

# MOBILITÄTSKONZEPT GROOTESTRASSE, BONN



**Bearbeitungsstand: 07.05.2024**

## Autoren

Dipl.-Geogr. Christoph Richling  
Dr.-Ing. Matin Shirli

## Auftraggeber

Bonn Grootestraße GmbH & Co. KG  
Hocksteiner Weg 35  
41189 Mönchengladbach

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>MOBILITÄTSKONZEPT</b> .....	<b>4</b>
2.1	Zentrale Abstellplätze für den motorisierten Verkehr in zwei Quartiergaragen .....	4
2.2	Car-Sharing .....	5
2.3	Pkw-Stellplätze für Besucher .....	6
2.4	Paketstationen .....	7
2.5	Fahrradabstellplätze .....	7
2.6	Ladeinfrastruktur .....	8
2.7	Kita Kiss&Ride .....	8
2.8	Mobilitätszone mit Fahrradparken (Notwendig) .....	8
2.9	Quartierlastenrad .....	9
2.10	Quartierhandkarren .....	9
2.11	Monitoring .....	9
2.12	Wartung .....	10
2.13	Information und Öffentlichkeitsarbeit .....	10
2.14	Monitoring .....	10
<b>3</b>	<b>GRUNDLAGEN UND ANLAGEN</b> .....	<b>11</b>

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

<b>Abbildung 1:</b> Lage des Planungsgebietes (Quelle: Time Online, März 2023) .....	<b>3</b>
<b>Abbildung 2:</b> Car-Sharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohner .....	<b>6</b>

## VERZEICHNIS DER ANLAGEN

- Anlage 1:** Überschlägliche Stellplatzermittlung (Aufsteller: Ulrich Hartung GmbH)
- Anlage 2:** Entwurf des Gestaltungsplanes BP 6122-1 (Vorhaben- und Erschließungsplan, Lageplan)

## 1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Das ca. 45.000 m<sup>2</sup> große Areal an der Grootestraße im Ortsteil Dransdorf in Bonn wird zurzeit größtenteils landwirtschaftlich genutzt. Zukünftig soll hier eine wohnbauliche Nutzung mit insgesamt ca. 355 Wohneinheiten (ca. 890 Bewohner) sowie eine neue viergruppige Kindertagesstätte entstehen. Es besteht heute eine Kindertagesstätte an der Lenastraße, die perspektivisch einem sechsgruppigen Ersatzneubau weichen soll.

Das aus diesen, gegenüber heute stark veränderten Nutzungen, resultierende zusätzliche Wegeaufkommen wurde in einer Verkehrsuntersuchung ermittelt und bewertet<sup>1</sup>. Diese Wege werden mit den Verkehrsmitteln motorisierter Individualverkehr (Pkw), ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr zurückgelegt. In Abhängigkeit von dem gewählten Verkehrsmittel, resultiert daraus eine unterschiedliche Belastung des Umfelds mit Lärm- und Schadstoffemissionen. Das planerische Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Nutzer zu decken und gleichzeitig die resultierenden Lärm- und Schadstoffemissionen und die Versiegelung der Landschaft durch Verkehrsflächen zu reduzieren, kann mit Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV, des Radverkehrs und des Fußverkehrs als Alternative zum motorisierten Verkehr unterstützt werden.

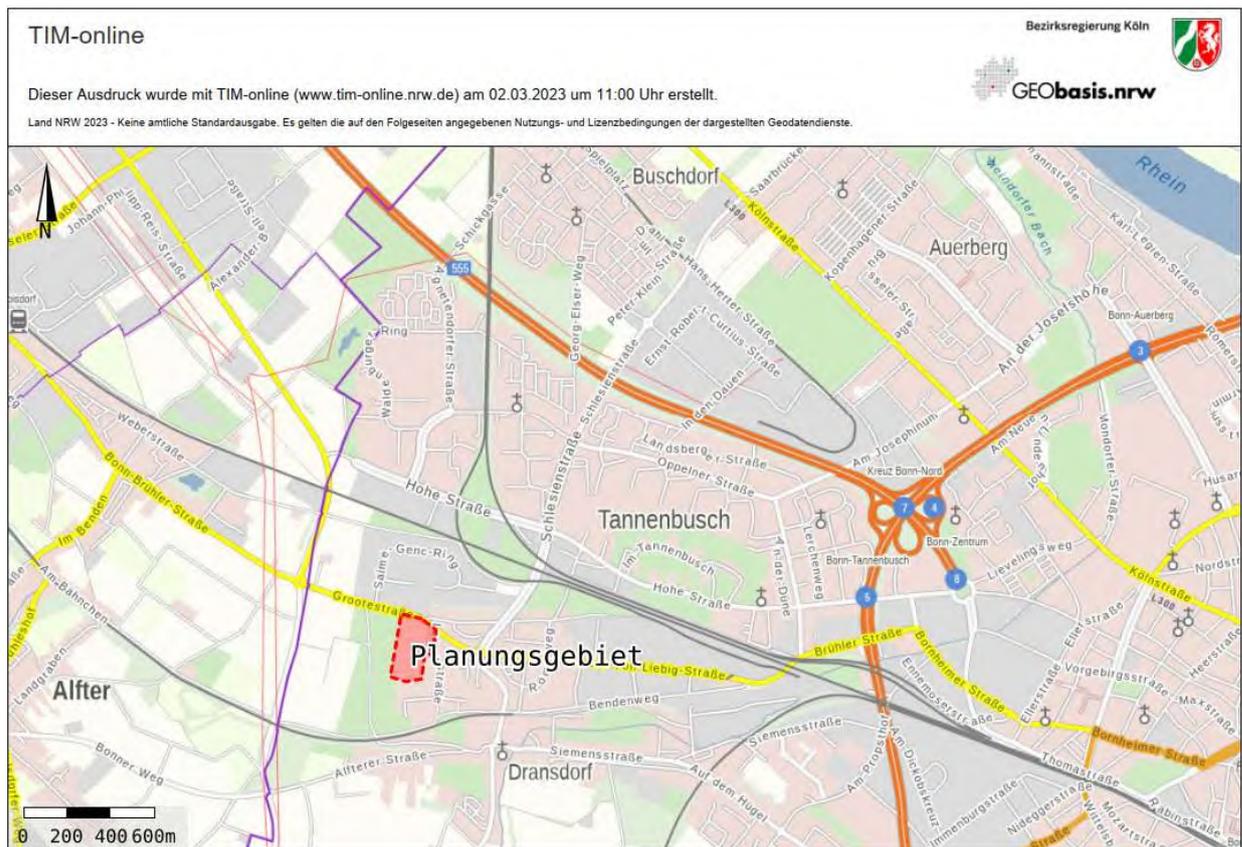


Abbildung 1: Lage des Planungsgebietes (Quelle: Time Online, März 2023)

<sup>1</sup> Schübler-Plan: Verkehrsuntersuchung Grootestraße / Lenastraße, Stand: 14.112023

## 2 MOBILITÄTSKONZEPT

Das Mobilitätskonzept umfasst organisatorische und operative Maßnahmen, die das Ziel verfolgen, die Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Kita-Besucher, Kita-Beschäftigte, Wirtschafts- und Entsorgungsverkehr) zu decken, die verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren und den Flächenverbrauch zu reduzieren.

### 2.1 Zentrale Abstellplätze für den motorisierten Verkehr in zwei Quartiergaragen

Die für das Bauvorhaben nach der Stellplatzsatzung der Stadt Bonn nachzuweisenden Pkw-Stellplätze werden nicht unmittelbar auf den Baugrundstücken als oberirdische oder unterirdische Stellplätze angelegt, sondern in zwei Quartiergaragen (Q1 mit 109 Pkw-Stellplätzen, Q2 mit 130 Pkw-Stellplätzen) gebündelt. Durch die Anordnung der Stellplätze in mehreren Ebenen kann der Flächenverbrauch gebündelt werden.

Die unmittelbar an den Einfahrten aus dem umliegenden Straßennetz in das geplante Quartier angeordneten Quartiergarage führen dazu, dass der motorisierte Verkehr am Rand des Quartiers abgefangen wird und so die Anzahl der motorisierten Fahrten in das Gebiet hinein reduziert wird. Es entstehen weniger Schadstoff- und Lärmemissionen innerhalb des Gebiets.

Abstellmöglichkeiten für Pkw an den einzelnen Gebäude sind nicht vorhanden, es ist lediglich möglich zum Ein- und Ausladen schwerer Gegenstände vor die einzelnen Wohneinheiten zu fahren. Damit ist das Quartier nicht autofrei, jedoch autoarm. Die Wegebreiten sind in der Regel auf 4,0 m reduziert (Anforderung der Müllabfuhr). Damit können auch Fuß- und Radverkehr noch einen zum Be- und Entladen abgestellten Pkw passieren, das Überholen oder Begegnen von Pkw jedoch nicht möglich ist. Das Abstellen von Pkw wird daher wirksam unterbunden. Die Breite der Verkehrsflächen resultiert aus den Anforderungen von Entsorgungs- und Rettungsfahrzeugen.

In der Quartiergarage werden auch die notwendigen Pkw-Stellplätze für die Kita-Beschäftigten angeboten. Stellplätze für Besucher stehen ebenfalls in der Quartiergarage zur Verfügung.

⇒ **Die Quartiergarage ist eine wirksame Maßnahme, um den Flächenverbrauch zu reduzieren und die Anzahl der Fahrzeugbewegungen (Pkw) im Quartier zu reduzieren.**

Eine überschlägliche Ermittlung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze ergibt auf der Grundlage der Stellplatzsatzung der Stadt Bonn eine Größenordnung von insgesamt ca. 193 notwendigen Pkw-Stellplätzen für die geplanten Nutzungen (vgl. Anlage 1). Zusammen mit den insgesamt geplanten 10 Pkw-Stellplätzen für Besucher der Bewohner (siehe auch Abschnitt 2.3) ergibt sich so ein Bedarf von 203 Pkw-Stellplätzen. In den Quartiergaragen sind insgesamt 239 Pkw-Stellplätze geplant. Damit können alle notwendigen Pkw-Stellplätze in den Quartiergaragen nachgewiesen werden.

Rechnerisch stehen daher mit 193 Stellplätzen bei 355 Wohnungen 0,54 Stellplätze je Wohnung zur Verfügung. Bezogen auf die erwartete Anzahl von ca. 890 Bewohner ergibt sich daraus eine Motorisierungsrate von etwa 22 Pkw je 100 Einwohnern. Im Jahr 2023 betrug die Motorisierungsrate in Bonn im

Bestand ca. 53 Pkw je 100 Einwohner<sup>2</sup>, die Tendenz ist dabei rückläufig. Damit wird für das geplante Quartier eine deutlich unterdurchschnittliche Motorisierung erwartet. Aus den weiteren im Mobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmen werden daher keine zusätzlichen Reduzierungen der notwendigen Pkw-Stellplätze abgeleitet. Die Maßnahmen tragen vielmehr dazu bei, ein angemessenes und ausreichendes Mobilitätsangebot für die Bewohner zu ermöglichen, so dass die Mobilitätsbedürfnisse auch mit einer niedrigeren Motorisierungsrate erfüllt werden können. Zudem sind die Pkw-Stellplätze durch die mehrgeschossige Anordnung in einer Quartiergarage bereits im Vergleich zu einer ebenerdigen Aufstellung flächensparend untergebracht. Zudem ist auch ein Teilrückbau der Quartiergaragen vorstellbar, sollte sich eine geringere Nachfrage nach Pkw-Stellplätze anbieten. Es ist ebenso möglich, auch Pkw-Stellplätze in weitere Fahrradstellplätze oder Abstellplätze für Lastenräder oder umzuwandeln.

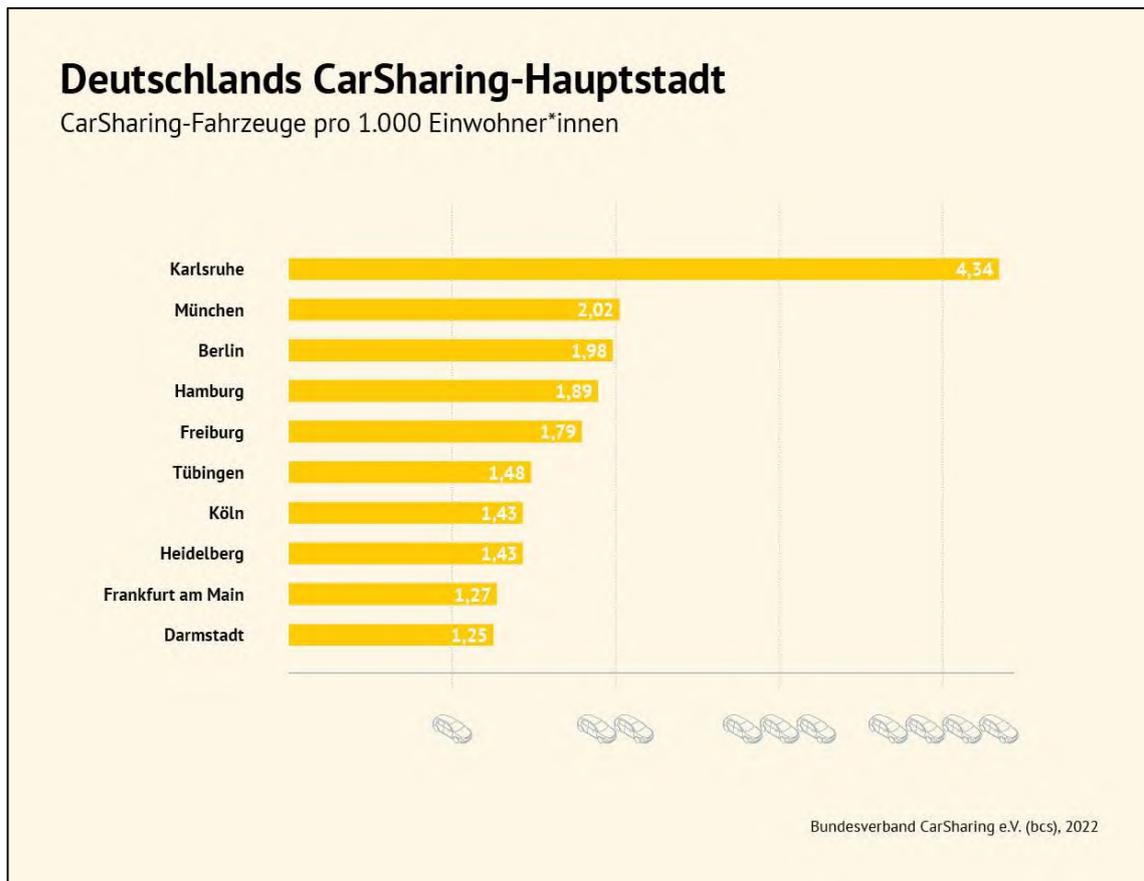
## 2.2 Car-Sharing

An den Quartierzufahrten sind außerhalb der Quartiergaragen jeweils 2 bzw. 3 Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge vorgesehen. Diese sind damit gut erkenn- und wahrnehmbar angeordnet. Für die Anwohner sind diese Standorte gut zu Fuß zu erreichen und das Angebot an Car-Sharing-Fahrzeugen gehört zum alltäglichen Bild, dies steigert die Akzeptanz und die Nutzung, da das Angebot täglich wahrgenommen wird

Es ist vorgesehen, dass für ca. 355 Wohnungen mit ca. 890 Bewohnern insgesamt 5 Car-Sharing-Fahrzeuge angeboten werden, das entspricht damit rechnerisch 5,6 Car-Sharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohnern. Eine Statistik des Bundesverbands Car-Sharing e.V. aus dem Jahr 2022 zeigt, dass in ausgewählten Städten im Mittel zwischen 1,25 und 2,02 Car-Sharing-Fahrzeug zur Verfügung stehen. Das Angebot von 5,6 Car-Sharing Fahrzeugen je 1.000 Einwohnern für das Planungsgebiet kann damit als überdurchschnittlich gut bewertet werden, es überschreitet sogar den im Jahr 2022 ermittelten Spitzensatz von 4,34 Car-Sharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohnern in Karlsruhe.

---

<sup>2</sup> [https://ga.de/news/wirtschaft/regional/bonn-weniger-autos-zugelassen-benzin-diesel-strom-hybrid\\_aid-91026333](https://ga.de/news/wirtschaft/regional/bonn-weniger-autos-zugelassen-benzin-diesel-strom-hybrid_aid-91026333)



**Abbildung 2:** Car-Sharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohner

Das Projektgebiet liegt am Stadtrand von Bonn, es sind daher tendenziell längere Wege zu Arbeitsplätzen, Versorgungsangeboten oder Schulen zu erwarten als bei einer integrierten Lage im Kernstadtbereich. Längere Wege werden oft häufiger mit dem Pkw zurückgelegt als mit anderen Verkehrsmitteln. Diese Randbedingungen führen oft zu einer höheren Motorisierung, also zur Anschaffung von mehreren Pkw je Haushalt. Ein überdurchschnittliches Car-Sharing-Angebot trägt dazu bei, auf die Anschaffung weiterer Pkw zu verzichten, weil im Bedarfsfall ein Car-Sharing-Fahrzeuge genutzt werden werden kann.

- ⇒ **Das überdurchschnittliche Car-Sharing-Angebot trägt dazu bei, die Anzahl der privaten Pkw im Quartier zu reduzieren. Damit wird der Flächenverbrauch durch Abstellplätze reduziert.**

## 2.3 Pkw-Stellplätze für Besucher

Eine Stellplatznachfrage in einem Wohnquartier entsteht nicht nur aus den Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner, sondern auch durch deren Besucher. Daher ist es erforderlich, auch Stellplätze für Besucher

anzubieten. In den beiden Quartiergaragen sind insgesamt 10 Pkw-Stellplätze für Besucher vorgesehen, diese befinden sich im abgeschrankten Bereich der Quartiergarage und sind damit bewirtschaftet. In der Verkehrsuntersuchung wurde ein werktägliches Fahrtenaufkommen von 25 Pkw-Fahrten im Besucherverkehr prognostiziert, das entspricht einer Nachfrage nach ca. 13 Abstellplätzen, da sich der Besucherverkehr über den Tag verteilt und nicht alle Besuche gleichzeitig stattfinden, ist das Angebot von 10 Abstellplätzen ausreichend.

- ⇒ **Die in der Quartiergarage angebotenen Pkw-Stellplätze für Besucher ermöglichen es, die Stellplatznachfrage im Quartier zu decken und vermeiden damit einen Parkdruck in den umliegenden Straßen.**

## 2.4 Paketstationen

An den beiden Zufahrten in das Quartier sind Paketstationen geplant. Diese ermöglichen sowohl den Empfang als auch das Versenden von Paketen für registrierte Nutzer. Ebenso können Pakete, die nicht direkt zugestellt werden, dort zur Abholung hinterlegt werden. Dadurch werden Fahrten zu einer Filiale vermieden.

- ⇒ **Die Paketstationen ermöglichen den einfachen und komfortablen Empfang und Versand von Paketen, ohne dass dadurch mit dem privaten Pkw Fahrten zu einer Filiale zurückgelegt werden müssen. Paketstationen tragen damit zu einer Reduzierung des Pkw-Verkehrs bei.**

## 2.5 Fahrradabstellplätze

Auf der Grundlage der Stellplatzsatzung der Stadt Bonn sind insgesamt 889 Fahrradabstellplätze nachzuweisen (vgl. Anlage 1). Davon werden 666 normale Fahrradabstellplätze und 51 Sonderabstellplätze für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger auf den Grundstücken nachgewiesen. In den Quartiergaragen werden weitere 152 normale Fahrradabstellplätze und 23 Sonderabstellplätze nachgewiesen (damit insgesamt 185 Fahrradabstellplätze). Insgesamt werden damit 892 Fahrradabstellplätze errichtet, der Stellplatznachweis ist damit gedeckt.

Die Fahrradabstellplätze an den Hauszugängen fördern Nutzung des Fahrrads für die Alltagsmobilität, vor allem wenn im Tagesverlauf mehrere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Fahrradabstellplätze in den Quartiergaragen ergänzen das Angebot um überdachte Fahrradabstellplätze.

- ⇒ **Fahrradstellplätze an den Hauszugängen schaffen einen hohen Komfort und steigern die Attraktivität des Fahrrads als Alternative zum privaten Pkw.**

## 2.6 Ladeinfrastruktur

Es ist vorgesehen, im öffentlichen Raum 6 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge vorzusehen und in den Quartiergaragen im Grundausbau insgesamt 7 weitere Ladepunkte zu errichten. Bei einer steigenden Nachfrage können weitere Ladepunkte nachgerüstet werden. Bei einem weiteren Ausbau ist ein Lastmanagement zu empfehlen, um eine Überlastung des Versorgungsnetzes zu vermeiden. In der Regel ist es ausreichend, wenn nachts über einen längeren Zeitraum geladen wird und nicht alle Ladevorgänge als schnelles Laden stattfinden. Damit werden Nachfragespitzen vermieden, die zu Engpässen im Stromnetz führen können. Ladeinfrastruktur führt nicht zu einer reduzierten Nutzung des Pkw, jedoch trägt sie dazu bei, die Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren. Derzeit stehen Ladepunkte in Wohngebieten vorwiegend in Einfamilien- oder Doppelhäusern auf dem Grundstück zu Verfügung. Insbesondere im Geschosswohnungsbau fehlen solche Angebote, dies hemmt die Anschaffung von Elektro-Pkw.

- ⇒ **Das Angebot von öffentlicher Ladeinfrastruktur trägt daher maßgeblich dazu bei, die Nutzung von Elektro-Pkw auch für Bewohner im Geschosswohnungsbau zu erleichtern und reduziert so die Lärm- und Schadstoffemissionen vor Ort. Bei steigender Nachfrage kann auch die Ladeinfrastruktur in den Quartiergaragen weiter ausgebaut werden.**

## 2.7 Kita Kiss&Ride

Auch wenn die Kita der Versorgung des Gebietes mit Kita-Plätzen dient, ist zu erwarten, dass auch aus den umliegenden Quartieren Kinder diese Kita besuchen werden. In der Regel könnten die Hol- und Bringwege aufgrund der geringen Entfernung auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad abgewickelt werden. Vielfach werden Wege zur Kita auch mit anderen Wegen verbunden, z.B. zur Arbeit oder zum Einkaufen. Es ist daher vorgesehen, 4 Stellplätze als Hol- und Bringzone unmittelbar vor der Kita anzulegen. In der Verkehrsuntersuchung wurde eine Verkehrsspitze am Morgen von 16 Kfz/h im Bringverkehr ermittelt. Da das Bringen in die Kita in der Regel mit einem Aufenthalt von etwa 10 Minuten verbunden ist, können je Stellplatz und Stunde etwa 5 Bringvorgänge abgewickelt werden, so dass sich bei 4 Stellplätze eine Kapazität für ca. 20 Kfz/h ergibt. Damit ist das Angebot ausreichend. Es stehen keine großen Reserven zur Verfügung, jedoch würden mit einem größeren Angebot auch zusätzliche Anreize geschaffen, den Pkw zu benutzen. Daher wird das Angebot insgesamt als ausreichend bewertet.

- ⇒ **Die angebotenen 4 Stellplätze zum Holen und Bringen ermöglichen eine sichere Abwicklung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs.**

## 2.8 Mobilitätszone mit Fahrradparken (Notwendig)

Im Erdgeschoss der Quartiergaragen sind jeweils 90 Fahrradabstellplätze und 10 Sonderfahrradstellplätze vorgesehen, die zusammen mit den Fahrradabstellplätzen den bauordnungsrechtlichen Bedarf an Fahrradabstellplätzen decken. (Auf der Grundlage des überschlägigen Stellplatznachweises sind in den Quartiergaragen insgesamt 185 Fahrradabstellplätze nachzuweisen, vgl. Abschnitt 5. Der rechnerische bestehende Überschuss von 15 Fahrradstellplätzen dient als Puffer, um sicher zu stellen, dass für die

spätere Baugenehmigung genügend Stellplätze zur Verfügung stehen). Mit der gesammelten Abstellung kann die notwendige Abstellfläche gebündelt und optimiert werden. Da die Abstellung jedoch nicht unmittelbar in der Nähe der Hauszugänge erfolgt, ist die soziale Kontrolle geringer. Die Ausstattung sollte es daher ermöglichen, die abgestellten Fahrräder wirksam vor Diebstahl zu schützen. Die bauliche Ausgestaltung der Mobilitätszonen sollte zudem durch eine offene Gestaltung und ausreichende Beleuchtung Angsträume vermeiden, so dass die Flächen auch angenommen werden.

## 2.9 Quartierlastenrad

Die Anschaffung von Lastenrädern erfordert eine hohe Investition. Das Angebot von insgesamt 4 Quartierlastenrädern schafft die Möglichkeit, bedarfsweise Einkäufe oder Kinder mit dem Lastenrad zu transportieren und auf die Benutzung eines Pkw zu verzichten.

- ⇒ **Das Lastenrad-Sharing-Angebot schafft damit die Voraussetzungen, anstelle des Pkw diese Wege mit dem Fahrrad durchzuführen und damit zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen beizutragen. Die Quartierlastenräder werden im Quartierparkhaus positioniert. Hier stehen wettergeschützte Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Mit der Verortung der Quartierlastenräder im Quartierparkhaus wird auch dessen Funktion als zentraler Anlaufpunkt für Mobilitätsbedürfnisse gestärkt.**

## 2.10 Quartierhandkarren

In den Quartiergaragen werden insgesamt 6 Quartierhandkarren angeboten, die dazu genutzt werden können, um schwere Einkäufe von der Quartiergarage zur Wohnung zu transportieren. Damit wird ein Angebot geschaffen, um einem der häufigsten Kritikpunkte an Quartiersgaragen entgegen zu wirken, dass der Transport von schweren Einkäufen nicht komfortabel sei.

- ⇒ **Mit dem Angebot an Quartierhandkarren kann die Anzahl der Pkw-Einfahrten und Halte im Quartier wirksamen reduziert werden.**

## 2.11 Monitoring

Die verschiedenen Sharing-Angebote (Car-Sharing, Quartierlastenräder, Quartiershandkarren) sollten einem Monitoring unterzogen werden, um im Bedarfsfall bei einer hohen Nachfrage das Angebot erweitern zu können und so die positiven Wirkungen einer Reduzierung der Pkw-Fahrten im Einkaufsverkehr oder der Einfahrten in das Quartier zum Be- und Entladen zu unterstützen.

## 2.12 **Wartung**

Die Betrieb und damit auch die Wartung der Quartierlastenräder und Quartierhandkarren sollte zur Sicherung eines dauerhaften Angebots geregelt und dauerhaft sichergestellt werden. Diese Aufgabe kann entweder ein externen Betreiber oder die Wohnungsverwaltung der übernehmen.

## 2.13 **Information und Öffentlichkeitsarbeit**

Damit die Mobilitätsmaßnahmen dauerhaft bekannt sind und auch beider Mieter- oder Eigentümerwechseln den Neumieter oder -eigentümern bekannt sind, sollten diese beim Einzug auf die Angebote hingewiesen werden.

## 2.14 **Monitoring**

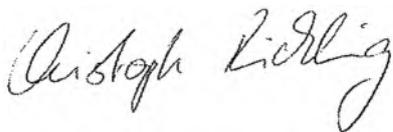
Um die Wirkung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zu überprüfen, schlagen wir die folgenden Monitoringmaßnahmen vor:

- Erhebung der im Umfeld abgestellten Fahrzeuge am späten Abend und frühen Morgen vor Realisierung der Maßnahmen und 1 Jahr nach Bezug aller Wohneinheiten, um festzustellen, ob die Sharing-Angebote zur Reduzierung des Pkw-Besitzung der Einwohner oder zur Abschaffung der 2. Pkw erfolgreich waren.
- Erhebung zur Nutzung der Sharing-Angebote (Buchungszahlen) nach 1 Jahr. Vergleich mit der Auslastung anderer Sharing-Angebote
- Schriftliche Haushaltebefragung zur Nutzung der Sharing-Angebot und zum Kfz-Bestand

In Abhängigkeit von den Ergebnissen sind ggf. die Sharing-Angebote zu überprüfen, die Notwendigkeit von Anwohnerparken im Umfeld zu prüfen oder über das Angebot verstärkt zu informieren.

Aufgestellt, 07.05.2024

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH



Dipl.-Geogr. Christoph Richling  
Leitung Infrastruktur Straße



Dr.-Ing. Matin Shirli  
Infrastruktur Straße

### 3 GRUNDLAGEN UND ANLAGEN

**Anlage 1:** Überschlägliche Stellplatzermittlung (Aufsteller: Ulrich Hartung GmbH)

**Anlage 2:** Entwurf des Gestaltungsplanes BP 6122-1 (Vorhaben- und Erschließungsplan, Lageplan)

**Stellplatzermittlung**

	Gebäude	Grundfläche	Geschossigkeit	Geschosswohnungsbau BGF			Reihenhäuser BGF			Pkw-St		F St Bedarf Gesamt	F St im Detail							
				freifinanziert	öffentl. gefördert	WE	freifinanziert	öffentl. gefördert	WE	Stellplätze Q1	Stellplätze Q2		F St "normal" Bedarf	F St "normal" Nachweis Grundstück	Anteil "normal" nachweis in Quartiersgaragen	Sonder F St Bedarf	Sonder F St Nachweis Grundstück	Sonder F St Nachweis Quartiersgaragen	Anteil "Sonder FST" Nachweis in Quartiersgaragen	
G1	630 m²	5,75	3.623 m²	42						17		105	94	56	38	41%	10	6	4	43%
G2	287 m²	5,75	1.650 m²	19						8		48	43	44	0	0%	5	2	0	0%
G3	567 m²	3,75	2.126 m²	25						10		61	55	42	13	24%	6	3	3	51%
G4	508 m²	4,75	2.413 m²	28						11		70	63	42	21	33%	7	6	1	14%
G5	508 m²	3,75	1.905 m²	22						9		55	50	52	0	0%	6	4	2	27%
G6	508 m²	3,75	1.905 m²	22						9		55	50	42	8	15%	6	3	3	45%
GR1	449 m²	2,75					1.235 m²	7		7		23	21			0%	0			
F1	626 m²	3,75	2.348 m²	25							18	63	57	42	15	26%	6	5	1	20%
F2	508 m²	4,75	2.413 m²	26							18	65	58	42	16	28%	6	5	1	23%
F3	567 m²	3,75	2.126 m²	23							16	57	51	42	9	18%	6	5	1	12%
F4	508 m²	4,75	2.413 m²	26							18	65	58	48	10	17%	6	4	2	38%
FR1	449 m²	2,75					1.233 m²	7		7		23	21	28		0%	0			
FR2	449 m²	2,75					1.233 m²	7		7		23	21	28		0%	0			
FR3	449 m²	2,75					1.233 m²	7		7		23	21	28		0%	0			
FR4	385 m²	2,75					1.059 m²	6		6		20	18	24		0%	0			
FR5	449 m²	2,75					1.235 m²	7		7		23	21	28		0%	0			
BGF Kita Wohnanteil K1	880 m²	3,75	3.300 m²	38							15	95	86	64	22	25%	10	5	5	48%
BGF Kita Kitaanteil K1 4-gruppig	1.036 m²	1									4	16	14	14	0	0%	2	3	0	0%
Quartiersgaragen Q1	1.053 m²	4													81				10	
Quartiersgaragen Q2	1.218 m²	4													71				13	
Summe Bedarf			9.300 m²	16.922 m²	295	5.994 m²	1.235 m²	41		85	108	889	801	666	152	19%	75	51	23	31%
Summe Nachweis im Plan										109	130			818				74		

kein gesonderter Nachweis für die Reihenhäuser

**Stellplatzbedarfe gem. Bonner Stellplatzsatzung**

Stellplatzansatz Pkw für MFH Wfl. im Durchschnitt	gefördertes Wohnen	0,4 St/WE
Stellplatzzone II	freifinanziertes Wohnen	0,7 St/WE
Stellplatzansatz Pkw für Ein- und Zweifamilienhäuser		1,0 St/WE
Stellplatzansatz Pkw für Kindertagesstätte		1,0 je 20 Kinder entspricht ca. einer Gruppe

Stellplatzansatz Fahrräder gem. Bonner Stellplatzsatzung für MFH Wfl. im Durchschnitt	gefördertes Wohnen	2,5 St/WE
Stellplatzzone II	freifinanziertes Wohnen	2,5 St/WE
Stellplatzansatz Fahrräder gem. Bonner Stellplatzsatzung für Ein- und Zweifamilienhäuser		1,0 St/40 m² Wfl
Stellplatzansatz Fahrräder für Kindertagesstätte		4,0 je 20 Kinder entspricht ca. einer Gruppe

\* weitere Anforderungen an Fahrradstellplätze gem. Anlage 5 der Bonner Stellplatzsatzung:  
 => keine Doppelparker, außer bei Bedarf von > 50 St, mit genauer Angabe Hersteller und Modell  
 => jeder 10. erforderliche Fahrradstellplatz als Sonderstellplatz für Lastenräder, Anhänger oder Sonstige Sonderfahrzeuge: 2,75x 1,00 m Maß; Erschließungsweg mind. 2,5 m breit



Darstellung des Vorhabens

Allgemeine Darstellungen

- Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans
- Grundstücksgrenzen (Vorschlag)
- Asphalt (Haupterschließung)
- Asphalt Wege (farbig hell)
- Asphalt Höfe (farbig hell)
- Betonsteingeländer
- Zuwegung der Häuser / Nebenanlagen
- Neupflanzung Bäume
- Bestandsbäume - Erhalt
- geschützter Baum (Baumschutzzone - nur im Plangebiet übernommen)
- Staudenflächen
- Rasenflächen
- Private Grundstücksflächen, gärtnerisch angelegt
- Bestandsgrünanlage
- Dachbegrünung extensiv
- Retentionsmulde
- Rigole
- Verbindungsrinne Kaskade / Mulde
- 4 FST: Zahl vorgesehener Fahrradstellplätze
- 3 SFS: Zahl vorgesehener Sonderfahrradstellplätze (z.B. für Lastenräder)
- Müllbehälter / Unterflurcontainer
- Kreisstrichzsaun

Dieser Plan ist gemäß § 3 (2) des Baugesetzbuches durch Beschluss des Rates der Stadt Bonn vom \_\_\_\_\_ zur Veröffentlichung beschlossen.

Bonn, den \_\_\_\_\_  
Die Oberbürgermeisterin im Auftrag  
Lehrerin des Stadtplanungsfaches

Dieser Plan wurde gemäß § 3 (2) des Baugesetzbuches in der Zeit vom \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_ veröffentlicht.

Bonn, den \_\_\_\_\_  
Die Oberbürgermeisterin im Auftrag  
Lehrerin des Stadtplanungsfaches

Dieser Plan ist gemäß § 10 des Baugesetzbuches vom Rat der Stadt Bonn am \_\_\_\_\_ als Satzung beschlossen worden.

Bonn, den \_\_\_\_\_  
Die Oberbürgermeisterin in Vertretung  
Stadtbaureferat

Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan wird hiermit ausgefertigt.

Bonn, den \_\_\_\_\_  
Oberbürgermeisterin

Die Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist gemäß § 10 des Baugesetzbuches am \_\_\_\_\_ erfolgt.

Mit der Bekanntmachung ist dieser Plan in Kraft.

Bonn, den \_\_\_\_\_  
Die Oberbürgermeisterin im Auftrag  
Lehrerin des Stadtplanungsfaches

Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3038) in der zur Zeit geltenden Fassung
- Bauzonenverordnung (BauZV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) in der zur Zeit geltenden Fassung
- Planzonenverordnung 1990 (PlanZV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58) in der zur Zeit gültigen Fassung
- Landesverordnung (LandV NRW) vom 21. Juli 2016 (GVV NRW 2016 S. 421) in der zur Zeit geltenden Fassung

Hinweis: Dieser Vorhaben- und Erschließungsplan ist Bestandteil des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 6122-1

ENTWURF



Flur 47

Flur 84

Anschluss Bebauungsplan Nr. 7323-17