbauchunken-Population durch das Vorhaben, der Artenschutzfachbeitrag erwähnt Störungen der

verschiedenen Fledermauspopulationen in der Bauphase und Verlust an Quartierbäumen im Planbereich. Die Gelbbauchunke wie auch die Fledermausarten sind nach Anhang IV FFH-RL bzw. nach BNatSchG streng geschützt. Nach Art. 12 lit. der FFH-RL ist jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Anhang IV-Arten verboten. Geschützt sind hierbei sämtliche Elemente, die der Fortpflanzung bzw. der Ruhe dienen oder hierfür benötigt werden. Tatsächlich sind Flächenverluste in einer Population sogar unzulässig und müssen über CEF-Maßnahmen auch hinsichtlich des Gesamtflächenangebotes kompensiert werden. Nach Einschätzung des Fachgutachters führt die vorgelegte Planung zu erheblichen Störungen der Gelbbauchunken-Population und zur Tötung zahlreicher Individuen, so dass der Ausnahmetatbestand zu prüfen wäre. Eine Befreiung von den Verboten nach Art. 12 FFH-RL ist nur möglich, wenn es 1.) für das Vorhaben keine für den Artenschutz bessere Alternativlösung gibt, 2.) die Bewahrung eines günstigen Erhaltungszustandes der Population der betroffenen Art gewährleistet ist und 3.) zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen. Hierbei müssen alle drei Abweichungsvoraussetzungen kumulativ erfüllt sein.

Aus den vorliegenden Planunterlagen geht nicht hervor, dass Alternativstandorte für das Vorhaben geprüft worden wären bzw. eine Planvariante geprüft wurde, welche die Lebensräume der Gelbbauchunke und der Fledermäuse bewahrt. Sofern die Planung überhaupt weiter verfolgt werden kann, sollte dies zumindest nachgebessert werden. Da die Gelbbauchunke einen ungünstigen Erhaltungszustand hat, sind Eingriffe (wenn überhaupt) nur zulässig, wenn sich der Zustand nicht weiter verschlechtert und der gute Erhaltungszustand weiterhin erreicht werden kann. Es sollte bei den erforderlichen CEF-Maßnahmen also darauf abgezielt werden, die bestehende Population zu erhalten und zu stärken sowie neue Lebensraumflächen zu erschließen, und zwar am Standort bzw. in unmittelbarer Standortnähe, um den Biotopverbund zu erhalten. Zu den Erfordernissen, die notwendig sind, um einen guten Erhaltungszustand zu erreichen, geben die Berichte des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt, Sonderhefte 2/2006 beste Hinweise. Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind in den Planunterlagen darzulegen. Die städtebauliche Argumentation, die die Belange des Naturschutzes in diesem Zusammenhang überwiegt, ist dem BUND Bonn bisher nicht ersichtlich (siehe unsere Ausführungen zur demographischen Entwicklung der Stadt Bonn oben). Die Ausnahmeanforderungen müssten ohnehin kumulativ erfüllt werden, diese Hürde nimmt die Stadt Bonn jedoch nicht.

Keinesfalls steht der Artenschutz rechtlich der gemeindlichen Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung zur Verfügung! Das Artenschutzrecht muss strikt beachtet werden.

Zwingend zu beachten ist darüber hinaus der gültige Regionalplan. Er sieht für den Planbereich kein ASB-Gebiet vor, daher steht es der Stadt Bonn nicht zu, in Bereichen außerhalb des Siedlungs-gebiets Baugebiete auszuweisen. Der BUND Bonn empfiehlt, für das Vorhaben Gebiete auszuwählen, die im Regionalplan als ASB-Gebiet ausgewiesen sind und demnach für die Siedlungsentwicklung vorgesehen sind.

Abwägungsvorschlag:

Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumbedarf:

Bereits heute kann der für die Stadt Bonn prognostizierte Neubaubedarf sowohl an Mehrfamilien- als auch an Ein- und Zweifamilienhäusern aufgrund der fehlenden Baulandreserven nicht annähernd gedeckt werden. Unabhängig von den Bevölkerungszahlen ist der Wohnungsbau in Bonn seit dem Jahr 2000 stark rückläufig. Ein Vergleich der Bevölkerungsentwicklung mit der jährlichen Baufertigstellung ergibt, dass der Wohnungszuwachs im Jahre 2000 erstmalig wieder seit 1993 unter der Einwohnerentwicklung lag. Nach den vorliegenden Prognosen wird sich dieser Trend noch wesentlich verstärken. Seit Jahren findet in der Region Bonn ein anhaltend positives Bevölkerungswachstum statt, das auch für die Zukunft prognostiziert wird. So sind nach dem Umzug der Bundesregierung nach Berlin die Einwohnerzahlen von 1999 bis 2011 (Stichtag 31.07.2011) um knapp 19.400 Einwohner angestiegen.

Zwar ist ähnlich zum Landestrend auch in Bonn mit einer Alterung der Bevölkerung zu rechnen. Wegen des Wachstums der jungen Altersgruppen fällt im Landesvergleich die Alterung insgesamt jedoch relativ moderat aus. Auch wenn insgesamt mit einer stärkeren Haushaltsverkleinerung zu rechnen ist, gehen die Prognosen für die Stadt Bonn weiterhin auch von einer Steigerung von Privathaushalten mit 3 und mehr Personen aus.

Diesem bestehenden Wohnbedarf trägt die Stadt Bonn durch eine aktive Wohnungsbauentwicklungsplanung Rechnung. Dabei wird im Rahmen verschiedener Programme und Maßnahmen insbesondere die Nachverdichtung der bebauten Ortsteile betrieben. Dies reicht jedoch zur Deckung des Wohnbedarfes in Bonn nicht aus, so dass auch weitere Wohnbaureserveflächen aktiviert werden müssen.

Entsprechend dem auf der Ebene des Flächennutzungsplanes formulierten grundsätzlichen Entwicklungsziel sowie dem für das Bonner Stadtgebiet nach wie vor bestehenden Wohnraumbedarf, soll durch den Bebauungsplan die Ortsrandlage entsprechend der vorhandenen Wohnbebauung erweitert werden. Der Standort des Plangebietes stellt auf

eine Wohnbebauung mit Einzel- und Doppelhäusern ab und ist vor allem für junge Familien mit Kindern und ohnehin größerer Mobilität gut geeignet. Darüber hinaus schaffen die naturräumlichen Gegebenheiten für Niederholtorf besonders für heranwachsende Kinder hervorragende Wohnbedingungen und Naherholungsmöglichkeiten.

Umweltbezogenen Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt:

Die Umwandlung des Plangebietes in Wohnbebauung mit umgebenden Zier- und Nutzgärten führt zwar zu einer Änderung der Biotopstruktur und damit zu einer Änderung der zukünftigen Artenzusammensetzung hin zu Arten der Siedlungen und Gärten, wobei hier ebenfalls keine seltenen oder spezialisierten Arten zu erwarten sind. Den Arten des Offenlandes bieten die großflächig verbleibenden Areale südlich des Plangebietes genügend Raum, so dass mit einer punktuellen Verschiebung des Biotop- und Artenspektrums, jedoch mit keiner Artenverarmung und damit mit keiner negativen Entwicklung der Biodiversität im Gebiet zu rechnen ist.

Die vorgetragene Betroffenheit von Gelbbauchunke bzw. Fledermäusen kann nicht nachvollzogen werden. Die Auswertung der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur Flächennutzungsplanänderung „Niederholtorf-Süd“ und des Artenschutz-Fachbeitrags zum Bebauungsplan „Niederholtorf-Süd“ zeigt eindeutig, dass eine direkte Betroffenheit oder eine Beeinträchtigung der Arten ausgeschlossen ist. Die in der Einlassung genannten Populationen der Gelbbauchunke bzw. der Fledermäuse sind im Plangebiet nicht nachgewiesen, da die für die Arten notwendigen Lebensräume im Plangebiet fehlen. Im Artenschutz-Fachbeitrag wird daher die Erforderlichkeit für CEF-Maßnahmen (sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) ausgeschlossen. Kollisionen mit dem Schutzregime des § 44 BNatschG sind nicht festzustellen, die Voraussetzungen für die Notwendigkeit einer Ausnahme gemäß § 45 oder einer Befreiung gemäß § 67 BNatschG sind mithin nicht gegeben.

Regionalplan:

Siedlungen mit einer Aufnahmefähigkeit von weniger als 2000 Einwohnern sind im Regionalplan nicht als Siedlungsbereiche darzustellen; sie werden als allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche erfasst. Da der Ortsteil Niederholtorf insgesamt unter dieser regionalbedeutsamen Darstellungsschwelle gemäß 3. Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz (LPlG) liegt, wird sowohl der Ortsteil als auch der Bereich des Plangebietes im Regionalplan nicht

als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) sondern als allgemeiner Freiraum und Agrarbereich erfasst.

Der Verzicht auf eine zeichnerische Darstellung von Ortschaften mit einer Aufnahmefähigkeit von weniger als 2000 Einwohnern als Siedlungsbereich hat weder ein allgemeines Bauverbot zur Folge noch wird die weitere Entwicklung dieser Ortschaften im Rahmen der Bauleitplanung verhindert. Vielmehr kann es zur Sicherung der städtebaulichen Ordnung und für eine örtlich bedingte angemessene Entwicklung solcher Ortschaften erforderlich sein, im Flächennutzungsplan entsprechende Bauflächen bzw. Baugebiete darzustellen und daraus Bebauungspläne zu entwickeln. Dies kommt - wie im betreffenden Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 8322-17 „Niederholtorf-Süd“ - u.a. zur städtebaulich sinnvollen Abrundung vorhandener Ortschaften in Betracht.

Darüber hinaus wurde im Verfahren gemäß § 20 LPlG zur 162. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk Beuel, Ortsteil Niederholtorf für die ergänzende Ausweisung von Wohnbauflächen eine Übereinstimmung mit den Zielen der Landesplanung durch die Bezirksregierung Köln bestätigt.

5. Rainer Michels, Schreiben vom 21.11.2010 und 16.04.2011

Zur Offenlegung des o.a. B-Plans Nr. 8322-17 „Teilbereich A“ möchte ich Ihnen einige Forderungen bzw. Anregungen mitteilen:

1. Da nach Ihrer Aussage das Restflurstück aus Nr. 200 an der Burghofstraße (neben Burghofstraße 35) zu 99,9% von den möglichen, weiter südlich liegenden Tagebauschächten nicht betroffen ist, bitte ich diese Fläche vollständig in den B-Plan 8322-17 „Teilbereich A“ mit aufzunehmen. (siehe beiliegender Lageplan mit gelb markierter Grundstücksfläche)
2. Ablehnung der geplanten öffentlichen Grün- und Spielplatz-fläche!
 - Spielplätze sind ausreichend ausgestattet im Nahbereich (neben Kindergarten „Weinheimstraße“ und in „Oberholtorf“)!
 - Pflege und Unterhaltung durch die Stadt Bonn aufgrund permanenter Geld- und Personalnot nicht möglich!
 - Verschmutzung, Zerstörung und Vandalismus!
3. Ablehnung einer überdimensionierten Ausgleichsfläche (Streu-obstwiese an der Löwenburgstr. -Flurstück 43)
 - Warum werden nicht die vorgesehenen Ökopunkte im Kottenforst verwendet?
 - Von wem und auf wessen Kosten wird die Streuobstwiese gepflegt und unterhalten?
 - In unmittelbarer Nähe grenzt das Wald- und Naturschutzgebiet (Ennert) an!

4. Gleiche Ablehnung stelle ich für die überdimensionierte Ausgleichsfläche östlich der Löwenburgstraße (Naturschutzgebiet „Wielesbach“)!
5. Die geplante Baukörperhöhe von „FH 11,0 Meter“ ist ja wohl gerade in diesem Bereich völlig überzogen!
 - Rücknahme der Firsthöhe von mindestens 2,00 bis 3,00 Meter erforderlich
6. Zu der ungeklärten Abwassersituation in der Burghofstraße möchte ich folgendes anmerken:
 - bei einer erforderlichen Erweiterung bzw. Erneuerung der Abwasserkanalleitung werde ich keine Kosten übernehmen, da ich bereits 2004 den gesamten Kanalbeitrag geleistet habe!

Abwägungsvorschlag:

Zu 1.:

Entsprechend der Untersuchungen der bergbaulich-geotechnischen Situation durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro stimmen die Ausdehnung der ehemaligen Abbaubereiche mit den bei der Bezirksregierung Arnsberg vorliegenden Hinweisen und Übersichtskarten annähernd überein. Lediglich einzelne Teilflächen im Osten bzw. am südwestlichen Rand des Planbereiches B sind durch den oberflächennahen Altbergbau nicht betroffen. Dementsprechend liegt der Hauptteil der potentiellen Bauflächen an der Burghofstraße im Einwirkungsbereich des ehemaligen Abbaugebietes. Da die Absenkung der Deckschichten noch nicht restlos zum Abschluss gekommen ist, kann auch für die ursprünglich vorgesehene überbaubare Grundstücksfläche im Anschluss an das Hausgrundstück Burghofstraße 35 eine uneingeschränkte Standsicherheit der Tagesoberfläche nicht ausreichend gewährleistet werden. Die angestrebte Bebauung im Teilbereich B ist auf der Grundlage dieser Erkenntnisse nicht oder zumindest nicht uneingeschränkt möglich und erfordert insofern eine Anpassung des Plankonzeptes in dem betroffenen Bereich. Eine Realisierung der von der Burghofstraße ausgehenden Stichstraße ist nicht mehr vorgesehen, dagegen werden nunmehr im Anschluss an das Hausgrundstück Burghofstraße 35 ein Baufenster, ein Fuß- und Radweg und ein südlich daran anschließendes durchgehendes Baufenster bis zur südlich anschließenden Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (SPE 2) ausgewiesen. Die festgesetzte wohnbauliche Nutzung entlang der Burghofstraße ist erst dann zulässig, wenn deren Standsicherheit entsprechend der im durchgeführten Gutachten (Dezember 2010) genannten Maßnahmen oder durch vergleichbare Sicherungsmaßnahmen gutachterlich nachgewiesen worden ist. Daher enthält der Bebauungsplan zur Umsetzung dieser Ziele eine entsprechende bedingte

Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Baugesetzbuch (BauGB).

Durch die genannten Änderungen werden die Grundzüge der Planung berührt und erfordern insofern neben einer öffentlichen Auslegung des Teilbereiches B auch die erneute Offenlage des überarbeiteten Teilbereich A. Vor diesem Hintergrund werden zur weiteren Bearbeitung die Teilbereiche A und B wieder zusammengelegt und als 2. Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 8322-17 weitergeführt. Das angesprochene Flurstück 200 ist insofern insgesamt wieder Bestandteil des Plangebietes. Der Anregung wird insoweit entsprochen.

Zu 2.:

Aufgrund der vorgebrachten Anregung wurde die Bedarfssituation von Kinderspielflächen in Niederholtorf noch einmal abgefragt. Nach Einschätzung des zuständigen Fachamtes ist die derzeitige Versorgung mit ausgestalteten Spielplatzflächen in Niederholtorf mit über 20 m² pro Kind im Alter bis einschließlich 14 Jahren sehr gut und liegt deutlich über der innerhalb des Stadtgebietes angestrebten Bandbreite von 6 - 11 m² Spielplatzfläche pro Kind. In ca. 300 m vom geplanten Baugebiet befindet sich der öffentliche Spielplatz Weinheimstraße und in ca. 500 m Entfernung zum Plangebiet befindet sich der Bolzplatz Burghofstraße. Insofern wird eine ergänzende Versorgung von Niederholtorf mit Spielflächen und die damit bislang vorgesehene Anlage eines entsprechend dimensionierten Kinderspielplatzes für Kinder zwischen 0 und 9 Jahren im Plangebiet nicht mehr als erforderlich angesehen. Der Anregung wird insoweit entsprochen.

Zu 3. und 4.:

Zur Bewertung der mit der Planung voraussichtlich einhergehenden Umweltauswirkungen wurde in Vorbereitung der 162. Änderung des Flächennutzungsplanes „Niederholtorf-Süd“ und parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 8322-17 „Niederholtorf-Süd“ eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH: Fauna-Flora-Habitat) durchgeführt und ein Artenschutz-Fachbeitrag erstellt. Zur Bewertung der Eingriffsintensität auf Boden, Natur und Landschaft für das Plangebiet wurde zudem ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag auf Grundlage der zuvor durchgeführten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erstellt, der neben einer Bewertung des derzeit vorhandenen ökologischen Bestandes und der durch die Planung zu erwartenden Beeinträchtigungen auch Maßnahmen und Festsetzungen zu deren Kompensation unter Erhaltung und Aufwertung typischer Landschaftselemente prüft und entwickelt.

Durch die Überbauung der Freiflächen östlich der Löwenburgstraße gehen dauerhaft Flächen verloren, die aktuell Puffer- bzw. Entwicklungsflächen für den Auenbereich des Wielesbachs gegen die Verkehrs- und Wohnbebauung sowie

die landwirtschaftliche Nutzfläche darstellen. Die Ausweisung einer SPE-Fläche in Form eines stufig aufgebauten Gehölzstreifens unter Verwendung von einheimischen, standortgerechten Gehölzen soll vor allem als Abschirmung zum ökologisch bedeutsamen Wielesbachtal als Bestandteil des Naturschutzgebiet „Siebengebirge“ dienen. Die vorgesehene Maßnahme wurde unter Berücksichtigung der im Planungsraum vorgefundenen räumlichen und funktionalen Beziehungen festgesetzt. Aufgrund der besonderen ökologischen Bedeutung dieser Maßnahme im Sinne der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung werden diese Flächen als öffentliche Grünfläche festgesetzt, um den Vollzug und den Fortbestand der Maßnahme wirksam gewährleisten zu können. Im Rahmen der Beschlussfassung zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes hat der Rat der Stadt Bonn in seiner Sitzung am 08.07.2010 den Beschluss gefasst, über die SPE-Fläche am Wielesbach hinaus Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft als Ausgleich für den durch die Planung ermöglichten Eingriff auf den südlich an das Plangebiet angrenzenden Flächen vorzusehen. Damit wird von der ursprünglich vorgesehenen Kompensation über das Ökokonto der Stadt Bonn abgewichen. Dementsprechend wurde die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung des landschaftspflegerischen Fachbeitrages in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde überarbeitet und der Geltungsbereich des öffentlich ausgelegten Bebauungsplanentwurfes in dem für eine Vollkompensation erforderlichen Umfang in südöstliche Richtung erweitert. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft stellen hier im Sinne einer historischen Ortsrandbegrenzung zum einen auf die Entwicklung eines stufig aufgebauten Gehölzstreifens entlang der südlichen Baufelder und im Anschluss daran auf die Entwicklung von Streuobstwiesen mit hochstämmigen Obstbäumen (alte Sorten, traditionelle Bewirtschaftung) ab. Streuobstwiesen gelten als typischer Bestandteil der rheinischen Kulturlandschaft und sind wegen ihres Strukturreichtums und der jahreszeitlich stark wechselnden Aspekte wertvolle Bereicherungen des Landschaftsbildes.

Gemäß § 9 Abs. 1a Baugesetzbuch sind die Kompensationsmaßnahmen den Eingriffsgrundstücken, das heißt den Flächen, auf denen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, zuzuordnen. Dies sind sämtliche im Inneren des Plangebietes ausgewiesenen Neubauflächen sowie die zur Erschließung der Bauflächen ausgewiesenen Verkehrsflächen. Die Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen soll durch die Gemeinde im Zuge des nachfolgenden Bodenordnungsverfahrens erfolgen. Die Kosten für die Maßnahmen, die dem Ausgleich der geplanten öffentlichen Straße dienen, werden den Erschließungsmaßnahmen zugerechnet und dementsprechend durch Erschließungsbeiträge bzw. allgemeine Haushaltsmittel

refinanziert. Die Kostenerstattung für die den Baugrundstücken zugeordneten Ausgleichsmaßnahmen soll über eine einvernehmliche Regelung im Zuge des Bodenordnungsverfahrens erfolgen. Sollten einvernehmliche Regelungen im Umlegungsverfahren nicht erreichbar sein, muss eine Refinanzierung auf der Grundlage einer dann aufzustellenden Satzung nach § 135 c BauGB erfolgen.

Zu 5.:

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes wird das Ziel verfolgt, dem bestehenden Wohnbedarf in Bonn ausreichend Rechnung zu tragen. Vor diesem Hintergrund sowie der Tatsache, dass der Bebauungsplanentwurf die städtebauliche Struktur der nördlich angrenzenden Nachbarbebauung - vornehmlich Einzel- sowie Doppelhausbebauung - aufgreift, werden die getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplanes als sinnvoll und gerechtfertigt angesehen. Eine Reduzierung der maximalen Firsthöhe um 2-3 Meter würde dem angestrebten Zweck auch hinsichtlich der Schaffung von Kellerersatzräumen entgegenstehen.

Die festgesetzten Maße für die Trauf- und Firsthöhen sowie für die Bautiefen orientieren sich zudem an gängigen Haustypen, wie sie im Wohnungsbau üblich sind und auch durchgängig in den Bebauungsplänen der Stadt Bonn Anwendung finden. Sie berücksichtigen die üblichen Anforderungen an Geschosshöhen im Wohnungsbau und sollen auch die Ausbildung eines durchgängig nutzbaren und attraktiven Dachgeschosses ermöglichen, so dass sich im Plangebiet insgesamt Firsthöhen von maximal 11 m für zwei Vollgeschosse, jeweils mit ausgebautem Dachgeschoss, ergeben.

Zu 6.:

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 8322-17 befindetet sich außerhalb einer genehmigten Kanalisationsnetzplanung. Seit 2009 werden durch ein von der Stadt beauftragtes Ingenieurbüro für das gesamte Bonner Kanalnetz hydrodynamische Berechnungen durchgeführt. Aufgrund der nun vorliegenden Netzberechnungen für das Beueler Kanalnetz wurde auch die Entwässerungsplanung für das Plangebiet überprüft. Hierbei ergaben sich Abweichungen zu den bisherigen Planungen. Aufgrund der Ergebnisse der aktuellen Kanalnetzberechnung und des vorliegenden Höhenunterschiedes von im Mittel 1,70 m zwischen dem Gelände Burghofstraße und dem Gelände Löwenburgstraße, ist eine Anschlussmöglichkeit der Baugrundstücke entlang der Burghofstraße an den vorhandenen Mischwasserkanal in der Löwenburgstraße nicht mehr gegeben. Das bislang vorliegende Entwässerungskonzept musste daher insgesamt wie folgt modifiziert werden:

Da der vorhandene Kanal in der Burghofstraße nicht ausreichend dimensioniert ist, um zusätzliches Schmutz- und

Niederschlagswasser aufzunehmen, ist hier eine entsprechende hydraulische Ertüchtigung der Kanalisation bis zum Kanalstauraum Burghofstraße Nr. 13 notwendig, um eine Anschlussmöglichkeit für die neue Bebauung parallel zur Burghofstraße zu schaffen. Die darüber hinaus im Plangebiet anfallenden Schmutz- und Niederschlagswassermengen sollen ausschließlich über einen Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal in der Löwenburgstraße erfolgen. Da die Leistungsfähigkeit des in der Löwenburgstraße vorhandenen Kanals für eine ungedrosselte Ableitung der zusätzlich anfallenden Wassermengen nicht ausreicht, wird durch Anordnung von Rückhalteräumen innerhalb der neuen öffentlichen Erschließungsfläche die Abgabemenge in das bestehende Kanalnetz auf ein ausreichend sicher zu bewältigendes Maß reduziert. Die Realisierung erfolgt im Zuge der Ausbauplanung.

Die Ertüchtigung des bestehenden Kanals Burghofstraße zwischen Haus Nr. 31 bis zur geplanten SPE-Fläche im südlichen Plangebietsteil (SPE 2) stellt eine erstmalige Herstellung der Straßenentwässerung dar. Daraus folgt, dass die damit verbundenen Kosten anteilig durch die Erhebung von Erschließungsbeiträgen finanziert werden können. Dagegen handelt es sich bei der Ertüchtigung des Kanals im weiteren Verlauf bis zum Haus Burghofstraße Nr. 13 weder um eine erstmalige Herstellung einer Straßenentwässerung, noch um eine Verbesserung eines bestehenden Kanals. Der Kanal in der Burghofstraße entspricht derzeit den Zustandsklassen 1 und 2, daraus folgend wäre hier eine Sanierung aus Zustandsgründen in näherer Zeit nicht vorgesehen. Die Kosten für eine Ertüchtigung können weder durch die Erhebung von Erschließungsbeiträgen noch durch die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) finanziert werden. Für die Eigentümer der Hausgrundstücke Burghofstraße Nr. 13 bis Nr. 31 entstehen deshalb keine zusätzlichen Beitragspflichten.

6. Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Schreiben vom 23.11.2010

Gegen die o.g. Planung der Bundesstadt Bonn bestehen seitens der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis, nachfolgende Bedenken bzw. werden nachfolgende Anregungen vorgebracht:

- 1) Das beschriebene Plangebiet umfasst eine ca. 2,3 ha große, landwirtschaftlich genutzte Fläche. Diese Fläche dient einem in der Nähe wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betrieb als Produktionsgrundlage. Durch den Flächenverlust in Form von Bebauungsfläche und darüber hinaus die angedachten Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ist ein starker Eingriff in die Agrarstruktur feststellbar.

- 2) Die Erweiterung der Bebauungsflächen sollte durch die Belange der Landwirtschaft nicht verhindert werden, gleichwohl sollte der Ausgleichsbedarf mit produktionsintegrierten Maßnahmen erbracht werden.
- 3) Hierzu wurde im Nachgang zur Besprechung am 28.10.2010 festgelegt, die „Stiftung Rheinische Kulturlandschaft“ mit Alternativkonzepten zu beauftragen. In der Folgezeit wurden erfolgreich Gespräche mit Vertretern der Stadt Bonn geführt, die einen ausgewogenen Kompromiss erkennen lassen.
- 4) Die im Anhang (Karte) aufgeführten Flächen (1, 4a und 5) wurden mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bonn (Gespräch mit Dr. Langhans) abgestimmt und als geeignet angesehen.
- 5) Auf der Fläche 4b muss - lt. Mitteilung der Stadt Bonn - zwingend ein Teilbereich der benötigten Ausgleichsflächen in Form eines 10 m breiten Gehölzstreifens umgesetzt werden. Diese Maßnahme sollte u.E. noch einmal überdacht werden.
- 6) Bevorzugt sollte eine Umsetzung des externen Ausgleichs auf den Flächen 1 und 4a angestrebt werden; hierdurch würde bereits das noch notwendige externe Ausgleichsvolumen von ca. 80 Tsd. Punkten erreicht werden können.
- 7) Mit den Bewirtschaftern sämtlicher Flächen sind die vorgeschlagenen Maßnahmen abgestimmt.

Aufgrund der durch die Flächenagentur im Auftrag der Stiftung erfolgten Vorabstimmungen ist davon auszugehen, dass eine ortsnahe Kompensation des B-Plans möglich ist und zur Schonung der aktuell überplanten wertvollen landwirtschaftlichen Nutzfläche zwingend weiterverfolgt werden sollte. Nähere Grundstücksverhandlungen, Festsetzungen und vertragliche Regelungen könnten durch die Stadt Bonn - ggf. mit Unterstützung der Flächenagentur und der Stiftung - durchgeführt werden.

Daher sollte der eingeschlagene Weg, zur schonenden Nutzung landwirtschaftlicher Nutzflächen, weiter beschritten werden.

Abwägungsvorschlag:

Die im südlichen Bereich des Plangebietes vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen stellen im Sinne einer historischen Ortrandbegrenzung u.a. auf die Entwicklung einer Streuobstwiese mit hochstämmigen Obstbäumen (alte Sorten, traditionelle Bewirtschaftung) ab. Streuobstwiesen gelten als typischer Bestandteil der rheinischen Kulturlandschaft und sind wegen ihres Strukturreichtums und der jahreszeitlich stark wechselnden Aspekte wertvolle Bereicherungen des Landschaftsbildes. Damit entspricht die Planung zum einen den Vorgaben des Landschaftsplans Ennert,

der für diesen Bereich das Entwicklungsziel zur „Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen“ formuliert. Vor allem dient die Umsetzung dieser Maßnahmen aber auch als Verbundstruktur zwischen Ankerbachtal und Wielesbachtal sowie zur Entwicklung von Fledermaushabitaten entsprechend den Empfehlungen der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung.

Insgesamt kann mit der Ausweisung von Flächen für die Entwicklung eines Gehölzstreifens und einer Streuobstwiese am südlichen Plangebietsrand (SPE 2 und 3) sowie der östlich zur Löwenburgstraße vorgesehenen Anpflanzung eines Gehölzstreifens als Abschirmung zum Wielesbachtal (SPE 1) ein vollständiger Ausgleich innerhalb des Plangebietes erreicht werden. Dies entspricht dem Beschluss des Rates der Bundesstadt Bonn vom 08.07.2010, als Ausgleich für den durch die Planung ermöglichten Eingriff möglichst die südlich an das Plangebiet angrenzenden Flächen heranzuziehen und nicht wie bislang vorgesehen auf das Ökokonto der Bundesstadt Bonn zurückzugreifen.

Zwar ist nicht zu verkennen, dass die Umsetzung der Maßnahmen im südlichen Plangebietsteil einen kompensationsbedingten Flächen-entzug von aktuell bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzflächen darstellt, dieser ist für den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb jedoch nicht Existenz bedrohend. Die Ausweisung als SPE-Fläche erfolgt außerdem mit ausdrücklicher Zustimmung des betroffenen Grundstückseigentümers. Der Stadt Bonn wurden von diesem Eigentümer sogar weitere, bisher nicht landwirtschaftlich genutzte Flächen (ca. 2,3 ha) in Niederholtorf für Ausgleichsmaßnahmen angeboten. Diese Flächen sind jedoch bereits von so hoher ökologischer Wertigkeit, dass sie für Kompensationsmaßnahmen nicht herangezogen werden können.

Bei den übrigen Eigentümern der von der Landwirtschaftskammer vorgeschlagenen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes bestehen weder die Verkaufsbereitschaft noch das Interesse an einer vertraglichen Regelung mit der Stadt Bonn, um eine Herstellung und langfristige Unterhaltung von Ausgleichsmaßnahmen durch die Stadt an Stelle und auf Kosten der Eingriffsverursacher sicherzustellen.

Vor diesem Hintergrund soll an den vorgesehenen Ausweisungen der Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (SPE 1,2 und 3) festgehalten werden. Der Anregung kann insoweit nicht gefolgt werden.

7. Rheinischer Landwirtschafts- Verband e.V., Schreiben vom 26.11.2010

In vorbezeichneter Angelegenheit schließen wir uns der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen vom 23.11. des Jahres an.

Zusätzlich weisen wir für künftige Planungen auf die Möglichkeit hin, die Kompensation von planungsbedingten Eingriffen zumindest zu einem Teil ortsfern im Stadtgebiet umzusetzen. Nur auf diesem Wege kann im Einzelfall eine unvertretbar hohe Belastung landwirtschaftlicher Betriebe durch kompensationsbedingten Flächenentzug verhindert werden.

Abwägungsvorschlag:

wie unter Ziffer 6. mit folgender Ergänzung:

Ortsferne Kompensation von planungsbedingten Eingriffen im Stadtgebiet:

Im Rahmen der Beschlussfassung zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes hat der Rat der Stadt Bonn in seiner Sitzung am 08.07.2010 den Beschluss gefasst, über die SPE-Fläche am Wielesbach hinaus Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft als Ausgleich für den durch die Planung ermöglichten Eingriff auf den südlich an das Plangebiet angrenzenden Flächen bzw. ortsnah vorzusehen. Damit wird von der ursprünglich vorgesehenen Kompensation über das Ökokonto der Stadt Bonn abgewichen.

Anlage 1

Rettungsdienstbedarfsplan der Bundesstadt Bonn



Fortschreibung 2013

Abgestimmte Fassung nach Beteiligungsverfahren (Stand: 23.05.2012)

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Rettungsdienstbedarfsplan ausschließlich die männliche Schriftform verwendet und gilt gleichermaßen für die weibliche Schriftform.

Inhaltsverzeichnis

1 Abkürzungsverzeichnis.....	5
2 Vorwort	6
3 Gesetzliche Grundlagen	7
4 Ortsbeschreibung	8
4.1 Größen.....	8
4.2 Geographische und topographische Lage	8
4.3 Nachbargemeinden.....	8
4.4 Einwohner/Bevölkerung	9
4.4.1 Einwohnerzahl	9
4.4.2 Einwohnerstruktur.....	9
4.5 Verkehrswesen	10
4.5.1 Bahnanlagen	10
4.5.2 Wasserstraßen	10
4.5.3 Fernstraßen.....	11
4.6 Wirtschaft und Stadtentwicklung	11
4.6.1 Bundes- und UN-Stadt Bonn	11
4.6.2 Kongressstadt Bonn	11
4.6.3 Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Bonn	12
4.6.4 Kulturstadt Bonn	12
4.6.5 Fremdenverkehr	12
5 Struktur der medizinischen Grundversorgung	14
5.1 Ärztliche Versorgung.....	14
5.2 Krankenhausstruktur	15
5.3 Öffentlicher Rettungsdienst.....	16
5.3.1 Planungsziele	16
5.3.2 Schutzziel	16
5.3.3 Schutzziel in der Notfallrettung	17
5.3.4 Schutzziel im Notarztdienst	17
5.3.5 Bedienzeit im Krankentransport	18
5.3.6 Schutzzielderreichung	18
5.4 Leitstelle.....	19
5.4.1 Technische Einrichtung	20
5.4.2 Zentraler Behandlungskapazitätenachweis	21
5.4.3 Personal	22
5.4.4 Zusammenarbeit mit den Krankenhäusern.....	23
5.4.5 Notfallaufnahmebezirke	24
5.4.6 Gestellung von Notärzten	25
5.4.7 Mitwirkung in der Aus- und Fortbildung	25
5.5 Private Unternehmen	26
6 Standorte und Vorhaltung.....	27
6.1 Notfallrettung.....	27
6.1.1 Feuer- und Rettungswache 1	28
6.1.2 Feuer- und Rettungswache 2	29
6.1.3 Feuer- und Rettungswache 3	30
6.1.4 Feuer- und Rettungswache 4	31
6.2 Notarztdienst.....	32
6.2.1 Notarztbezirk Bonn-Nord	33
6.2.2 Notarztbezirk Bonn-Süd	33
6.3 Krankentransport	33

6.4 Luftrettung	34
7 Einsatzentwicklung	36
7.1 Notfallrettung	36
7.1.1 Wachkreis 1	41
7.1.2 Wachkreis 2	42
7.1.3 Wachkreis 3	44
7.1.4 Wachkreis 4	45
7.2 Notarztdienst	47
7.2.1 Auslastung	49
7.3 Krankentransport	49
7.3.1 Zeitliche Auslastung	51
7.3.2 Krankentransporte durch Rettungswagen	52
7.3.3 Leitstelle	52
8 Umsetzung des Bedarfsplans 2009	53
9 Bewertung / Konsequenzen	54
9.1 Wachenstandorte	54
9.2 Notfallrettung	55
9.3 Notarztdienst	57
9.4 Krankentransport	58
9.5 Leitstelle	59
9.6 Tätigkeit von Unternehmen	59
10 Besondere Transporte	60
10.1 Neugeborenentransporte	60
10.2 Intensivtransporte	61
10.3 Infektionstransporte	62
10.4 Schwergewichtigentransporte	63
11 Besondere Lagen	64
11.1 Sanitäts- und Rettungsdienst bei Veranstaltungen	64
11.2 Massenanfall von Verletzten	66
12 Durchführung des Rettungsdienstes	68
12.1 Personal	68
12.2 Ausbildung	69
12.3 Fortbildung	70
12.4 Technik	71
12.4.1 Fahrzeuge	71
12.4.2 Medizinisch-technisches Gerät	72
12.5 Hygiene	74
12.6 Schutzausrüstung	75
12.7 Materialwirtschaft	75
12.7.1 Rettungsdienst-Zentraldepot	75
12.7.2 Wachendepots	76
12.8 Qualitätsmanagement	77
12.9 Verwaltung	79
12.9.1 Personalbedarf	80
12.10 Einsatznachsorge	81
13 Zusammenfassung	82

1 Abkürzungsverzeichnis

IfSG	Infektionsschutzgesetz
FSHG NRW	Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung
RettG NRW	Gesetz über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Krankentransport durch Unternehmer
MPG	Medizinproduktegesetz
PsychKG NRW	Gesetz über Hilfen und Schutzmaßnahmen bei psychischen Krankheiten
FMS	Funkmeldesystem
Lst.	Leitstelle
GSG	Gefährliche Stoffe und Güter
ManV	Massenanfall von Verletzten
EKG	Elektrokardiogramm
AED	Automatisierter Externer Defibrillator
CT	Computertomographie
MRT	Magnetresonanztomographie
RTH	Rettungstransporthubschrauber
ITH	Intensivtransporthubschrauber
RTW	Rettungswagen
NEF	Notarzteinsatzfahrzeug
KTW	Krankentransportwagen
DLK	Drehleiter mit Korb
FW	Feuerwache
WK	Wachkreis
BF	Berufsfeuerwehr
FF	Freiwillige Feuerwehr
RW	Rettungswache
HiOrg	Hilfsorganisation
AGBF	Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren
KV	Kassenärztliche Vereinigung
RettSan	Rettungssanitäter
RettAss	Rettungsassistent
OrgL	Organisatorischer Leiter Rettungsdienst
NA	Notarzt
LNA	Leitender Notarzt
ÄLRD	Ärztlicher Leiter Rettungsdienst
First Responder	("Erstversorger"); Person oder örtliche Einrichtung organisierter Ersten Hilfe, die bei Notfällen die Zeit bis zum Eintreffen eines Rettungsmittels mit qualifizierten basismedizinischen Maßnahmen überbrücken soll

2 Vorwort

Die Kreise und kreisfreien Städte als Träger des Rettungsdienstes haben nach dem Gesetz über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Krankentransport durch Unternehmen die Aufgabe, die bedarfsgerechte und flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen der Notfallrettung und des Krankentransportes sicherzustellen. Hierbei handelt es sich um eine öffentliche Aufgabe der Gesundheitsvorsorge und Gefahrenabwehr.

Um die gesetzlichen Anforderungen erfüllen zu können, bedarf es umfangreicher planerischer und organisatorischer Maßnahmen. Grundlage für die Erfüllung dieser Aufgabe ist der Rettungsdienstbedarfsplan, der einer kontinuierlichen Überprüfung unterliegt und bei Bedarf, spätestens aber nach vier, zukünftig voraussichtlich 5 Jahren fortzuschreiben ist. In diesem Plan hat der Träger des Rettungsdienstes unter Abwägung sowohl notfallmedizinischer Notwendigkeiten als auch wirtschaftlicher Erwägungen die Struktur und die Organisation des Rettungsdienstes zu beschreiben. Insbesondere sind im Rettungsdienstbedarfsplan die Anzahl, die Standorte und Einsatzbereiche der Rettungswachen sowie die Anzahl und die Vorhaltung der erforderlichen Krankenkraftwagen und Notarzteinsatzfahrzeuge festzuschreiben. Basis dieser Festlegungen ist ein vom Träger des Rettungsdienstes als Planungsrahmen festzulegendes Schutzziel für die Notfallrettung und den Krankentransport im Hinblick auf die zu erreichende Hilfsfrist und die Bediensicherheit.

Patienten haben den Rechtsanspruch, von Personal versorgt zu werden, das nach den einschlägigen Rechtsvorschriften und nach aktuellen medizinischen Erkenntnissen aus- und fortgebildet ist, sowie in Fahrzeugen transportiert zu werden, die dem aktuellen Stand von Medizin und Technik entsprechen. Der Rettungsdienstbedarfsplan macht daher auch Aussagen zur Qualität und Qualitätssicherung im Rettungsdienst. Ferner beschreibt er die rettungsdienstlichen Leistungen, die über den Regelrettungsdienst hinausgehen und macht Aussagen zur organisatorischen sowie personellen Struktur des Rettungsdienstes.

Seit der letzten Fortschreibung im Jahre 2009 hat die Einsatzentwicklung in den Bereichen Notfallrettung, Notarztdienst und Krankentransport eine Anpassung der Vorhaltung erforderlich gemacht, die in der vorliegenden Fortschreibung entsprechend beschrieben wird.

3 Gesetzliche Grundlagen

- Gesetz über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Krankentransport durch Unternehmen (Rettungsgesetz NRW - RettG NRW) vom 24. November 1992 (GV. NRW. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Juni 1999 (GV. NRW. S. 386) – SGV. NRW. 213 –
- Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG NRW) vom 10. Februar 1998, zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.12.2007 (GV. NRW.2007 S. 662).
- Krankenhausgestaltungsgesetz NRW (KHG NRW) vom 11.12.2007.
- Medizinprodukte-Betreiberverordnung (MPBetreibVO) vom 21.08.2002, zuletzt geändert durch Art. 4 G v. 29.07.2009
- Infektionsschutzgesetz (IfSG) vom 20.07.2000, zuletzt geändert am 28.07.2011.
- Gesetz über den Beruf der Rettungsassistentin und des Rettungsassistenten (RettAssG) vom 10. Juli 1989, zuletzt geändert durch Art. 19 G v. 2.12.2007 / 2686.
- Ausbildungs- und Prüfungsverordnung für Rettungssanitäter und Rettungshelfer (RettAPO) vom 03.11.2009
- RdErl. d. Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales v. 21.01.1997 – V C 6 – 0717.8 (Fortbildung des nichtärztlichen Personals in der Notfallrettung und im Krankentransport).
- RdErl. d. Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen vom 24. November 2006 / Aktenzeichen III 8- 0713.8 (Sanitäts- und Rettungsdienst bei Veranstaltungen).

4 Ortsbeschreibung

4.1 Größen

Gesamtfläche	ca. 141 qkm
Länge der Stadtgrenze:	ca. 61 km
Ausdehnung von Nord nach Süd:	ca. 15 km
Ausdehnung von Ost nach West:	ca. 12,5 km
Rheinuferlänge:	ca. 29 km
Nullpunkt Bonner Pegel:	42,60 m ü. NN

4.2 Geographische und topographische Lage

Etwa drei Viertel des Stadtgebietes liegen linksrheinisch und ein Viertel rechtsrheinisch. Der geographische Mittelpunkt der Stadt Bonn ist der Bundeskanzlerplatz. Der höchste Bodenpunkt ist der Paffelsberg, ca. 2 km ostwärts von Oberkassel mit 194,8 m über dem Meeresspiegel. Der tiefste Bodenpunkt ist die Nordspitze des Kemper Werth an der Siegmündung mit 45,6 m über dem Meeresspiegel.

Die Stadt Bonn ist die südlichste Gemeinde des Landes Nordrhein Westfalen und grenzt auf einer Länge von ca. 700 m an den im Bundesland Rheinland Pfalz gelegenen Landkreis Ahrweiler an. Im Übrigen wird die Stadt Bonn zu beiden Seiten des Rheinstromes durch den Rhein-Sieg-Kreis begrenzt. Die linksrheinischen und rechtsrheinischen Stadtteile werden durch drei Straßenbrücken verbunden, wobei es sich bei der Friedrich-Ebert-Brücke (Nordbrücke) und der Konrad-Adenauer-Brücke (Südbrücke) um Autobahnbrücken mit Fußgänger- und Fahrradwegen handelt. Die Kennedybrücke, welche die Innenstadt des Stadtbezirkes Bonn mit dem Stadtbezirk Beuel verbindet, hat eine überbreite Fahrspur für den Individualverkehr und einen eigenen breiten Bahnkörper für die Straßenbahn. Ein Rad- und Fußweg steht auf jeder Seite zur Verfügung.

4.3 Nachbargemeinden

Die Stadt Bonn wird fast vollständig vom Rhein-Sieg-Kreis umschlossen. Während rechtsrheinisch neben ländlich geprägten Gemeinden die Städte Königswinter und Sankt Augustin in mittelbarer Nachbarschaft liegen, sind die linksrheinisch an die Stadt Bonn grenzenden Gemeinden überwiegend ländlich geprägt. Die rettungsdienstliche Versorgung dieser Gebiete erfolgte auf Grundlage einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung aus dem Jahre 1983 zu erheblichen Anteilen durch den Rettungsdienst der Stadt Bonn und wurde in der Bedarfsplanung berücksichtigt.

Nach Anpassung der rettungsdienstlichen Strukturen durch den Rhein-Sieg-Kreis ist die Inanspruchnahme des Bonner Rettungsdienstes auf die Größenordnung der üblichen nachbarschaftlichen Unterstützung zurückgegangen und spielt planerisch keine weitere Rolle mehr. Grundsätzlich sind die Kommunen aber bestrebt, eng zusammen zu arbeiten. Mit der Inbetriebnahme der neuen Leitstelle der Stadt Bonn wird die Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis deutlich intensiviert.

4.4 Einwohner/Bevölkerung

4.4.1 Einwohnerzahl

Die Stadt Bonn hatte am 31.12.210 insgesamt 318.513 Einwohner und ihren bisher höchsten Stand. Die Einwohnerzahlen gliedern sich nach Stadtbezirken wie folgt:

Stadtbezirk	Einwohner	Anteil in %
Bonn	148.216	46,53 %
Bad Godesberg	71.836	22,55 %
Beuel	66.260	20,80 %
Hardtberg	32.201	10,11 %

Somit lebt fast die Hälfte der Bevölkerung im Stadtbezirk Bonn. Auf den linksrheinischen Teil der Stadt Bonn entfallen insgesamt 252.253 Einwohner (79,20 %).

4.4.2 Einwohnerstruktur

Die Altersverteilung der Bonner Bevölkerung in den verschiedenen Stadtbezirken ergibt folgendes Bild:

Stadtbezirk	0 – 5 Jahre	6 – 17 Jahre	18 – 29 Jahre	30 – 59 Jahre	Über 60 Jahre
Bonn	5,9 %	9,5 %	22,3 %	42,6 %	19,7 %
Bad Godesberg	5,7 %	12,4 %	12,6 %	42,3 %	27,0 %
Beuel	5,6 %	11,6 %	14,6 %	45,3 %	22,9 %
Hardtberg	6,2 %	11,9 %	15,5 %	42,1 %	24,4 %
Gesamt	5,8 %	10,8 %	17,8 %	43,0 %	22,5 %

Insgesamt ist die Altersverteilung in den einzelnen Stadtbezirken weitgehend identisch. Der Anteil der 30 bis 59-jährigen ist in allen Stadtteilen hoch.

In Bonn gibt es ca. 208.000 Beschäftigte in mehr als 16.000 Betrieben. Ein Großteil der in Bonn Beschäftigten wohnt außerhalb der Stadt. Bedingt hierdurch wird Bonn an Werktagen von einer hohen Zahl von Berufspendlern angefahren. Im Mittel sind dies etwa 88.000 Einpendler pro Tag, während ca. 33.000 berufstätige Bonner Bürger ihrer Tätigkeit außerhalb des Stadtgebietes nachgehen.

4.5 Verkehrswesen

4.5.1 Bahnanlagen

Die Stadt Bonn wird in Nord/Süd-Richtung sowohl linksrheinisch als auch rechtsrheinisch durch Hauptstrecken der Bahn AG durchquert. Während auf der linksrheinischen Trasse schwerpunktmäßig der Personennah- und -fernverkehr abgewickelt wird, werden auf der rechtsrheinischen Trasse neben dem regionalen Personennahverkehr hauptsächlich Güter, darunter auch ein großer Anteil Gefahrgüter, transportiert. Linksrheinisch verläuft eine Nebenstrecke westlich in Richtung Euskirchen. Dort wird der Personenverkehr über den im Stadtzentrum gelegenen Hauptbahnhof sowie die Bahnhöfe Bad Godesberg, Mehlem und Duisdorf und rechtsrheinisch über den Bahnhof Beuel abgewickelt.

Die Stadtwerke Bonn unterhalten ein Straßenbahnnetz von ca. 52 km sowie ein Stadtbahnnetz von ca. 54,5 km Länge. Hiervon sind 9,6 km unterirdisch im Tunnel geführt. Das Stadtbahnnetz verläuft wie die Bahnhauptstrecken in Nord/Süd-Richtung und verbindet linksrheinisch die Städte Köln und Bonn über eine entlang der Rheinschiene sowie des Vorgebirges verlaufende Strecke. Rechtsrheinisch werden die Städte Köln, Bonn und Königswinter über eine Strecke verbunden.

4.5.2 Wasserstraßen

Die Stadt Bonn wird auf einer Strecke von 18 km durch den Rheinstrom in Nord/Süd-Richtung durchquert. Er ist im Mittel ca. 400 m breit und dient als eine der wichtigsten europäischen Wasserstraßen vorwiegend dem Transport von Gütern, hierunter wieder ein Großteil an Gefahrgütern. Im Bonner Hafen, Ortsteil Graurheindorf, werden jährlich ca. 500.000 t Fracht mit ca. 1.200 Schiffsbewegungen umgeschlagen. Personentransport findet im Wesentlichen in Form von Ausflugsverkehr sowie Fähr- und Freizeitschiffahrt statt. Derzeit bestehen insgesamt 4 Fährverbindungen über den Rheinstrom. Diese verbinden die Orte Bonn-Buschdorf mit Niederkassel-

Mondorf, Bonn-Innenstadt mit Bonn-Beuel, Bonn-Plittersdorf mit Königswinter-Nierdellendorf sowie Bonn-Mehlem mit Königswinter-Zentrum. Mit Ausnahme der Fähre Bonn-Zentrum, die lediglich Personentransport durchführt, sind alle Fähren für den Fahrzeugtransport ausgelegt.

4.5.3 Fernstraßen

Die Stadt Bonn liegt zwischen den für den Nord/Süd-Verkehr wichtigen Fernstraßen A 61 und A 3. Erschlossen wird die Stadt durch die linksrheinisch vom AK Meckenheim kommende A 565, die das Stadtgebiet in nordöstlicher Richtung durchquert und über die Friedrich-Ebert-Brücke rechtsrheinisch am AD Bonn-Beuel in die A 59 mündet, die aus Richtung Köln kommend in südlicher Richtung durch das Stadtgebiet geführt wird und am AK Beuel-Ost in die B 42 übergeleitet wird. Vom AK Beuel-Ost führt die A 562 über die Konrad-Adenauer-Brücke und bindet so auch die linksrheinisch verlaufende B 9 an das rechtsrheinische Autobahnnetz an. Die A 555 stellt die direkte linksrheinische Verbindung zwischen den Städten Köln und Bonn dar. Sie ist über das Autobahnkreuz Bonn-Nord an die A 565 angebunden und mündet am Verteilerkreis Bonn in das städtische Verkehrsnetz.

4.6 Wirtschaft und Stadtentwicklung

4.6.1 Bundes- und UN-Stadt Bonn

In Bonn ist der Wandel von einer auf die Regierungsfunktion konzentrierten Stadt zu einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort weiter vorangeschritten. Zu den größten Unternehmen zählen die Deutsche Telekom und die Deutsche Post. Gemäß dem Berlin/Bonn-Gesetz wird Bonn auch in Zukunft das zweite politische Zentrum in Deutschland bleiben. In der UNO-Stadt Bonn konzentrieren sich die Anstrengungen der Vereinten Nationen auf eine nachhaltige Entwicklung weltweit. Das Zentrum für die UN-Organisationen ist der UN-Campus (ehemaliges Abgeordnetenhaus „Langer Eugen“).

4.6.2 Kongressstadt Bonn

Die Stadt Bonn hat sich zu einem internationalen Kongressstandort entwickelt. Zu der Kombination aus Tagungsstätten, Hotelketten und privat geführten Hotels zählen u.a. das 2009 eröffnete Hotel Kameha Grand sowie das Kongresszentrum World Conference Center Bonn (WorldCCBonn). Die WCCB Erweiterung soll bis 2013 fertig gestellt werden.

4.6.3 Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Bonn

Die Region Bonn hat sich zu einem der führenden Standorte für Forschung, Entwicklung und Innovation entwickelt. Zu den bedeutendsten Einrichtungen zählen u.a. die Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn mit rund 28.000 Studierenden, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie das Forschungszentrum caesar mit den Schwerpunkten Erforschung von sensorischen Prozessen und molekularen Ursachen neurodegenerativer Erkrankungen. Außerdem ist Bonn Sitz der Mittler- und Förderorganisationen Deutscher Akademischer Austauschdienst (DAAD) und der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG).

4.6.4 Kulturstadt Bonn

Beethovens Geburtshaus mit Museum, Archiv, Kammermusiksaal und dem „Digitalen Beethoven-Haus“ ist eines der Wahrzeichen Bonns. Mit Beethovenhalle, Oper und Schauspiel sowie den zahlreichen Einrichtungen privater Träger stehen Aufführungsstätten für Konzert, Oper, Operette, Theater, Kabarett und Kleinkunst in adäquater Zahl und Qualität zur Verfügung. Die Museumslandschaft wird geprägt durch die Museumsmeile mit dem Kunstmuseum Bonn, der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland, dem Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland und dem Zoologisches Forschungsmuseum Alexander Koenig. Nicht minder bedeutend sind, beispielhaft genannt, das Deutsche Museum Bonn, August-Macke-Haus, Arithmeum, Rheinisches Landesmuseum, Akademisches Kunstmuseum, Stadtmuseum, Frauenmuseum und der Bonner Kunstverein.

In der Rheinaue soll zukünftig ein Festspielhaus gebaut werden, damit Bonn als Ort der nationalen und internationalen Pflege des Erbes Ludwig van Beethovens ausgebaut wird.

4.6.5 Fremdenverkehr

Mit über 1,2 Millionen Übernachtungen zeigt sich die besondere Attraktivität Bonns als Ziel für Städte- und Kulturreisende. In der Stadt Bonn finden regelmäßig Veranstaltungen mit großem, auch überregionalem, Publikumsinteresse statt. Wesentlicher Veranstaltungsschwerpunkt ist der Rheinauenpark. Hier findet alljährlich im Mai der „Rhein in Flammen“ mit ca. 300.000 Besuchern als Saisonauftakt statt. Im weiteren Verlauf des Jahres ist die Rheinaue Schauplatz für eine ganze Reihe weiterer Veranstaltungen. Hierzu gehören die Bonner Bierbörse, der Firmenlauf Bonn, die Flohmärkte sowie eine Reihe anderer Veranstaltungen, die regelmäßig auch eine sanitäts- und rettungsdienstliche Betreuung erfordern.

Einer der wichtigsten Publikumsmagneten ist der jährlich am zweiten Septemberwochenende beginnende und 6 Tage andauernde „Pützchens Markt“, als einer der größten deutschen Jahrmärkte, der Anziehungspunkt für ca. 1 Mio. Besucher ist.

5 Struktur der medizinischen Grundversorgung

Bonn hat sich in den vergangenen Jahren zu einem zentralen Gesundheitsstandort für die Region entwickelt. Es gibt eine Vielzahl medizinischer und gesundheitsorientierter Einrichtungen. Hierzu gehören rund 20 Krankenhäuser, Fachambulanzen und Tageskliniken mit über 5.000 Betten sowie das Universitätsklinikum Bonn. Etwa 2.700 Ärzte sind in Bonn tätig, die über 40 Fachgebiete vertreten.

5.1 Ärztliche Versorgung

Die Sicherstellung der ambulanten ärztlichen Versorgung obliegt gemeinsam den Kassenärztlichen Vereinigungen (KV) als Selbstverwaltungskörperschaften des öffentlichen Rechts, in denen alle niedergelassenen Ärzte, die Kassenpatienten versorgen, Mitglied sein müssen und der Ärztekammer Nordrhein, ebenfalls Selbstverwaltungskörperschaft des öffentlichen Rechts, in der alle niedergelassenen Ärzte die Patienten versorgen, Mitglied sein müssen. Zuständig für die Stadt Bonn ist die KV Nordrhein, Kreisstelle Bonn und die ÄK Nordrhein, Kreisstelle Bonn gemeinsam. Von zentraler Bedeutung ist die Sicherstellung der ärztlichen Versorgung in den sprechstundenfreien Zeiten. Diese erfolgt prinzipiell über einen ärztlichen Bereitschaftsdienst in jedem Stadtbezirk, der sowohl einen durchgängigen Praxisbetrieb als auch einen Hausbesuchsdienst umfasst. Daneben existieren einige privatärztliche Notdienste in eigener Verantwortung.

Um Patienten eine zentrale Anlaufstelle zu bieten und einen optimierten Praxisbetrieb zu erreichen, haben sich die am ärztlichen Bereitschaftsdienst beteiligten Ärzte in den Stadtbezirken Beuel, Hardtberg und Bad-Godesberg zum Betrieb s.g. Notfallpraxen zusammengefunden, die den Sicherstellungsauftrag der Kassenärztlichen Vereinigung Nordrhein und der Ärztekammer Nordrhein in den genannten Stadtbezirken wahrnehmen. Im Stadtbezirk Bonn konnte eine entsprechende Notfallpraxis noch nicht geschaffen werden. Hier ist der ärztliche Bereitschaftsdienst über die zentrale bundesweite Telefonnummer 116117 erreichbar. Die Notfallpraxen sind an Krankenhäuser in den betreffenden Stadtbezirken angebunden, wodurch sich eine optimale Schnittstelle zur klinischen Abklärung und ggf. stationären Aufnahme ergibt. Dies sind das St. Josef-Hospital für den Stadtbezirk Beuel, das Malteser-Krankenhaus für den Stadtbezirk Hardtberg und die Betriebsstätte Waldkrankenhaus der Ev. Kliniken Bonn für den Stadtbezirk Bad-Godesberg.

5.2 Krankenhausstruktur

In der Stadt Bonn werden insgesamt 7 Krankenhäuser der Regelversorgung mit ca. 2.200 Betten betrieben, die sich alle in freier bzw. kirchlicher Trägerschaft befinden und z.T. in Trägergemeinschaften bzw. Kooperationen miteinander verbunden sind. Ein städtisches Krankenhaus wird nicht vorgehalten. Zusätzlich zu den genannten Häusern sind das Universitätsklinikum Bonn mit ca. 1.250 Betten als Einrichtung der Maximalversorgungsstufe sowie die LVR-Kliniken Bonn als psychiatrische und neurologische Fachklinik mit ca. 800 Betten angesiedelt.

Neben den für die notfallmedizinische Versorgung relevanten Häusern werden in Bonn verschiedene Fachkliniken sowie diagnostische und therapeutische Einrichtungen betrieben, die durch enge Kooperation mit regionalen und überregionalen Krankenhäusern in die Gesundheitsversorgung einbezogen sind.

Die in der Stadt Bonn betriebenen Krankenhäuser sind gemäß Krankenhausbedarfsplan des Landes NRW mit den Häusern des Rhein-Sieg-Kreises und des Kreises Euskirchen zum Krankenhausversorgungsbereich 6 zusammengefasst und bezüglich ihrer Versorgungskapazität von überregionaler Bedeutung. Dies gilt auf Grund der räumlichen Strukturen insbesondere für den Rhein-Sieg-Kreis, der bei ca. 600.000 Einwohnern nur über 6 Krankenhäuser im Kreisgebiet verfügt.

Von besonderer Bedeutung für die Notfallversorgung ist die Anzahl der Intensivbetten, die für die Akutversorgung zur Verfügung stehen. Die Verteilung der in der Stadt Bonn betriebenen Intensivbetten stellt sich wie folgt dar:

	Intensivbetten	Überwachungsbetten
GKH St. Elisabeth	6	4
GKH St. Petrus	12	8
Johanniter Krankenhaus	8	6
Ev. Waldkrankenhaus	14	
St. Josef Hospital	10	6
Malteser Krankenhaus	12	16
St. Marien Hospital	10	
Universitätskliniken	110	
LVR-Kliniken	8	4

Die durch die Schließung des St. Johannes Hospitals in Bonn sowie des Malteser Krankenhauses in Rheinbach weggefallenen Intensivbetten konnten zwischenzeitlich durch Aufstockung der Kapazitäten in anderen Krankenhäusern vollständig kompensiert werden.

5.3 Öffentlicher Rettungsdienst

Der Rettungsdienst ist eine staatliche Leistung, die der Gesetzgeber in NRW den Kreisen und kreisfreien Städten als Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung übertragen hat. Als Träger des Rettungsdienstes haben sie die bedarfsgerechte und flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen der Notfallrettung einschließlich des Notarztdienstes sowie des Krankentransportes sicherzustellen. Nach dem Gesetz bilden Notfallrettung und Krankentransport eine medizinisch-organisatorische Einheit der Gesundheitsvorsorge und Gefahrenabwehr. Die Sicherstellungsverpflichtung ist zu unterteilen in Aufgaben, die der Träger selbst erfüllen muss und Aufgaben, zu deren Erfüllung er sich Dritter bedienen kann. Eine mögliche Übertragung von Aufgaben umfasst den Betrieb von Rettungswachen einschließlich der notwendigen Rettungsmittel und des erforderlichen Personals. Dritte, die mit der Wahrnehmung rettungsdienstlicher Leistungen beauftragt werden, handeln als Verwaltungshelfer nach den Anweisungen des Trägers.

Die fachliche Zuständigkeit für die Trägeraufgaben nach dem Rettungsgesetz in der Stadt Bonn liegt beim Amt „Feuerwehr und Rettungsdienst“ und ist hier in die Abteilung Verwaltung, Großschadenlagen und Rettungsdienst eingebunden. Die medizinisch-fachliche Verantwortung liegt beim Ärztlichen Leiter Rettungsdienst.

5.3.1 Planungsziele

Der Rettungsdienst ist bedarfsgerecht und flächendeckend zu organisieren. Dies bedeutet, es muss sichergestellt sein, dass an jedem Ort des Versorgungsgebietes rettungsdienstliche Leistungen innerhalb einer angemessenen Frist erbracht werden können. Ziel der Planung ist somit die Festlegung der Anzahl und der Standorte von Rettungswachen sowie der Art und der Anzahl der in den Rettungswachen vorzuhaltenden Rettungsmittel.

5.3.2 Schutzziel

Um die notwendige Anzahl und die Standorte von Rettungswachen festlegen zu können, ist zunächst ein Schutzziel zu definieren, das Aussagen über die einzuhal-

tende Hilfsfrist bzw. Bedienzeit macht. Entscheidend für die Planung ist hierbei die Hilfsfrist bei Notfalleinsätzen, da diese im Gegensatz zu den zeitlich disponiblen Krankentransporten immer zeitkritisch sind.

5.3.3 Schutzziel in der Notfallrettung

Die Hilfsfrist in der Notfallrettung ist als Zeitraum zwischen dem Eingang der Notfallmeldung in der Leitstelle und dem Eintreffen des ersten geeigneten Rettungsmittels an dem an einer Straße gelegenen Notfallort definiert. Als Berechnungsgrundlage dient der automatische Zeitvermerk über die Einsatzannahme im Einsatzleitrechner sowie die Statusmeldung „Eingetroffen“ (Status 4) über das Funkmeldesystem¹ (FMS). Für die Bedarfsberechnung wird von den im jeweiligen Wachkreis zuständigen Rettungswagen ausgegangen.

Da das Rettungsgesetz NRW keine verbindlichen Hilfsfristen vorsieht, obliegt es prinzipiell dem Träger des Rettungsdienstes, entsprechende Planungsgrößen festzulegen. Hinweise zur konkreten Festlegung von Hilfsfristen ergeben sich aus der Gesetzesbegründung, ergänzenden Kommentierungen sowie einschlägigen verwaltungsgerichtlichen Urteilen. Demnach soll in städtischen Bereichen jede an einer Straße gelegene Notfallstelle in einer Hilfsfrist von 5 – 8 Minuten, in ländlichen Bereichen innerhalb von 12 Minuten erreicht werden.

Die Stadt Bonn weist neben hoch verdichteten Kernstadtbereichen auch ländlich strukturierte Ortsteile mit geringer Einwohnerdichte und Einsatzhäufigkeit auf, die damit dörflichen Gebietskörperschaften in Flächenkreisen entsprechen. Trotzdem soll gesamtstädtisch ein einheitliches Hilfsfristniveau sichergestellt werden. Um sowohl den notfallmedizinischen Anforderungen als auch der Wirtschaftlichkeit des Rettungsdienstes Rechnung zu tragen, wird als Planungsgröße eine Hilfsfrist von 8 Minuten für das gesamte Stadtgebiet festgelegt. Durch die im Rettungsdienstbedarfsplan beschriebene Vorhaltung soll sichergestellt werden, dass die Hilfsfrist in mind. 90 % aller Notfälle eingehalten werden kann.

5.3.4 Schutzziel im Notarztdienst

Der Notarztdienst stellt eine Teilleistung des Rettungsdienstes dar, der ebenso wie der Teilbereich Notfallrettung der Versorgung von Notfallpatienten dient. Da bei der

¹ Tonfrequentes Übertragungssystem im Funkverkehr, mit dem Fahrzeugzustände übermittelt werden. Der Einsatzleitrechner wertet die Fahrzeugzustände zur Erstellung von Alarmierungsvorschlägen aus.

Bemessung der Hilfsfrist von dem ersten geeigneten Rettungsmittel, das an einer Notfallstelle eintrifft, ausgegangen wird, ist für den Notarztdienst keine separate Hilfsfrist gefordert. Die Planungen sehen aber vor, dass der Notarzt in mindestens 90 % der Primäreinsätze innerhalb von 12 Minuten unter den bereits genannten Bedingungen an einer Einsatzstelle eintrifft.

5.3.5 Bedienzeit im Krankentransport

Auch wenn die Durchführung von Krankentransporten nicht als zeitkritisch zu betrachten ist, so ist die Bedienzeit als Zeitraum zwischen der geplanten und der tatsächlichen Transportdurchführung bzw. zwischen der Anforderung und der Transportdurchführung ein wichtiges Qualitätsmerkmal, das insbesondere bei terminabhängigen Transporten zu Diagnostik- und Therapieeinrichtungen eine wichtige Rolle spielt. Um Krankentransporte innerhalb eines angemessenen Zeitraumes durchführen zu können, soll die Bedienzeit im Krankentransport für nicht vorterminierte Fahrten 45 bis 60 Minuten nicht übersteigen, während für angemeldete Terminfahrten die Priorität so hoch gesetzt wird, dass diese zum geplanten Zeitpunkt durchgeführt werden können.

5.3.6 Schutzzielerreichung

Wie auch bereits bei der Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplans 2009 festgestellt, liegt der Erreichungsgrad der planerischen Hilfsfrist gesamtstädtisch weiterhin kontinuierlich über 90 % (derzeit 92,04 %). Hierbei gibt es jedoch auch Ortslagen, in denen eine Hilfsfrist von < 8 min. planerisch nicht eingehalten werden kann. Dies gilt insbesondere für die Randlagen der Stadt. Ursächlich hierfür sind unterschiedliche Faktoren. So sind die Standorte der Rettungswachen so angelegt, dass die Ortsteile mit dem höchsten Einsatzaufkommen auch sicher innerhalb der Hilfsfrist erreicht werden können. Dies sind i.d.R. zentrumsnahe Standorte. Weiterhin werden die Eintreffzeiten aber auch von Faktoren, wie z.B. Verkehrslage, Sicherheit der Ortsangabe beim Notruf und dem Standort der Rettungsmittel zum Zeitpunkt der Alarmierung beeinflusst.

Die Erreichung der planerischen Hilfsfrist im Jahr 2011 stellt sich wie folgt dar:

Bereich	Stadtbezirk	Hilfsfrist < 8 min.
Wachkreis 1	Bonn ohne die Ortsteile Ippendorf, Venusberg, Ückesdorf, Röttgen	95,88 %
Wachkreis 2	Beuel	93,14 %
Wachkreis 3	Bad Godesberg	89,79 %
Wachkreis 4	Hardtberg mit den Ortsteilen Ippendorf, Venusberg, Ückesdorf, Röttgen	83,04 %

Die insgesamt geringere Quote der Hilfsfristerreichung im Wachkreis 4 ist auf den im Verhältnis zum Einsatzbereich noch ungünstigen Standort der Rettungswache zurückzuführen.

5.4 Leitstelle

Nach dem Rettungsgesetz NRW ist der Träger des Rettungsdienstes verpflichtet, eine Leitstelle zu errichten und zu betreiben, die mit der Leitstelle für den Feuer-schutz nach dem FSHG zusammenzufassen ist (einheitliche Leitstelle). Aufgabe der Leitstelle ist es, alle Einsätze des Rettungsdienstes zu lenken. Zu diesem Zweck ist sie durchgehend besetzt und arbeitet mit den Krankenhäusern, der Polizei, den Feuerwehren sowie den Einrichtungen der ärztlichen Selbstverwaltungskörperschaften für den ärztlichen Notfalldienst zusammen.

Um den gewachsenen strukturellen und technischen Anforderungen Rechnung zu tragen, wurde im Jahr 2011 der Bau einer neuen Leitstelle auf dem Gelände der Feuer- und Rettungswache 1 eingeleitet. Neben der Umsetzung neuer technischer Anforderungen (z.B. Digitalfunk) wird mit der Inbetriebnahme ein Verbund mit der Leitstelle des Rhein-Sieg-Kreises gebildet, der sicherstellt, dass wechselseitig Leitstellenaufgaben der jeweils benachbarten Gebietskörperschaft (z.B. Spitzenlast im Regelbetrieb, Großschadenlagen) wahrgenommen werden können. Die Dispositionszeiten für Notrufe, die die benachbarte Gebietskörperschaft betreffen, werden durch den auch im Regelbetrieb möglichen, direkten Zugriff auf die benötigten Ressourcen ebenfalls deutlich reduziert.

5.4.1 Technische Einrichtung

Die Leitstelle muss in der Lage sein, neben dem Notrufaufkommen im Bereich Brandschutz und technische Hilfeleistung, die Notrufe im Bereich Rettungsdienst sekundenschnell anzunehmen und zu bearbeiten. Dazu kommt die Abwicklung des Krankentransportes, die aufgrund der notwendigen zeitlichen Planung mit erhöhtem Aufwand verbunden ist. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, stehen in der Leitstelle bis zu sechs Einsatzleitplätze zur Verfügung, wovon im Tagesbetrieb bis zu drei Plätze für die Notrufbearbeitung und zwei Plätze für die Krankentransportdisposition betrieben werden. Ein weiterer Platz dient schwerpunktmäßig der Steuerung technischer Anlagen und wird bei Spitzen- und Sonderbedarfslagen unmittelbar als Einsatzleitplatz in Betrieb genommen. Zur Unterstützung bei Großschaden- und Flächenlagen steht in der Einsatzleitung ein weiterer Einsatzleitplatz zur Verfügung, der besetzt wird, sobald die erweiterte Notrufannahme in Betrieb genommen wird.

Um sicherzustellen, dass unter allen Bedingungen eingehende Notrufe entgegengenommen werden können, sind insgesamt acht Notrufleitungen mit der Notrufnummer 112 sowie zwei Leitungen mit der Krankentransportnummer 65 22 11 als ausschließlich kommende Leitungen geschaltet, die im Regelbetrieb durch die Leitstelle abgefragt werden. Bei Sonderlagen (z.B. Unwetter) werden in der Einsatzleitung zusätzliche Abfrageplätze in Betrieb genommen, über die Notrufe durch geschulte Kräfte der IuK-Einheiten (IuK = Information und Kommunikation) erfasst und der Weiterbearbeitung zugeführt werden. Notrufe von Hörgeschädigten werden über ein spezielles Schreibtelefon entgegengenommen. Neben dem Notruf 112 wird zusätzlich die Notrufnummer 19222, die in verschiedenen Bundesländern noch für den Rettungsdienst verwendet wird, abgefragt.

Von zentraler Bedeutung für die Arbeit der Leitstelle ist der Einsatzleitrechner, der die eingegebenen Informationen aus der Notrufabfrage auswertet, Alarmierungsvorschläge erstellt und die betreffenden Einheiten alarmiert. Berücksichtigt werden hierbei das vom Disponenten vergebene Einsatzstichwort, die Örtlichkeit, sowie die Verfügbarkeit geeigneter, einsatzbereiter Fahrzeuge. Weiterhin verwaltet er alle einsatzbezogenen Informationen und ermöglicht eine lückenlose Dokumentation. Für die Einsatzunterstützung dient er als Nachschlage- und Informationssystem.

Mit dem Neubau der Leitstelle und der Bildung des Leitstellenverbundes mit dem Rhein-Sieg-Kreis ist auch die Neubeschaffung des Einsatzleitrechners verbunden.

Hierbei handelt es sich um das gleiche System, das auch im Rhein-Sieg-Kreis betrieben wird, was Voraussetzung für den Redundanzbetrieb beider Leitstellen ist. Durch die bei der Umsetzung des Redundanzbetriebs erreichte Systemintegration wird eine Echtzeitdisposition aller Notrufe auch im Überlastfall in beiden Gebietskörperschaften sichergestellt. Auch ist hierdurch die Aufrechterhaltung der Notrufabfrage bis hin zum Totalausfall einer der beiden Leitstellen abgesichert. Vor diesem Hintergrund wird ebenfalls die Anzahl der Notrufannahmeplätze auf „7“ erhöht und die Anzahl der ankommenden Notrufleitungen auf „16“ verdoppelt.

In das Einsatzleitsystem integriert ist ein GPS-Modul zur Standortanzeige und zum Routing. Die Leitstelle bekommt Einsatzstellen und Fahrzeugstandorte auf Basis der Stadtkarte angezeigt und ist so in der Lage, ortsnah zu einer Einsatzstelle stehende Fahrzeuge unmittelbar zuzuordnen. Nach Zuordnung durch die Leitstelle werden die relevanten Einsatzinformationen sowie ein Routenvorschlag im Fahrzeug angezeigt. Um dieses System konsequent im Sinne einer „Nächsten Fahrzeug – Strategie“ betreiben zu können, sind alle Notarzteinsatzfahrzeuge und Rettungswagen entsprechend technisch ausgestattet. Insgesamt wird durch die so erreichte Verkürzung der Hilfsfristen die Qualität der notfallmedizinischen Versorgung deutlich gesteigert.

Die Einhaltung der Hilfsfrist als Qualitätsmerkmal der rettungsdienstlichen Versorgung hängt maßgeblich von der Disposition in der Leitstelle ab. Daher wird analog zum Brandschutzbedarfsplan auch ein Schutzziel für die Leitstelle festgelegt. Der Sollzustand wird durch folgende Größen abgebildet:

- Abfrage sämtlicher Notrufe innerhalb von 5 Sekunden nach der ersten Signalisierung mit einem Erreichungsgrad von 95%.
- Maximale Dispositionszeit (Zeit zwischen Notrufeingang und Alarmierung) von 90 Sekunden in 95% aller Fälle.

5.4.2 Zentraler Behandlungskapazitätenachweis

Eine zentrale Aufgabe der Leitstelle im Rettungsdienst ist die Führung des zentralen Behandlungskapazitätenachweises. Hierdurch wird die sachgerechte Zuweisung von Notfallpatienten zu geeigneten Krankenhäusern erst möglich. Form und Inhalt des zentralen Behandlungskapazitätenachweises ist nach Maßgabe des Rettungsgesetzes durch den Träger des Rettungsdienstes mit den Krankenhäusern zu vereinbaren. Im Rettungsdienst der Stadt Bonn hat sich der Negativnachweis bewährt,

wonach Krankenhausbetten grundsätzlich frei sind, sofern eine gezielte Abmeldung durch die Krankenhäuser nicht erfolgt. Um die Krankenhauszuweisung durchgehend sicherzustellen, ist das System im Einsatzleitrechner so hinterlegt, dass Krankenhäuser, die Behandlungskapazitäten einer bestimmten Versorgungsrichtung abgemeldet haben, spätestens 12 Stunden nach der Abmeldung vom System automatisch wieder auf „Aufnahmebereit“ gesetzt werden, wenn eine erneute Meldung nicht erfolgt. Dieses Verfahren ist mit den Krankenhäusern abgestimmt und hat sich bewährt.

Gem. Krankenhausbedarfsplan des Landes NRW ist die Stadt Bonn mit dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Kreis Euskirchen im Krankenhausversorgungsbereich 6 zusammengefasst. Dies bedeutet, dass insbesondere der Rhein-Sieg-Kreis sowie in geringem Umfang der Kreis Euskirchen, die im Verhältnis zur Bevölkerung eine deutlich geringere Krankenhausedichte aufweisen, auf Krankenhäuser der Stadt Bonn zurückgreifen müssen. Nach Angabe des Rhein-Sieg-Kreises werden ca. 40 % aller Notfallpatienten von dort nach Bonn transportiert.

Um gerade bei der Krankenhauszuweisung von intensivpflichtigen Patienten Probleme durch den zeitgleichen Zugriff auf die selben Ressourcen zu vermeiden, betreibt die Stadt Bonn mit dem Rhein-Sieg-Kreis ein gemeinsames System zum Nachweis der Behandlungskapazitäten. Das eigentliche System läuft auf einem Server in der Leitstelle des Rhein-Sieg-Kreises, während die Leitstelle der Stadt Bonn online hierauf zugreift. Dadurch, dass Meldungen der Bonner Krankenhäuser ausschließlich durch die Bonner Leitstelle oder auch unmittelbar durch die Krankenhäuser selbst online in diesem System eingepflegt werden, ergibt sich auch für die Krankenhäuser eine deutliche Vereinfachung. Um die Krankenhauszuweisung von intensivpflichtigen Patienten zu verbessern, bietet das System die Möglichkeit, den Zugriff auf ein Intensivbett mit einer eigenen Farbcodierung für eine bestimmte Zeit kenntlich zu machen. Hierdurch wird eine optimierte Verteilung der Patienten sowie die Schonung von Krankenhausressourcen erreicht.

5.4.3 Personal

Das Personal, das mit der Disposition von Notrufen betraut ist, versieht analog zum Einsatzdienst der Feuerwehr Dienst in einem Dreischichtsystem auf Basis einer 48 Std. –Woche gem. der gültigen Arbeitszeitverordnung. Hierzu sind drei Dienstgruppen mit einer Planstärke von je 9 Mitarbeitern eingerichtet. Das Tagessoll beträgt

fünf Mitarbeiter im 24-Std.-Dienst sowie ein Mitarbeiter im 12-Std.-Dienst, ergänzt um einen sg. „Verfüger“, der bei Ausfall eines Mitarbeiters unverzüglich den Dienst aufnehmen muss. Die fachliche und organisatorische Leitung der Leitstelle obliegt dem Sachgebietsleiter. Dieser, sowie zwei weitere Mitarbeiter, die im Bereich der Systemadministration, der Datenpflege sowie der Aus- und Fortbildung eingesetzt sind, leisten Tagesdienst. Der Personalbestand der Leitstelle umfasst somit insgesamt 30 Mitarbeiter. Der Personalbedarf der Leitstelle ergibt sich aus den Rahmenbedingungen des Arbeitszeitgesetzes sowie dem Notruf- bzw. Dispositionsaufkommens sowie sonstigen Aufgaben der Leitstelle. Die Struktur der Leitstelle ist analog Gegenstand der Brandschutzbedarfsplanung. Der derzeit akzeptierte Kostenanteil für den Rettungsdienst beträgt 45 % für das Personal und 60 % für Sachkosten.

Personal, das mit der Disposition rettungsdienstlicher Einsätze betraut ist, muss die Qualifikation als Rettungsassistent besitzen. Die Qualifikation alleine stellt jedoch keine optimalen Dispositionsergebnisse sicher. Dies ist nur sichergestellt, wenn das Personal auch über entsprechende Erfahrungen im Rettungsdienst verfügt. Aus diesem Grund werden in der Leitstelle rettungsdienstliche Einsätze in der Regel nur durch Personal bearbeitet, das neben der erforderlichen Qualifikation auch mehrere Jahre selbst im Rettungsdienst tätig war und über einschlägige rettungsdienstliche Erfahrungen und Systemkenntnisse verfügt.

Zur Unterstützung der Leitstelle werden die Einsatzleitplätze zur Disposition des Krankentransportes in der werktäglichen Kernzeit von 07:30 bis 17:30 Uhr mit einem Umfang von 17 Stunden (2 Kräfte) und samstags in der Zeit von 09:00 bis 17:30 Uhr im Umfang von einer Kraft durch externes Personal im Rahmen einer vertraglichen Personalgestellung besetzt. Für die Zeit vom 01.01.2009 bis zum 31.12.2012 wurde hiermit der Malteser-Hilfsdienst beauftragt. Grundsätzlich soll diese Leistung, wie andere Teilbereiche auch, regelmäßig analog zur Laufzeit des Rettungsdienstbedarfsplans unter Wettbewerb gestellt werden, wobei Wert darauf zu legen ist, dass hierbei Personal zum Einsatz kommt, das über einschlägige Erfahrungen im Rettungsdienst und insbesondere im Krankentransport der Stadt Bonn verfügt.

5.4.4 Zusammenarbeit mit den Krankenhäusern

Der Gesetzgeber gibt den Trägern des Rettungsdienstes auf, mit den Krankenhäusern im Rahmen der Aufnahme von Notfallpatienten zusammenzuarbeiten und hierfür Notfallaufnahmebereiche festzulegen. Ebenso haben sie darauf hinzuwirken,

dass geeignete Krankenhäuser Ärzte für den Notarztdienst bereitstellen und eine qualifizierte Aus- und Fortbildung des Personals im Rettungsdienst durchführen.

5.4.5 Notfallaufnahmebezirke

Die Einrichtung von Notfallaufnahmebezirken soll sicherstellen, dass Notfallpatienten jederzeit durch das nächstgelegene geeignete Krankenhaus aufgenommen werden, auch wenn das Krankenhaus gemäß Versorgungskapazitätenachweis als belegt gemeldet ist und Betten in anderen geeigneten Krankenhäusern ebenfalls nicht verfügbar sind. Im Jahre 2006 wurden mit den Krankenhäusern Vereinbarungen getroffen, die die bis dahin gültigen Absprachen konkretisieren und das Verfahren zur Krankenhauszuweisung von Notfallpatienten festlegen. Die Vereinbarungen umfassen folgende Eckpunkte:

- Im Rahmen der Regelversorgung wird das nächstgelegene geeignete Krankenhaus angefahren, das aufnahmebereit gemeldet ist.
- Das Recht der Patienten auf freie, auch abweichende Krankenhauswahl, bleibt unberührt, sofern das vom Patienten gewählte Haus geeignet und aufnahmebereit ist sowie der Gesundheitszustand den Transport dorthin zulässt.
- Die Festlegung von Notfallaufnahmebereichen als Rückfallebene umfasst alle Krankenhäuser der Grund- und Regelversorgung für die chirurgische und internistische Akut- und Notfallversorgung einschließlich der Intensivtherapie.
- Das Universitätsklinikum Bonn ist als Einrichtung der Maximalversorgung mit überregionalem Einzugsbereich von der Festlegung von Notfallaufnahmebereichen ausgenommen, steht aber für die Notfallversorgung von spezifischen und komplexen Erkrankungen und Verletzungen (z.B. Polytrauma, Schädel-Hirn-Trauma, kardiochirurgische und thoraxchirurgische Patienten, Intoxikationen, Dialyse, etc.) jederzeit zur Verfügung. Gleiches gilt für die Rheinischen Kliniken Bonn auf dem Gebiet der neurologischen und psychiatrischen Notfallversorgung.

Die Notfallaufnahmebereiche sind wie folgt festgelegt und den Krankenhäusern zugeordnet:

Krankenhaus	Notfallaufnahmebereich
St. Josef-Hospital	Beuel-Mitte, Beuel-Ost, Pützchen, Vilich, Kohlkaul, Holzlar, Schwarzhündorf, Vilich-Müldorf, Vilich-Rheindorf, Geislar, Bechlinghoven, Hoholz, Gielgen, Roleber, Heidebergen, Limperich, Küdinghoven
Gemeinschaftskrankenhaus Bonn	Zentrum, Südstadt, Weststadt, Nordstadt, Castell/Bonn-Nord, Tannenbusch, Auerberg, Buschdorf, Graurheindorf
St. Marien-Hospital	Venusberg, Ippendorf, Poppelsdorf, Eendenich, Lengsdorf, Dottendorf, Kessenich
Malteser Krankenhaus	Röttgen, Ückesdorf, Duisdorf, Brüser Berg, Medinghoven, Finkenhof, Lessenich, Messdorf, Dransdorf
Ev. Kliniken Bonn Johanniter Krankenhaus	Hochkreuz, Plittersdorf, Villenviertel, Godesberg-Nord, Friesdorf, Gronau/Regierungsviertel, Oberkassel, Ramersdorf, Holtorf
Ev. Kliniken Bonn Waldkrankenhaus	Alt-Godesberg, Mehlem, Rüngsdorf, Lannesdorf, Heiderhof, Muffendorf, Pennenfeld, Schweinheim

5.4.6 Gestellung von Notärzten

Im Rahmen der Gründung des Notarztdienstes im Jahre 1971 wurden mit der Universitätsklinik und dem Ev. Waldkrankenhaus vertragliche Vereinbarungen über die Gestellung von Notärzten getroffen. Diese Vereinbarungen haben in ihrem Kern bis heute Bestand, wobei die seinerzeitigen Vereinbarungen mit dem Universitätsklinikum Bonn durch eine umfassende Kooperationsvereinbarung zur Weiterbildung ärztlicher Mitarbeiter der Klinik und Poliklinik für Anästhesiologie und operative Intensivmedizin in der außerklinischen Notfallmedizin ersetzt wurde. Durch die Anbindung an die anästhesiologische Klinik ist der Notarztdienst projektbezogen in dortige Forschungen eingebunden und kann Ergebnisse unmittelbar in die notfallmedizinische Behandlung und Weiterentwicklung integrieren.

5.4.7 Mitwirkung in der Aus- und Fortbildung

Auch in der Aus- und Fortbildung des Rettungsdienstpersonals wird im Bereich der durch Ärzte zu vermittelnden Themen schwerpunktmäßig auf die am Notarztdienst beteiligten Krankenhäuser zurückgegriffen. Hierdurch stehen die am Einsatzdienst

beteiligten Kräfte in Kontakt und können einsatzbezogene Fragen praxisorientiert behandeln.

5.5 Private Unternehmen

Neben dem öffentlichen Rettungsdienst eröffnet das Rettungsgesetz NRW auch den Raum für die Tätigkeit privater Unternehmen, die Aufgaben der Notfallrettung und des Krankentransportes auf Grundlage ordnungsbehördlicher Genehmigungen nach §§ 18 ff des Gesetzes wahrnehmen können, sofern sie nicht nach § 13 in den öffentlichen Rettungsdienst eingebunden sind. Genehmigungsgrundlage sind Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit eines Unternehmens, die vor Genehmigungserteilung und fortlaufend zu prüfen sind. Grundsätzlich steht die Genehmigung jedoch unter dem Vorbehalt der Bedarfsprüfung. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn zu erwarten ist, dass hierdurch das öffentliche Interesse an einem funktionsfähigen Rettungsdienst beeinträchtigt wird. Hierbei ist die Pflicht zur flächendeckenden Vorhaltung, die Auslastung und die Kostenentwicklung im öffentlichen Rettungsdienst zu berücksichtigen.

Nachdem der Firma Ambulanz-Dienste im Jahre 2010 die Genehmigung zur Tätigkeit nach dem dritten Abschnitt des RettG entzogen wurde, bietet in der Stadt Bonn derzeit nur noch ein Unternehmen rettungsdienstliche Leistungen an. Hierbei handelt es sich um die Fa. Medicare mit Betriebssitz in Bonn, Eifelstraße 10 - 12, die ausschließlich Krankentransporte mit insgesamt drei Fahrzeugen durchführt. Die Fa. Medicare übte ihre Tätigkeit bereits vor dem Jahr 1992 auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes aus und genoss bei Inkrafttreten des Rettungsgesetzes Bestandsschutz als Altunternehmen und unterlag somit nicht der Bedarfsprüfung.

Die fachliche Zuständigkeit (Genehmigung und Aufsicht) für Unternehmen die Leistungen der Notfallrettung und des Krankentransportes anbieten, liegt beim Amt Bürgerdienste und ist hier in die Abteilung Gewerbeangelegenheiten eingegliedert.

6 Standorte und Vorhaltung

6.1 Notfallrettung

Zur bedarfsgerechten und flächendeckenden Sicherstellung der Notfallrettung unterhält die Stadt Bonn in jedem Stadtbezirk eine Rettungswache. Die insgesamt vier Rettungswachen bilden in den Stadtbezirken Bonn, Beuel und Bad-Godesberg bauliche Einheiten mit den Feuerwachen der Berufsfeuerwehr sowie im Stadtbezirk Hardtberg bis zum Neubau der Rettungswache mit dem Feuerwehrhaus der Lösch-einheit Duisdorf.

Die Vorhaltung im Bereich der Notfallrettung umfasst nach Erweiterung der Vorhaltung zum 01.01.2012 bis zu vierzehn Rettungswagen in der Regelvorhaltung. Hier-von sind fünf Fahrzeuge ganzjährig 24 Std. und sechs Fahrzeuge an unterschiedli-chen Wochentagen jeweils 12 Std. personell besetzt. Drei weitere Rettungswagen werden zur Abdeckung von Spitzenbedarfslagen ohne gesonderte personelle Vorhal-tung durch den Einsatzdienst der Berufsfeuerwehr besetzt. Ein der Rettungswache 4 zugeordneter RTW ist montags bis freitags zur vorrangigen Durchführung von Inten-sivverlegungen, aber auch zur Durchführung von Notfalleinsätzen in den Ortsteilen Venusberg und Ippendorf am interdisziplinären Notfallzentrum des Universitätsklini-kums stationiert. Ebenso werden mit diesem Fahrzeug Transporte zum und vom Hubschrauberlandeplatz auf dem Gelände des Universitätsklinikums bedient.

Dies entspricht auch der Struktur in den übrigen Wachkreisen, wo die Tages-RTW grundsätzlich alle anfallenden Einsätze abwickeln, jedoch für angeforderte Verle-gungstransporte priorisiert sind. Ziel dieser Struktur ist die Auslastungsreduzierung für das 24-Std. – Fahrzeug.

6.1.1 Feuer- und Rettungswache 1

Standort: Lievelingsweg 112
53119 Bonn

Einsatzbereich: Der Wachkreis 1 umfasst den Stadtbezirk Bonn und wird durch die nördliche Stadtgrenze, den Rheinstrom sowie die Wachkreise 3 und 4 begrenzt. Versorgt werden die Ortsteile:

Graurheindorf, Auerberg, Buschdorf, Tannenbusch, Dransdorf, Meßdorf (teilweise), Eendenich, Nordstadt, Weststadt, Castell, Zentrum, Poppelsdorf, Südstadt, Kessenich (teilweise), Gronau (teilweise), Venusberg (teilweise), Ippendorf (teilweise).

Sonstige Einsatzbereiche: BAB 555 bis AS Wesseling, BAB 555 in Fahrtrichtung Bonn ab AS Bornheim, BAB 565 in Fahrtrichtung Koblenz von AS Auerberg bis AS Hardtberg sowie in Fahrtrichtung Köln von AS Eendenich bis AS Beuel Nord.

Größe des Einsatzbereiches: ca. 26 qkm

Einwohner im Einsatzbereich: ca. 114.000

Einwohner / qkm: ca. 4.300

Fahrzeugvorhaltung:

Fahrzeuge	Vorhaltung	Besetzung
2 RTW	24 Std. – 365 Tage	Festbesetzung
1 RTW	12 Std. – montags bis samstags	Festbesetzung
1 RTW*	12 Std. – montags bis freitags	Festbesetzung
1 RTW	24 Std. – 365 Tage	Spitzenabdeckung

* **Die Fahrzeugfunktion wurde aufgrund der Einsatzentwicklung in Vorgriff auf die Bedarfsplanfortschreibung zum 01.01.2012 in Dienst gestellt.**

Die Besetzung eines 24-Std.-Fahrzeugs sowie der Spitzenabdeckung erfolgt durch Personal der Berufsfeuerwehr. Die übrigen Fahrzeuge werden durch Verwaltungshelfer gem. § 13 RettG NRW besetzt. Für den Zeitraum 01.01.2009 bis 31.12.2012 wurde hiermit der Malteser-Hilfsdienst, Bezirksgeschäftsstelle Bonn/Rhein-Sieg, beauftragt.

6.1.2 Feuer- und Rettungswache 2

Standort:	Maarstr. 8 - 10 53227 Bonn
Einsatzbereich:	Der Einsatzbereich umfasst die gesamten rechtsrheinischen Stadtteile. Hierzu gehören die Ortsteile: Schwarz-Rheindorf, Vilich, Vilich-Müldorf, Geislar, Bechlinghoven, Pützchen, Kohlkaul, Holzlar, Gielgen, Hoholz, Holtorf, Oberkassel, Ramersdorf, Küdinghoven, Limperich, Beuel-Zentrum, Ungarten, Vilich-Rheindorf, Roleber, Heidebergen.
Sonstige Einsatzbereiche:	BAB 59 / B 42 in Fahrtrichtung Köln von AS Königswinter-Oberdollendorf bis AB-Dreieck Beuel sowie in Fahrtrichtung Königswinter von AB-Dreieck Beuel bis Stadtgrenze, BAB 565 von AB Dreieck Beuel bis AS Troisdorf.
Größe des Einsatzbereiches:	ca. 33,15 qkm
Einwohner im Einsatzbereich:	ca. 66.000
Einwohner / qkm:	ca. 1.990

Fahrzeugvorhaltung:

Fahrzeuge	Vorhaltung	Besetzung
1 RTW	24 Std. – 365 Tage	Festbesetzung
1 RTW	12 Std. – montags bis freitags	Festbesetzung
1 RTW	24 Std. – 365 Tage	Spitzenabdeckung

Die Festbesetzung erfolgt für den Zeitraum vom 01.01.2009 bis 31.12.2012 durch den Arbeiter-Samariter-Bund, Regionalverband Bonn/Rhein-Sieg/Eifel e.V. als Verwaltungshelfer gem. § 13 RettG NRW. Die Spitzenabdeckung erfolgt ganzjährig durch Einsatzpersonal der Berufsfeuerwehr.

6.1.3 Feuer- und Rettungswache 3

Standort:	Friesdorfer Str. 160 53175 Bonn
Einsatzbereich:	Der Einsatzbereich wird durch die Einsatzbereichsgrenzen der Rettungswachen 1 und 4, Mitte Rhein- strom, Landesgrenze NRW und westl. Grenze der Gemeinde Wachtberg begrenzt. Abgedeckt werden die Ortsteile: Bad Godesberg, Kessenich (teilweise), Dottendorf, Gronau (teilweise), Regierungsviertel, Friesdorf, Plittersdorf, Lannesdorf, Rüngsdorf, Mehlem, Muf- fendorf, Schweinheim, Heiderhof, Pennenfeld, Hochkreuz, Villenviertel.
Größe des Einsatzbereiches:	ca. 41,00 qkm
Einwohner im Einsatzbereich:	ca. 84.000
Einwohner / qkm:	ca. 2.048

Fahrzeugvorhaltung:

Fahrzeuge	Vorhaltung	Besetzung
1 RTW	24 Std. – 365 Tage	Festbesetzung
1 RTW	12 Std. – 365 Tage	Festbesetzung
1 RTW	24 Std. – 365 Tage	Spitzenabdeckung

Die Festbesetzung erfolgt für den Zeitraum vom 01.01.2009 bis 31.12.2012 durch den Arbeiter-Samariter-Bund, Regionalverband Bonn/Rhein-Sieg/Eifel e.V. als Verwaltungshelfer gem. § 13 RettG NRW. Die Spitzenabdeckung erfolgt ganzjährig durch Einsatzpersonal der Berufsfeuerwehr.

6.1.4 Feuer- und Rettungswache 4

Standort:	Am Burgweiher 47 53123 Bonn	
Einsatzbereich:	Der Einsatzbereich wird durch die Einsatzbereichsgrenzen der Rettungswachen 1 und 3 sowie der westlichen Stadtgrenze begrenzt. Abgedeckt werden die Ortsteile: Duisdorf, Finkenhof, Medinghoven, Lessenich, Lengsdorf, Meßdorf (teilweise), Ückesdorf, Röttgen, Ippendorf, Brüser Berg, Venusberg	
Sonstige Einsatzbereiche:	Gemäß öffentlich-rechtlicher Vereinbarung Teile der angrenzenden Gemeinde Alfter, BAB 565 zwischen AS Lengsdorf und AS Meckenheim Merl in beide Fahrtrichtungen.	
Größe des Einsatzbereiches:	Innerhalb Bonn	ca. 42,40 qkm
	Gemeinde Alfter	ca. 34,80 qkm
	Gesamt	ca. 77,20 qkm
Einwohner im Einsatzbereich:	Innerhalb Bonn	ca. 54.000
	Gemeinde Alfter	ca. 17.000
	Gesamt	ca. 69.000
Einwohner / qkm:	Innerhalb Bonn	ca. 1.230
	Gemeinde Alfter	ca. 488

Fahrzeugvorhaltung:

Fahrzeuge	Vorhaltung	Besetzung
1 RTW	24 h – 365 Tage	fest besetzt
2 RTW*	12 h – montags bis freitags	fest besetzt

* *Um der Einsatzentwicklung, insbesondere im Bereich der Intensivverlegungen Rechnung zu tragen, wurde zum 01.01.2012 ein zusätzlicher Tages-RTW in Betrieb genommen, der während der Vorhaltezeit am Notfallzentrum der Universitätsklinik stationiert ist (Erprobung im Rahmen eines Pilotprojektes seit dem 01.05.2010).*

Die Festbesetzung erfolgt für den Zeitraum vom 01.01.2009 bis 31.12.2012 durch den Malteser-Hilfsdienst, Bezirksgeschäftsstelle Bonn/Rhein-Sieg als Verwaltungshelfer gem. § 13 RettG NRW.

6.2 Notarztdienst

Wesentlicher Bestandteil des Systems zur Versorgung von Notfallpatienten ist der Notarztdienst, der gem. § 6 Abs. 1 RettG NRW Bestandteil des öffentlichen Rettungsdienstes ist. In der Stadt Bonn wurde der Notarztdienst im Jahre 1971 eingerichtet, wobei die wesentlichen Eckpunkte des Systems bis heute erhalten geblieben sind. So wurde bereits damals entschieden, den Notarztdienst im sogenannten Rendezvoussystem zu betreiben, was bedeutet, dass der Notarzt getrennt vom Rettungswagen eine Einsatzstelle anfährt, bei Bedarf in den Rettungswagen umsteigt und den Transport in das Zielkrankenhaus begleitet. Einsatzmittel für den Transport des Notarztes ist das Notarzteinsatzfahrzeug. Der Vorteil des Systems liegt darin, dass der Notarzt nach der Behandlung eines Patienten für weitere Einsätze verfügbar ist, wenn der Transport in das Zielkrankenhaus ohne Begleitung durch den Notarzt durchgeführt werden kann. Dies gilt auch für den Fall einer Transportbegleitung, wenn der Patient ausreichend stabilisiert ist und der Notarzt bei Bedarf wieder in das begleitende Notarzteinsatzfahrzeug umsteigt.

Ebenfalls bereits im Jahre 1971 wurde die Stadt Bonn in den Notarztbezirk Bonn-Nord und den Notarztbezirk Bonn-Süd eingeteilt. Diese Einteilung hat sich bewährt und ist in ihren Grundstrukturen ebenfalls noch gültig. Lediglich der räumliche Zuschnitt der Notarztbezirke wurde an die veränderten Verkehrswege, die taktischen Erfordernisse und die höheren Einsatzzahlen angepasst. In jedem Notarztbezirk wird ein ganzjährig 24-stündig besetztes Notarztfahrzeug vorgehalten, die auf den jeweiligen Feuer- und Rettungswachen (Wache 1 und 3) stationiert sind.

Um der stetig steigenden Anzahl an Notarzteinsätzen und den Anforderungen an die Qualität der Patientenversorgung gerecht zu werden, wird seit dem 01.11.2010 auf der Feuerwache 1 ein weiteres Notarzteinsatzfahrzeug vorgehalten, das montags bis freitags in der Zeit von 08:00 bis 18:00 Uhr besetzt ist.

Außerhalb der Regelarbeitszeit kann bei Großschadenlagen und sonstigen Sonderlagen kurzfristig ein weiteres Reserve-Notarzteinsatzfahrzeug durch Ärzte der Leitenden Notarztgruppe besetzt werden. Durch die vorgenannten Ärzte werden ebenfalls längere Abwesenheiten des regulären Notarztdienstes (z.B. bei Transporten in entfernte Verbrennungszentren) kompensiert. Darüber hinaus werden im Rhein-Sieg-Kreis 24-stündig sechs Notarztstandorte betrieben, durch die im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit vereinzelt Einsatzspitzen abgefangen werden können.

Zusätzlich können Einsatzspitzen auch durch den ÄLRD im Rahmen der Verfügbarkeit im Hause abgefangen werden.

Ebenfalls steigend ist die Zahl der arztbegleiteten Verlegungstransporte von Intensivpatienten (839 Verlegungseinsätze im Jahr 2011). Diese Transporte stellen hohe fachliche Anforderungen an das Personal und die Organisation. Um eine zeitnahe Transportdurchführung zu gewährleisten, wurde eine Kooperationsvereinbarung mit dem Universitätsklinikum geschlossen, die eine Verfügbarkeit von zwei intensivmedizinisch erfahrenen Ärzten aus dem Dienstbetrieb der Klinik (ein Arzt 24 Std. / ganzjährig, ein Arzt Mo. bis Fr. von 07:30 bis 16:00 Uhr) sicherstellt.

6.2.1 Notarztbezirk Bonn-Nord

Der Notarztbezirk Bonn-Nord umfasst den Stadtbezirk Bonn mit Ausnahme der Ortsteile Kessenich, Dottendorf und Gronau, den Stadtbezirk Hardtberg sowie Teile des Stadtbezirks Beuel.

Standort: Feuer- und Rettungswache 1

Vorhaltung: 1 NEF fest besetzt an 365 Tagen, täglich 24 Stunden

1 NEF fest besetzt montags bis freitags im Rahmen des Tagesdienstes von 08:00 bis 18:00 Uhr

6.2.2 Notarztbezirk Bonn-Süd

Der Notarztbezirk Bonn-Süd umfasst den Stadtbezirk Bad Godesberg, Teile des Stadtbezirks Beuel sowie die Ortsteile Kessenich, Dottendorf und Gronau.

Standort: Feuer- und Rettungswache 3

Vorhaltung: 1 NEF fest besetzt an 365 Tagen, täglich 24 Stunden

6.3 Krankentransport

Die Stadt Bonn hält als Träger des Rettungsdienstes keine eigenen Strukturen im Krankentransport vor, sondern hat zuletzt im Jahre 2009 neben der reinen Personalgestellung in der Notfallrettung im Bereich Krankentransport sowohl die Personalgestellung als auch die Gestellung von Krankentransportwagen ausgeschrieben. In diesem Rahmen wurden ab dem 01.01.2009 die Hilfsorganisationen Deutsches Rotes Kreuz und Malteser-Hilfsdienst und ab dem 01.01.2010 im Rahmen der bedarfsbedingten Ausdehnung der Vorhaltung auch die Johanniter Unfallhilfe für den Zeitraum bis 31.12.2012 eingebunden und stellen unterschiedliche Leistungspakete für den

Krankentransport zur Verfügung. Grundlage der Durchführung ist ein Funktionsplan, der die bedarfsabhängige Vorhaltung von Krankentransportwagen zu den unterschiedlichen Zeiten regelt. Um die bedarfsabhängige Vorhaltung sicherzustellen und unwirtschaftliche Vorhaltungen zu auslastungsschwachen Zeiten zu vermeiden, weist der Funktionsplan Fahrzeuge mit täglichen Vorhaltezeiten zwischen 6 und 12 Stunden Dienstzeit aus, die zeitlich gestaffelt ihren Dienst aufnehmen und auch wieder beenden. In der Zeit von 00:00 Uhr bis 06:00 Uhr wird kein Krankentransportwagen vorgehalten, da in dieser Zeit nur sehr wenige Krankentransporte anfallen (0-2 Einsätze pro Nacht), die dann auch zeitlich meist dringlich sind, so dass diese Fahrten von Rettungswagen übernommen werden, die als Krankentransportwagen eingesetzt und auch entsprechend abgerechnet werden. Diese Verfahrensweise erspart eine unwirtschaftliche Vorhaltung im Bereich Krankentransport und verbessert die Auslastung der Rettungswagen, da auch die Zahl der Notfalleinsätze in den Nachtstunden zurückgeht. Dieses Verfahren wird auch für die während des Tages entstehenden Bedarfsspitzen im Krankentransport angewandt, sofern die Sicherstellung der Notfallrettung hierdurch nicht eingeschränkt wird.

Im Gegensatz zu den Rettungswagen sind die Krankentransportwagen nicht an den Rettungswagen, sondern an den Unterkünften der jeweiligen Leistungserbringer stationiert. Eine Anbindung an bestimmte Rettungswagen ist auch nicht erforderlich, da Krankentransportwagen nicht an Wachkreise gebunden sind, sondern im gesamten Stadtgebiet eingesetzt werden.

6.4 Luftrettung

Gem. § 3 Abs. 3 RettG NRW werden zur Ergänzung der Notfallrettung und des Krankentransports Luftrettungsmittel mit regionalem Einsatzbereich vorgehalten. Dies betrifft ein flächendeckendes Netz von Rettungshubschraubern mit einem Einsatzradius von 50 km sowie zwei Intensivtransporthubschrauber für Verlegungsflüge. Um den Betrieb der Luftrettungsmittel sicherzustellen, bilden die im jeweiligen Einsatzbereich liegenden Rettungsdienstträger Trägergemeinschaften nach dem Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit als Pflichtregelung. Hierbei werden die nicht durch Gebühren gedeckten Kosten der Luftrettung von den Mitgliedern der Trägergemeinschaften getragen. Die Stadt Bonn ist Mitglied der Trägergemeinschaften für den in Köln stationierten Rettungshubschrauber (RTH) Christoph 3 sowie für den Intensivtransporthubschrauber (ITH) Christoph Rheinland.

Auf Grund der Tatsache, dass die Stadt Bonn einen bedarfsgerechten, bodengebundenen Rettungsdienst unterhält, spielt die Luftrettung eine nur untergeordnete Rolle für die Sicherstellung des Rettungsdienstes im Stadtgebiet. So erfolgt eine Alarmierung für den RTH Christoph 3 nur in wenigen Einzelfällen / Jahr. Typische Einsatzanlässe sind z.B. Transporte von Notfallpatienten zu weit entfernten Verbrennungszentren.

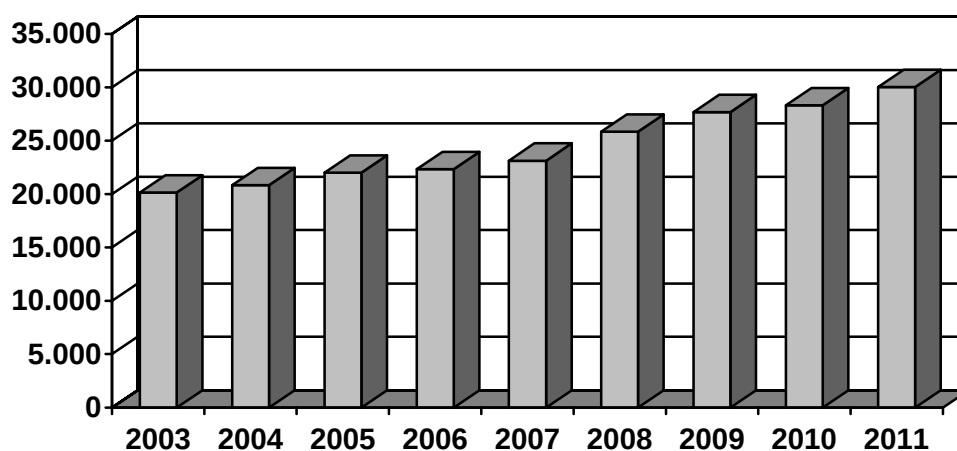
7 Einsatzentwicklung

Die Grundlage für die Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplans 2013 bilden die Einsatzzahlen des Jahres 2011. Gleichzeitig muss jedoch die Entwicklung der Einsatzzahlen über einen mehrjährigen Zeitraum berücksichtigt werden, da sonst bei steigenden Werten Anpassungen der Vorhaltung auch innerhalb der Laufzeit des Bedarfsplans unvermeidlich sind. Die Erfahrungen im Fortschreibungszeitraum 2009 bis 2012, in dem sowohl in der Notfallrettung, dem Notarztdienst, als auch im Krankentransport zusätzliche Vorhaltungen geschaffen werden mussten, zeigt dies deutlich. Trotz des deutlichen Trends der letzten Jahre ist die weitere Entwicklung der Einsatzzahlen nicht absehbar. Ein sich auf die Vorhaltung auswirkender Rückgang der Zahlen ist jedoch nicht erkennbar.

7.1 Notfallrettung

Im Jahr 2011 wurden in der Notfallrettung (Einsätze von Rettungswagen) insgesamt 30.030 Einsätze abgewickelt. Hierin enthalten sind 223 Einsätze der Hilfsorganisationen im Rahmen von Sanitätsdiensten. Dadurch hat sich das Einsatzaufkommen gegenüber der Datenbasis für die Bedarfsplanfortschreibung 2009 um ca. 30 % erhöht. Alleine gegenüber dem Jahr 2010 beträgt die Steigerung 6,1 %. Die Entwicklung der Einsatzzahlen ergibt sich aus der nachfolgenden Grafik.

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Einsätze	20.141	20.819	22.000	22.345	23.128	25.839	27.671	28.302	30.030



Von den 30.030 Einsätzen im Jahre 2011 entfielen 29.386 Einsätze (ca. 98 %) auf die Stadt Bonn. 644 Einsätze entfielen auf Anforderungen externer Gebietskörper-

schaften, wobei Anforderungen des Rhein-Sieg-Kreises für Notfälle in der Gemeinde Alfter mit 276 Einsätzen ca. 43 % aller externen Einsätze ausmachen. Insgesamt bilden die Gemeinden Wachtberg und Alfter sowie die Stadt Bornheim ca. 75 % aller externen Einsatzorte ab. Die Quote externer Einsätze liegt mit ca. 2 % leicht unter dem Niveau des Jahres 2007, das als Referenzjahr für die Bedarfsplanfortschreibung 2009 diente. Auch handelt es sich bei den externen Einsätzen nicht ausschließlich um Notfalleinsätze, sondern auch um Intensivverlegungen, bei denen der Aufnahmeort in externen Gebietskörperschaften liegt.

Einsatzort	Einsätze
Stadt Bonn	29.386
Gemeinde Alfter	276
Gemeinde Wachtberg	79
Stadt Bornheim	129
Sonstige	160
Summe	30.030

Im Wert der Gesamteinsätze sind 223 Einsätze enthalten, die durch eigene Fahrzeuge der in den Rettungsdienst eingebundenen externen Leistungserbringer / Hilfsorganisationen im Rahmen von Veranstaltungen abgewickelt wurden. Der auf die Regel- und Spitzenvorhaltung entfallene Wert beträgt somit 29.807 Einsätze.

Für die weitere Betrachtung ergibt sich ein Korrekturwert von 766 Einsätzen, die aufgrund unvollständiger Zeitdokumentation nicht berücksichtigt werden, so dass die Auswertung der Einsätze auf einem Gesamtwert von 29.041 beruht.

Die Organisation der Notfallrettung beruht auf der Einteilung des Stadtgebiets in Wachbezirke und dem Betrieb von Rettungswachen, die so angeordnet sind, dass die dort stationierten Rettungswagen in der Lage sind, Einsatzstellen von der zuständigen Wache innerhalb der vorgegebenen Hilfsfrist zu erreichen. Die Erreichung des Schutzziels hängt hierbei auch davon ab, ob die an den Rettungswachen stationierten RTW in der Lage sind, alle anfallenden Einsätze im Wachbezirk zu bedienen oder RTW anderer Wachkreise herangezogen werden müssen. Die Situation im Jahre 2011 ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

Fahrzeug	WK 1	WK 2	WK 3	WK 4	Sonder- wache	Summe	Eigener WK
01-83-01	3.616	105	98	579	1	4.399	82,20 %
01-83-02	3.601	106	111	581	1	4.400	81,84 %
01-83-03	1.607	59	64	270	2	2.002	80,27 %
01-83-04	1.085	40	22	189	1	1.337	81,15 %
02-83-01	646	2.233	253	111	51	3.294	67,79 %
02-83-02	365	676	127	65	13	1.246	54,25 %
02-83-03	142	1.075	66	13	11	1.307	82,25 %
03-83-01	109	94	3.432	70	0	3.705	92,63 %
03-83-02	77	39	1.722	33	0	1.871	92,04 %
03-83-03	31	26	1.280	8	0	1.345	95,17 %
04-83-01	553	12	30	2.595	0	3.190	81,35 %
04-83-03	121	21	39	757	0	938	80,70 %
Z.-RTW	3	0	1	3	0	7	
Summe	11.956	4.486	7.245	5.274	80	29.041	

Einsatzverteilung in den Wachkreisen nach Fahrzeugen

Wachkreis	Einsätze	Anteil Wachkreis-RTW	Anteil aller Einsätze
WK 1	11.965	9.909	82,82 %
WK 2	4.486	3.984	88,81 %
WK 3	7.245	6.634	88,70 %
WK 4	5.274	3.352	63,56 %

Einsatzabdeckung in den Wachkreisen durch wachkreiseigene Fahrzeuge

Erkennbar ist, dass im Wachkreis 1 ca. 83 % der anfallenden Einsätze durch wachkreiseigene Fahrzeuge abgedeckt werden, jedoch ein starker Austausch mit dem Wachkreis 4 stattfindet. Ursache hierfür ist die starke Bindung der dort vorgehaltenen RTW, insbesondere des RTW 04-83-03 durch Verlegungstransporte, insbesondere des Universitätsklinikums. Da der RTW 04-83-03 hierfür seinen Standort am Univer-

sitätsklinikum hat und somit für Einsätze im übrigen Wachkreis nur eingeschränkt zur Verfügung steht, müssen anfallende Notfalleinsätze im Wachkreis 4 zu einem bestimmten Anteil durch RTW aus dem Wachkreis 1 bedient werden.

Noch stärker ist der wachkreisübergreifende Einsatz von Rettungswagen im Wachkreis 2 ausgeprägt. Erkennbar wird dies u.a. am Verhältnis zwischen den im Wachkreis angefallenen (4.486) und den durch RTW der Feuer- und Rettungswache 2 durchgeführten Einsätzen (5.844). Hier liegt der Anteil der wachkreisbezogenen Einsätze bei den fest besetzten RTW nur bei ca. 54 % bzw. 68 %. Der RTW 02-83-02 (Tagesfunktion) ist ebenfalls für Verlegungstransporte priorisiert, die schwerpunktmäßig im linksrheinischen Stadtgebiet anfallen. Der vergleichsweise hohe Wert der Einsatzabdeckung im Wachkreis 2 durch wachkreiszugehörige RTW von ca. 89 % ist auf den Spitzenbedarfs-RTW zurückzuführen, der mit 1.307 Einsätzen einer hohen Inanspruchnahme unterliegt und ca. 82 % hiervon im Wachkreis 2 erfüllt.

Das Ziel, dass die RTW einer Rettungswache die im Wachbezirk anfallenden Einsätze mit den dort stationierten Rettungswagen abwickeln, trifft auf den Wachkreis 3 in ca. 89 % aller Fälle zu. Wechselwirkungen mit anderen Wachkreisen sind vergleichsweise selten.

Wesentlich für den Bedarf an Rettungswagen ist deren zeitliche Bindung durch Einsätze. Hier werden im Rettungsdienst drei verschiedene Einsatzformen nach ihrem zeitlichen Aufwand unterschieden:

- Notfalltransporte
- Einfache Verlegungstransporte
- Komplexe Intensivverlegungen

Bei den Notfalltransporten handelt es sich um akute Notfälle, die über den Notruf 112 gemeldet werden und zu einem sofortigen Einsatz des Rettungsdienstes führen. Derartige Notfalleinsätze sind mit einem mittleren zeitlichen Aufwand von ca. 50 min. zwischen der Alarmierung und der Freimeldung über Funk verbunden.

Bei den einfachen Verlegungstransporten handelt es sich Transporte, die von Rettungswagen auf Anforderung eines Krankenhauses ohne Arztbegleitung oder unter Begleitung durch einen Arzt des Krankenhauses durchgeführt werden. Da für derartige Transporte i.d.R. keine Sonderrechte in Anspruch genommen werden und krankenhausinterne Abläufe sowie Transportziele außerhalb des Stadtgebietes zu be-

rücksichtigen sind, entsteht hierbei eine mittlere zeitliche Bindung des Fahrzeugs von ca. 80 Minuten.

Komplexe Intensiverlegungen erfolgen unter Begleitung durch den Verlege-Notarzt des Rettungsdienstes und sind auf Grund der Risiken für die Patienten durch einen erheblichen organisatorischen und fachlichen Aufwand zur Transportvorbereitung geprägt. In diesen Fällen liegt auch der Ausgangsort des Transportes ggf. außerhalb des Stadtgebietes. Der mittlere Zeitaufwand für derartige Transporte beträgt ca. 140 Minuten.

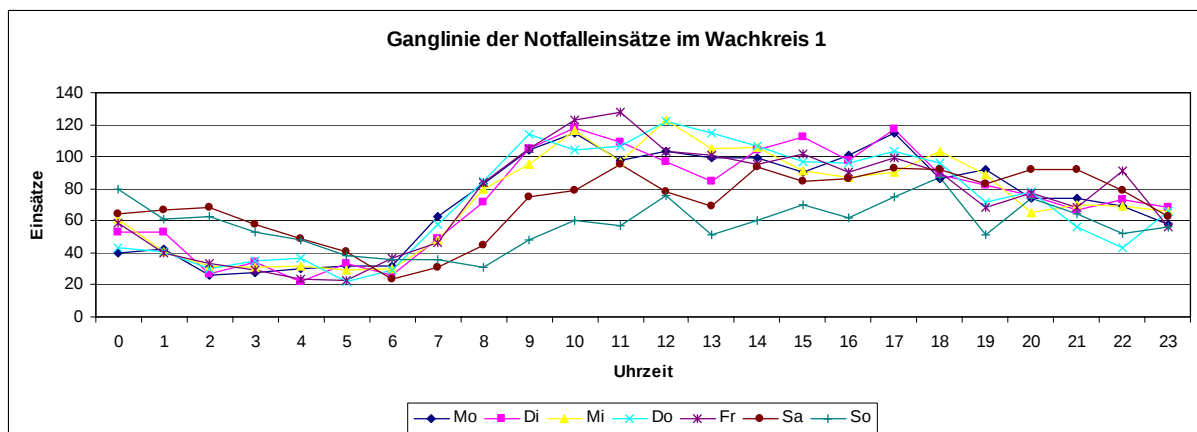
Die Auswertung der einsatzbezogenen Auslastung der Rettungswagen bezieht sich auf den Zeitraum von der Alarmierung bis zur Meldung, dass das Fahrzeug ab dem Zielkrankenhaus oder der Einsatzstelle wieder einsatzbereit ist. Der Zeitaufwand für die Rückfahrt zur Wache, sowie notwendige nachgehende Tätigkeiten (Fahrzeugbestückung, Reinigungsarbeiten, Einsatzdokumentation) sind hierbei nicht erfasst, müssen aber bei der Bewertung der Auslastung berücksichtigt werden.

Diese haben jedoch unmittelbaren Einfluss auf die arbeitszeitbezogene Belastung des Personals und damit auf die Frage, in welcher Dienstform die Mitarbeiter im Rettungsdienst eingesetzt werden können. Für alle fest besetzten RTW liegt die Auslastung in einem Bereich, der einer Dienstwahrnehmung im 24 h – Modell entgegensteht.

7.1.1 Wachkreis 1

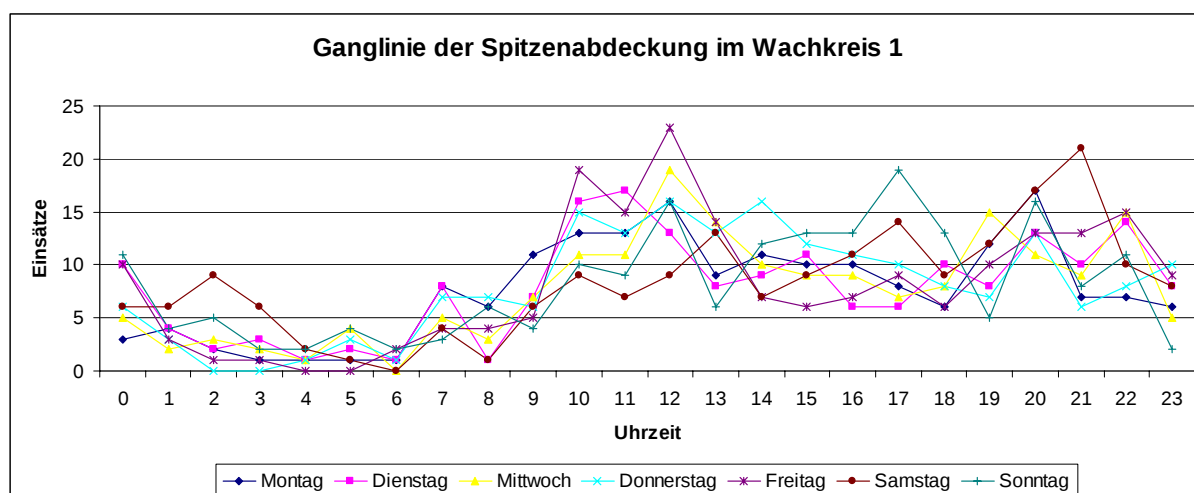
Im Wachkreis 1 fallen ca. 40 % der Gesamteinsätze an. Dies waren im Auswertungszeitraum 11.956 Einsätze. Schwerpunkte des Einsatzaufkommens sind die Bereiche Zentrum, sowie die Nord- und die Südstadt.

Die Tagesganglinie zeigt die Verteilung der Einsätze nach Uhrzeit und Wochentagen. Im Wachkreis 1 wird besonders das überdurchschnittliche Einsatzaufkommen in den Abend- und Nachtstunden Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag deutlich. In diesen Zeiträumen ist das absolute Einsatzaufkommen verglichen mit den übrigen Tagen deutlich höher und nähert sich erst in den Morgenstunden an das Durchschnittsniveau an.



Zeitliche Verteilung der Notfalleinsätze im Wachkreis 1

Bedingt durch das hohe Einsatzaufkommen an den Wochenenden kommt es auch zu einer entsprechenden Inanspruchnahme der Spitzenabdeckung, die von Freitag bis Sonntag die höchste Auslastung aufweist.



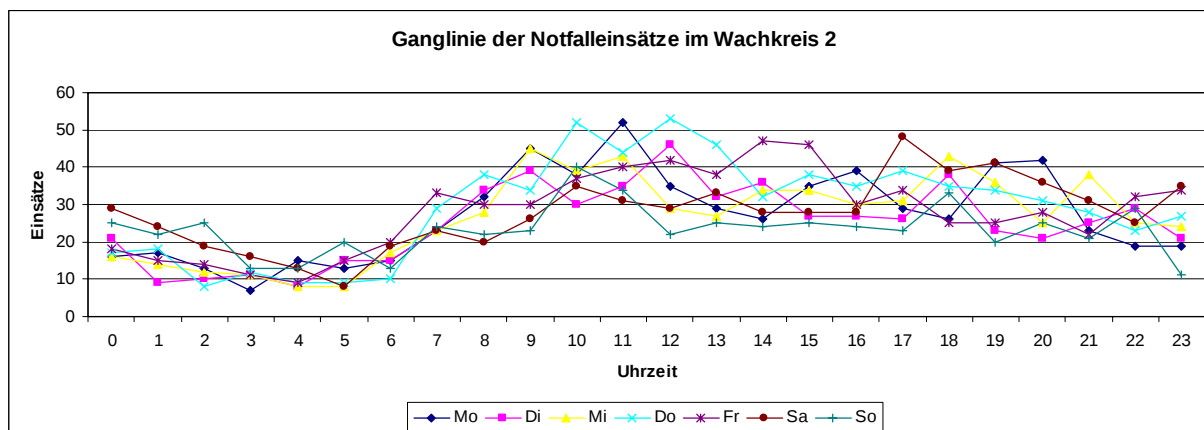
Inanspruchnahme der Spitzenabdeckung im Wachkreis 1

Die rein einsatzbezogene Auslastung der fest besetzten Rettungsmittel im Wachkreis 1 liegt in der Kernzeit von 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr fahrzeugbezogen zwischen ca. 48,8 % und 51,0 % und entspricht damit der Vollauslastung. In der Zeit zwischen 20:00 und 24:00 Uhr bleiben die Werte nahezu konstant. Die geringste Auslastung der Rettungsmittel ergibt sich entsprechend der Tagesganglinie zwischen 00:00 und 08:00 Uhr mit Werten zwischen 30,2 % und 33,8 %. Ebenfalls weitgehend konstant ist die Inanspruchnahme der Spitzenbedarfsvorhaltung in der Zeit zwischen 08:00 und 24:00 Uhr. Hier liegt der Wert zwischen ca. 17,0 und 17,5 %. Nach 00:00 Uhr geht die Auslastung deutlich auf ca. 5,2 % zurück.

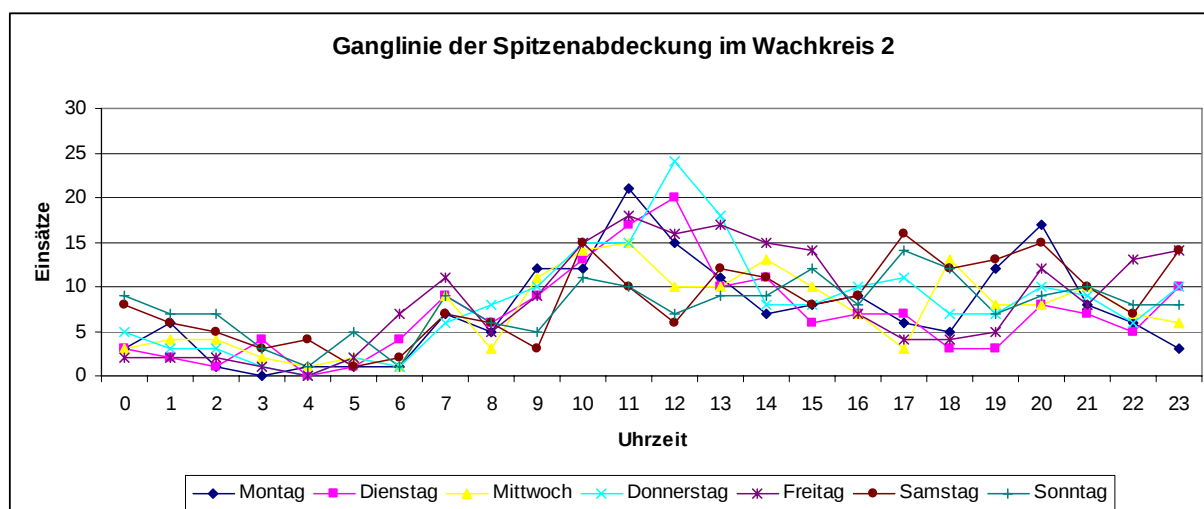
RTW	Einsätze 0 - 8 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 8 - 20 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 20 - 24 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 0 - 24 Uhr	Auslastung in %
01-83-01	1.084	30,24%	2.413	48,77%	891	47,97%	4.388	42,46%
01-83-02	1.155	33,84%	2.394	51,06%	838	50,07%	4.387	45,16%
01-83-03			1.995	51,03%			1.995	51,03%
01-83-04	183	5,19%	849	17,48%	301	16,98%	1.333	13,30%

7.1.2 Wachkreis 2

Mit 4.486 Einsätzen weist der Wachkreis 2 die geringste Einsatzhäufigkeit auf. Die Ganglinie der Einsätze zeigt nach geringer Auslastung in den frühen Morgenstunden einen Anstieg der Einsatzzahlen am Vormittag und ein konstantes Niveau bis in die Abendstunden. Auch im Wachkreis 2 ist ein leicht erhöhtes Einsatzaufkommen in den Abend- und Nachtstunden der Wochenenden zu beobachten.



Die Spitzenabdeckung zeigt in der Zeit von 00:00 bis 07:00 ein sehr geringes Einsatzaufkommen, um dann kontinuierlich bis zum Mittag anzusteigen. In dieser Zeit liegt die mittlere Einsatzwahrscheinlichkeit montags bis freitags bei ca. 33 %, während sie im weiteren Tagesverlauf auf ca. 15 % abfällt. Das mittlere Einsatzaufkommen an allen Tagen beträgt in der Zeit von 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr ca. 0,2 Einsätze je Stunde.



Die Auslastung der Rettungsmittel bewegt sich im Verhältnis zur Vorhalthezeit in einem wirtschaftlich sinnvollen Rahmen. Durch die Differenzen im Verhältnis Einsätze zu Auslastung bei den personell fest besetzten Fahrzeugen in der Zeit von 08:00 bis 20:00 Uhr wird die überwiegende Inanspruchnahme der Tagesfunktion für Verlegungstransporte deutlich. Hierdurch wird einerseits der wirtschaftliche Betrieb des Fahrzeugs sichergestellt und andererseits eine Entlastung der Fahrzeuge schwerpunktmäßig im Wachkreis 1 ermöglicht.

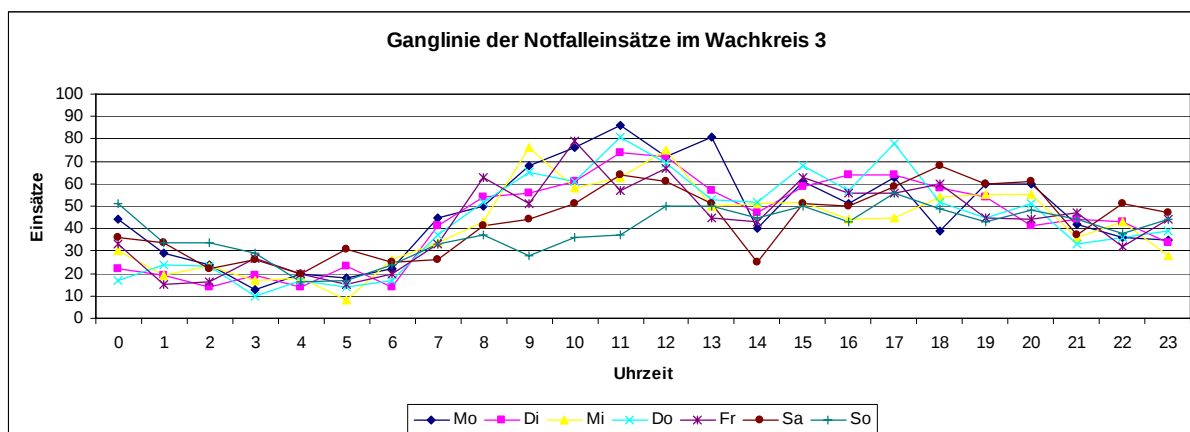
Die Auslastung der Spitzenabdeckung liegt mit ca. 20 % (2,33 Einsätze) während der Tagesstunden im Rahmen des Vertretbaren.

RTW	Einsätze 0 - 8 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 8 - 20 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 20 - 24 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 0 - 24 Uhr	Auslastung in %
-----	-----------------------	--------------------	------------------------	--------------------	-------------------------	--------------------	------------------------	--------------------

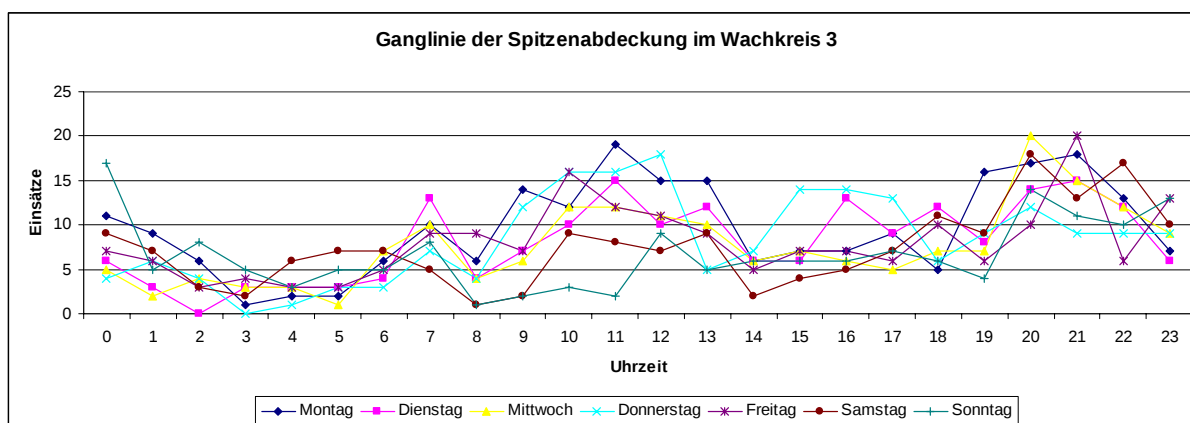
02-83-01	794	24,93%	1.854	46,10%	630	39,73%	3.278	37,98%
02-83-02			1.242	50,02%			1.242	50,02%
02-83-03	193	6,34%	848	19,21%	256	16,14	1.297	14,41%

7.1.3 Wachkreis 3

Auf den Wachkreis 3 entfielen im Jahr 2011 insgesamt 7.245 Einsätze, wovon 6.894 vollständig ausgewertet werden konnten. Somit weist der Wachkreis 3 die zweithöchste Einsatzdichte auf. Die höchste Einsatzdichte liegt in den späten Vormittagsstunden. Zum Nachmittag geht das Einsatzaufkommen leicht zurück und bleibt bis in die späten Abendstunden relativ konstant.



Das höchste Einsatzaufkommen für die Spitzenabdeckung liegt ebenfalls im Bereich der Mittagszeit, steigt aber nach einem Rückgang am Nachmittag ab dem Dienstschluss der Tagesfunktion wieder an.



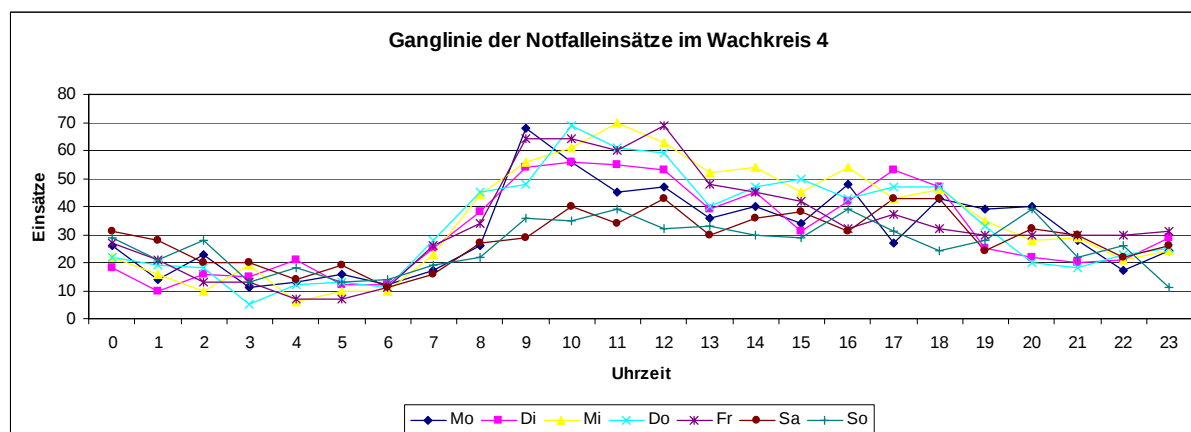
Im Vergleich mit den Spitzenbedarfsfahrzeugen der anderen Wachen weist der RTW 03-83-03 in der Zeit von 20:00 Uhr bis zum nächsten Tag um 08:00 Uhr das höchste Einsatzaufkommen auf.

Die Auslastung der personell fest besetzten Fahrzeuge entspricht einer Vollauslastung. Bezogen auf die 24 h – Funktion liegt diese im Zeitraum von 08:00 Uhr bis 24:00 Uhr konstant zwischen ca. 45 und 46 %. Analog zur Einsatzentwicklung steigt die Auslastung der Spitzenabdeckung nach 20:00 Uhr von ca. 16 % auf 22 % an.

RTW	Einsätze 0 - 8 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 8 - 20 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 20 - 24 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 0 - 24 Uhr	Auslastung in %
03-83-01	975	30,25%	1.964	44,84%	752	45,83%	3.691	40,14%
03-83-02			1.862	43,76%			1.862	43,76%
03-83-03	287	9,08%	704	16,04%	350	22,00%	1.341	14,71%

7.1.4 Wachkreis 4

Im Wachkreis 4 fielen im Jahre 2011 insgesamt 5.274 Einsätze an. Die Einsatzverteilung entspricht im Wesentlichen der Verteilung in den übrigen Wachkreisen mit einem Höchstwert in den Vormittags- und Mittagsstunden. Zum Abend hin nimmt die Einsatzhäufigkeit kontinuierlich ab.



Im Verhältnis zu den anderen Wachkreisen besteht im Wachkreis 4 eine besondere Situation, die dadurch geprägt ist, dass in der Rettungswache nur eine 24h - Funktion vorhanden ist, da die Tagesfunktion im Notfallzentrum des Universitätsklinikums stationiert ist und von dort überwiegend Intensivverlegungen durchführt. Auch sind im Wachkreis 4 keine Brandschutzkräfte der Berufsfeuerwehr stationiert, so dass ein Spitzenbedarfsfahrzeug nicht zur Verfügung steht. In der Folge muss ein relativ großer Anteil der Einsätze von Rettungswagen aus dem Wachkreis 1 bedient werden.

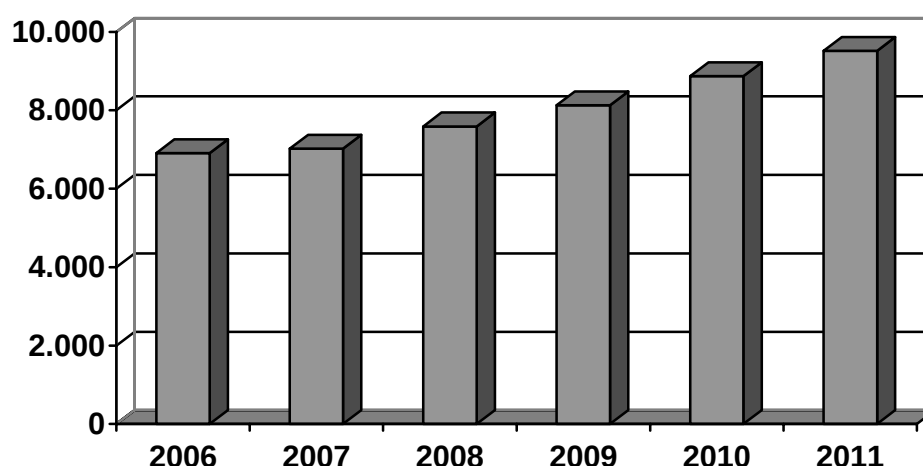
RTW	Einsätze 0 - 8 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 8 - 20 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 20 - 24 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 0 - 24 Uhr	Auslastung in %
04-83-01	769	24,83%	1.847	47,28%	554	35,41%	3.170	37,82%
04-83-03			924	48,32%			924	48,32%

Die Fahrzeuge im Wachkreis 4 sind im Verhältnis zur Vorhaltezeit weitgehend ausgelastet. Insbesondere im Vergleich der Einsatz- und Auslastungswerte wird die hohe zeitliche Bindung der Tagesfunktion durch Verlegungstransporte deutlich. Innerhalb des Zeitraums von 08:00 bis 20:00 Uhr ist deren Auslastung höher als die des 24-Std. Fahrzeugs, obwohl die Zahl der durchgeführten Einsätze um 50 % niedriger liegt.

7.2 Notarztdienst

Die Entwicklung im Notarztdienst weist kontinuierlich steigende Einsatzzahlen aus. So sind im Jahr 2011 insgesamt 9.513 Notarzteinsätze durchgeführt worden. Gegenüber dem Jahr 2007 als Referenzjahr für die letzte Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplans ist dies eine Steigerung von 35,5 %.

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Einsätze	6.907	7.021	7.590	8.124	8.867	9.513



Abhängig von der Art der Auswertung ergeben sich in geringem Umfang abweichende Werte. Dies trifft insbesondere auf die statusabhängigen Auswertungen zur Auslastung zu.

Die Steigerung der Einsatzzahlen und die zunehmende zeitliche Bindung durch Notfallverlegungen hat dazu geführt, dass die im Bedarfsplan 2009 beschriebene Vorhaltung von je einem 24-Std. Fahrzeug für die Notarztversorgungsbereiche Nord und Süd, die durch eine vom Ärztlichen Leiter Rettungsdienst bei Bedarf besetzte Tagesfunktion unterstützt wird, ab dem Jahr 2010 nicht mehr ausreichte, um den Bedarf zu decken. Die Zunahme der Einsätze wurde zunächst dadurch kompensiert, dass die Notärzte durch die Leitstelle immer häufiger hinsichtlich ihrer Abzugsfähigkeit angefragt wurden. Dies führte dazu, dass die Notärzte unter immer größeren Druck gerieten, Notfallpatienten nicht bis in das Zielkrankenhaus zu begleiten, sondern neue Einsätze zu übernehmen. Vor diesem Hintergrund wurde zum 01.11.2010 ein fest besetztes Notarzteinsatzfahrzeug mit einer Vorhaltezeit von je 10 Stunden (Tagesvorhaltung) von Montag bis Freitag in Dienst gestellt. Die Arztstellung erfolgt durch das Universitätsklinikum Bonn, die Fahrer werden durch die Berufsfeuerwehr gestellt.

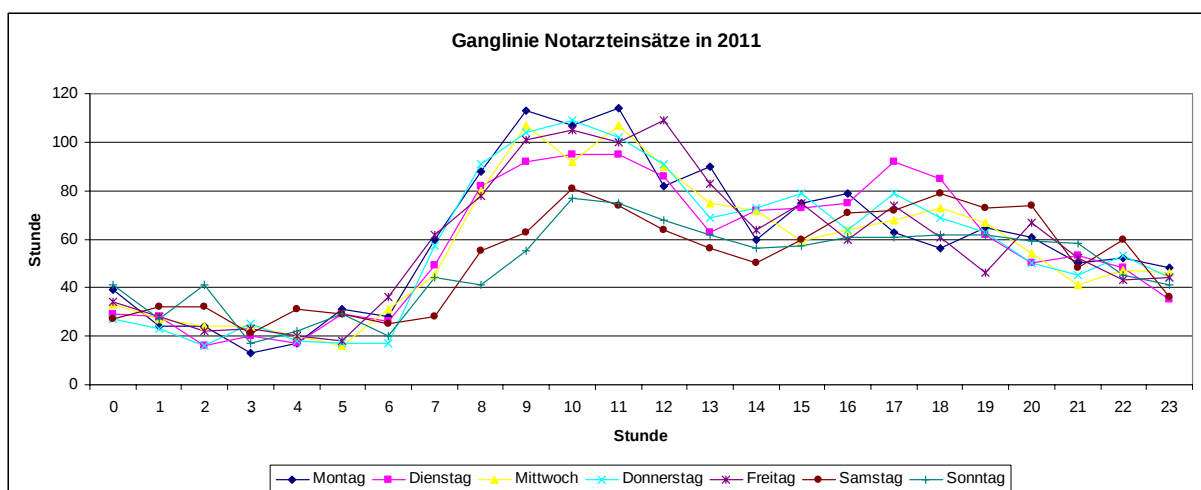
Die Notarzteinsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Funktionen:

Funktion	Einsätze	Anteil
NEF-Nord	4.038	42,45 %
NEF-Tag	1.334	14,02 %
NEF-Süd	3.262	34,29 %
NEF-Verlegung	839	8,82 %
NEF-San	40	0,42 %

N= 9.513

Neben einer allgemeinen Aufteilung des Stadtgebietes in die Notarzteinsatzbezirke Nord und Süd, die sich aus der planerischen Erreichbarkeit der einzelnen Ortsteile von den Standorten der Notarzteinsatzfahrzeuge ergibt, erfolgt die konkrete Zuordnung der Fahrzeuge durch die Ermittlung des dem Einsatzort nächststehenden Fahrzeugs über das GPS Ortungssystem.

Von den 9.513 Einsätzen der Notarzteinsatzfahrzeuge entfallen 8.507 Einsätze auf das Stadtgebiet Bonn. Außerhalb des Stadtgebietes wurden 1.006 Einsätze auf Anforderung des Rhein-Sieg-Kreises und anderer Gebietskörperschaften durchgeführt. Hiervon entfallen 297 Einsätze auf die Stadt Bornheim. In der Gemeinde Alfter wurden 225 und in der Gemeinde Wachtberg 229 Notarzteinsätze durchgeführt.



Die Ganglinie der Notarzteinsätze ist an allen Werktagen annähernd gleich und zeigt lediglich an den Wochenenden eine etwas geringere Auslastung.

7.2.1 Auslastung

Die Auslastung von Fahrzeugen wird von der einsatzbedingten zeitlichen Bindung im Verhältnis zur Vorhaltezeit bestimmt. Betrachtet man hierbei die unterschiedlichen Einsatzarten, so zeigt sich, dass Notfalleinsätze in Abhängigkeit von der Tageszeit und dem Standort eine direkte zeitliche Bindung zwischen 46 und 52 Minuten erzeugen. Für Sekundärverlegungen in Begleitung eines Verlegenotarztes liegt dieser Wert auf Grund der umfangreicheren Transportlogistik und außerhalb der Stadt liegender Ziele zwischen 141 und 148 Minuten. Bei besonders spezialisierten Transporten entstehen Einsatzzeiten, die bei bis zu 8 Stunden liegen. Die in der nachfolgenden Tabelle ausgewiesenen Werte beziehen sich auf die rein statusbezogene Bindung durch Einsätze, ohne Berücksichtigung von erforderlichen vorbereitenden oder nachgehenden Tätigkeiten.

NEF	Einsätze 0 - 8 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 8 - 20 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 20 - 24 Uhr	Auslastung in %	Einsätze 0 - 24 Uhr	Auslastung in %
01-82-01	899	25,66 %	2.333	44,37 %	760	43,36 %	3.992	37,98 %
01-82-02	4	-	1.264	43,47 %	10	-	1.306	-
03-82-01	609	17,38 %	2.050	39,00 %	569	32,48	3.228	30,71
V-NA 1	40	2,82 %	474	25,43 %	36	4,03 %	550	14,33 %
V-NA 2	5	0,54 %	244	13,57 %	22	3,06 %	271	7,48 %
San-NA	0	-	31	-	7	-	38	-

N= 9.385 auswertbare Einsätze

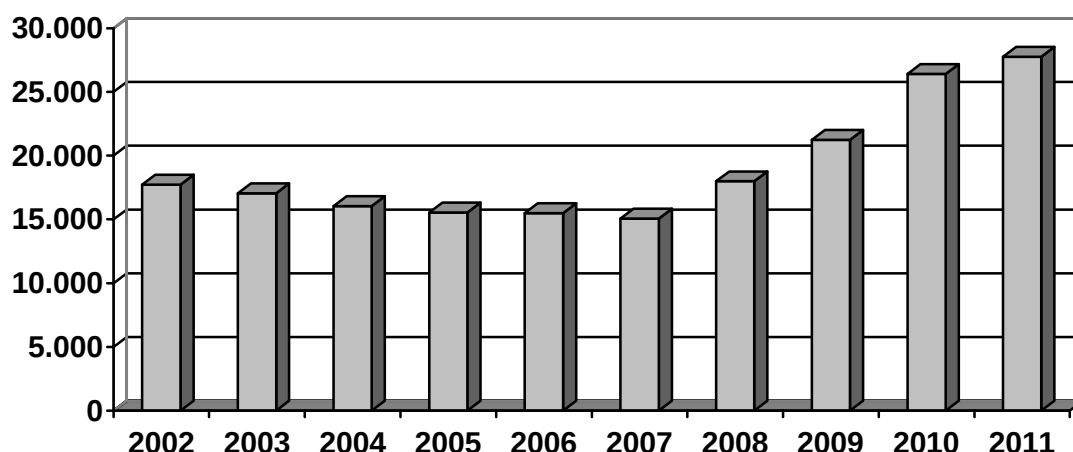
Die Funktionen V-NA 1 und V-NA 2 weisen die Inanspruchnahme der Verlegungsnotärzte für Intensivtransporte aus, die im Rahmen einer Bereitschaftsregelung durch das Universitätsklinikum Bonn zur Verfügung gestellt werden. Bei der Funktion San-NA handelt es sich um das im Rahmen des Sonderbedarfs ohne gesonderte Vorhaltung eingesetzte NEF bei Großveranstaltungen. Als Fahrzeug wird hierfür ein NEF der technischen Reserve genutzt.

7.3 Krankentransport

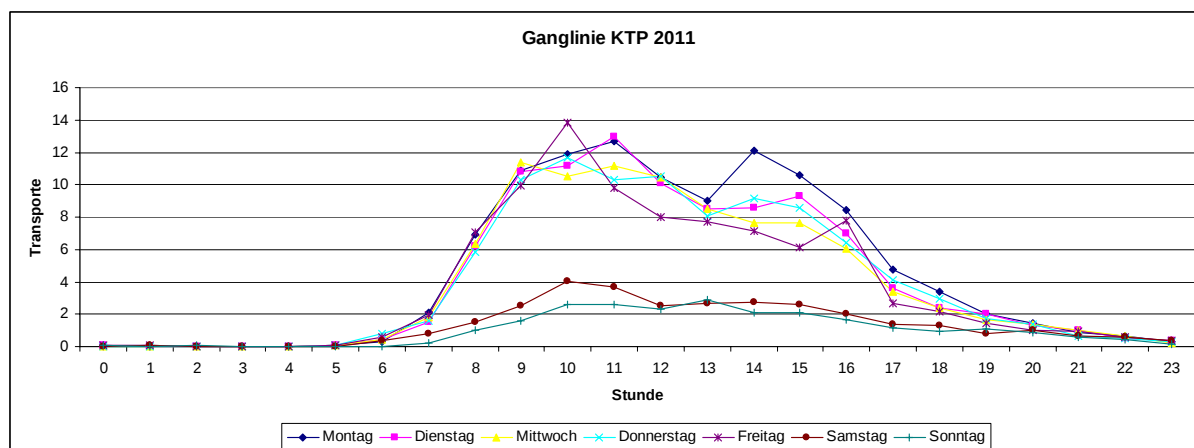
Die Zahl der Krankentransporte war seit dem Jahr 2002 kontinuierlich zurückgegangen. Dies änderte sich im Jahre 2008, als die Zahl der Krankentransporte sprunghaft um ca. 3.000 Fälle anstieg und den Wert des Jahres 2002 bereits übertraf. Ursachen für den Anstieg der Transportzahlen sind in diversen Strukturreformen im Gesundheitswesen und der hierdurch bedingten Verordnungspraxis zu sehen. In den Jahren 2009 und 2010 stieg die Zahl der Krankentransporte wiederum stark an, wobei der

Grund hierfür im Wesentlichen in der Schließung der Fa. Ambulanz-Dienst zu sehen ist, die Leistungen der Notfallrettung und des Krankentransportes mit bis zu sieben Krankenkraftwagen in Bonn angeboten hatte.

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transporte	17.732	17.046	16.043	15.549	15.481	15.072	17.987	21.242	26.401	27.776



Der hierdurch entstandene Mehrbedarf konnte nur durch die Inbetriebnahme zusätzlicher Krankentransportwagen und der Ausdehnung der Vorhaltezeiten kompensiert werden. Zu diesem Zweck wurden über die im Rettungsdienstbedarfsplan 2009 beschriebene Vorhaltung hinaus zum 01.01.2010 sieben KTW mit einer Vorhaltezeit von insgesamt 48 Stunden an Wochentagen und je drei KTW mit 32 Vorhaltestunden an Samstagen und Sonntagen in Dienst gestellt. Durch die weiterhin steigenden absoluten Transportzahlen und die deutliche Zunahme der zeitintensiven Transporte mit Zielen außerhalb des Stadtgebietes, verschlechterte sich im Jahr 2011 die mittlere Bedienzeit so deutlich, dass zum 01.03.2012 in Vorgriff auf die Bedarfsplanfortschreibung zwei weitere KTW mit einer werktäglichen Vorhaltung von je sechs Stunden in Dienst gestellt wurden. Somit umfasst die werktägliche Vorhaltung insgesamt statt bisher 146 Stunden nun 158 Stunden / Tag, während samstags 59 Stunden und sonntags 51 Stunden Vorhaltung zur Verfügung stehen.



Absolutes Transportaufkommen nach Wochentagen

7.3.1 Zeitliche Auslastung

Die Auslastung der Einsatzmittel wird bestimmt von der zeitlichen Bindung durch Transporte und transportbezogene Tätigkeiten im Verhältnis zur Vorhaltezeit. Basis ist die mittlere Dauer eines Krankentransports, die im Jahr 2011 72,6 Minuten betrug. Die tagesbezogene Auswertung der Auslastung von Werktagen, Samstagen und Sonntagen zeigt unterschiedliche Ergebnisse. So betrug die Auslastung an Werktagen bei einer Tagesvorhaltung von 146 Stunden 77,72 %, samstags bei einer täglichen Vorhaltung von 59 Stunden und 1.791 Einsätzen 70,63 % und sonntags 48,73 % bei einer Vorhaltung von je 51 Stunden und 1.068 durchgeführten Transporten. Die ausgewiesenen Auslastungswerte beziehen sich ausschließlich auf die transportbezogene Bindung der Fahrzeuge, wobei Tätigkeiten wie Transportdokumentation, Reinigungs- und Bestückungsarbeiten etc. hierin noch nicht enthalten sind und dazu führen, dass insbesondere an den Wochentagen die Grenze zur Vollauslastung deutlich überschritten wird. Dies wird auch an der Tatsache deutlich, dass Pausenzeiten auf Grund des hohen Transportaufkommens oftmals nicht in Anspruch genommen werden konnten. Planerisch ist jedoch darauf hinzuwirken, dass Pausenzeiten regelmäßig eingehalten werden können. Mehrarbeit entstand auch durch Transporte, die über die planmäßige Vorhaltezeit hinausgingen. So wurden von allen KTW im Jahre 2011 insgesamt 861,86 Überstunden geleistet. Dies entspricht einem monatlichen Mittel von 71,82 Stunden.

Neben der Regelvorhaltung wurden für besonders zeitintensive Ferntransporte Zusatzfahrzeuge der Leistungserbringer in Anspruch genommen. Dies war im Jahre 2011 in 38 Fällen erforderlich. Hierbei entstand ein Zeitaufwand von 388,34 Stunden.

7.3.2 Krankentransporte durch Rettungswagen

Wie bereits dargestellt, hält die Stadt Bonn aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in den Nachtstunden keinen Krankentransportwagen vor, sondern setzt ab 00:00 Uhr bis 06:00 Uhr Rettungswagen zur Durchführung von dringlichen Krankentransporten ein. Das gleiche Verfahren gilt für Spitzenbedarfssituationen, in denen dringliche Krankentransporte durch die planmäßig vorgehaltenen Krankentransportwagen nicht zeitgerecht bedient werden können. Im Mittel werden 2,6 Krankentransporte je 24-Std. durch Rettungswagen abgewickelt, was eine Bestätigung des Verfahrens darstellt. Der Wert ist gegenüber der letzten Bedarfsplanfortschreibung leicht rückläufig. Eine Ausweitung der Inanspruchnahme von Rettungswagen zur Durchführung von Krankentransporten ist nicht möglich, da andernfalls die Verfügbarkeit von Rettungsmitteln für Notfalleinsätze beeinträchtigt wird.

7.3.3 Leitstelle

Die Entwicklung der Einsatzzahlen in den Bereichen Notfallrettung, Notarztdienst und Krankentransport hat deutlichen Einfluss auf die Arbeitsbelastung der Disponenten in der Leitstelle. Dies gilt sowohl für den Bereich der Notrufannahme, als auch für den Bereich des Krankentransportes.

Bei der Notrufannahme führt insbesondere die Zunahme der dispositionsintensiven Verlegungstransporte immer häufiger zu Situationen, in denen diesbezügliche Gespräche zu Gunsten der Annahme von Notrufen unterbrochen werden müssen bzw. Notrufe erst mit Verzögerung angenommen werden können, was sich insgesamt nachteilig auf die Qualität der Disposition auswirkt. Auch führen die in den frühen Abendstunden nach Dienstende der KTP-Disponenten anfallenden Voranmeldungen für den Folgetag regelmäßig zu deutlichen Engpässen.

Im Bereich Krankentransportdisposition ist eine Zunahme der Fälle zu beobachten, in denen durch die Bindung der KTP-Disponenten weitere Anrufe nicht entgegen genommen werden können und Anrufe wegfallen. Diese Anrufer versuchen dann oftmals über den Notruf eine Krankentransportbestellung durchzuführen und blockieren hierdurch den Notruf und binden die entsprechenden Mitarbeiter.

8 Umsetzung des Bedarfsplans 2009

Im Rettungsdienstbedarfsplan 2009 waren Maßnahmen beschrieben, die zu einer Verbesserung der Versorgungsqualität und einer Erhöhung der Einsatzbereitschaft führten. Sämtliche Maßnahmen sind mit Ausnahme der Verlagerung der Rettungswache 4 zwischenzeitlich umgesetzt.

Maßnahme	Sachstand
Gemeinsamer Bettennachweis mit dem Rhein-Sieg-Kreis	vollzogen
Gestellung eines zweiten Verlegearztes in der Zeit von 08:00 bis 16:00 Uhr (montags bis freitags)	vollzogen
Vorhaltung eines zusätzlichen Krankentransportwagens samstags von 10:00 bis 18:00 Uhr	vollzogen
Räumliche Verlagerung der Rettungswache 4	in Bearbeitung
Verschiebung der Besetztzeiten der Tages-Rettungswagen auf 08:00 bis 20:00 Uhr	umgesetzt
Sicherstellung und Koordination des Rettungsdienstes im Rahmen sanitätsdienstlicher Großveranstaltungen	umgesetzt

Darüber hinaus wurden vor dem Hintergrund der Einsatzentwicklung zusätzliche Maßnahmen erforderlich, die aufgrund der Dringlichkeit ohne vorherige Bedarfsplanfortschreibung erfolgten.

Maßnahme	Umsetzung
Inbetriebnahme eines zusätzlichen Notarzteinsatzfahrzeugs mit einer Vorhaltung von 10 Std. an den Wochentagen Mo. bis Fr.	01.11.2010
Stufenweise Erhöhung der Vorhaltung im Krankentransport aufgrund der Einsatzentwicklung und der Übernahme von Transporten eines Unternehmens nach §§ 18ff RettG NRW.	2010 bis 2012
Inbetriebnahme von zwei RTW mit einer Vorhaltung von 12 Std. an den Wochentagen Mo. bis Fr.	01.01.2012
Ausdehnung der Vorhaltung im Bereich der Krankentransportdisposition im Rahmen der Einsatzentwicklung.	01.01.2010

9 Bewertung / Konsequenzen

9.1 Wachenstandorte

Die Anbindung der Rettungswachen an die Wachen der Berufsfeuerwehr ist durch die gemeinsame Nutzung der Infrastruktur als wirtschaftlich sinnvoll zu betrachten. Sie macht im Fall der Stadtbezirke Bonn, Beuel und Bad-Godesberg aus strategischer Sicht ebenfalls Sinn, da die Wachen in räumlicher Nähe zu den Einsatzschwerpunkten liegen und die Wachbezirke innerhalb der vorgegebenen Hilfsfrist versorgt werden können. Eine optimale Erreichbarkeit der Bundesautobahn ist insbesondere von der Feuer- und Rettungswache 1 aus gegeben, da Anschlussstellen sowohl der BAB 555, als auch der BAB 565 in unmittelbarer Nähe liegen.

Der aktuelle Standort der Rettungswache im Stadtbezirk Hardtberg ist nicht als optimal zu betrachten, da er direkt an der Grenze zur Gemeinde Alfter und damit an der nordwestlichen Grenze des Wachbezirks liegt. Hierdurch befindet sich die Wache zwar im Bereich der höchsten Einsatzdichte, was jedoch nicht dazu führt, dass die Hilfsfristerreichung für den Stadtbezirk formal gegeben ist. Dies gilt insbesondere für die dem Wachkreis zugeordneten Ortsteile Ückesdorf, Röttgen, Ippendorf und Venusberg, die von der Rettungswache 4 nicht mit einem entsprechenden Erreichungsgrad innerhalb der vorgegebenen Hilfsfrist abgedeckt werden können. Eine signifikante Verbesserung hat sich in Bezug auf Notfalleinsätze auch durch die Stationierung eines Rettungswagens am Notfallzentrum des Universitätsklinikums nicht ergeben, da das Fahrzeug durch den hohen Zeitaufwand für Intensivverlegungen weitgehend gebunden ist. Die Erreichbarkeit der genannten Ortsteile ist bei der Bedarfsplanung besonders zu gewichten, da hier auch planmäßig die weitesten Anfahrtswege für den Notarztdienst bestehen und die therapiefreien Intervalle entsprechend lang sind.

Auch wirkt sich die räumliche Nähe der Rettungswache 4 zur Feuer- und Rettungswache 1 negativ aus, da es hierdurch zu unnötig großen Überschneidungen der Wachkreise in den Ortsteilen Dransdorf, Lessenich, Meßdorf und Endenich kommt. Bereits in der Bedarfsplanfortschreibung 2005 waren aus den genannten Gründen Planungen zur Verlegung der Rettungswache 4 festgeschrieben worden. Nach Einleitung der konkreten Planung ist der Neubau der Wache am Standort „Am Kirchbüchel“ im Zeitraum 2012 / 2013 zu erwarten. Nach erfolgter Wachverlagerung kann eine deutliche Verbesserung der Schutzzielerreichung erwartet werden.

9.2 Notfallrettung

Nach Inkrafttreten des Rettungsdienstbedarfsplans 2009 haben die Einsatzzahlen, insbesondere die Zahl der zeitlich aufwendigen Verlegungstransporte, deutlich zugenommen, so dass eine Anpassung der Fahrzeugvorhaltung erforderlich ist. Insbesondere auf der Feuer- und Rettungswache 1 übertrifft die Auslastung der fest besetzten RTW zwischenzeitlich deutlich die Grenze zur Vollauslastung. In der Folge führen Duplizitätsfälle zu einer Inanspruchnahme der Spitzenabdeckung, die weit über die planerischen Annahmen hinausgeht. Diese Entwicklung führt dazu, dass die Fahrzeuge der Spitzenabdeckung zwischenzeitlich jeweils mehr als 1.300 Einsätze / Jahr abwickeln.

Diese Entwicklung ist auch dadurch begünstigt, dass die Tagesfahrzeuge der Wachen 2 und 4 für die Durchführung von Verlegungseinsätzen, auch wachkreisübergreifend, vorrangig eingesetzt werden. Dies führt zu einer stärkeren Inanspruchnahme der Spitzenabdeckung und zu Notfalleinsätzen, die von Rettungswagen anderer Wachkreise durchgeführt werden müssen.

Ziel der Bedarfsplanung ist es daher, neben der Reduzierung der Auslastung im Bereich der fest besetzten Fahrzeuge die Vorhaltung so anzupassen, dass Einsätze incl. der Verlegungen häufiger durch die Einsatzfahrzeuge der im Wachkreis zuständigen Wache durchgeführt und die Inanspruchnahme der Spitzenabdeckung reduziert wird. Zu diesem Zweck wurde bereits im Vorgriff auf die Bedarfsplanfortschreibung die Vorhaltung auf der Feuer- und Rettungswache 1 ab dem 01.01.2012 um einen Rettungswagen mit einer Tagesvorhaltung von 12 Std. an den Tagen Montag bis Freitag erhöht. Ferner wird die Vorhaltung des 1. Tages-RTW auf der Feuer- und Rettungswache 1 an den einsatzstarken Tagen Freitag und Samstag auf 24 Stunden ausgedehnt.

Für die Feuer- und Rettungswache 2 ergeben sich keine Änderungen, da durch die Maßnahmen im Wachkreis 1 die Verfügbarkeit der fest besetzten RTW deutlich steigt und sich vorbehaltlich der weiteren Entwicklung die Einsatzzahlen der Spitzenabdeckung entsprechend reduzieren.

Im Wachkreis 3 resultiert die Auslastung der Spitzenabdeckung im Wesentlichen auf der hohen Inanspruchnahme während der Abend- und Nachtstunden. In diesen Zeiten ist lediglich ein RTW fest besetzt. Um die Auslastung dieses Fahrzeugs neben

der Spitzenabdeckung ebenfalls zu reduzieren, wird die Vorhaltung des Tagesfahrzeuges auf 24 Stunden kalendertäglich ausgedehnt.

Die Vorhaltung im Wachkreis 4 wurde ebenfalls ab dem 01.01.2012 um einen RTW an den Wochentagen Montag bis Freitag erhöht. Hierdurch steht während der Tagesstunden ein zweiter RTW im Wachkreis zur Verfügung und werden wachkreisübergreifende Einsatzfahrten mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Hilfsfrist vermieden.

Die Vorhaltung in der Notfallrettung stellt sich zukünftig wie folgt dar:

	RTW	Besetzzeiten	Personal
Wachkreis 1	01-83-01	24-stündig, kalendertäglich	Festbesetzung
	01-83-02	24-stündig, kalendertäglich	Festbesetzung
	01-83-03	12-stündig, Mo. bis Do. 24-stündig Fr. und Sa.	Festbesetzung
	01-83-04	12-stündig, Mo. bis Fr.	Festbesetzung
	01-83-05	24-stündig, kalendertäglich	Bedarfsbesetzung
Wachkreis 2	02-83-01	24-stündig, kalendertäglich	Festbesetzung
	02-83-02	12-stündig, Mo. bis Fr.	Festbesetzung
	02-83-03	24-stündig, kalendertäglich	Bedarfsbesetzung
Wachkreis 3	03-83-01	24-stündig, kalendertäglich	Festbesetzung
	03-83-02	24-stündig, kalendertäglich	Festbesetzung
	03-83-03	24-stündig, kalendertäglich	Bedarfsbesetzung
Wachkreis 4	04-83-01	24-stündig, kalendertäglich	Festbesetzung
	04-83-02	12-stündig, Mo. bis Fr.	Festbesetzung
	04-83-03	12-stündig, Mo. bis Fr.	Festbesetzung

9.3 Notarztdienst

Die Bedarfsdeckung im Primäreinsatzbereich ist durch die fest besetzten Notarzteinsatzfahrzeuge und die vorhandenen Reservestrukturen zur Spitzenabdeckung gegeben. Allgemein anerkannte Richtwerte für die maximale Auslastung eines Notarzteinsatzfahrzeugs belaufen sich auf 2.000 bis 3.500 Einsätze pro Jahr. Im Bereich Notarztdienst Bonn-Nord ist die Kapazitätsgrenze einer sach- und patientenorientierten ärztlichen Versorgung mit 4.038 Notfalleinsätzen erreicht. Das Tages-NEF ist mit 1.334 Einsätzen vor dem Hintergrund der Vorhaltezeit auch bereits hoch frequentiert. Mit insgesamt 3.262 Einsätzen ist das Notarzteinsatzfahrzeug Bonn-Süd gut ausgelastet und kann den zugewiesenen Versorgungsbereich adäquat abdecken.

- **Notarzteinsatzfahrzeug Bonn-Nord**

keine Veränderung, d.h. Stationierung an der Feuer- und Rettungswache 1 in Bonn. Der Standort ist aufgrund der außerordentlich guten Verkehrsanbindung (sämtliche Autobahnen) und der Lage im Zentrum der Einsatzschwerpunkte des Versorgungsbereiches auch im Hinblick auf die Hilfsfristverkürzung optimal geeignet. Durch Mitnutzung der bestehenden kompletten Infrastruktur einer Rettungs- und Feuerwache wird den wirtschaftlichen Gesichtspunkten hier ebenfalls Rechnung getragen.

Die Versorgung der Gemeinde Alfter für den Rhein-Sieg-Kreis ist von diesem Standort aus ebenfalls sachgerecht möglich, wird aber zukünftig durch ein vom Rhein-Sieg-Kreis in Bornheim stationiertes NEF primär abgedeckt.

- **Notarzteinsatzfahrzeug Bonn-Süd**

keine Veränderung, d.h. Stationierung an der Feuer- und Rettungswache 3 in Bad Godesberg. Der Standort verfügt ebenfalls über eine gute Verkehrsanbindung (Nähe B 9/Südbrücke, Godesberger Straßentunnel) und erreicht planerisch ebenfalls alle Versorgungsgebiete hilfsfristkonform. Durch Mitnutzung der bestehenden kompletten Infrastruktur einer Rettungs- und Feuerwache wird den wirtschaftlichen Gesichtspunkten hier ebenfalls Rechnung getragen.

Die Versorgung der Gemeinde Wachtberg für den Rhein-Sieg-Kreis ist von diesem Standort aus ebenfalls sachgerecht möglich.

- **Tages-Notarzteinsetzfahrzeug**

keine Veränderung, d.h. Stationierung an der Feuer- und Rettungswache 1. Da Duplizitätsfälle zum weitaus überwiegenden Teil den Versorgungsbereich Nord betreffen, hat sich dieser Standort bereits bewährt.

- **Verlegearztdienst**

Bestätigung der vorhandenen Vorhaltungen, d.h. ein Arzt ganztägig 24-Std. sowie ein Arzt montags bis freitags in der Zeit von 07:30 bis 18:00 Uhr.

9.4 Krankentransport

Der Krankentransport ist durch schnelle Veränderungen der Rahmenbedingungen geprägt, die sich durch starre Festlegungen im Rettungsdienstbedarfsplan nicht sinnvoll abbilden lassen. Daher sind sämtliche Planfestlegungen möglichst flexibel zu gestalten. Seit der Bedarfsplanfortschreibung 2009 haben die Transportzahlen im Krankentransport deutlich zugenommen. Neben der strukturellen Entwicklung musste der Wegfall eines privaten Unternehmens kompensiert werden. Der Träger hat hierauf reagiert, in dem die Vorhaltung im Krankentransport kontinuierlich erhöht und an den Bedarf angepasst wurde. Dass die bisherigen Anpassungen bedarfsorientiert waren, ist an den Auslastungsdaten erkennbar. Auch mit der Erhöhung der werktäglichen Vorhaltung um je 12 Stunden ab dem 01.03.2012 ist keine deutliche Verringerung der Auslastung zu erwarten, da hierdurch lediglich Defizite in der Bedienzeit kompensiert und Rücknahmen von bereits erteilten Transportaufträgen wegen langer Wartezeiten reduziert werden. Insofern sind weitere bedarfsabhängige Anpassungen der Vorhaltung während der Laufzeit des Bedarfsplans nicht auszuschließen. Hinweise auf einen spürbaren Rückgang der Transportzahlen sind derzeit nicht erkennbar.

Eine Reduzierung der Vorhaltung erfolgt lediglich an den Sonntagen. Hier liegt die Auslastung bei ca. 48 %, so dass eine Reduzierung um ein Fahrzeug mit einer Vorhaltung von 7 Stunden bezogen auf den Funktionsplan 2012 angemessen ist. Unbeschadet aktueller Veränderungen beim Transportaufkommen dient folgende Vorhaltung als Basis für die Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplans:

Montag bis Freitag:	23 Fahrzeuge mit einer Gesamtvorhaltung von 170 Stunden je Tag.
Samstag:	6 Fahrzeuge mit einer Gesamtvorhaltung von 59 Stunden je Tag.
Sonn- und Feiertag:	4 Fahrzeuge mit einer Gesamtvorhaltung von 44 Stunden je Tag.

Um bei einer Veränderung der Krankentransportzahlen innerhalb einer angemessenen Zeit eine Anpassung der Vorhaltung zu ermöglichen, werden die unter Wettbewerb zu stellenden Leistungen des Krankentransports mit unterschiedlichen Laufzeiten ausgeschrieben.

9.5 Leitstelle

Anpassungen in der Personalvorhaltung der Leitstelle ergeben sich im Bereich der Krankentransportdisposition. Hier ist zur Entlastung der Notrufabfrageplätze und zur Optimierung der Abläufe bei der Vorplanung für den Folgetag eine Ausdehnung der personellen Vorhaltung zur Besetzung von zwei Arbeitsplätzen von derzeit werktäglich 17 Stunden auf 20 Stunden in der Zeit von 07:00 Uhr bis 19:00 vorgesehen. Im Gegenzug erfolgt eine Reduzierung der Personalvorhaltung an Samstagen von bisher 8 Stunden auf 6 Stunden. Des Weiteren ist die Schaffung einer werktäglich zu besetzenden Stelle (montags bis freitags) in der Zeit von 08:00 bis 16:00 Uhr vorgesehen, die die Disposition der Verlegungstransporte in der Kernzeit sicherstellt, sowie den Überlauf bei den Krankentransportanfragen kompensiert.

9.6 Tätigkeit von Unternehmen

Eine weitere Vergabe von Genehmigungen an Unternehmen nach dem 3. Abschnitt des RettG NRW ist nicht vorgesehen. Für Unternehmen besteht die Möglichkeit der Teilnahme an den entsprechenden Ausschreibungsverfahren zur Mitwirkung im Rettungsdienst auf Grundlage § 13 RettG NRW.

10 Besondere Transporte

10.1 Neugeborenentransporte

Der Transport von Neugeborenen stellt besondere Anforderungen an den Rettungsdienst und ist daher als Sonderleistung zu sehen. Hierbei werden deutlich zu früh geborene oder kritisch kranke Neugeborene aus externen Geburtskliniken in sog. Transportinkubatoren zu kinderklinischen Intensivstationen transportiert. In Bonn sind dies die Kinderklinik des Universitätsklinikums sowie das Kinderkrankenhaus Venusberg. Die Bedienung des medizinischen Equipments sowie die Behandlung der Neugeborenen erfolgt in diesen Fällen nicht durch Rettungsdienstpersonal, sondern durch einen Arzt und eine Pflegekraft der aufnehmenden Klinik, die den Transport begleiten.

Für Kinder, die deutlich zu früh geboren sind, bestehen durch fahrphysikalische Einflüsse (Beschleunigung, Verzögerung, unebene Fahrbahn) während des Transports erhebliche zusätzliche Risiken. Aus diesem Grund werden für Neugeborenentransporte fachmedizinisch Spezialfahrzeuge mit entsprechender Ausstattung insbesondere in Hinblick auf den Fahrzeugschwerpunkt und das Dämpfungsverhalten gefordert. Aus Sicht des Rettungsdienstträgers ist ein solches Fahrzeug nicht wirtschaftlich zu betreiben, da die Fallzahlen gering sind und die Kostenträger eine Finanzierung entsprechender Fahrzeuge ablehnen. Aus diesem Grund hatte die Stadt Bonn bereits im Jahre 2005 das bis dahin betriebene Neugeborenentransportsystem eingestellt und diese Aufgabe im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung an den Rhein-Sieg-Kreis übertragen, der ebenfalls ein entsprechendes System für die Kinderklinik in Sankt Augustin betreibt.

Nachdem auch im Rhein-Sieg-Kreis die Transportzahlen des Neugeborenentransportsystems deutlich zurückgegangen sind, wurde im Jahr 2011 die 24-Std.-Vorhaltung aufgegeben und zunächst auf eine 12-Std.-Vorhaltung reduziert. Auch kann der dauerhafte Weiterbetrieb des Systems aufgrund der rückläufigen Transportzahlen nicht als gesichert gesehen werden. In Hinblick auf die zukünftige Sicherstellung von Neugeborenentransporten wird erwartet, dass der Gesetzgeber zur Erbringung der Leistung zukünftig die Bildung von Trägergemeinschaften regeln wird.

10.2 Intensivtransporte

Im Rettungsdienst der Stadt Bonn wurden im Jahr 2011 insgesamt 5.572 Patienten verlegt, die während des Transportes einer intensivmedizinischen Versorgung bedurften. Diese Versorgung richtet sich auf das Monitoring, d.h. die Überwachung aller Vitalfunktionen, die Beatmung und die medikamentöse Therapie. Die Anforderungen an alle Versorgungsbereiche gehen hierbei über das Maß hinaus, das durch die standardmäßig auf Rettungswagen vorhandene Ausstattung geleistet werden kann. Um solche Transportanforderungen zu erfüllen, haben sich z.T. Spezialfahrzeuge etabliert, die meist an Standorten mit Kliniken der Maximalversorgung betrieben werden. Nach Prüfung der Situation in der Stadt Bonn hat sich jedoch gezeigt, dass ein spezielles Intensivtransportfahrzeug wirtschaftlich nicht betrieben werden kann. Auch können hierdurch zeitgleiche Transportaufträge nicht bedient werden. Um die steigende Zahl der Intensivtransporte sicher durchführen zu können, wurden ab dem Jahr 2004 alle neubeschafften Rettungswagen über die Anforderungen der DIN EN 1789 hinaus mit Spannungswandlern und zusätzlichen Arretierungsmöglichkeiten (z.B. Halteplatten mit Anschlägen für Spannbänder, Bodenschienen etc.) für medizinisch-technische Zusatzbeladung ausgestattet. Auch wurden alle RTW zusätzlich mit Perfusoren bestückt. Die gerätetechnische Ausstattung für Intensivtransporte besteht aus einem Transportmonitor vom Typ Zoll-CCT sowie ein Transportbeatmungsgerät vom Typ Dräger Oxylog 3000plus, die als Gerätesatz auf allen Wachen vorhanden sind und bei Bedarf durch die RTW übernommen werden können. Bestandteil des Materialsatzes ist ebenfalls jeweils ein Set mit speziell auf Intensivtransporte abgestimmten Medikamenten. Im Jahre 2010 wurde die Beschaffung von speziellen Intensivtragen eingeleitet, die über an der Trage angebrachte Halterungen für die medizinisch-technischen Geräte verfügen und das Patientenmanagement erheblich vereinfachen. Durch diesen Materialsatz in Verbindung mit der Grundausstattung der Rettungswagen können Intensivtransporte auf dem aktuellen Stand von Medizin und Technik durchgeführt werden, so dass Bedarf für die Vorhaltung eines zusätzlichen Fahrzeugs für Intensivtransporte nicht besteht. In keinem Fall musste bisher ein auswärtiges Intensivmobil angefordert werden, so dass das bestehende System als bedarfsgerecht bewertet werden kann.

10.3 Infektionstransporte

Patienten, die an übertragbaren Krankheiten im Sinne des Infektionsschutzgesetzes (IfSG) leiden, können nur unter entsprechenden Schutzmaßnahmen für die Fahrzeugbesatzungen, Dritte und Patienten selbst durchgeführt werden. Der Umfang der Maßnahmen richtet sich hierbei nach der jeweils vorliegenden Infektionskrankheit und der von ihr ausgehenden Gefahr der Infektionsübertragung. Die Maßnahmen umfassen die Transportvorbereitung, die Transportdurchführung und die Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft. Art und Umfang der Schutz- und Desinfektionsmaßnahmen sind im Hygieneplan der Stadt Bonn festgelegt.

Im Rettungsdienst der Stadt Bonn fielen im Jahr 2011 insgesamt 1.723 Infektionstransporte an.

Den größten Anteil an den im Rettungsdienst der Stadt Bonn anfallenden Infektionstransporten nehmen die Patienten ein, die an typischen Krankenhausinfektionen, wie z.B. MRSA leiden. Derartige Transporte stellen die Fahrzeugbesatzungen jedoch i.d.R. nicht vor Probleme, da die entsprechenden Informationen meist vorliegen und die standardisierten Schutzmaßnahmen durchgeführt werden können, die im Wesentlichen aus einem leichten Einwegschutzhandschuh, einem chirurgischen Mundschutz, Einmalschutzhandschuhen und ggf. einer Schutzbrille bestehen. Die Schutzstufen sind in ihrem Umfang hinsichtlich der Form der Schutzkleidung bis hin zu einem Ganzkörperschutz mit Atemanschluss anpassbar.

Auch die Vorbereitung des Fahrzeugs orientiert sich an der Infektionsgefahr und umfasst standardmäßig die Entnahme nicht benötigter Geräte bis hin zum Ausbringen von Schutzfolie und dem Abkleben von Einbauten und Öffnungen. Obwohl weitreichende Schutzmaßnahmen möglich sind, können Patienten, die an hochinfektiösen Krankheiten, wie z.B. virusbedingtem hämorrhagischen Fieber (Ebola, Lassa, Dengue, etc.) leiden, nicht transportiert werden, da in solchen Fällen besondere Anforderungen hinsichtlich der Patientenisolation auch während des Transports zu stellen sind, die nur mit hohem technischen Aufwand erfüllt werden können und sowohl ein Spezialfahrzeug als auch besonders geschultes Personal erfordern. Für diese Fälle entsendet das nächstgelegene Kompetenzzentrum (Frankfurt/Main) ein entsprechendes Spezialfahrzeug mit eigenem Personal. Transportanforderungen für hochinfektiöse Patienten gab es in der Stadt Bonn bisher nicht. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Möglichkeiten und dem Rahmen der zu erwartenden Infektionstrans-

porte wird im Rettungsdienst der Stadt Bonn der Bedarf für ein entsprechendes Spezialfahrzeug nicht gesehen.

10.4 Schwergewichtentransporte

Transporte von stark übergewichtigen Patienten stellen den Rettungsdienst vor erhebliche Probleme. Da die üblicherweise eingesetzten Tragesysteme sowohl von der Belastbarkeit, als auch von der Bauart nicht für solche Patienten vorgesehen sind, können Transporte im Rahmen der Regelvorhaltung nicht sichergestellt werden und setzen den Einsatz von Spezialfahrzeugen voraus. Die Vorhaltung eines solchen Spezialfahrzeugs ist jedoch vor dem Hintergrund der geringen Fallzahlen wirtschaftlich nicht darstellbar. Auch lehnen die Kostenträger eine entsprechende Finanzierung ab. Um im Bedarfsfall den Transport sicherzustellen, wird bisher für Krankentransporte üblicherweise auf ein beim DRK-Kreisverband Düren stationiertes Fahrzeug zurückgegriffen, das über die erforderliche technische Ausstattung verfügt und auch überregional eingesetzt wird. Der Einsatz dieses Fahrzeugs ist jedoch mit einer zeitaufwändigen Anfahrt verbunden und kann bei entsprechender Bindung durch Einsätze ggf. auch nicht zur Verfügung gestellt werden. Eine weitere Möglichkeit Notfalltransporte überschwerer Patienten sachgerecht durchführen zu können, besteht in der Alarmierung des Anfang 2012 in Dienst gestellten Schwergewichtigen-RTW der Berufsfeuerwehr Köln, die das Fahrzeug im Rahmen der überörtlichen Unterstützung zur Verfügung stellt.

Die Stadt Bonn beabsichtigt vor dem Hintergrund der geringen Fallzahlen auch weiterhin nicht, ein eigenes Fahrzeug für den Transport überschwerer Patienten vorzuhalten. Dies geschieht auch vor dem Hintergrund gesetzgeberischer Initiativen zur Bildung von regionalen Trägergemeinschaften zum Betrieb entsprechender Spezialfahrzeuge.

11 Besondere Lagen

Die bedarfsgerechte und flächendeckende Sicherstellung des Rettungsdienstes umfasst neben dem planbaren Regelbedarf auch Ereignisse, bei denen eine so große Anzahl von Personen betroffen oder gefährdet ist, dass die Bewältigung des Ereignisses den Einsatz zusätzlicher Rettungsmittel und erweiterter Organisationsstrukturen erfordert.

11.1 Sanitäts- und Rettungsdienst bei Veranstaltungen

Veranstaltungen, insbesondere Großveranstaltungen, sind durch die Konzentration vieler Menschen auf engem Raum oder durch die Eigenart der Veranstaltung mit besonderen Gefahren verbunden. Ergeben sich im Rahmen der Gefährdungsanalyse Auflagen zum Schutz der Gesundheit, legt die zuständige Behörde fest, ob und in welchem Umfang ein Sanitätsdienst und/oder Fahrzeuge des Rettungsdienstes (KTW, RTW, NEF) vorzuhalten sind.

Gemäß dem Erlass „Sanitätsdienst und Rettungsdienst bei Veranstaltungen – Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit“ des Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen vom 24.11.2006 (Az. III 8 – 0713.8) müssen diese den Grundbedarf des Rettungsdienstes übersteigenden Ressourcen im Rettungsdienstbedarfsplan Berücksichtigung finden, da hier der Sicherstellungsauftrag des Trägers gem. § 6 RettG NRW tangiert ist.

Der Sanitätsdienst bei Veranstaltungen fällt nicht unter den Regelungsbereich des RettG NRW. Es handelt sich hierbei um ein traditionelles Betätigungsfeld der anerkannten Hilfsorganisationen bei Sportveranstaltungen, Volks- und Straßenfesten sowie Großveranstaltungen und umfasst Betreuungs- und Hilfeleistungsmaßnahmen für die Teilnehmer bzw. Zuschauer. Neben den Hilfsorganisationen können sanitätsdienstliche Aufgaben grundsätzlich auch von geeigneten Dritten erbracht werden. Die Verpflichtungen des Rettungsdienstes gem. § 6 RettG NRW bleiben hierdurch unberührt.

Zu den Aufgaben des Trägers gehört je nach Umfang und Größe der Veranstaltung die Bereitstellung von Fahrzeugen des Rettungsdienstes. Damit durch die vorsorgliche Bereitstellung von Rettungsmitteln und Personal die flächendeckende rettungsdienstliche Versorgung der Bevölkerung während der Dauer der Veranstaltung nicht beeinträchtigt wird, werden im Regelfall zusätzlich vorhandene, geeignete Rettungs-

mittel und Einsatzkräfte der Hilfsorganisationen bzw. der in den Rettungsdienst gem. § 13 RettG NRW eingebundenen Leistungserbringer eingesetzt. Konkret bedeutet dies, dass der Träger des Rettungsdienstes für die Gestellung eines jeden KTW, RTW und NEF verantwortlich ist. Sämtliche Einsätze werden über die Feuer- und Rettungsleitstelle abgewickelt und in Echtzeit dokumentiert. Diese Transporte unterliegen wie alle anderen im öffentlichen Rettungsdienst durchgeführten Einsätze der ständigen Qualitätskontrolle des Trägers.

Für den Bereich der Stadt Bonn ist beabsichtigt, reine Sanitätsdienste ohne Bereithaltung rettungsdienstlicher Fahrzeuge weiterhin autark in den bewährten Händen der Hilfsorganisationen zu belassen, sofern durch den Veranstalter nicht auf Basis privatrechtlicher Vereinbarungen andere Festlegungen getroffen wurden. Veranstaltungen, die darüber hinaus die Vorhaltung von Fahrzeugen des Rettungsdienstes erfordern, werden in enger Abstimmung zwischen dem Träger des Rettungsdienstes und dem beauftragten Sanitätsdienst abgewickelt.

Veranstaltungen, die in Art und Umfang räumlich und zeitlich eng begrenzt sind und keine gesamtstädtischen Auswirkungen auf die Sicherstellungsverpflichtung im Rettungsdienst, den Bevölkerungs- und Brandschutz im engeren Sinne haben, werden als lokale Einzelveranstaltung gewertet (z.B. Sportfeste, Beethovenhalle, Brückenforum, Museumsmeile). Hier erfolgt die Bereitstellung von einzelnen Rettungsmitteln durch die jeweils Beauftragten im Einvernehmen mit dem Träger des Rettungsdienstes. Alle Einsätze werden ausschließlich über die Feuer- und Rettungsleitstelle abgewickelt, durch den Träger mit den gesetzlichen Krankenversicherungen bzw. Pflichtigen abgerechnet und den Leistungserbringern anteilig erstattet.

Großveranstaltungen und gesamtstädtisch relevante Veranstaltungen, welche die Sicherstellungsverpflichtung der Feuerwehr und des Rettungsdienstes in besonderer Weise tangieren, erfordern eine koordinierende Abwicklung seitens der Gefahrenabwehrbehörde. Insbesondere folgende Veranstaltungen fallen hierunter:

Karneval (Weiberfastnacht, Rosenmontag)

Post-Marathon

Rhein in Flammen

Pützchens Markt

Bei diesen Einsätzen erfolgt die Einbindung von zusätzlichen rettungsdienstlichen Fahrzeugen gemäß v.g. Erlass in die gesamtstädtische Vorhaltung des Rettungsdienstes. Durch den Träger werden der Bedarf ermittelt und zusätzliche Kapazitäten bei den nach § 13 RettG NRW am Rettungsdienst Beteiligten angefordert, die dann im Veranstaltungsgelände oder zentral auf den Feuer- und Rettungswachen stationiert werden. Je nach Veranstaltung und Gefährdungspotenzial erfolgt zusätzlich die Installation einer Einsatzleitung der Feuerwehr im Veranstaltungsbereich.

11.2 Massenanfall von Verletzten

Einsatzlagen, bei denen so viele Personen betroffen sind, dass sie durch die planmäßigen Vorhaltungen nicht unmittelbar nach individualmedizinischen Grundsätzen versorgt werden können, werden als „Massenanfall von Verletzten, Erkrankten und Betreuungspflichtigen“ (ManV) bezeichnet. Um derartige Ereignisse bewältigen zu können, verpflichtet der Gesetzgeber die Träger rettungsdienstlicher Aufgaben dazu, Leitende Notärzte vorzuhalten sowie Vorkehrungen für den Einsatz zusätzlicher Rettungsmittel und zusätzlichen Personals zu treffen.

Basis für die Erfüllung der gesetzlich geforderten Maßnahmen ist der Sonderalarmplan „Massenanfall von Verletzten (ManV)“ in der jeweils gültigen Fassung, in dem die hierfür vorgehaltenen Strukturen und Einheiten, sowie die stichwortabhängigen Einsatzmittelketten und die Einbindung in die Führungsorganisation festgelegt sind.

Um die gesetzlich geforderten Aufgaben erfüllen zu können, hat die Stadt Bonn Leitende Notärzte berufen und deren Dienst auf Basis eines monatlichen Dienstplans in einer Dienstordnung geregelt. Die fachliche Aufsicht über die LNA-Gruppe obliegt dem Ärztlichen Leiter Rettungsdienst.

Weiterhin wurde zur Erfüllung der Anforderungen eine Dienstgruppe „Organisatorischer Leiter Rettungsdienst“ eingerichtet, die an Einsatzstellen mit einer größeren Anzahl Betroffener operativ-taktischen Leitungsaufgaben wahrnimmt.

Zur Sicherstellung des personellen Bedarfs bei ManV-Lagen hat die Stadt Bonn eine Schnelleinsatzgruppe Rettungsdienst (SEG-Rett) eingerichtet, die aus notfallmedizinisch erfahrenen Kräften der gem. § 13 RettG NRW in den Rettungsdienst eingebundenen Leistungserbringer besteht und im Einsatzfall über ein Telefonalarmierungssystem aktiviert wird. Aufgabe der SEG-Rett ist der Betrieb einer qualifizierten Patientenablage an Einsatzstellen, sowie die Besetzung von Rettungswagen und

Krankentransportwagen der Sondervorhaltung. Ergänzt wird die SEG-Rett durch eine Schnelleinsatzgruppe „Betreuung“ mit dem Aufgabenschwerpunkt „unverletzt Betroffene“, sowie einer Schnelleinsatzgruppe „Rettungsmittelhalteplatz“, um das einsatzstellennahe Management der Rettungsdienstfahrzeuge sicherzustellen.

Keine Gebietskörperschaft als Träger des Rettungsdienstes ist in der Lage, jedes denkbare Ereignis mit eigenen Kräften zu bewältigen und ist ab einer bestimmten Größenordnung auf überörtliche Unterstützung angewiesen. Um die Zusammenarbeit mehrerer Rettungsdienstträger in einer Schadenlage sicherzustellen, wurden vom Land NRW einheitliche Standards in Bezug auf die überörtliche Unterstützung definiert und als Runderlass eingeführt. Basis der Landesplanung ist der Behandlungsplatz 50 Bereitschaft (BHP 50 B NRW), der die Versorgung von mind. 50 Betroffenen nach definierten Verletzungs-Schweregraden sicherstellen soll. Das Land NRW hat hierfür im Rahmen der Aufstellung der Behandlungsplätze den Kreisen und kreisfreien Städten je einen Abrollbehälter mit Material zur Einrichtung von Behandlungsplätzen (AB-ManV) sowie den Einsatzeinheiten des Katastrophenschutzes, die einen wesentlichen Teil des Personalkontingents stellen, je einen Gerätewagen Sanitätsdienst (GW-San) zur Verfügung gestellt. Weitere Teilstrukturen der Landesplanung sind der Patiententransportzug 10 (PTZ 10 NRW) zum Transport von 10 Patienten in Krankenkraftwagen sowie der Betreuungsplatz 500 (BtP 500 B NRW) zur Betreuung von bis zu 500 unverletzt Betroffenen.

Die Verstärkung der Landeskompenten durch Material und Personal des Rettungsdienstträgers ist Bestandteil der Planung. Umgekehrt kann im Rahmen von lokalen Schadenereignissen auf Komponenten der Landesvorhaltung zugegriffen werden. Neben den Landeskompenten stehen in der Stadt Bonn ein Einsatzleitwagen zur Führung eines Einsatzabschnittes „Medizinische Rettung“ sowie ein Gerätewagen Rettungsdienst zur Einrichtung einer qualifizierten Patientenablage zur Verfügung.

12 Durchführung des Rettungsdienstes

12.1 Personal

Um die Aufgaben nach dem Rettungsgesetz pflichtgemäß durchführen zu können, setzt die Stadt Bonn als Träger des Rettungsdienstes sowohl eigenes Personal als auch Personal der gem. § 13 RettG NRW eingebundenen Leistungserbringer ein. Bei dem eigenen Personal des Trägers handelt es sich um Einsatzbeamte der Berufsfeuerwehr, die jedoch nicht im Krankentransport, sondern ausschließlich in der Notfallrettung bzw. als Fahrer von Notarzteinsetzungsfahrzeugen eingesetzt werden. Die Qualifikationsanforderungen für das nichtärztliche Personal ergeben sich aus § 4 RettG NRW:

	Krankentransport	Notfallrettung	Notarztdienst
Fahrer	Rettungshelfer	Rettungssanitäter	Rettungsassistent
Patientenbetreuer	Rettungssanitäter	Rettungsassistent	Notarzt

Für die ärztliche Besetzung von Notarzteinsetzungsfahrzeugen fordert das RettG NRW für Notärzte den Fachkundenachweis Rettungsdienst (Mindestanforderung) oder die Zusatzbezeichnung Notfallmedizin (optional).

Die Ausbildung zur Notärztin oder zum Notarzt erfordert neben dem abgeschlossenen Studium der Humanmedizin, der Approbation und einer mindestens 18-monatigen praktischen Berufserfahrung den Erwerb des „Fachkundenachweises Rettungsdienst“ (80 Stunden Kursus der Ärztekammer sowie ein Einsatzpraktikum im Notarztdienst). Die sogenannte Zusatzbezeichnung "Notfallmedizin" kann nach Erfüllung von erweiterten Zugangsvoraussetzungen und Ausbildungsinhalten nur durch eine Prüfung bei der zuständigen Ärztekammer erlangt werden. Dieser höhere Qualifikationsgrad ist derzeit in NRW für den bodengebundenen Notarztdienst nicht verpflichtend vorgeschrieben.

Das NEF Bonn-Nord sowie das Tages-NEF werden von der Klinik und Poliklinik für Anästhesiologie und Operative Intensivmedizin des Universitätsklinikums Bonn ärztlich besetzt, während das ärztliche Personal zur Besetzung des NEF Bonn-Süd durch das Ev. Waldkrankenhaus gestellt wird. Die medizinisch-fachliche Leitung des Notarztdienstes obliegt dem Ärztlichen Leiter Rettungsdienst der Stadt Bonn.

Die Verlegenotärzte werden durch das Universitätsklinikum Bonn aus der Klinik und Poliklinik für Anästhesiologie und Operative Intensivmedizin mit einem definierten Zeitvorlauf von max. 30 Minuten gestellt und treffen analog zum Notarztdienst im abgebenden Krankenhaus auf den disponierten Rettungswagen zur Übernahme des Patienten.

Die Einarbeitung der Notärzte, die Weiterbildungsassistenten ab dem dritten Ausbildungsjahr oder Fachärzte der beteiligten Krankenhäuser sind, erfolgt durch die jeweiligen Oberärzte der Notarztstandorte und die kontinuierliche Qualitätskontrolle durch den Ärztlichen Leiter des Rettungsdienstes. Die Ärzte beider Notarztstandorte müssen bei Dienstaufnahme einmalig an einer ganztägigen Einführungsveranstaltung in den Notarztdienst sowie an einer Einweisung nach dem Medizinproduktegesetz (MPG) durch den Träger teilnehmen. Alle Ärzte sowie die Fahrer der Notarzteinsatzfahrzeuge treffen sich sechs Mal pro Jahr zu einer gemeinsamen Dienstbesprechung, Fallkonferenz und Fortbildung mit aktuellen notfallmedizinischen Themen.

Die diensthabenden Notärzte sind für den Dienst vom Krankenhaus freigestellt und unterstehen in ihrer Tätigkeit im öffentlichen Rettungsdienst dem Ärztlichen Leiter des Rettungsdienstes.

12.2 Ausbildung

Die Ausbildung des nichtärztlichen Rettungsdienstpersonals ist modular angelegt. Das Personal des Amtes Feuerwehr und Rettungsdienst wird im Rahmen der Laufbahnausbildung zunächst im Rahmen einer 520 Stunden umfassenden Ausbildung als Rettungssanitäter ausgebildet. Grundlage der Ausbildung ist die Verordnung über die Laufbahn für den mittleren feuerwehrtechnischen Dienst (VAPmDFeu) in Verbindung mit der Verordnung über die Ausbildung und Prüfung von Rettungssanitäterinnen und Rettungssanitätern sowie Rettungshelferinnen und Rettungshelfern (RettA-PO). Nach Abschluss der Laufbahnprüfung erfolgt bedarfsorientiert die Weiterbildung zum staatlich geprüften Rettungsassistenten auf Grundlage des Gesetzes über den Beruf der Rettungsassistentin und des Rettungsassistenten (Rett AssG). Sowohl die Rettungssanitäter-, als auch die Rettungsassistentenausbildung werden an externen Schulen durchgeführt. Bereits mit Inkrafttreten des Rettungsdienstbedarfsplans im Jahre 2002 war die Ausbildungsstruktur bei der Berufsfeuerwehr Bonn dahingehend geändert worden, dass jährlich nur noch die Anzahl an Feuerwehrbeamten neu als staatlich geprüfte Rettungsassistenten ausgebildet werden, die zur Erfüllung der Auf-

gaben erforderlich sind. Dies betrifft bisher die Besetzung eines fest besetzten Rettungswagens, drei Rettungswagen der Spitzenbedarfsvorhaltung, drei Notarzteinsatzfahrzeuge, sowie das Personal der Leitstelle. Verbunden mit einer zeitlich beschriebenen, konzentrierten Tätigkeit im Rettungsdienst, konnten damit sowohl die Qualität des Rettungsdienstes verbessert, als auch die Aus- und Fortbildungskosten deutlich gesenkt werden. Die gemäß § 13 RettG NRW eingebundenen Leistungserbringer stellen die Ausbildung ihrer Mitarbeiter eigenverantwortlich sicher und weisen dies gegenüber dem Rettungsdienstträger nach.

Die Fahrer der Notarzteinsatzfahrzeuge sind für mehrere Jahre kontinuierlich in dieser Funktion eingesetzt (Stammfahrerprinzip), so dass eine möglichst große Kontinuität im Sinne der Qualität entsteht. Neue Beamte, die für diesen Bereich vorgesehen sind, werden durch eine zweitägige theoretische Zusatzschulung und einer praktischen Ausbildung im Umfang von mindestens acht Dienstschichten eingearbeitet und im Anschluss einer Prüfung durch den Ärztlichen Leiter des Rettungsdienstes bzw. das Sachgebiet 37-03 (Rettungsdienst) unterzogen.

Die Teilnahme an einer eintägigen Einführungsveranstaltung ist für alle neuen Mitarbeiter im Rettungsdienst verpflichtend.

12.3 Fortbildung

Gemäß § 5 Abs. 5 des RettG NRW hat das im Rettungsdienst sowie in der Leitstelle eingesetzte nichtärztliche Personal jährlich an einer mind. 30 Stunden umfassenden, aufgabenbezogenen Fortbildung teilzunehmen und dies nachzuweisen. Die hierbei absolvierten Fortbildungseinheiten sollen in Blocks von nicht weniger als 8 Stunden Umfang erfolgen. Die Durchführung der Fortbildung regelt der Erlass VC 6-0717.8 des Ministeriums für Frauen, Jugend, Familie und Gesundheit (MFJFG) vom 21.01.1997. Dem entsprechend gliedert sich die Fortbildung in jeweils 15 Stunden allgemeine und 15 Stunden spezielle Notfallmedizin. Darüber hinaus sind für die verschiedenen Qualifikationsstufen und Tätigkeiten spezielle aufgabenbezogene Fortbildungsinhalte anzubieten. Um den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen, führt die Stadt Bonn zuletzt halbjährlich jeweils 10 Blockfortbildungen von jeweils zwei Tagen Dauer in Vollzeitform durch. Teilnehmer dieser Fortbildungsveranstaltungen sind neben dem Personal der Berufsfeuerwehr die hauptamtlichen Mitarbeiter der in den öffentlichen Rettungsdienst eingebundenen Hilfsorganisationen. Für das von diesen Organisationen im Krankentransport sowie ehrenamtlich in der Notfallret-

tung eingesetzte Personal ist jährlich ein Fortbildungsnachweis eigenständig zu erbringen. Ergänzend hierzu wird für das nebenberuflich und ehrenamtlich in der Notfallrettung eingesetzte Personal jährlich ein Fortbildungstag verpflichtend vorgeschrieben, an dem trägerspezifische Inhalte vermittelt werden.

Die im Bereich der Notfallrettung und des Krankentransportes tätigen Unternehmen stellen die Fortbildung ihres Personals eigenverantwortlich sicher und weisen dies gegenüber der Genehmigungsbehörde nach.

Da die Stadt Bonn keine eigene Rettungsdienstschule unterhält und die Anzahl der durchzuführenden Fortbildungsveranstaltungen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zunahm, wurde die Durchführung der Blockfortbildung seit dem Jahr 2010 an eine externe Rettungsdienstschule unter fachlicher Begleitung des Ärztlichen Leiters Rettungsdienst übertragen. Tagesfortbildungen, Einführungsseminare und Einzelveranstaltungen werden weiterhin durch eigene Kräfte durchgeführt.

Die externe Beauftragung von rettungsdienstlichen Fortbildungen hat sich bewährt und soll auch zukünftig durchgeführt werden.

12.4 Technik

12.4.1 Fahrzeuge

Im Rettungsdienst der Stadt Bonn werden Krankenkraftwagen nach DIN EN 1789 Teil A – Krankentransportwagen und Teil C – Rettungswagen eingesetzt. Darüber hinaus kommen Notarzteinsatzfahrzeuge nach DIN 75079 zum Einsatz.

Die Fahrzeuge werden nur zum Teil durch den Träger beschafft und unterhalten. So handelt es sich bei den Rettungswagen und Notarzteinsatzfahrzeugen um städtische Fahrzeuge, während Krankentransportwagen durch die Leistungserbringer eigenverantwortlich beschafft und unterhalten werden. Durch die Vorgabe verbindlicher Bestückungslisten ist sichergestellt, dass Ausrüstung, die über die Anforderung der Norm hinausgeht, einheitlich vorgehalten wird.

Um bei wartungs- und reparaturbedingten Ausfällen die planmäßige Vorhaltung sicherstellen zu können, werden insgesamt fünf Rettungswagen und zwei Notarzteinsatzfahrzeuge als technische Ausfallreserve, sowie als Führungsfahrzeug des Ärztlichen Leiters/Leitenden Notarztes vorgehalten. Diese sind derzeit zentral an der Feuer- und Rettungswache 1, zukünftig auch an der neuen Rettungswache 4 statio-

niert und werden dort einsatzbereit gehalten. Der Fahrzeugbestand umfasst somit insgesamt neunzehn Rettungswagen und fünf Notarzteinsatzfahrzeuge. Wartungs- und Reparaturarbeiten erfolgen grundsätzlich durch die Zentralwerkstatt der Stadt Bonn und werden nur bei Bedarf an Fachwerkstätten abgegeben.

Die Nutzungs- und Abschreibungsdauer von Rettungswagen und Notarzteinsatzfahrzeugen hängt von der jährlichen Fahrleistung und der damit verbundenen Beanspruchung ab. Um die ständige Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge sicherstellen zu können, war bereits in der Fortschreibung 2005 die Laufzeit von Rettungswagen auf sieben Jahre und die Regellaufzeit von Notarzteinsatzfahrzeugen auf fünf Jahre festgelegt worden. Die seinerzeitige Zugrundelegung einer anzunehmenden Laufleistung von ca. 150.000 km bei Rettungswagen und 100.000 km bei Notarzteinsatzfahrzeugen wird zwischenzeitlich teilweise deutlich überschritten. Trotzdem hat sich die Festlegung bewährt und soll auch zukünftig beibehalten werden. Um die genannten Laufzeiten realisieren zu können, ist die Ersatzbeschaffung so strukturiert, dass planmäßig jährlich drei Fahrzeuge ausgeschrieben werden. Hierbei werden jährlich wechselnd drei Rettungswagen bzw. zwei Rettungswagen und ein Notarzteinsatzfahrzeug beschafft.

Die technische Ausstattung der Rettungswagen geht aufgrund der topographischen und taktischen Anforderungen über die Anforderungen der Norm hinaus. So werden alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge mit Schleuderketten ausgerüstet, um in den Wintermonaten bei Einsätzen in den Berglagen Zeitverluste durch das Aufziehen von Schneeketten zu vermeiden. Ebenfalls werden die Rettungswagen zukünftig mit Einrichtungen zur Heckabsicherung bei Einsätzen auf schnell befahrenen Straßen / Bundesautobahnen ausgestattet, da die Rettungsdienstfahrzeuge im Durchschnitt 2,5 bis 3,5 Minuten vor den mitalarmierten Hilfeleistungsfahrzeugen vor Ort eintreffen und hierbei erheblichen Risiken durch den fließenden Verkehr ausgesetzt sind.

12.4.2 Medizinisch-technisches Gerät

Grundlage für die Unterhaltung von medizinischen Geräten ist das Medizinproduktegesetz (MPG) und hier speziell die Medizinprodukte - Betreiberverordnung (MPBetreibVO). Um die hohen gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen, hat der Träger des Rettungsdienstes einen Beauftragten zur Wahrnehmung der mit dem MPG verbundenen Aufgaben (MPG-Beauftragter) benannt. Ihm obliegen insbesondere die Geräteeinweisung des Einsatzpersonals, die Führung des Bestandsverzeichnisses,

die Überwachung von Wartungs- und Inspektionsintervallen sowie die Überwachung der täglichen Dokumentation der vorgeschriebenen Funktionsprüfungen. Die gem. § 13 RettG NRW eingebundenen Leistungserbringer nehmen die Aufgaben gemäß MPBetreibVO für die organisationseigenen Fahrzeuge in eigener Zuständigkeit wahr.

Die DIN EN 1789 sieht für Krankenkraftwagen des Typs „C“ (Rettungswagen) eine am aktuellen Stand der Medizin und der Technik ausgerichtete Ausstattung mit Medizingeräten vor. Hierzu gehören EKG/Defibrillator-Einheiten, die wechselweise manuell oder im halbautomatischen Modus (AED-Modus) betrieben werden können sowie über die Möglichkeit zur transkutanen Stimulation sowie zur Pulsoxymetrie/Kapnometrie verfügen. Darüber hinaus gehören Spritzenpumpen (Perfusoren) sowie Beatmungsgeräte für die kontrollierte und assistierte Beatmung zur Ausstattung. Auf Grund der weitreichenden Anforderungen stellt die Norm EN 1789 gleichzeitig auch den Planungsrahmen für den Rettungsdienst dar.

Entscheidend für den wirtschaftlich sinnvollen Betrieb von med.-tech. Geräten ist eine weitgehende Typenreinheit. Nur so lassen sich die Vorschriften des Medizinproduktegesetzes (Wartung, Reparaturen, Einweisung der Anwender) sowie das Zubehör- und Materialmanagement mit vertretbarem zeitlichen und finanziellen Aufwand sicherstellen. Um dem aktuellen Standard von Medizin und Technik sowie dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen, wurde nach Prüfung von unterschiedlichen Gerätetypen festgelegt, dass für den Rettungsdienst der Stadt Bonn, vorbehaltlich der weiteren Entwicklung, EKG/Defibrillator-Einheiten vom Typ „Zoll M-Serie“ beschafft werden, die sich nach der vorgesehenen Verwendung (RTW oder NEF) nur in der Ausstattung unterscheiden, jedoch das gleiche Bedienungskonzept besitzen. So verfügen die auf den NEF verlasteten Geräte zusätzlich über die Möglichkeit einer 12-Kanal EKG-Ableitung. Mit Beendigung des Produktionszyklus der Zoll M-Serie im Jahre 2011 und dem Auslaufen der Reparaturgarantie im Jahre 2017, steht für die Folgejahre die Umstellung auf ein neues Gerätemuster an. Hier ist die Entscheidung zu Gunsten der X-Serie der Firma Zoll gefallen, die bereits für die Ausstattung der Intensivtragen beschafft wird. Für die kontrollierte Beatmung von Notfallpatienten in der Notfallrettung werden Geräte vom Typ „Dräger Oxylog 1000“ beschafft.

Bei der Durchführung von Reanimationsmaßnahmen bei Patienten mit Herzkreislaufstillstand ist insbesondere die Qualität der Herzdruckmassage entscheidend

für die Überlebenschancen. Bei länger andauernder, manueller Durchführung der Herzdruckmassage besteht das Risiko, dass durch nachlassende Konzentration bzw. Kraft die Effizienz der Maßnahme leidet und ggf. schlechtere Überlebenschancen für den Patienten bestehen. Um die Kontinuität in der Durchführung der Herzdruckmassage sicherzustellen, wurden seit 2007 alle im Regeldienst eingesetzten Notarzteininsatzfahrzeuge mit Geräten zur mechanischen Thoraxkompression (Zoll-Autopulse) ausgestattet. Die Geräte sind auch zukünftig Bestandteil der NEF-Ausstattung.

12.5 Hygiene

Sowohl in der Notfallrettung als auch im Krankentransport ist der Kontakt mit Patienten, die an übertragbaren Krankheiten im Sinne des Infektionsschutzgesetzes (IfSG) leiden, unvermeidbar. Neben Krankentransporten, bei denen bestehende Infektionskrankheiten von Patienten meist bekannt sind, kommt es insbesondere in der Notfallrettung häufig zu Fällen, in denen erst geraume Zeit nach Beendigung des Transportes bekannt wird, dass ein Patient mit einer Infektionskrankheit transportiert wurden. Um die sich hieraus ergebenden Gefahren für Patienten, Personal und Dritte zu vermeiden, sind organisatorische Regelungen zur Durchführung von Hygienemaßnahmen festzulegen. Diese Regelungen sind in Hygieneplänen, die Festlegungen über die Zuständigkeiten, das Verhalten des Personals, die regelmäßig durchzuführenden prophylaktischen Maßnahmen, die Maßnahmen nach einem Infektionstransport, die Behandlung von Schutzkleidung, Material, Geräten und Fahrzeugen, die anzuwendenden Mittel und Verfahren sowie die Dokumentation treffen, zusammengefasst. Grundlage ist § 9 der UVV-VBG 103. Hygienepläne sind von allen im Rettungsdienst tätigen Organisationen und Unternehmen für ihren Bereich aufzustellen.

Der Träger des Rettungsdienstes hat die entsprechenden Regelungen für seinen Zuständigkeitsbereich in Form einer Dienstverordnung festgelegt. Während die routinemäßigen prophylaktischen Maßnahmen von den Fahrzeugbesatzungen in den einzelnen Rettungswachen durchzuführen sind, werden in der Feuer- und Rettungswache 1 die zentralen Einrichtungen zur Aufbereitung von Material, Fahrzeugen und Geräten vorgehalten. U.a. ist dies eine separat ausgewiesene, verschließbare Desinfektionswaschhalle für Krankenkraftwagen, die im Zeitraum 2012 / 2013 ausgebaut wird. Für das Personal wird eine separate Dusche mit Vorraum sowie Reservebekleidung vorgehalten. Die Überwachung aller Hygienemaßnahmen erfolgt durch einen Desinfektor. Um die erforderlichen Maßnahmen sicherzustellen, ist im Dienst-

plan täglich mindestens ein Desinfektor ausgewiesen. Zu diesem Zweck wird ein Bestand von zwanzig aus- und fortgebildeten, staatlich geprüften Desinfektoren vorgehalten.

12.6 Schutzausrüstung

Unternehmer, hierzu zählt auch der öffentliche Rettungsdienst, sind gesetzlich verpflichtet, die sich aus den Unfallverhütungsvorschriften ergebenden Maßnahmen zur Unfallverhütung und zum Schutz vor Berufskrankheiten in ihrem Betrieb umzusetzen. Die Unfallverhütungsvorschrift „VBG 1 - Allgemeine Vorschriften“ verpflichtet den Arbeitgeber, geeignete Schutzkleidung zur Verfügung zu stellen. Dies betrifft für den Rettungsdienst insbesondere den Kopf-, Fuß- und Körperschutz. Während für den Kopf- und Fußschutz auf die gültigen DIN-Normen verwiesen wird, ist näheres zum Körperschutz in der VBG 103 (Gesundheitsdienst) geregelt. Gem. § 7 hat der Unternehmer geeignete Schutzkleidung in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen, wenn die Kleidung der Beschäftigten mit Krankheitskeimen verschmutzt werden kann oder die Beschäftigten in Bereichen mit erhöhter Infektionsgefahr (hierzu zählen auch die Patientenräume von Krankenkraftwagen) eingesetzt werden. Dies gilt auch für spezielle Schutzkleidung zur Durchführung bestimmter Maßnahmen (§ 7 Abs. 3). Ferner hat der Unternehmer für die Desinfektion, Reinigung und Instandhaltung der Schutzkleidung zu sorgen sowie die getrennte Aufbewahrung der getragenen Schutzkleidung und anderer Kleidung zu ermöglichen.

An die Schutzkleidung im Rettungsdienst sind über die Anforderungen der VBG 1 hinaus besondere Anforderungen zu stellen. So muss die Kleidung neben dem Infektionsschutz auch Schutz vor Witterungseinflüssen sowie in bestimmtem Umfang auch gegen thermische und mechanische Einwirkungen bieten. Auch ist die optische Erkennbarkeit von Bedeutung. Die entsprechenden Anforderungen sind in der GUV-Regel 2106 (Benutzung von persönlicher Schutzausrüstung im Rettungsdienst) geregelt.

12.7 Materialwirtschaft

12.7.1 Rettungsdienst-Zentraldepot

Im Rettungsdienst werden erhebliche Mengen an medizinischem Verbrauchsmaterial umgesetzt, deren ständige Verfügbarkeit ausschlaggebend für die Sicherstellung des Rettungsdienstes ist. Auch wird eine große Anzahl medizinisch-technischer Geräte

und sonstiger Ausrüstung betrieben, deren Funktionsfähigkeit permanent sicherzustellen ist. Diese Aufgabe obliegt dem Rettungsdienst-Zentraldepot in der Feuer- und Rettungswache 1. Im Rettungsdienst-Zentraldepot erfolgt die Bevorratung des Materials für die Weitergabe an die einzelnen Rettungswachen sowie des Reservebestandes für rettungsdienstliche Großschadenlagen. Auch wird hier die zentrale Überwachung aller medizinisch-technischen Geräte nach der Medizingerätebetreiberverordnung (MPBetreibV) sowie deren Wartung und Reparatur koordiniert.

Die personelle Ausstattung umfasst einen Sachbearbeiter, der neben zusätzlichen Aufgaben in der Aus- und Fortbildung den gesamten Einkauf, die Aufgaben nach der MPBetreibV und die Zentraldesinfektion koordiniert, einem Lagermitarbeiter, der den Materialbestand der Wachen und die Einsatzbereitschaft der Reservefahrzeuge sicherstellt, sowie Mitarbeitern aus dem Einsatzdienst der Feuerwehr, die im Rahmen des Arbeits- und Werkstättendienstes eine personelle Ergänzung darstellen.

12.7.2 Wachendepots

Um die Hilfsfrist in der Notfallrettung möglichst gering zu halten, ist es erforderlich, dass Rettungsdienstfahrzeuge eine höchstmögliche Verfügbarkeit in ihrem jeweiligen Wachbezirk haben. Um Fahrten zum Zwecke der Materialergänzung zu vermeiden, wurden neben dem Rettungsdienst-Zentraldepot in der Feuer- und Rettungswache 1 in allen Wachen sogenannte Wachendepots eingerichtet, die das erforderliche Verbrauchsmaterial sowie den Bedarf an medizinischem Sauerstoff für den Rettungsdienst enthalten und aus denen die Bestückung der Rettungswagen durch deren Besatzungen erfolgt. In den Notarztstandorten werden zusätzlich Wachendepots für den Notarztdienst unterhalten, die von den Fahrern der Notarzteinsatzfahrzeuge gepflegt werden. Hier werden ergänzende Materialien sowie Medikamente bevorratet, die verbrauchsabhängig nach dem jeweiligen Einsatz an die Rettungswagen abgegeben werden.

Basis der Wachendepots sind Bestandslisten anhand derer die Depots montags und donnerstags kontrolliert werden. Verbrauchte Materialien werden mengenmäßig in Bestelllisten erfasst und dem Rettungsdienst-Zentraldepot per Fax oder eMail zugesandt. Im Rettungsdienst-Zentraldepot werden die Materialbestellungen durch einen Mitarbeiter nach Wachen getrennt zusammengestellt und am jeweiligen Folgetag per Kurier an die Wachen ausgeliefert.

12.8 Qualitätsmanagement

Mit der Änderung des Rettungsgesetzes in der Fassung des 1. ModernG NRW vom 15.06.1999 ist im Zusammenhang mit der Neufassung des § 12 RettG NRW der Aspekt des medizinischen Qualitätsmanagements wesentlich stärker in den Vordergrund gerückt (siehe amtliche Begründung zu § 12 - Landtagsdrucksache 12/3730). Danach hat der Träger des Rettungsdienstes die Möglichkeit, im Rahmen der Bedarfsplanung das medizinische Qualitätsmanagement auszugestalten (Runderlass des MFJFG vom 30.06.2000, Az. III C 6 - 0713.2.7.1).

Um den gesetzlichen Anforderungen zur Qualität, zum Qualitätsmanagement, zur Aus- und Fortbildung sowie zur Festlegung von Behandlungsstandards gerecht zu werden, muss ein entsprechend erfahrener und versierter Notfallmediziner vorhanden sein, zumal der Rettungsdienst heutzutage nicht mehr eine reine Transportaufgabe hat, sondern einen integraler Bestandteil des komplexen medizinischen (Erst)Versorgungssystems darstellt. In vielen Studien wurde eindrucksvoll belegt, dass gerade die medizinische Erstversorgung und nicht der schnelle Transport über das Schicksal des Patienten und die (volkswirtschaftlichen) Folgekosten entscheidet.

Nach der DIN 13 050 ist der Ärztliche Leiter Rettungsdienst (ÄLRD) ein im Rettungsdienst tätiger Arzt, der die medizinische Aufsicht und Weisungsbefugnis in allen medizinischen Angelegenheiten über einen Rettungsdienstbereich hat. Er verfügt über eine entsprechende Mindestqualifikation und hat folgende Aufgabenbereiche:

- Festlegung und Überwachung der erforderlichen Grundsätze und Prozessabläufe
- Einsatzplanung und -bewältigung inklusive besonderer Schadenlagen
- Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement
- Aus- und Fortbildung
- Arbeitsmedizin
- Hygiene
- Gremienarbeit

Weitere Einzelheiten sind der Empfehlung der Bundesärztekammer zum Ärztlichen Leiter Rettungsdienst vom 09.12.1994 zu entnehmen. Im Bereich der Stadt Bonn ist diese Funktion seit dem Jahr 2000 eingeführt und wird auf Basis einer Kooperationsvereinbarung mit dem Universitätsklinikum zur Bildung eines gemeinsamen Zentrums für Rettungs- und Notfallmedizin im Jahre 2011 durch dessen Leiter (Oberarzt für Anästhesiologie / Notfallmedizin) in Personalunion wahrgenommen.

Beispiele für qualitätsbildende und -erhaltende Maßnahmen:

- Alle Kernaufgaben zur Sicherstellung des Rettungs- und Notarztdienstes werden durch den Träger zentral wahrgenommen: Verwaltung mit allen angeschlossenen Leistungen, ärztliche Leitung, Lenkung und Leitung durch die integrierte Leitstelle, zentrale Beschaffung, einheitliche Bestückung und Kennzeichnung aller Fahrzeuge im öffentlichen Rettungsdienst (einschließlich Sanitätsdienst der Hilfsorganisationen), zentrale Bevorratung von Medikamenten und Verbrauchsgütern, Blockfortbildung für das gesamte nichtärztliche Personal (einschließlich Hilfsorganisationen), zentrale Fortbildungen für Notärzte, Leitende Notärzte, Desinfektoren und Lehrrettungsassistenten
- Einrichtung von regelmäßig tagenden Arbeitskreisen auf allen operativen Ebenen:
 - AK Rettungsdienst: Vertreter des Trägers, ÄLRD sowie Rettungsdienstleiter aller beteiligter HiOrg
 - AK Leitstelle: Dienstgruppenleiter und Stv. der Leitstelle
 - AK Hygiene: alle Desinfektoren der BF und der HiOrg
 - AK Ausbildung: alle Lehrrettungsassistenten der BF und HiOrg
 - AK MANV: alle LNA und OrgLeiter Rettungsdienst
 - AK Sanitätsdienst: Vertreter aller HiOrg im San.- Dienst bei Veranstaltungen
- EDV-gestützte Dokumentation und Auswertung der Einsatzprotokolle in beiden NEF-Standorten (scanbare Protokolle) in Kooperation mit dem Universitätsklinikum
- Auswertung der epikritischen Entlassungsberichte der Krankenhäuser durch den ÄLRD und Zuleitung an die/den betreffende(n) Notärztin/Notarzt zur Überprüfung der Diagnosesicherheit
- regelmäßige Fallkonferenzen mit ausgesuchten Einsätzen aus dem Bonner Rettungsdienst
- Einweisung und kontinuierliche Überwachung der Frühdefibrillation durch nicht-ärztliches Personal, Auswertung mittels PCMCIA-Speicherkarten
- Teilnahme an mehreren Benchmarkingprojekten im internationalen Vergleich zur Effizienz des Rettungsdienstes (Zusammenarbeit mit dem Institut für Wirtschafts-

geographie der Universität Köln), Teilnahme an EU-geförderten Studien und Projekten

- Teilnahme an Studien und Promotionsarbeiten der Universität Bonn (Prognoseverbesserung nach Reanimation, Multicenterstudie zum Einsatz mechanischer Reanimationshilfen (Autopulse®))
- Projekte zur Validierung der Dispositionsqualität in der Feuer- und Rettungsleitstelle, anonymisierte Rekonstruktion und Optimierung von Dispositionsgesprächen im Rahmen von leitstellenspezifischen Fortbildungen (z.B. Telefonreanimation)

Für die Zukunft sind weitere Projekte zur Optimierung von Prozessabläufen in der Planung.

Um die Maßnahmen zur Verbesserung der präklinischen und insbesondere der notärztlichen Versorgungsqualität zu bündeln, haben Stadt Bonn und Universitätsklinikum Bonn ein gemeinsames Zentrum für Rettungs- und Notfallmedizin (ZRN) als öffentlich-rechtliche Institution geschaffen, dass durch den Ärztlichen Leiter Rettungsdienst geführt wird. In dieser eigenständigen Organisationseinheit werden alle Belange des Rettungswesens und der präklinischen Notfallmedizin zusammengeführt. Zu den Aufgabenschwerpunkten gehören die ärztliche Leitung des Notarzt- und Rettungsdienstes, der Ausbau des Intensivtransportwesens, die strukturierte Ausbildung der Weiterbildungsassistenten/-innen im Bereich Notfallmedizin, die Intensivierung der notfallmedizinischen Lehre, die Initiierung und Koordinierung präklinischer Studien sowie das medizinische Controlling und die Qualitätssicherung.

12.9 Verwaltung

Die Trägerschaft des Rettungsdienstes ist in der Stadt Bonn in die Strukturen des Amtes „Feuerwehr und Rettungsdienst“ (Amt 37) und hier in die Abteilung „Allgemeine Verwaltung, Großschadenlagen und Rettungsdienst“ (Abt. 37-0) integriert. Die rettungsdienstlichen Aufgabenbereiche, wie z.B. Bedarfsplanung, Vergabeangelegenheiten, operative Sicherstellung, Aus- und Fortbildung, aber auch Kosten- und Leistungsrechnung, Gebührenkalkulation und Gebührenabrechnung sind innerhalb der genannten Struktur im Sachgebiet Rettungsdienst (37-03) gebündelt. Personelle Angelegenheiten der im Rettungsdienst tätigen Feuerwehrbeamten, sowie die Fahr-

zeugbeschaffung werden mit den zuständigen Fachabteilungen „Personal- und Einsatz“ sowie „Technik und Ausrüstung“ abteilungsübergreifend abgestimmt.

Die Personalkosten der Mitarbeiter in den unterschiedlichen Bereichen werden im Rahmen der hierfür notwendigen Inanspruchnahme in die Kosten des Rettungsdienstes auf Grundlage des Produkthaushalts eingerechnet und auf die Produktbereiche Notarztdienst, Notfallrettung und Krankentransport aufgeteilt.

12.9.1 Personalbedarf

Durch die drastische Steigerung der Einsatzzahlen in den vergangenen Jahren in Verbindung mit einer gestiegenen Fahrzeugvorhaltung, aber auch durch höhere Anforderungen im Bereich der Gebührenabrechnung, der Haushaltsführung und Kostenrechnung (Umstellung auf das NKF) ist der Arbeitsanfall im Bereich Rettungsdienst deutlich gestiegen. Eine Anpassung der personellen Ressourcen war daher zwingend erforderlich. Um den v.g. Anforderungen gerecht zu werden, stellt sich der Personalstand des Sachgebietes 37-03 mit Stand vom 01.01.2013 voraussichtlich wie folgt dar:

Funktion	Anzahl	Aufgaben
Sachgebietsleiter	1	u.a. Personalführung, Bedarfsplanung, Ausschreibung rettungsdienstlicher Leistungen, Projektplanung, Angelegenheiten der externen Leistungserbringer, Gremienarbeit
Sachbearbeiter	1	u.a. Überwachung des operativen Dienstes, Beschaffungen im Bereich Medizintechnik, EDV-Einsatz im Rettungsdienst (elektr. Patientendatenerfassung, Lagerlogistik etc.), Zuarbeit Projektplanung
Sachbearbeiter	1	Kosten- und Leistungsrechnung, Gebührenbedarfsberechnung, Controlling
Sachbearbeiter/in	1	Allg. Verwaltungsaufgaben Rettungsdienst, Zuarbeit ÄLRD / Sachgebietsleiter, Sonderaufgaben
Sachbearbeiter	1	Überwachung externe Leistungsabrechnung KTP, Clearing, Überwachung Leistungsdokumentation KTP
Sachbearbeiter	1	konsumtive und investive Buchungen, Mitarbeit Haushaltsplanung, Bearbeitung Personalkostenstellen
Mitarbeiter	6,5	Gebührenabrechnung Notfallrettung incl. Notarztdienst, Rücklaufbearbeitung, Kassenangelegenheiten, Sollstellungen
Mitarbeiter	2	Materialmanagement Rettungsdienstzentraldepot, Bewirtschaftung der Wachendepots, Einsatzbereitschaft der Rettungsdienstfahrzeuge, Aufgaben nach dem Infektionsschutzgesetz und der Medizingeräte-Betreiberverordnung

12.10 Einsatznachsorge

Die Mitarbeiter im Rettungsdienst und bei der Feuerwehr werden im Rahmen ihrer Tätigkeit regelmäßig mit Situationen konfrontiert, die trotz Routine und Berufserfahrung psychische Belastungen hervorrufen können. Hierzu gehören Unfälle mit vielen Beteiligten ebenso wie Einsätze mit besonders tragischem Verlauf, wie z.B. erfolglose Reanimationen von Kindern. Derartige Belastungen können in extremen Fällen bzw. bei kumulativen Belastungen zu posttraumatischen Belastungsstörungen (PTBS) führen, die mit temporärer und in besonders schweren Fällen endgültiger Dienstunfähigkeit verbunden sind. Um derartigen Entwicklungen vorzubeugen und im Akutfall sachgerechte Unterstützung leisten zu können, wurden Mitarbeiter nach den anerkannten Standards der Psychosozialen Notfallversorgung (PSNV) geschult, die als Team für entsprechende Fragestellungen innerhalb des Amtes Feuerwehr und Rettungsdienst zur Verfügung stehen. Unterstützt und ergänzt wird das Team durch psychosoziale Fachkräfte (z.B. Psychologen mit psychotraumatologischer Erfahrung). Um die Aufgaben im Bereich PSNV zu koordinieren und die fachbezogenen Themen, wie z.B. Stressbewältigung im Rahmen der Aus- und Fortbildung zu behandeln, hat die Bundesstadt Bonn für die Mitarbeiter der Feuerwehr und des Rettungsdienstes einen Fachberater Seelsorge benannt, der in Verbindung mit weiteren Notfallseelsorgern auch für besondere Aufgaben im Rettungsdienst (Betreuung von Hinterbliebenen, Überbringung von Todesnachrichten, Gesprächsführung bei potentiellen Suizidanten) zur Verfügung steht. Um die Handlungsfähigkeit der PSNV-Gruppe sicherzustellen, erfolgt bedarfsabhängig die Neuausbildung von Mitarbeitern sowie eine regelmäßige Fortbildung.

13 Zusammenfassung

Die Umsetzung folgender Maßnahmen ist im Rahmen der Laufzeit des vorliegenden Bedarfsplans vorgesehen:

Seite	Gliederungspunkt	Maßnahme
20	5.4.1	Realisierung des Leitstellenverbundes
53	9.1	Verlegung der Rettungswache 4
53	9.2	Ausdehnung der Vorhaltung 01-83-03 auf 24 Std. Fr. und Sa.
54	9.2	Ausdehnung der Vorhaltung 03-83-02 von 12 Std. auf 24 Std. ganzjährig
57	9.4	Erhöhung der werktäglichen KTW-Vorhaltung auf 170 Std. und Reduzierung um 7 Std. So.
57	9.5	Erhöhung der werktäglichen KTP-Disposition auf 20 Std., sowie Reduzierung um 2 Std. Sa.
57	9.5	Werk tägliche Vorhaltung einer 8-Std. Funktion zur Disposition von Verlegungstransporten und Spitzenbedarf KTP-Disposition.
71	12.4.1	Ausrüstung der Rettungsdienstfahrzeuge mit Heckwarnanlagen.
73	12.5	Ausbau einer Desinfektionshalle incl. Personen- und Materialdesinfektion
80	12.9.1	Anpassung der Personalvorhaltung im Bereich der Buchhaltung.

Anlage 1

4. Satzung zur Änderung der Satzung über die Errichtung, Unterhaltung und Benutzung von Obdachlosenunterkünften in der Stadt Bonn

Vom

Der Rat der Bundesstadt Bonn hat in seiner Sitzung am _____ aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NRW.S. 666/SGV.NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011 (GV.NRW. S. 685) und des § 4 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV.NRW. S. 712/SGV.NRW. 610) zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011 (GV.NRW.S.687) folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Satzung über die Errichtung, Unterhaltung und Benutzung von Obdachlosenunterkünften in der Stadt Bonn vom 16. Dezember 1970, zuletzt geändert durch Satzung vom 14. Dezember 2001 (Amtsblatt der Bundesstadt Bonn, S. 1284) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden die Ziffern 3 bis 5 gestrichen.
2. In § 4 wird hinter dem Wort Benutzer der Wortteil „/-innen“ eingefügt.

Artikel II

Diese Satzung tritt am 01. August 2012 in Kraft.

Satzung über die Errichtung, Unterhaltung und Benutzung von Obdachlosenunterkünften in der Stadt Bonn

Vom 16. Dezember 1970^{*)}

Der Rat der Stadt Bonn hat in seiner Sitzung am 10. Dezember 1970 aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. August 1969 (GV. NW. S. 656/SGV. NW. 2020) und des § 4 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NW. S. 712/SGV. NW. 610) folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Gegenstand der Satzung

Zur vorübergehenden Unterbringung obdachloser Personen unterhält die Stadt Bonn folgende Obdachlosenunterkünfte als nicht rechtsfähige Anstalten:

1. Gerhart-Hauptmann-Straße 14-24,
2. Siemensstraße 43,
3. Meckenheimer Straße 34 b,
4. Meckenheimer Straße 34 d, e,
5. Vilicher Straße 20.

§ 2 Verwaltung der Obdachlosenunterkünfte

Das Amt für Soziales und Wohnen verwaltet die Obdachlosenunterkünfte.

§ 3 Aufnahme

Voraussetzung für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte ist eine durch das Amt für Soziales und Wohnen erteilte schriftliche Benutzungsgenehmigung, in der die dem Benutzer zugewiesene Unterkunft und die Personen aufgeführt sind, die mit ihm zur Benutzung berechtigt sind und für deren Verhalten er einzustehen hat. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Benutzungsgenehmigung oder Verbleiben in der zugewiesenen Obdachlosenunterkunft besteht nicht.

§ 4 Benutzungsordnung

Die Benutzer der Unterkünfte sind verpflichtet, die für ihre Unterkunft geltende Benutzungsordnung zu beachten und zu befolgen, sowie den Anordnungen der mit der Verwaltung der Unterkünfte von der Stadt Beauftragte Folge zu leisten.

§ 5 Gebühren

- (1) Die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte ist gebührenpflichtig. Die Höhe der Gebühren richtet sich nach der Gebührenordnung für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Bundesstadt Bonn. Gebührenschuldner sind die Personen, denen die Benutzung der zugewiesenen Unterkunft genehmigt wurde, als Gesamtschuldner.
- (2) Eine Aufrechnung gegen die Gebührenforderung oder das Zurückhalten von geschuldeten Gebühren ist in jedem Fall, insbesondere auch wegen etwaiger Verwendung auf die Unterkunft, unzulässig.

§ 6 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

Bonn, den 16. Dezember 1970

**Kraemer
Oberbürgermeister**

^{*)} Geändert durch Satzung vom:

05.07.1976 (ABl. S. 376), in Kraft getreten am 10.07.1976 - § 1 -
29.11.1982 (ABl. S. 351), in Kraft getreten am 04.12.1982 - § 1 -

Anlage 2

5. Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Stadt Bonn

Vom

Der Rat der Bundesstadt Bonn hat in seiner Sitzung am _____ aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NRW.S. 666/SGV.NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011 (GV.NRW. S. 685) und des § 4 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV.NRW. S. 712/SGV.NRW. 610) zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011 (GV.NRW.S. 687) folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Gebührenordnung für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Stadt Bonn vom 16. Dezember 1970, zuletzt geändert durch Satzung vom 14. Dezember 2001 (Amtsblatt der Bundesstadt Bonn, S. 1286) wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Gebühren betragen monatlich je qm Wohnfläche für die Unterkunft

- | | |
|---------------------------------|---------|
| 1. Gerhart-Hauptmann-Str. 14-24 | 5,00 €, |
| 2. Siemensstr. 43 | 1,53 €, |

(2) Von den in Obdachlosenunterkünften untergebrachten Personen werden Entgelte für Verbrauchs- und Nebenkosten (Strom, Heizung, Öl, Wasser, Abwasser, Grundsteuer, Versicherungen, Abfallentsorgung, Straßenreinigung) erhoben. Die Kosten werden nach dem Rechnungsergebnis des Vorjahres ermittelt und jeweils neu festgesetzt.

(nachrichtlich: für das Jahr 2012:

- | | |
|---|----------|
| Obdachlosenunterkunft Gerhard-Hauptmann-Str. 14-24: | 50,33 € |
| Obdachlosenunterkunft Siemensstraße 43: | 53,43 €) |

Artikel II

Diese Satzung tritt am 01. August 2012 in Kraft.

Gebührenordnung für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Stadt Bonn

Vom 16. Dezember 1970

Der Rat der Stadt Bonn hat in seiner Sitzung am 10. Dezember 1970 aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 28. Oktober 1952 in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. August 1969 (GV. NW. S. 656/SGV. NW. 2020) und der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NW. S. 712/SGV. NW. 610) folgende Gebührenordnung beschlossen:

§ 1

Für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte sind Gebühren nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zu entrichten.

§ 2¹⁾

(1) Die Gebühren betragen monatlich je qm Wohnfläche für die Unterkunft

1. Gerhart-Hauptmann-Str. 14-24	2,15 €,
2. Siemensstr. 43	1,53 €,
3. Meckenheimer Str. 34 b	1,38 €,
4. Meckenheimer Str. 34d/e	2,30 €,
5. Vilicher Str. 20	1,79 €.

(2) Zusätzlich werden für Wasser und Allgemeinstrom monatlich je Person erhoben 3,32 €.

(3) Bei nicht vollen Monaten wird für jeden angefangenen Tag der Benutzung 1/30 der Monatsgebühr berechnet.

§ 3

(1) Die Gebühren sind monatlich im Voraus bis spätestens zum Dritten des Monats an die Stadtkasse oder an den mit der Einziehung beauftragten Bediensteten zu entrichten.

(2) Rückständige Benutzungsgebühren unterliegen der Einziehung im Verwaltungsvollstreckungsverfahren.

§ 4

Diese Gebührenordnung tritt am 1. Februar 1971 in Kraft. Gleichzeitig treten die bisher im Stadtgebiet geltenden Gebührenordnungen für die Benutzung von Obdachlosenunterkünften außer Kraft.

Die vorstehende Gebührenordnung wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

Bonn, den 16. Dezember 1970

Kraemer
Oberbürgermeister

¹⁾ Geändert durch Satzung vom:
05.07.1976 (ABl. S. 276), in Kraft getreten am 01.06.1976
17.12.1982 (ABl. S. 379), in Kraft getreten am 01.01.1983
05.09.1990 (ABl. S. 415), in Kraft getreten am 01.10.1990

Anlage 3

Benutzungsordnung für die Obdachlosenunterkünfte der Bundesstadt Bonn

Aufgrund des § 4 der Satzung über die Errichtung, Unterhaltung und Benutzung von Obdachlosenunterkünften in der Stadt Bonn vom wird nach Beschluss des Rates der Bundesstadt Bonn für die Obdachlosenunterkünfte der Stadt Bonn folgende Benutzungsordnung erlassen:

§ 1

(1) Die Bewohner/-innen der Obdachlosenunterkünfte sind verpflichtet, innerhalb der Hausgemeinschaft gegenseitig Rücksicht zu nehmen. Störende Geräusche sind zu vermeiden, insbesondere ist in den Zeiten von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr und 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ruhe zu wahren.

(2) Musikinstrumente, Tonwiedergabegeräte u.ä. Geräte dürfen allgemein nur in solcher Lautstärke benutzt werden, dass unbeteiligte Personen nicht gestört werden.

§ 2

(1) Die Bewohner/-innen sind verpflichtet, ihre Unterkunft schonend und pfleglich zu behandeln; das gilt auch für Abstellräume und die gemeinschaftlich zu benutzenden Räume, wie z.B. Flure, Treppenhäuser, die technischen und sanitären Einrichtungen sowie die Außenanlagen einschließlich der Wege.

(2) Zur Sauberhaltung und Reinigung der gemeinschaftlich zu benutzenden Räume und Einrichtungen (Flure, Treppenhäuser, Hauseingänge, Duschen, Hof, Plätze für Mülleimer usw.) sind alle Parteien verpflichtet. Soweit nicht durch Absprache unter den Betroffenen eine regelmäßige Reinigung gewährleistet wird, kann das Amt für Soziales und Wohnen nach Anhörung der Betroffenen einen entsprechenden Plan aufstellen, der für die betroffenen Bewohner/innen verbindlich ist. Über das übliche Maß hinausgehende Verschmutzungen sind von den Bewohnern/innen zu beseitigen, die sie verursacht haben.

§ 3

(1) Festgestellte Schäden an den Obdachlosenunterkünften einschließlich der Einrichtungen sowie das Auftreten von Ungeziefer sind dem Amt für Soziales und Wohnen oder seinen Beauftragten unverzüglich anzuzeigen.

(2) Jede/r Bewohner/in haftet für Schäden, die sie/er schuldhaft an der Unterkunft und den dazugehörigen Einrichtungen herbeiführt.

§ 4

(1) Es ist den Bewohnern/-innen der Unterkünfte nicht gestattet, Gegenstände jeglicher Art in den gemeinschaftlich zu benutzenden Fluren, Treppenhäusern, Wohnungs- und Kellerzugängen, Wasch- und Trockenräumen abzustellen.

(2) Auch in den Außenanlagen (Hof, Rasenflächen, Wege usw.) dürfen Brennmaterialien, Schrott, Unrat oder sonstige Gegenstände nicht gelagert werden. Abfälle sind ausschließlich in die dafür bestimmten Müllbehälter zu werfen. Sperrmüll ist an den jeweils angekündigten Tagen für Sperrmüllabfuhr bereitzustellen.

§ 5

(1) Die Benutzung von Waschküchen bestimmt sich, soweit zwischen den Bewohnern eine Einigung nicht zustande kommt, nach einem vom Amt für Soziales und Wohnen aufgestellten Plan.

(2) Die Waschküchen sind nach der Benutzung gründlich zu reinigen.

§ 6

Veränderungen an den bestehenden Einrichtungen sind ohne Zustimmung des Amtes für Soziales und Wohnen unzulässig. Das Gleiche gilt aus Gründen der Feuersicherheit insbesondere für die elektrischen Anlagen.

§ 7

Das Halten von Kleintieren ist nur insoweit gestattet, als es mit den Verhältnissen in der Obdachlosenunterkunft vereinbar ist und andere Bewohner nicht beeinträchtigt werden. Soweit diese Voraussetzungen nicht vorliegen, kann das Amt für Soziales und Wohnen die Haltung von Tieren verbieten.

§ 8

Die Bewohner/-innen sind verpflichtet, ihre Kinder hinreichend zu beaufsichtigen.

§ 9

Beim Auszug sind die benutzten Wohn- und Abstellräume in gutem Zustand und besenrein mit den überlassenen Schlüsseln und sonstigem Zubehör ordnungsgemäß zurückzugeben. In den Räumen dürfen keine Gegenstände zurückgelassen werden.

§ 10

Die Beauftragten des Amtes für Soziales und Wohnen üben das Hausrecht in den Obdachlosenunterkünften aus. Etwaigen Anordnungen des Amtes für Soziales und Wohnen oder seiner Beauftragten ist Folge zu leisten. Bei Gefahr im Verzuge sind die Beauftragten berechtigt, im Rahmen der Gesetze die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

Bonn, den

Der Oberbürgermeister

Benutzungsordnung für die Obdachlosenunterkünfte der Stadt Bonn

Aufgrund des § 4 der Satzung über die Errichtung, Unterhaltung und Benutzung von Obdachlosenunterkünften in der Stadt Bonn vom 16. Dezember 1970 (Amtsblatt der Stadt Bonn S. 545) wird nach Anhörung des Ausschusses für Sozial- und Wohnungswesen für die Obdachlosenunterkünfte der Stadt Bonn folgende Benutzungsordnung erlassen:

§ 1

(1) Die Bewohner der Obdachlosenunterkünfte sind verpflichtet, innerhalb der Hausgemeinschaft gegenseitig Rücksicht zu nehmen. Störende Geräusche sind zu vermeiden, insbesondere ist in den Zeiten von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr und 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ruhe zu wahren.

(2) Musikinstrumente, Tonwiedergabegeräte u.ä. Geräte dürfen nur in solcher Lautstärke benutzt werden, daß unbeteiligte Personen nicht gestört werden.

§ 2

(1) Die Bewohner sind verpflichtet, ihre Unterkunft schonend und pfleglich zu behandeln; das gilt auch für Abstellräume und die gemeinschaftlich zu benutzenden Räume, wie z.B. Flure, Treppenhäuser, die technischen und sanitären Einrichtungen sowie die Außenanlagen einschließlich der Wege.

(2) Zur Sauberhaltung und Reinigung der gemeinschaftlich zu benutzenden Räume und Einrichtungen (Flure, Treppenhäuser, Hauseingänge, Duschen, Hof, Plätze für Mülleimer usw.) sind alle Parteien verpflichtet. Soweit nicht durch Absprache unter den Betroffenen eine regelmäßige Reinigung gewährleistet wird, kann das Ordnungsamt nach Anhörung der Betroffenen einen entsprechenden Plan aufstellen, der für die betroffenen Bewohner verbindlich ist. Über das übliche Maß hinausgehende Verschmutzungen sind von den Bewohnern zu beseitigen, die sie verursacht haben.

§ 3

(1) Festgestellte Schäden an den Obdachlosenunterkünften einschließlich der Einrichtungen sowie das Auftreten von Ungeziefer sind dem Ordnungsamt oder seinen Beauftragten unverzüglich zu anzuzeigen.

(2) Jeder Bewohner haftet für Schäden, die er schuldhaft an der Unterkunft und den dazugehörenden Einrichtungen herbeiführt.

§ 4

(1) Es ist den Bewohnern der Unterkünfte nicht gestattet, Gegenstände jeglicher Art in den gemeinschaftlich zu benutzenden Fluren, Treppenhäusern, Wohnungs-

und Kellerzugängen, Wasch- und Trockenräumen abzustellen.

(2) Auch in den Außenanlagen (Hof, Rasenflächen, Wege usw.) dürfen Brennmaterialien, Schrott, Unrat oder sonstige Gegenstände nicht gelagert werden. Abfälle sind ausschließlich in den dafür bestimmten Müllbehälter zu werfen. Sperrmüll ist an den jeweils angekündigten Tagen für Sperrmüllabfuhr bereitzustellen.

§ 5

(1) Die Benutzung von Waschküchen bestimmt sich, soweit zwischen den Bewohnern eine Einigung nicht zustande kommt, nach einem vom Ordnungsamt aufgestellten Plan.

(2) Die Waschküchen sind nach der Benutzung gründlich zu reinigen.

§ 6

Veränderungen an den bestehenden Einrichtungen sind ohne Zustimmung des Ordnungsamtes unzulässig. Das Gleiche gilt aus Gründen der Feuersicherheit, insbesondere für die elektrischen Anlagen.

§ 7

Das Halten von Kleintieren ist nur insoweit gestattet, als es mit den Verhältnissen in der Obdachlosenunterkunft vereinbar ist und andere Bewohner nicht beeinträchtigt werden. Soweit diese Voraussetzungen nicht vorliegen, kann das Ordnungsamt die Haltung von Tieren verbieten.

§ 8

Die Bewohner sind verpflichtet, ihre Kinder hinreichend zu beaufsichtigen.

§ 9

Beim Auszug sind die benutzten Wohn- und Abstellräume in gutem Zustand und besenrein mit den überlassenen Schlüsseln und sonstigem Zubehör ordnungsgemäß zurückzugeben. In den Räumen dürfen keine Gegenstände zurückgelassen werden.

§ 10

Die Beauftragten des Ordnungsamtes üben das Hausrecht in den Obdachlosenunterkünften aus. Etwaigen Anordnungen des Ordnungsamtes oder seiner Beauftragten ist Folge zu leisten. Bei Gefahr im Verzuge sind die Beauftragten berechtigt, im Rahmen der Gesetze die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

Bonn, den 15. Juli 1976

**Der Oberstadtdirektor
In Vertretung:
Dr. Martin
Beigeordneter**



Arbeitskreis Historisches Stadtgefüge Bonn

Bahnhofsbereich Bonn Europaweite Ausschreibung des Nordfeldes

Am Donnerstag, den 28.06.2012 soll in einer gemeinsamen Sondersitzung von Bezirksvertretung Bonn und Planungsausschuss die o. a. Ausschreibung beschlossen werden.

Städtebauliche Grundlage ist der preisgekrönte Entwurf des Architekten und Stadtplaners Stefan Schmitz.

Der Arbeitskreis hat vor dem Hintergrund des Bürgerbegehrens mit dem Investor der Südüberbauung - im Einvernehmen mit dem Preisträger und in Kenntnis der Verwaltung - über eine modifizierte Lösung des geplanten Maximiliancenters mit dem Ergebnis verhandelt, dass

- der Abstand zwischen Bahnhofsgebäude und Neubau 25 m beträgt,
- die Eckausbildung des Neubaus vor dem Hbf - Empfangsgebäude als 2- geschossige Arkade mit Cafenutzung gestaltet wird.

Die mit dem auf 25 m vergrößerten Abstand gewonnene Straßenraumbreite ermöglicht somit eine einreihige Baumallee vor dem Maximiliancenter sowie eine verbesserte 2- seitige Radwegführung.

Der statische Nachweis für den vergrößerten Abstand wurde in Bezug auf die damit einhergehenden zusätzlichen Maßnahmen zur Sicherung der unterirdischen Stadtbahn-Anlagen zwischen Vorhabenträger und Bauaufsicht einvernehmlich abgeklärt.

Die den Verhandlungen zugrunde liegende Zielvorstellung beruht auf dem übergeordneten Gesichtspunkt, die das Stadtbild prägende bedeutsame Achse zwischen Kaiserplatz und Thomas – Mann – Straße einheitlich mit Baumbestand wieder herzustellen .

Im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Gesamtbereichs am Hbf ist dieser 25 m breite Straßenraum essentieller räumlicher Bestandteil des Ganzen.

Anregung

Der Arbeitskreis regt daher an, ja er dringt darauf, im Rahmen der Ausschreibung des Nordfeldes den Straßenraum bzw. den Abstand zwischen Bahnhofstrakt und Nordfeldebebauung bzw. deren Baukante auf eine Breite von 25 m als verbindliche Vorgabe festzusetzen.

Bonn, den 27.Juni 2012

Für den Arbeitskreis
Manfred Borschdorf

Über- und außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen

Erläuterungen:
EE = Erhöhung der Einnahme
MA = Minderung der Ausgabe

Liste Nr. II / 2012

Lfd. Nr.	Produktgruppe Finanzstelle Bezeichnung CO-Kontierung	Finanzposition Bezeichnung Sachkonto	Bisherige Haushalts- ermächtigung	Erhöhung um	Deckung bei			Begründung
					Produktgruppe Finanzstelle Bezeichnung CO-Kontierung	Finanzposition Bezeichnung Sachkonto	durch EE / MA	
1.	1.02.03 5330002031200 BK Weihnachtsmarkt BN	78.3100 Auszahlungen f. Erwerb v. Vermögensgegenst. über 410 €	0,00	120.000,00	1.01.29 5201001291000 Gebäudemanagement	78.6500 Gewährung von Ausleihungen	MA	120.000,00 Für den Bonner Weihnachts- markt ist für die Überbauung des Bachlaufs in der Vivatsgasse sowie die Abdeckung des Brunnens am Sterntor eine neue barrierefreie portable Stahl- konstruktion notwendig, um eine Anbindung von Friedensplatz und Bottlerplatz zu schaffen.
2.	1.12.04 5660712042230 B 9, Godesberger Allee	78.5200 Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen	0,00	88.000,00	1.12.01 5660012010010 Verkehrssicherungs- anlagen	78.3100 Auszahlungen f. Erwerb v. Vermögensgegenst. über 410 €	MA	88.000,00 Mittelbereitstellung zur Begleichung einer vorliegenden Rechnung der SWB für die Straßenbeleuchtung.

Rede von Oberbürgermeister Jürgen Nimptsch

Die komplette Rede von Bonns Oberbürgermeister im Wortlaut.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

einige von Ihnen kritisieren, dass ich mich zu einigen Themen äußere, weil diese, wie Sie sagen, „Alleingänge“ angeblich dem Amt des Oberbürgermeisters schaden würden. Diese Sorge ist unbegründet, ein direkt gewählter Oberbürgermeister, der dem Stadtrat gelegentlich empfehlende Hinweise gibt, schadet seinem Amt genau so wenig wie ein Bundespräsident, der gelegentlich mahnende Worte für das Parlament oder korrigierende Worte für die Kanzlerin findet.

Denn, meine Damen und Herren, auch wenn Sie im Moment den Eindruck vermitteln wollen, sog. „Alleingänge“ seien mein bestimmendes Führungsmittel, sieht die Wahrheit ja bekanntermaßen anders aus. Sie lassen die vielen Beispiele unerwähnt, bei denen ich nicht müde werde, als Moderator in schwierigen Diskussionen dazu beizutragen, dass wir aus unterschiedlichen Interessen und Vorstellungen eine dem Wohl der Stadt dienende gemeinsame Haltung entwickeln. In der Vergangenheit war es deswegen ja auch eher so, dass man mir vorgeworfen hat, die Rolle als Moderator zu sehr in den Vordergrund zu stellen. Das trifft im Übrigen auch auf das von Ihnen genannte Beispiel der Bezirksverwaltungsstellen zu.

Unter den Voraussetzungen, unter denen wir hier einen gemeinsamen Auftrag zu erfüllen haben, haben aber nicht nur Sie, meine Damen und Herren, sondern – und darum geht es Ihnen ja besonders – da hat natürlich auch der Oberbürgermeister das Recht, im Ringen um den richtigen Weg eigene Vorstellungen und Positionen einzubringen und dafür zu werben. Der Gesetzgeber hat das in § 62 der Gemeindeordnung eindeutig geregelt. Es heißt dort: *„Er (der Oberbürgermeister) leitet und verteilt die Geschäfte. Dabei kann er sich bestimmte Aufgaben vorbehalten und die Bearbeitung einzelner Angelegenheiten **selbst** übernehmen.“* Da der Oberbürgermeister gem. § 63 der gesetzliche Vertreter der Gemeinde ist, ergibt sich, dass er natürlich in diesen Angelegenheiten, die er selbst übernimmt, auch Erklärungen abgibt.

Der Gesetzgeber hat den Oberbürgermeister mit diesem „*generellen Zugriffsrecht*“ ausgestattet, weil, so die Kommentierung der Gemeindeordnung von Rehn/Cronauge, weil er ihm als direkt von der Bürgerschaft gewählten Vertreter **ausdrücklich** die Möglichkeit einräumt, die Bearbeitung einzelner Themen **an sich** zu ziehen. Der Gesetzgeber wollte nämlich die Stellung des Oberbürgermeisters gegenüber dem Rat stärken. Das hat der Rat vielleicht nicht immer gern, aber der Gesetzgeber war der Auffassung, dass der Oberbürgermeister ein Thema an sich ziehen können muss, etwa wenn er den Eindruck hat, dass dieses Thema sonst nur mit mäßigem oder gar keinem Engagement verfolgt wird - so wie das beim Thema „Opernfusion“ offensichtlich der Fall ist.

Es gibt nämlich, wie ich vom ersten Tag nach meiner Amtsübernahme bemerkt habe, unter den handelnden Akteuren eine weit verbreitete Haltung, an dieser Stelle, wenn es um die Oper geht, strukturell am besten gar nichts zu verändern und sich sofort, lautstark und leidenschaftlich jedem entgegenzustellen, der das anders sieht und dessen Schwäche darin bestehen könnte, dass er oder sie vielleicht wiedergewählt werden möchte. Das war so, als Jürgen Roters und ich unseren Intendanten in Bonn und Köln 2009 aufgaben, für das NRW-Fest 2011 eine gemeinsame, weltweit strahlende Opernproduktion auf die Bühne zu bringen. Das wurde schlicht ausgesessen. Das war auch so, als Jürgen Roters und ich 2010 öffentlich äußerten, ob man nicht vielleicht einzelne Sparten in den beiden Städten besonders stärken sollte, also vielleicht Tanz in Bonn und Oper in Köln,

um die Kräfte zu bündeln, das war so, als die Erarbeitung des Kulturkonzepts anstand und das ist, wie man an Ihrem Antrag sieht, auch heute noch so. Dem Kollegen Roters wirft man vor, ein „Opernmörder“ zu sein und bei mir sieht man gleich das Ansehen der ganzen Stadt gefährdet. Da sind die Freunde Oper und auch die heutigen Antragsteller überhaupt nicht zimperlich.

Sie, meine Damen und Herren der CDU und der Grünen, Sie wollen sich heute inhaltlich von dem von mir vorgestellten Gedanken einer Opernfusion distanzieren, bevor überhaupt eine Prüfung dazu stattgefunden hat. Die wird aber natürlich stattfinden und das Ergebnis wird nach meinem Vorschlag in die endgültige Beratung des Kulturkonzeptes einfließen. Ich will Ihnen, damit auch Ihre Legendenbildung aufhört, die beiden Oberbürgermeister seien „allein“, ich will Ihnen einen kleinen Vorgeschmack darauf geben, wie das Ergebnis einer solchen Prüfung auch ausfallen könnte. Ein deutscher Schauspiel- und Opern-Regisseur, der „an weltbekannten Häusern für seine Inszenierungen geschätzt wird“ (Wikipedia) und der seine Erfahrungen als Professor an Universitäten weitergibt hat mir dazu nämlich folgendes geschrieben:

„Der von den Oberbürgermeistern der Städte Köln und Bonn in die Diskussion eingebrachte Vorschlag, die Einbringung ihrer beiden Opernbetriebe in eine gemeinsame Gesellschaft zu prüfen, der zwei Spielstätten (Oper Bonn, Oper Köln) und zwei Orchester (Beethoven Orchester Bonn, Gürzenich Orchester Köln) zur Verfügung stehen, ist ausdrücklich zu begrüßen. Vor allem aber ist der Vorschlag geeignet, für beide Städte Wirtschaftlichkeit und künstlerische Qualität trotz allgemein geringer werdender Finanzmittel zu sichern und zu steigern. Dies ergibt sich unter anderem aus folgenden Sachverhalten... – es folgen 10 handfeste Gründe, die ich heute aus Zeitgründen nicht aufführe. „Zusammenfassend kann also festgestellt werden“, so der international hoch angesehene Experte abschließend, „Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass sich durch diese Organisationsform in einer modernen Opernstruktur ökonomische Vorteile und künstlerischer Gewinn erzielen lassen. Eine maßvolle Senkung der kombinierten Zuschüsse aus den kommunalen Haushalten beider Städte erscheint unter den genannten Voraussetzungen möglich. Die „Rheinische Oper KölnBonn“ könnte zudem als kulturelles Schwergewicht im europäischen Raum auftreten und damit der Kulturregion Rheinland und insbesondere den beiden Städten Bonn und Köln zusätzliches Renommee verschaffen.“

Bei dem Experten handelt es sich um Prof. Michael Hampe, der selbst 20 Jahre die künstlerische Leitung der Oper Köln innehatte. Und auch unter den Bonner Bürgerinnen und Bürgern ist der von ihnen direkt gewählte Oberbürgermeister, anders als sie vermuten, alles andere als allein. Mich erreichen viele Zuschriften wie solche: *„Ihr Vorschlag zur Köln/Bonner Oper spricht mir aus dem Herzen. Bleiben Sie hart! Zugunsten unserer Stadt“.*

Was den Umgang mit dem Berlin/Bonn Gesetz angeht, habe ich Ihnen gesagt, was ich für richtig und zwingend notwendig halte, und was uns in Bonn, die Verkleinerung der Bundeswehr betreffend, anders als in weiten Teilen der Republik, **mehr** Arbeitsplätze in den nachgeordneten Dienstposten beschert hat als zuvor. Ich setze auf Gespräche, solange es die Grundlage dafür noch gibt, nämlich das geltende Gesetz. Ihre Strategie, Gespräche und Verhandlungen auszuschließen, würde demgegenüber nur dazu führen, dass der nächste oder übernächste Bundestag das Berlin/Bonn-Gesetz kassiert – ohne dass überhaupt mit uns redet. Wenn Sie also keine Initiative für Gespräche ergreifen wollen, müssen Sie erklären, was Sie denn tun wollen, um die Bundesregierung und Ihre Parteifreundin Angela Merkel dazu zu bringen, mit dem schleichenden Prozess der Aushöhlung des Gesetzes aufzuhören. Und auch zu diesem Thema, bei dem Sie mich „allein“ wännen“ erreichen mich zahlreiche Äußerungen von Bürgerinnen und Bürgern, wie diese : *„Ich nutze den Anlass um Ihnen ausdrücklich und entgegen der verlautbarten Meinung der CDU darin beizupflichten, dass Gespräche mit dem Bund über das*

Bonn-Berlin-Gesetz geführt werden müssen. Es gibt in Bonn eine Reihe sehr vernünftiger und bekannter Leute, die das genau so sehen!"

Meine Damen und Herren, Rat und Verwaltung - und der Oberbürgermeister ist die Klammer zwischen beiden - Rat und Verwaltung haben einen gemeinsamen Auftrag zum Wohle dieser Stadt. Dass dabei jede Seite ihre von der Gemeindeordnung zugeordnete spezifische Aufgabe hat, versteht sich von selbst. Aber man sollte im alltäglichen Umgang von Rat und Verwaltung miteinander wieder besser spüren können, dass dies auch so gelebt wird. Ich betone dies gerade auch mit Blick auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Verwaltung.

Lassen Sie uns also das tun, was uns aufgetragen ist – gemeinsam für das Wohl dieser Stadt zu arbeiten. Ich werde weiterhin den Beitrag dazu leisten, den ich für richtig und sachgerecht halte und dazu gehört eben auch, gelegentlich Dinge beim Namen zu nennen und mich in das Ringen um den besten Weg aktiv einzubringen. Aber Ende sollte doch immer der schöne rheinische Grundsatz stehen der da lautet „Am Schluss müssen alle zufrieden sein“ – und dass dann keiner 100 Prozent erreichen kann, sondern der Kompromiss notwendig ist, versteht sich von selbst. Ich danke Ihnen