

*Federführung:*  
61 Stadtplanungsamt

*Dezernat:*  
Dez. III

## Prüfauftrag Beschleunigung Linie 66 – Straßenraumaufteilung im Bereich der Sankt Augustiner Straße zwischen Combahnstraße und Niederkasseler Straße

---

### Beratungsfolge

|                                     |            |              |
|-------------------------------------|------------|--------------|
| Bezirksvertretung Beuel             | 03.11.2021 | Anregung     |
| Ausschuss für Mobilität und Verkehr | 23.11.2021 | Empfehlung   |
| Rat                                 | 09.12.2021 | Entscheidung |

### Beschlussvorschlag

Folgende Varianten werden zur weiteren Vorentwurfsplanung der Veränderung des Straßenraumquerschnitts im Bereich der Engstelle der Sankt Augustiner Straße zwischen Combahnstraße und Niederkasseler Straße im Kontext Beschleunigung der Linie 66 vorgeschlagen:

1. Planungsvariante 1: Straßenquerschnitt wie mit Drucksache 190443 mit eigenem Bahnkörper und Radfahrstreifen (Mehrbedarf gegenüber heute: 7,60 m)
2. Planungsvariante 2: Straßenquerschnitt wie in Planungsvariante 1, allerdings mit straßenbegleitenden eigenständigen Radwegen (Mehrbedarf gegenüber heute: 9,15 m)
3. Planungsvariante 3: Straßenquerschnittaufteilung wie Variante 2, allerdings reduziert auf Mindestbreiten (Mehrbedarf gegenüber heute: 8,20 m)

### Begründung

Am 06.02.2020 hat der Rat der Bundesstadt Bonn u.a. beschlossen, dass die Verwaltung eine Straßenvorentwurfsplanung für den Engstellenbereich auf der Sankt Augustiner Straße zwischen der Combahnstraße und der Niederkasseler Straße erarbeiten soll (DS 190443). Mit dem Auftrag ging, durch Anregung der BV Beuel, ein Prüfauftrag für einen Alternativentwurf mit einer geänderten Fußverkehrsführung einher.

Diese Prüfvariante wurde der BV Beuel am 17.03.2021 vorgelegt (DS-Nr. 190443-01) und im Zuge dessen verworfen. Allerdings wurde die Verwaltung beauftragt eine weitere Prüfvariante zu erarbeiten, in der der Radverkehr mittels straßenbegleitendem baulich abgetrenntem Radweg geführt werden soll. Diese Variante liegt nun vor und soll noch einmal mit der ursprünglich beschlossenen Variante verglichen werden. Hierbei wird neben den verkehrlichen Belangen auch auf das Entwicklungspotenzial der verbleibenden Restfläche angrenzend zur Sankt Augustiner Straße für eine mögliche zukünftige Bebauung eingegangen.

**Plankonzept:**

Ziel des ursprünglichen Plankonzeptes ist es, aufgrund der notwendigen Eingriffe in die Friedhofsfläche und die Privatgrundstücke, sicherzustellen, dass ein minimal erforderlicher Flächenbedarf für einen geordneten Stadtbahnbetrieb, d.h. ein besonderer Bahnkörper mit entsprechender Signalisierung, ermöglicht wird und dabei maximale Verbesserungen für Rad- und Fußverkehre erzielt werden. Zunächst wurden unter Abwägung verschiedener Varianten Regelschnitte entwickelt, die aus verkehrlicher Sicht machbare bzw. zu verwerfende Varianten ergaben. Auch eine Variante mit straßenbegleitendem Radweg wurde in dieser Phase bereits betrachtet. Anlage 1 zeigt die bisherige Vorzugsvariante (Beschluss 06.05.2020) mit Radfahrstreifen. Variante 2 zeigt den Prüfauftrag mit straßenbegleitendem Radweg. Variante 3 greift ebenfalls den Prüfauftrag auf, allerdings wird hier auf die absoluten Minimalmaße für Fuß- und Radwege zurückgegriffen.

**Planungsvariante 1 (Anlage 1):**

Diese Variante sieht unter der Maßgabe einer möglichst geringen Verbreiterung des Gesamtquerschnitts und damit eines möglichst geringen Eingriffs in die Privatgrundstücke zur Führung des Radverkehrs einen Radfahrstreifen von 1,85 m vor. Die angrenzenden Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr haben eine Breite von 3,25 m. Zuzüglich eines 2,50 m breiten Gehwegs ergibt sich damit ein maximaler Eingriff in die Bestandsbebauung von 7,60 Meter.

Die Prämisse der ursprünglichen Planung war eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme bei gleichzeitig bestmöglicher Führung aller Verkehrsteilnehmer\*innen, auch unter Berücksichtigung einer zukünftigen baulichen Entwicklung auf der verbleibenden Restfläche der angrenzenden Grundstücke. Für die Realisierung von Variante 1 wird weniger Fläche als bei den Varianten 2 und 3 (s.u.) und damit auch weniger Eingriff in Privatgrund benötigt. Kritisch anzumerken ist, dass durch die Minimierung des notwendigen Flächenbedarfs bei dieser Variante dem Grundsatz eines eigenständigen Radweges an Hauptverkehrsstraßen nicht Rechnung getragen werden kann.

**Planungsvariante 2 (Anlage 2):**

Diese Variante sieht anstatt der Radfahrstreifen straßenbegleitende Radwege auf beiden Straßenseiten vor. Zudem muss dadurch der Fahrstreifen von 3,25 m auf 3,50 m Breite erweitert werden, da dieser nun zwischen zwei Borden geführt wird (Hochbord zu den Stadtbahngleisen, Bord zum Radweg). Dadurch ergibt sich gegenüber der Bestandssituation ein maximaler Eingriff von 9,15 Meter. In Variante 2 wurde bei den Maßen für Fuß- und Radwege insbesondere

aus Gründen der Verkehrssicherheit größere Breiten als die Mindestmaße gewählt. Dies ist dann erforderlich, wenn es sich z.B. um Hauptverbindungen des Radverkehrs handelt, oder bei hohen Radverkehrsstärken.

Da die Planung grundsätzlich mit sehr massiven Eingriffen in die grundgesetzlich geschützten Eigentumsrechte verbunden ist, muss die Abwägung, d.h. „Verbreiterung des Straßenquerschnittes“ contra „Eigentumsrechten“ besonders hohen Anforderungen genügen. Im Ergebnis bedeutet dies, dass für die Rechtfertigung der eigentumsrechtlichen Eingriffe unabwiesbare Gründe des Allgemeinwohls vorliegen müssen. Nur wenn die Herstellung straßenbegleitender Radwege auf der Grundlage der einschlägigen Richtlinien und Regelwerke (StVO, RAS 06, ERA, etc.) oder zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zwingend geboten ist, können derart massive Eingriffe in die Eigentumsrechte gerechtfertigt werden. Auch wenn eine separate Radwegführung im Sinne eines Optimierungsgedankens dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Nutzerinnen und Nutzer Rechnung trägt, so sind die massiven Eingriffe in die vorhandenen Eigentumsstrukturen mit der aufstehenden Bausubstanz und den Friedhofsflächen in eine Abwägung zwischen den Varianten unbedingt einzubeziehen. Bei Favorisierung von Variante 2 oder der aus dieser abgeleiteten Variante 3 (s.u.) können im Zuge des Bebauungsplanverfahrens größere Widerstände der betroffenen Grundstückseigentümer\*innen, langjährige Enteignungsverfahren sowie Normenkontrollklagen gegen den Bebauungsplan auftreten und damit das Erstanliegen „Beschleunigung der Linie 66“ gefährden.

### **Planungsvariante 3 (ohne Anlage, in Anlehnung an Variante 2 zu betrachten):**

Diese Variante basiert auf den absoluten Minimalmaßen. Sie wird aus verkehrsplanerischer Sicht kritisch gesehen. Gehwege sollen in der Regel eine Breite von 2,50 m aufweisen. Der Sicherheitsabstand zum angrenzenden Radweg, oder der Fahrbahn kann unter Umständen von 0,5 m auf 0,3 m verringert werden, was eine rechnerische Breite von 2,30 m ermöglicht. Radwege sollen der Regel nach 2 m Breite und zusätzlich einen 0,75 m großen Sicherheitsabstand (bei festen Einbauten im Fahrbahnrand z.B. Masten, oder Kfz-Geschwindigkeiten über 50 km/h) zur Fahrbahn aufweisen, welcher auf 0,5 m reduziert werden kann. Bei geringen Radverkehrsstärken kann die Breite des Radwegs auf 1,60 m reduziert werden, was eine rechnerische Minimalbreite von 2,10 m ergibt. Der kleinste mögliche Querschnitt für Fuß- und Radwege wäre demnach 4,40 m anstatt 5 m breit. Es sei an dieser Stelle aber darauf hingewiesen, dass die Regelwerke vorgeben, dass eine Kombination von absoluten Mindestmaßen zu vermeiden ist und die Radverkehrsstärken hier nicht gering sind. In einer Variante auf Basis der absoluten Mindestmaße wäre ein Eingriff in die Bestandsbebauung von maximal 8,20 Meter notwendig.

Eine Besonderheit ergibt sich bei allen drei Varianten auf Höhe der Kreuzstraße 66 sowie der Sankt Augustiner Straße 74. In Variante 1 ergibt sich hier eine kurze Engstelle, die aus gutachterlicher Sicht aufgrund der kurzen Distanz vertretbar ist und durch eine entsprechende Verkehrsführung berücksichtigt wird (verringertem Querschnitt mit Kfz-Fahrstreifen und Radfahrstreifen). Aufgrund der geringfügigen Reduzierung des Regelquerschnitts auf diesem vergleichsweise kurzen Abschnitt ist keine negative Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit zu erwarten. Vor dem

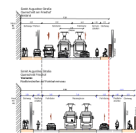
Hintergrund der Eigentumsinteressen der betroffenen Grundstückseigentümer\*innen (Abriss eines Hauses für einen benötigten Flächengewinn von 0,85 m) sollte daher diese Engstelle beibehalten werden. In der zweiten Variante mit straßenbegleitendem Radweg würde der Eingriff in die genannte Bebauung deutlich größer ausfallen. Eine Führung mittels straßenbegleitendem Radweg wird daher an dieser Stelle nicht möglich sein. Aufgrund der kurzen Distanz wurde hier ebenfalls eine Zwischenlösung mit verkleinerter Fahrspur und angrenzendem, getrennten Geh-/Radweg gewählt. Die Verkleinerung der Fahrspur für den Kfz-Verkehr hat allerdings negative Auswirkungen auf die Simulationsergebnisse, da der vorherige Querschnitt punktuell auftretende Stauereignisse berücksichtigt hatte. Dies ist mit einer verkleinerten Fahrspur nicht mehr der Fall, sodass die Wahrscheinlichkeit von Überstauungen am Knotenpunkt Sankt Augustiner Straße/Niederkasseler Straße zunimmt.

Neben den verkehrlichen Gesichtspunkten spielen vor allem die Potenziale für eine zukünftige Bebaubarkeit der verbleibenden Grundstücke auf der Dreiecksfläche zwischen Sankt Augustiner Straße, Combahnstraße und Kreuzstraße eine Rolle bei der Gesamtbewertung. Bezüglich einer baulichen Entwicklung auf der verbleibenden Restfläche haben bereits erste Abstimmungsgespräche mit einem potentiellen Investor stattgefunden. Mit der in Variante 1 geplanten Neugestaltung der Sankt Augustiner Straße geht ein Flächenverlust von ca. 30 % der ursprünglichen Gesamtgrundstücksgröße aller privaten Eigentümer einher. Von zuvor ca. 2.600 m<sup>2</sup> bleiben nach Abzug der Flächen, die für die Neugestaltung der Trasse benötigt werden, rund 1.800 m<sup>2</sup> übrig. Der sich aus dem Flächenabzug ergebende neue Grundstückszuschnitt ist insgesamt sehr schmal und hinsichtlich einer baulichen Nutzung ungünstig geschnitten. An der schmalsten Stelle zwischen der neugeplanten Sankt Augustiner Straße und einem Grundstück an der Kreuzstraße (Hausnummer 53) würde das Grundstück dann nur noch eine Tiefe von 7,80 m aufweisen. Unter diesen Voraussetzungen gestaltet sich eine geordnete städtebauliche Entwicklung der Grundstücke ohnehin schon äußerst kompliziert. Neben der speziellen Architektur (teils sehr geringe Gebäudetiefe / spezielle Grundrisse) müssen in erster Linie Themen wie Rettungswege, Abstandsflächen zu den Nachbargrundstücken, Lärmimmissionen, geringe Grundfläche für eine Tiefgarage und v.a. das Thema Baustellenlogistik/Baustellensicherheit auf diesem sehr schmalen Grundstück berücksichtigt werden. Die Umsetzung eines straßenbegleitenden Radwegs gemäß Prüfauftrag (Varianten 2 und 3) verkompliziert die Realisierung eines Bauvorhabens an dieser Stelle zusätzlich. Durch den zusätzlichen Abzug von Flächen (ca. 150 m<sup>2</sup> bei Variante 2 und unter 100 m<sup>2</sup> bei Variante 3) zu Lasten der privaten Grundstückseigentümer vermindern sich die Chancen, eine gemeinschaftliche Lösung für diese Situation finden zu können, deutlich. Insbesondere die im vorangegangenen Abschnitt genannte bauliche Engstelle erweist sich als problematisch. Ohnehin böte der Erwerb der gesamten verbleibenden Flächen durch einen Investor am ehesten eine Perspektive, in absehbarer Zeit zu einer städtebaulich optimierten Entwicklung dieser ungünstig zugeschnittenen Grundstücksflächen zu gelangen; zumal die Bemühungen der Stadt um einen freihändigen Erwerb bisher erfolglos geblieben sind. Dies erfordert allerdings auch eine für einen Investor tragfähige Entwicklungsperspektive für das Gesamtareal. Eine zufriedenstellende Lösung für eine bauliche Entwicklung ist Grundvoraussetzung, damit eine Umgestaltung der Sankt Augustiner Straße überhaupt in naher Zukunft realisiert werden kann.

**Anlage/n**

- 1 Variante 1\_Radfahrstreifen (öffentlich)
- 2 Variante 2\_Radweg (öffentlich)

# Konzept zur Abstimmung



Sankt Augustiner Straße  
Querschnitt A-A'  
Maßstab 1 : 500

- |                      |                       |
|----------------------|-----------------------|
| Fahrbahn             | Straßenbahn (Bestand) |
| Gehweg               | Straßenbahn (Planung) |
| Geh-/ Radweg         | Bord (Bestand)        |
| Radweg               | Bord (Planung)        |
| Nebenflächen         | Umbaubereich          |
| Grünflächen          | Strommast             |
| Markierung (Bestand) |                       |
| Markierung (Planung) |                       |
- Vermessung: 7822-177a.dwg / 6722-3\_BPlan-Grundlage.dwg  
Bonn Stadtplanungsamt

Maßstab  
1:500

Bearbeiter:  
Mz, BH

Gezeichnet:  
GH

Geprüft:

Datum:  
13.11.2019

Projekt:  
P 3117

## Stadt Bonn

Sankt Augustiner Straße  
Ausbaukonzept besonderer Bahnkörper

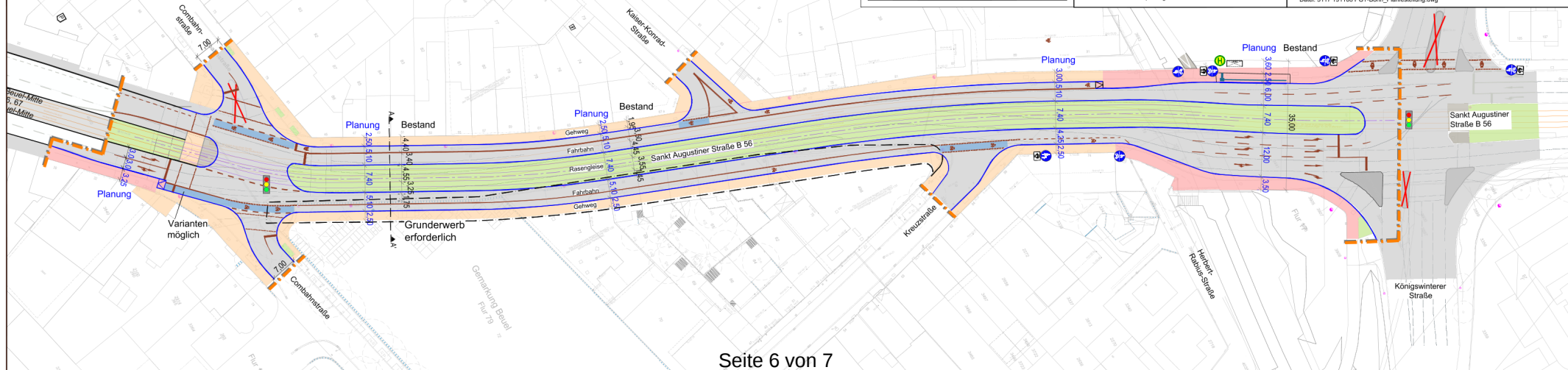
Variante:  
Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau

Prinzipskizze  
Maße müssen vor Ort überprüft werden !



Umwelt und Verkehr GmbH  
Vordere Schönevorst 18  
30167 Hannover  
Telefon: (0511) 38 39 4-0  
Telefax: (0511) 38 39 4-50

Datei: 3117 191108 PGT-Bonn\_Planfeststellung.dwg



Two cross-section diagrams of the Sankt Augustiner Straße tunnel. The top diagram shows the 'Normalzustand' (normal state) with a car and a truck. The bottom diagram shows the 'Brandzustand' (fire state) with a fire on the truck. Both diagrams include dimensions for the tunnel width and height, and a scale bar at the bottom.

Normalzustand

Brandzustand

Sankt Augustiner Straße

Querschnitt A-A'

Maßstab 1 : 500

- 
- Vermessung: 7822-177a.dwg / 8722-3\_BPlan-Grundlage.dwg  
 Bonn Stadtplanungsamt

|                       |
|-----------------------|
| Maßstab<br>1:500      |
| Bearbeiter:<br>Mz, BH |
| Gezeichnet<br>GH      |
| Geprüft:              |
| Datum:<br>20.07.2021  |
| Projekt:<br>P 3117    |

Datnr: 3117

Sankt Augustiner Straße  
Ausbaukonzept besonderer Bahnkörper

Maße müssen vor Ort überprüft werden !

**PGT** Umwelt und Verkehr GmbH  
Vordere Schöneworth 18  
30167 Hannover  
Telefon: (0511) 38 39 4-0  
Telefax: (0511) 38 39 4-50

Datei: 3117 210719 PGT-Bonn\_Planfeststellung-Var Hochbord Radweg.dwg