

Beschlussvorlage
 öffentlich
221646

**STADT.
 CITY.
 VILLE.
 BONN.**

Die Oberbürgermeisterin

<i>Federführung:</i> 61 Stadtplanungsamt	<i>Dezernat:</i> Dez. III
---	------------------------------

Weiteres Vorgehen Knotenpunkt B56/Reinold-Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße

Beratungsfolge

Ausschuss für Wohnen, Planung und Bauen	29.09.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Beuel	19.10.2022	Anhörung
Ausschuss für Mobilität und Verkehr	26.10.2022	Empfehlung
Rat	23.03.2023	Entscheidung

Beschlussvorschlag

1. Der Beschluss des Rates der Bundesstadt Bonn vom 02.02.2017 (DS 1613393EB11) zur Errichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung B56/Reinhold-Hagen-Straße/Bundesgrenzschutzstraße wird aufgehoben.
2. Stattdessen wird die Verwaltung beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW eine Lichtsignalgesteuerte Kreuzung an genannter Stelle zu planen und den Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.
3. Die Führung des Fuß- und Radverkehr soll zum Teil planfrei mittels Tunnelbauwerk unter dem Knotenpunkt sowie in dessen näherer Umgebung erfolgen. Dazu wird die Verwaltung beauftragt, eine entsprechende Planung auf den vorliegenden Grundlagen gemäß Variante 1a zu erarbeiten und ebenfalls vorzustellen.

Begründung

Zu 1. und 2.

Mit Beschluss vom 02.02.2017 wurde die Verwaltung beauftragt die Planung eines großen Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung B56/Reinhold-Hagen-Straße/Bundesgrenzschutzstraße voranzutreiben.

Der Knotenpunkt liegt unmittelbar am Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 8124-24 (Wohnpark II in Vilich-Müldorf) für den derzeit aufgrund diverser Planänderungen die 2. Öffentliche Auslegung vorbereitet wird. Das Plangebiet ermöglicht den Bau von ca. 420 Wohneinheiten. Der Knotenpunkt ist Teil der äußeren Erschließung des Baugebiets, dessen künftiger Kfz-Verkehr zu

nahezu 100% über diesen Knoten abgewickelt wird. Aus den Verkehrsuntersuchungen ergibt sich, dass der Knoten in seiner heutigen Ausbauf orm bis spätestens 2030 nicht mehr ausreichend leistungsfähig betrieben werden kann, selbst wenn das Baugebiet Wohnpark II in seinen Verkehrsauswirkungen nicht mitbetrachtet würde. Daher ist für die Planrechtschaffung des Wohnpark II die Sicherstellung eines leistungsgerechten Ausbaus der äußeren Erschließung unabdingbar.

Aufgrund der vielschichtigen Einflussfaktoren auf die Verkehrsbelastungen im Abschnitt der B56 zwischen AS Vilich und Kautexstraße wurden zunächst in einem iterativen Prozess die Auswirkungen des geplanten Büro- und Gewerbepark Pützchen-Bechlinghoven (Bebauungsplan Nr. 6923-3) auf das Verkehrsgeschehen geprüft und bewertet (alle weiteren städtebaulichen und verkehrsplanerischen Maßnahmen inkl. Wohnpark II wurden mitbetrachtet). Die Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass mit der Zusatzbelastung durch den Büro- und Gewerbepark sowie die allgemeine Zunahme der Verkehrsbelastung in der Prognose eine Überlastung des umliegenden Straßennetzes entlang der Siegburger Straße (L83) auftritt. Die aus diesen Ergebnissen resultierende Vorzugsvariante wurde vom Landesbetrieb Straßen.NRW schlussendlich abgelehnt. Hintergrund hierbei war, dass der Büro- und Gewerbepark nur dann leistungsfähig erschlossen werden kann, wenn dieser einen direkten Bypass an die B56 erhält (Zufahrt zur B56, ausschließlich Ausfahrt in Fahrtrichtung Osten (Sankt Augustin) möglich). Die mit dieser Lösung einhergehenden Umwegfahrten auf der B56 (über Büro- und Gewerbepark – Kreisverkehr B56/Bundesgrenzschutzstraße – A59) wurden vom Landesbetrieb sehr kritisch bewertet, sodass von dort der Vorschlag eines Vollanschlusses des Gewerbeparks direkt an die B56 kam (Knotenpunkt mit allen Fahrbeziehungen). Auf dieser Grundlage wurde eine weitere Verkehrsuntersuchung beauftragt, welche die Machbarkeit dieses Vorschlags bescheinigen sollte. Dieser Nachweis wurde nun mittels Entwurfsskizze und Mikrosimulation erbracht.

Die Mikrosimulation betrachtet den Abschnitt der B56 zwischen AS Vilich – Kautexstraße und ergibt für alle auf diesem Abschnitt befindlichen Knotenpunkte jeweils eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit. Der Knotenpunkt B56/Reinhold-Hagen-Straße/Bundesgrenzschutzstraße wurde zunächst als lichtsignalgesteuerte Variante (Variante 2) betrachtet, da dies den Worst-Case hinsichtlich der Leistungsfähigkeit darstellt. Der Knotenpunkt erhält demnach die noch ausreichende Leistungsfähigkeitsstufe QSV D (siehe Anlage 4). In einem zweiten Schritt wurde im Hinblick auf die Vergleichbarkeit auch die Variante 3 mit großem Kreisverkehrsplatz mittels Simulation betrachtet. Auch hier ergab sich für die untersuchten Knoten eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit. Der Kreisverkehr erhält hier die QSV C und ist damit etwas leistungsfähiger als die lichtsignalgesteuerte Variante 2 (siehe Anlage 4).

Insbesondere aufgrund des nun in Rede stehenden Vollanschlusses des Büro- und Gewerbeparks an die B56 wird aus verkehrsplanerischer Sicht die Notwendigkeit des großen Kreisverkehrs am Knotenpunkt B56/Reinhold-Hagen-Straße/Bundesgrenzschutzstraße infrage gestellt. Darüber hinaus sind die Mehrkosten dieser Variante gegenüber der lichtsignalgesteuerten von der Stadt Bonn zu tragen. Die damaligen Kostenschätzungen beliefen sich auf 2,7 Mio. € für die lichtsignalgesteuerte Variante 2 und 7 Mio. € für die Kreisverkehrslösung (Variante 3). Im Hinblick auf die allgemeinen

Seite 3

Kostensteigerungen der letzten Jahre sowie insbesondere in den letzten Monaten ist von einer Teuerung um den Faktor 1,5 auszugehen. Variante 2 würde demnach bei rund 4 Mio. € und Variante 3 bei rund 10,5 Mio. € liegen.

Der Landesbetrieb Straßen.NRW bleibt in Frage der Kosten bei seiner bisherigen Zusage nur die Kosten zu tragen, welche bei der Herstellung eines lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes anfallen. Zudem wäre die Stadt Bonn für die Beibringung aller notwendigen Gutachten sowie die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zuständig, sollte die Kreisverkehrsvariante weiterverfolgt werden. Hierbei sei zudem angemerkt, dass voraussichtlich in allen Varianten ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist, was abschließend erst auf Grundlage einer entsprechenden Vorentwurfsplanung bewertet werden kann.

Zu 3.

Der aktuell gültige Beschluss (DS 1613393EB11) sieht vor: *„An der Kreuzung B 56/Reinhold-Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße wird ein Kreisverkehr ausgebaut, der zu keiner Verschlechterung für den Fuß- und Radverkehr führt...“*. Zur Optimierung des Fuß- und Radverkehrs Sowohl in Variante 2 (lichtsignalgesteuerter Ausbau des Knotenpunktes) als auch in Variante 3 (Kreisverkehr) kann jedoch von einer Verschlechterung gesprochen werden.

In Variante 2 fällt gegenüber dem heutigen Zustand die Querungsmöglichkeit auf der westlichen Zufahrt weg. Zudem sind die Freigabezeiten für Rad- und Fußverkehr sehr gering, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr überhaupt gewährleisten zu können. Variante 3 sieht dagegen unsignalisierte, untergeordnete Querungen für Fuß- und Radverkehr vor, was wiederum zu größeren Wartezeiten führen kann. Darüber hinaus verlängern sich die Wege für Fuß- und Radverkehr aufgrund des großen Durchmessers des Kreisverkehrs von 90 m.

Mit Variante 1 wird daher eine Alternative zu den bisherigen Planungsvarianten skizziert. Unter anderem im Hinblick auf den Radentscheid Bonn wurde versucht den Radverkehr planfrei (ohne Überschneidung mit dem Kfz-Verkehr) über den Knotenpunkt B56/Reinhold-Hagen-Straße/Bundesgrenzschutzstraße zu führen. Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse und den notwendigen Höhenentwicklungen für Rampenbauwerke ist der Spielraum an dieser Stelle sehr begrenzt, sodass eine gesamthafte Untertunnelung des Knotenpunktes nicht infrage kommt.

Daher wurde in einem ersten Schritt eine grobe Kostenschätzung für eine Tunnel-/Brückenlösung erstellt (siehe Anlage 5). Hierbei werden drei Lösungsvorschläge unterschieden:

- 1a: Tunnel unterhalb der südlichen Zufahrt Reinold-Hagen-Straße
- 1b: Tunnel unterhalb der südlichen Zufahrt Reinold-Hagen-Straße und unterhalb der Zufahrt Kautexstraße
- 1c: Kreisverkehr für Fuß- und Radverkehr (oberhalb der Fahrbahn)

Vor dem Hintergrund der hohen Kosten für die gezeigte Brückenlösung wird diese als nicht praktikabel angesehen und nicht weiter betrachtet. Im Hinblick auf die Fahrtbeziehungen im Radverkehr ist die Verbindung Beuel-Mitte – Sankt Augustin parallel zur B56 am stärksten einzuschätzen, weshalb die planfreien Lösungen a und b hier den Fokus legen. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird Variante 1a im Hinblick auf Kosten und Nutzen als zu bevorzugende Lösung angesehen. Damit entfällt der kritische Übergang an der Reinold-Hagen-Straße für Radfahrende zwischen Beuel-Mitte und Sankt Augustin. Für alle weiteren Fahrtbeziehungen dient weiterhin die bisherige oberirdische Lösung (gemäß Variante 2).

Hinsichtlich einer Tunnellösung gilt es bei der möglichen weiteren Planung zu bedenken, dass die Unterführung ausreichend dimensioniert und sehr gut ausgeleuchtet sein muss, um der Thematik der Angsträume Rechnung zu tragen. Die Kostenschätzung beinhaltet die Unterführung mit 4 m Breite und 3 m Durchfahrtshöhe. Im Zuge der möglichen weiteren Planung können sich im Hinblick auf die genannten Maße noch Änderungen ergeben. Als größtes Problem ist die Entwässerung des möglichen Tunnelbauwerks zu nennen, welche in der weiteren Planung eingehend geprüft werden muss. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Zusatzkosten für die Unterführung von der Stadt Bonn zu tragen sind.

Vor dem Hintergrund des dargelegten Sachverhaltes empfiehlt die Verwaltung die Tunnellösung für den Fuß- und Radverkehr (Variante 1a) und die damit verbundene Fortführung zur Planung einer planfreien Radverkehrsführung.

Anlage/n

- 1 Übersichtsplan Variante 1a - lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und planfreie Führung Radverkehr (öffentlich)
- 2 Übersichtsplan Variante 2 - lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt (öffentlich)
- 3 Übersichtsplan Variante 3 - Kreisverkehr (öffentlich)
- 4 Ergebnisse Mikrosimulation Variante 2 und 3 (öffentlich)
- 5 Kostenschätzung planfreie Radverkehrsführung B56-Bundesgrenzschutzstraße (öffentlich)



Anhang 1 zu Anlage 6 a
TOP 4.2.1



Legende

- Fahrbahn
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Inselkopf
- Grünfläche
- Unterführung inkl. Rampen (ungefähre Positionierung, die genaue Lage wird erst nach einer detaillierten Planung festgelegt!)

**Brlon
Bondzio
Weiser**

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweisen mbH

Fon: (02 34) 67 66 000
Fax: (02 34) 97 06 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgrmbh.de
Internet: www.bbwegrtbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW
RNL Völk-Eifel

Projekt:
Ausbau der B 56 im Bereich
der Bundesgrenzschutzstraße und Kautzstraße

Darstellung:		Blatt-Nr.:
Lageplan		Projekt-Nr.:
Verkehrstechnische Skizze Variante 1		3.2264
signalisierte Kreuzung mit Unterführung		Datum:
Reg.-Nr.:	Maßstab:	25.08.2022
32264_Slnt_1_VT	1 : 1.000	Projektleiter:
gezeichnet:	geprüft:	Bondzio
Häckel	Koch/Guliani	



Anhang 2 zu Anlage 6 a TOP 4.2.1



Legende

-  Fahrbahn
-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Inselkopf
-  Grünfläche

Brilon
Bondzio
Weiser



Landesbetrieb Straßenbau NRW
RNL Völk-Eiffel

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweisen mbH

Projekt:

Ausbau der B 56 im Bereich
der Bundesgrenzschutzstraße und Kautexstraße

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiestadium Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

Darstellung:

Lageplan
Verkehrstechnische Skizze Variante 2
signalisierte Kreuzung

Blatt Nr.:

3.2264

E-mail: info@bbwgrnbh.de
Internet: www.bbwgrnbh.de

Reg.-Nr.:
32264_Sim_2_VT

Maßstab:
1 : 1.000

Datum:
25.08.2022

gezeichnet:
Häckel

geprüft:
Koch/Guliani

Projektleiter:
Bondzio



Anhang 3 zu Anlage 6 a TOP 4.2.1



Legende

-  Fahrbahn
-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Inselkopf
-  Grünfläche

Brlon
Bondzio
Weiser



Landesbetrieb Straßenbau NRW
RNL Vire-Eifel

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweisen mbH

Projekt:
Ausbau der B 56 im Bereich
der Bundesgrenzschutzstraße und Kautexstraße

Fon. (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universalitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgnbh.de
Internet: www.bbwgnbh.de

Darstellung:
Lageplan
Verkehrstechnische Skizze Variante 3
Kreisverkehr

Blatt Nr.:

Projekt Nr.:
3.2264

Reg.-Nr.:
32264_Sim_3_VT

Maßstab:
1 : 1.000

Datum:
25.08.2022

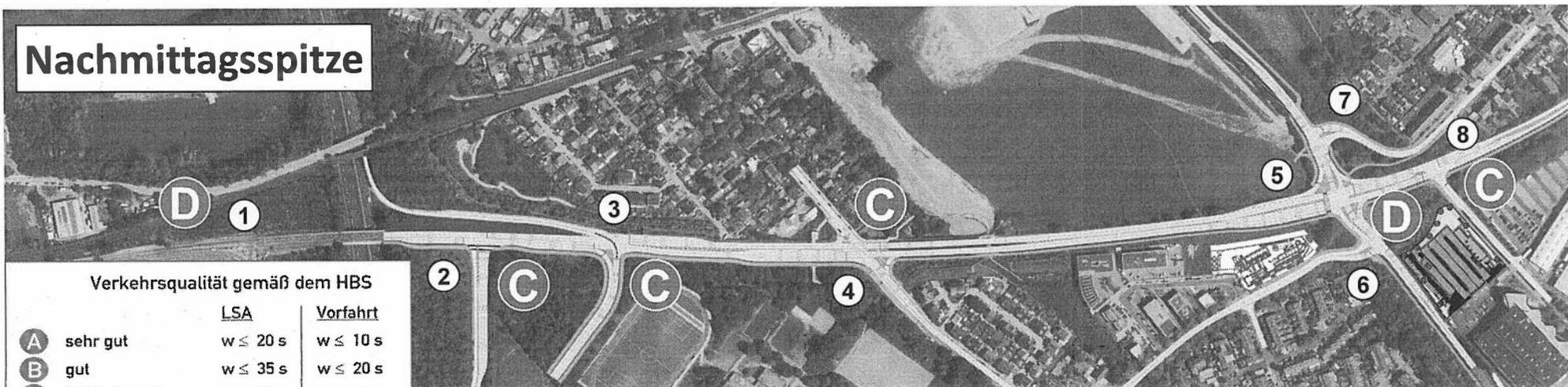
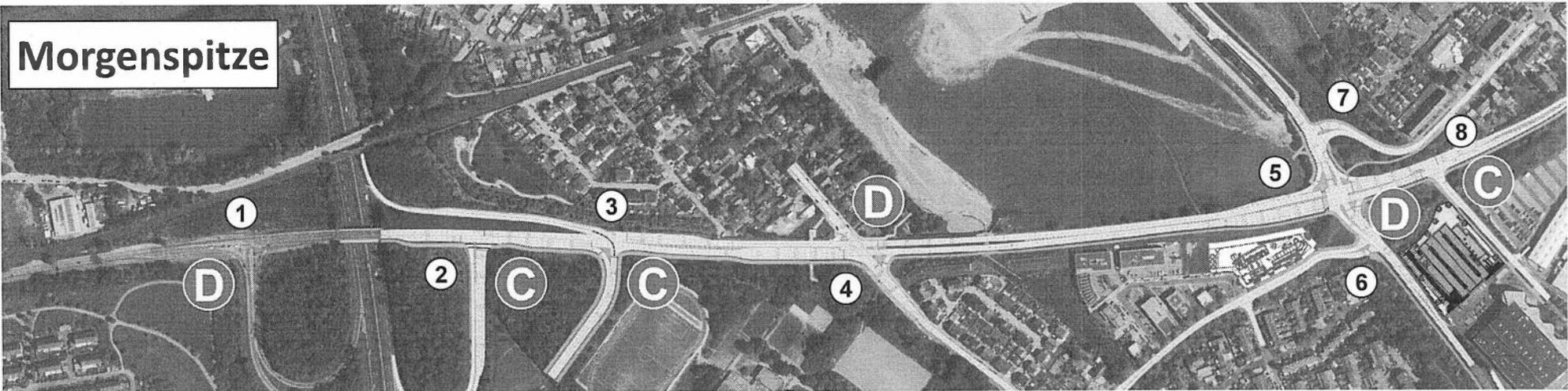
gezeichnet:
Häckel

geprüft:
Koch/Giuliani

Projektleiter:
Bondzio

Verkehrsqualität 2030 - Simulation

Variante 2 - signalisierte Kreuzung KP5 (B56 / Bundesgrenzschutzstraße)

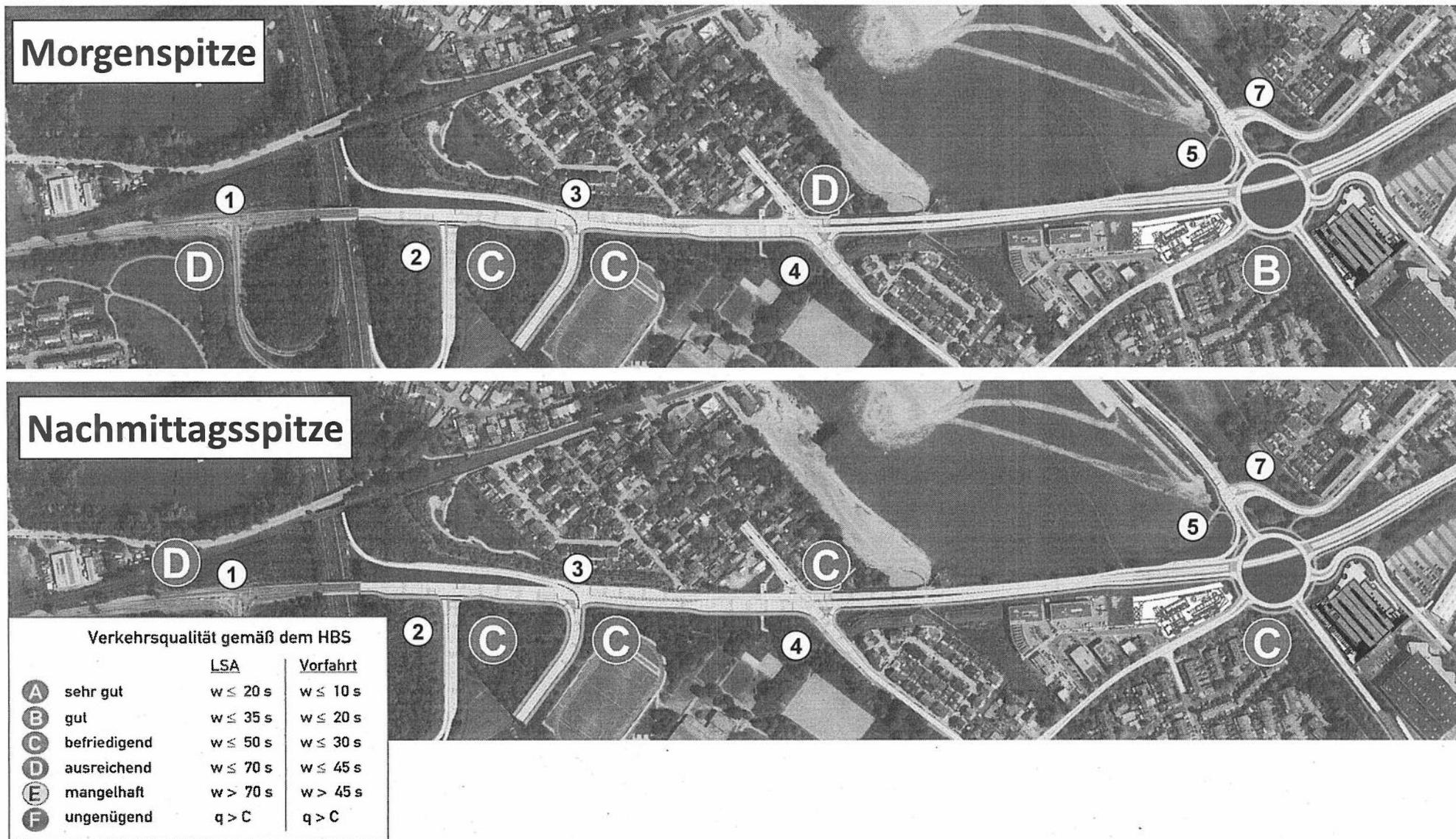


Verkehrsqualität gemäß dem HBS

	LSA	Vorfahrt
A sehr gut	$w \leq 20 \text{ s}$	$w \leq 10 \text{ s}$
B gut	$w \leq 35 \text{ s}$	$w \leq 20 \text{ s}$
C befriedigend	$w \leq 50 \text{ s}$	$w \leq 30 \text{ s}$
D ausreichend	$w \leq 70 \text{ s}$	$w \leq 45 \text{ s}$
E mangelhaft	$w > 70 \text{ s}$	$w > 45 \text{ s}$
F ungenügend	$q > C$	$q > C$

Verkehrsqualität 2030 - Simulation

Variante 3 - Kreisverkehr an KP5 (B56 / Bundesgrenzschutzstraße)



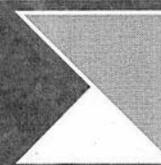
Radverkehrsführung KP B56 / Bundesgrenzschutzstraße

Dr.-Ing. Stefan Giuliani
Dipl.-Ing. Richard Baumert

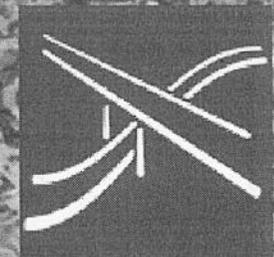
Brilon Bondzio Weiser GmbH
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen (Bochum)

Dipl.-Ing. Wolfgang Scheuch
Ingenieurbüro Scheuch (Prüm/Eifel)

Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH



INGENIEURBÜRO
SCHEUCH

Variante 1



Kleine Lösung mit Unterführung der R.-Hagen-Straße:

- Beibehaltung der Furten am KP notwendig
- Annahme Tunnel:
Breite 4,00 m, Höhe Gesamt im Boden = 5,00 m (Durchfahrt H = 3,00 m, Überdeckung = 1,00 m, Fundament = 1,00 m)
- R.-Hagen-Straße Tunnellänge 60 m
- geschätzte Kosten 2,5 bis 3,5 Mio. Euro
- Rampen mit 6 % Neigung
- Problem: Entwässerung Tunnel



Variante 2



Mittlere Lösung mit Unterführungen der R.-Hagen-Straße und der Kautexstraße:

- Beibehaltung der Furten am KP notwendig
- Annahme Tunnel:
Breite 4,00 m, Höhe Gesamt im Boden = 5,00 m (Durchfahrt H = 3,00 m, Überdeckung = 1,00 m, Fundament = 1,00 m)
- R.-Hagen-Straße Tunnellänge 60 m
- Kautexstraße Tunnellänge 40 m
- Rampen mit 6 % Neigung
- geschätzte Kosten 5,5 bis 6,5 Mio. Euro
- Problem: Entwässerung Tunnel

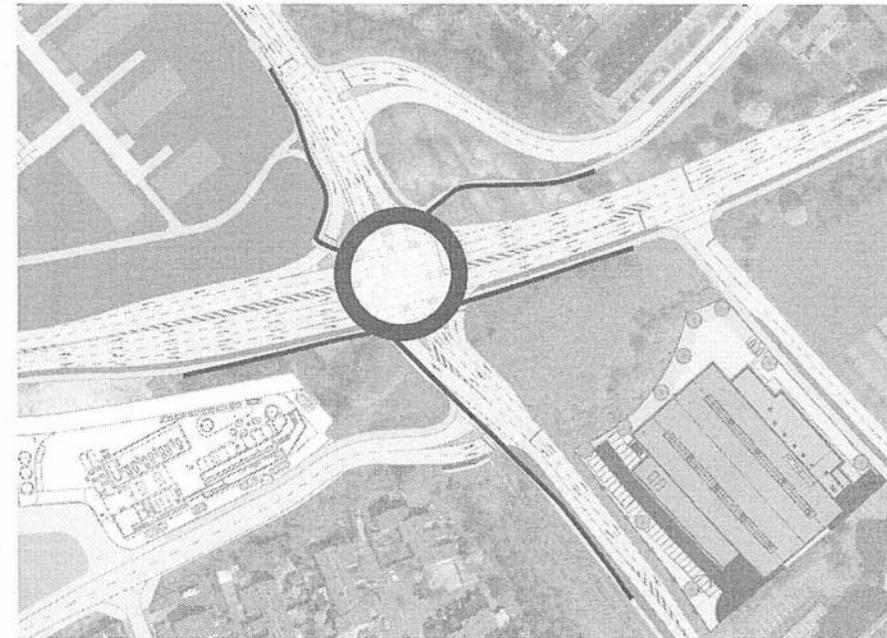


Variante 3



Kreisverkehr für Radfahrer nach dem Vorbild des Eindhovenrings mit zusätzlichem Anschluss der Siegburger Straße:

- Keine Beibehaltung der Furten am KP notwendig
- Annahme Kreisfahrbahn:
Durchmesser 50 m, Fahrbahnbreite 5 bis 6 m, Rampen mit 6 % Neigung
- geschätzte Kosten 12,5 bis 15 Mio. Euro
- Problem: Kosten



Änderungsantrag
öffentlich
221646-01 AA

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

Antragsteller/in:
Jürgen Wehlus
Reiner Burgunder
Bert Moll
Torben Leskien
MdL Guido Déus
CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bonn
Marco Rudolph
CDU Bezirksfraktion Beuel

17.10.2022 gez. Mohn

CDU-Änderungsantrag: Weiteres Vorgehen Knotenpunkt B56/Reinold-Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße Antrag zur Vorlage 221646

Beratungsfolge

Bezirksvertretung Beuel	19.10.2022	Anhörung
Ausschuss für Mobilität und Verkehr	26.10.2022	Empfehlung
Rat	27.10.2022	Entscheidung

Inhalt des Änderungsantrags

Die CDU-Fraktion spricht sich weiterhin für die in 2017 beschlossene und mit breiter Mehrheit getragene „große Kreisellösung“ aus und beantragt daher:

- die Verwaltung stimmt sich zeitnah nochmals mit der Stadt Sankt Augustin und dem Rhein-Sieg-Kreis bzgl. der Maßnahme ab und bespricht mögliche Co-Finanzierungen des Kreisels und berichtet danach den politischen Gremien über die Ergebnisse
- die Verwaltung stimmt sich ebenfalls nochmals zeitnah mit der Bundespolizei (als großen Arbeitgeber vor Ort) ab und berichtet den politischen Gremien
- die Oberbürgermeisterin nimmt mit den Bundestagsabgeordneten von Bonn und Rhein-Sieg-Kreis Kontakt auf und wirbt für eine Unterstützung auf Bundesebene, um eine Kreisellösung sicherzustellen und/oder sich für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan einzusetzen
- ferner wird von der Verwaltung erwartet den politischen Gremien eine ausführliche Erläuterung vorzulegen, was die Verwaltung in den letzten 5

Seite 2

Jahren in diesem Projekt gemacht und nun bewogen hat, den seinerzeit mit breiter Mehrheit getroffenen Beschluss aufheben zu wollen

Begründung

erfolgt mündlich

Anlage/n

Keine

Änderungsantrag
 öffentlich
221646-02 AA

**STADT.
 CITY.
 VILLE.
 BONN.**

Antragsteller/in:
 Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
 Rolf Beu
 SPD-Fraktion im Rat der Stadt Bonn
 Gabi Mayer
 DIE LINKE.-Fraktion im Rat der Stadt Bonn
 Patrick Tollasz
 Volt-Fraktion im Rat der Stadt Bonn
 Karin Langer

23.11.2022

Koalitions-Änderungsantrag: Weiteres Vorgehen Knotenpunkt B56/Reinold-Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße Antrag zur Vorlage 221646

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität und Verkehr	23.11.2022	Empfehlung
-------------------------------------	------------	------------

Inhalt des Änderungsantrags

1. Die Vorlage wird bis zu nächsten Sitzung vertagt.
2. Die Verwaltung wird gebeten, bis dahin, zu den nachfolgenden Fragen eine Stellungnahmen abzugeben:
 1. Durch welche konkreten Maßnahmen und insbesondere welche Raumaufteilung des in Variante 1a beschriebenen Tunnels will die Verwaltung sicherstellen, dass sich Fuß- und Radverkehr nicht in dem Tunnel gegenseitig behindern und zum anderen die Akzeptanz des Tunnels fördern?
 2. In Anbetracht der steigenden Kosten und der steigenden Chance von Starkregenereignissen: Inwiefern ist eine Untertunnelung als Bypass für den Fuß- und Radverkehr gegenüber einer Überbauung zu bevorzugen und in welchem Maße?
 3. Wurde in der Verkehrssimulation auch der Rad- und Fußverkehr, der durch die neuen Bewohner des geplanten Wohnpark II in Vilich-Müldorf entstehen würde, berücksichtigt? Gibt es Grund zu der Annahme, dass auch der Rad- und Fußverkehr von der Bundesgrenzschutzstraße Richtung Reinhold-Hagen-Straße perspektivisch zunimmt und deshalb auch mit einer geeigneten Unter- oder Überführung bedacht werden sollte? Hintergrund ist unter anderem, dass dieser Verkehr nach Variante 1 in Zukunft drei statt einer Ampel für diese Strecke überqueren müsste, was eine erhebliche Verzögerung darstellt. Wie hoch ist diese Verzögerung in einer Best-Case/Worst-Case Betrachtung für den Fußverkehr auf der genannten Strecke?

Seite 2

4. Bei der Bewertung der Lösung eines Kreisverkehrs (Variante 3) wird von einer Verschlechterung für den Radverkehr gesprochen. Dies folgt augenscheinlich aus der Bewertung, dass die Ein- und Ausfahrten an allen Stellen für Fuß- und Radverkehr nachrangig umgesetzt werden **muss**. Wie gestaltet sich die Leistungsfähigkeit, wenn die Ein- und Ausfahrten vorrangig (z.B. durch Zebrastreifen) für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden? Der auf der B56 bleibende Verkehr wird an dieser Stelle schließlich separat geführt. Wie hoch sind die Einflüsse der jeweiligen Zufahrtsstraßen auf die gesamte Leistungsfähigkeit der Kreuzung einzuschätzen?
5. Wie wird die Möglichkeit bewertet, auch dem Radverkehr parallel zur B56 in Variante 3 die Option zu geben, unter dem Kreisverkehr (weiterhin getrennt vom KFZ-Verkehr) durchzufahren?
6. Weshalb lassen sich die beiden freilaufenden Rechtsabbieger auf die und von der BGS-Straße in keinem Fall vermeiden?
7. Aufgrund welcher angenommener Fahrzeugzahlen muss die BGS-Straße dreispurig (ab Neubaugebiet, das gemäß Ratsbeschluss einen um 60% abgesenkten Kfz-Anteil haben soll) bzw. vierspurig, kurzzeitig sogar fünfspurig sein?
8. Gibt es die Möglichkeit, die weitere Planung für den Wohnpark II von dem weiteren Vorgehen zum Knotenpunkt B56/Reinold-Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße zu entkoppeln und das Bebauungsplanverfahren davon losgelöst fortzusetzen?

Begründung

Erfolgt mündlich.

Anlage/n

Keine

Stellungnahme der Verwaltung
 öffentlich
221646-03 ST

**STADT.
 CITY.
 VILLE.
 BONN.**

Die Oberbürgermeisterin

Federführung:

61 Stadtplanungsamt

Dezernat:

Dez. III

Weiteres Vorgehen Knotenpunkt B56/Reinold- Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße

Beratungsfolge

Bezirksvertretung Beuel	25.01.2023	Kenntnisnahme
Ausschuss für Mobilität und Verkehr	26.01.2023	Kenntnisnahme
Rat	09.02.2023	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme:

Es wird um Vertagung der Vorlage 221646 gebeten.

Begründung:

Die Beschlussvorlage 221646 wurde im MoVe vom 23.11.22 mit Maßgabe vertagt. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Ingenieurbüro sind einige Punkte der Maßgabe nicht ohne eingehende Untersuchung zu beantworten. Insbesondere die Reduktion der Fahrspuren muss im Detail geprüft werden. Hierzu wird die bisherige Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben. Eine Beantwortung der Maßgabe sowie eine mögliche Anpassung der Vorzugsvariante wird aus genannten Gründen voraussichtlich in den Märzsitzungen von MoVe, BV Beuel und Rat erfolgen (14.03.23, 15.03.23 und 23.03.23). Das Planungsbüro BBW wird dann erneut für Fragen im Ausschuss für Mobilität und Verkehr zur Verfügung stehen.

Anlage/n

Keine

Stellungnahme der Verwaltung
öffentlich
221646-04 ST

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

Die Oberbürgermeisterin

Federführung:
61 Stadtplanungsamt

Dezernat:
Dez. III

Weiteres Vorgehen Knotenpunkt B56/Reinold- Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität und Verkehr	14.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Beuel	15.03.2023	Kenntnisnahme
Rat	23.03.2023	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme:

Der MoVe hat in seiner Sitzung vom 23.11.22 die Vorlage DS 221646 mit Maßgabe vertagt. Insbesondere die Punkte 6 und 7 der Maßgabe bedürfen einer Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung sowie eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW. In einem gemeinsamen Abstimmungstermin am 23.02.23 konnten nicht alle Fragen final geklärt werden. Die Antworten von Straßen.NRW stehen zum Teil noch aus. Daher hat die Verwaltung beschlossen, die Fragen der Maßgabe soweit möglich zu beantworten. Die finalen Ergebnisse der fortgeschriebenen Untersuchung sowie die Rückmeldung von Straßen.NRW werden anschließend in den April-/Mai-Sitzungen vorgestellt.

1. Durch welche konkreten Maßnahmen und insbesondere welche Raumaufteilung des in Variante 1a beschriebenen Tunnels will die Verwaltung sicherstellen, dass sich Fuß- und Radverkehr nicht in dem Tunnel gegenseitig behindern und zum anderen die Akzeptanz des Tunnels fördern?

Zu 1.: Die vorgelegte Variante stellt eine Grobplanung dar. Die Detailplanung wird anschließend Aufschluss über den finalen Querschnitt liefern. Für die möglichen Unterführungen wird sichergestellt, dass grundsätzlich eine problemlose Nutzung durch Fuß- und Radverkehr gewährleistet ist. Dabei sind die aktuellen Richtlinien und Regelwerke maßgebend.

2. In Anbetracht der steigenden Kosten und der steigenden Chance von Starkregenereignissen: Inwiefern ist eine Untertunnelung als Bypass für den Fuß- und Radverkehr gegenüber einer Überbauung zu bevorzugen und in welchem Maße?

Zu 2.: Die Kostenschätzungen der beiden Varianten wurden in der Präsentation vom 23.11.22 vorgestellt.

Bei der Untertunnelung handelt es sich nicht um einen Bypass, sondern um eine attraktive, konfliktfreie und direkte Verbindung für den Fuß- und

Seite 2

Radverkehr.

Vor dem Hintergrund der steigenden Häufigkeit und der steigenden Intensität von Starkregenereignissen erscheint die Brückenlösung sinnvoller als die Tunnellösung. Allerdings hat der Tunnel gegenüber einer Brücke den Vorteil, dass die Entwicklungslängen der Rampen kürzer ausfallen. Dies ist aufgrund der lokalen Zwangspunkte nicht unerheblich. Hierbei sind Lärmschutzbauwerke entlang der B56, die bei einer Brückenlösung zusätzlich überwunden werden müssen sowie die Dammlage der B56 zu berücksichtigen.

3. Wurde in der Verkehrssimulation auch der Rad- und Fußverkehr, der durch die neuen Bewohner des geplanten Wohnpark II in Vilich-Müldorf entstehen würde, berücksichtigt? Gibt es Grund zu der Annahme, dass auch der Rad- und Fußverkehr von der Bundesgrenzschutzstraße Richtung Reinold-Hagen-Straße perspektivisch zunimmt und deshalb auch mit einer geeigneten Unter- oder Überführung bedacht werden sollte? Hintergrund ist unter anderem, dass dieser Verkehr nach Variante 1 in Zukunft drei statt einer Ampel für diese Strecke überqueren müsste, was eine erhebliche Verzögerung darstellt. Wie hoch ist diese Verzögerung in einer Best-Case/Worst-Case Betrachtung für den Fußverkehr auf der genannten Strecke?

Zu 3.: In der Simulation sind alle zukünftigen Entwicklungsmaßnahmen sowohl im Umfeld, als auch bezogen auf die Gesamtstadt berücksichtigt. Hierzu zählen auch die Verkehre, die durch den Wohnpark II ausgelöst werden. Bei der Optimierung des Knotenpunktes wird zudem versucht, die Anzahl der Furten für den Fuß- und Radverkehr noch einmal zu reduzieren.

Gegenüber der Bestandssituation muss der Radverkehr in Variante 1 von der Bundesgrenzschutzstraße zur Reinold-Hagen-Straße nun drei signalisierte Querungsstellen befahren. Allerdings ist in der Vorzugsvariante ein direkter Radweg auf der Fahrbahn von der Bundesgrenzschutzstraße zur Reinold-Hagen-Straße vorgesehen. Eine Unterführung am Knotenpunkt auf der Nord-Süd-Achse wurde bereits betrachtet, aufgrund der fehlenden Entwicklungslängen für die Rampenbauwerke allerdings als nur schwer realisierbar eingestuft. Eine westlich vom Knotenpunkt abgesetzte Unterführung ist aufgrund der daraus resultierenden Umplanung im Bereich des Bebauungsplans Wohnpark II bisher nicht weiterverfolgt worden.

Eine weitere Änderung ergibt sich in Variante 1 für den Rad- und Fußverkehr von der B56 aus Richtung Westen zur Bundesgrenzschutzstraße und umgekehrt. Auch hier müssen zukünftig drei Signale passiert werden anstelle von einem Signal im heutigen Zustand.

Der Best-Case sieht eine möglichst störungsfreie Führung des Fuß- und Radverkehrs vor. Eine Unter- oder Überführung der B56 auch auf der Nord-Süd-Achse - z.B. westlich des Knotenpunktes - stellt einen solchen Fall dar. Dadurch würden für die überwiegende Anzahl der Wegebeziehung größere Verzögerungen entfallen. Der Zweirichtungsradweg könnte dann z.B. über die Siegburger Straße an die Reinold-Hagen-Straße angebunden werden.

Der Worst-Case stellt eine Situation dar, die keine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation aufweist oder noch schlechter bewertet wird. Bei

Variante 2 und mit Abstrichen auch bei Variante 3 kann von diesem Fall gesprochen werden. Mithilfe der Simulation kann der Zeitverlust für den Rad- und Fußverkehr von der BGS zur B56 in Richtung Westen und umgekehrt gemessen werden. Dies ist jedoch nicht Bestandteil der Untersuchung.

4. Bei der Bewertung der Lösung eines Kreisverkehrs (Variante 3) wird von einer Verschlechterung für den Radverkehr gesprochen. Dies folgt augenscheinlich aus der Bewertung, dass die Ein- und Ausfahrten an allen Stellen für Fuß- und Radverkehr nachrangig umgesetzt werden muss. Wie gestaltet sich die Leistungsfähigkeit, wenn die Ein- und Ausfahrten vorrangig (z.B. durch Zebrastreifen) für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden? Der auf der B56 bleibende Verkehr wird an dieser Stelle schließlich separat geführt. Wie hoch sind die Einflüsse der jeweiligen Zufahrtsstraßen auf die gesamte Leistungsfähigkeit der Kreuzung einzuschätzen?

Zu 4.: An Landstraßen, welche außerhalb der Ortsdurchfahrt liegen, ist der Radverkehr laut geltenden Regelwerken untergeordnet zu führen. Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen hätte darüber hinaus zur Folge, dass Radfahrende beim Queren absteigen müssten. Mit einem Durchmesser von 90 m des Kreisverkehrs und bei untergeordneter Führung für Fuß- und Radverkehr kann daher aus fachlicher Sicht von einer Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation gesprochen werden.

Es besteht jedoch auch die Möglichkeit einen Radweg parallel zum Zebrastreifen zu führen, allerdings nachrangig.

Jede Zufahrt wird als ein Konfliktpunkt betrachtet. Die Kapazität eines Konfliktpunkts ist abhängig vom Verhältnis der Verkehrsbelastung auf der Kreisfahrbahn und der Zufahrt.

5. Wie wird die Möglichkeit bewertet, auch dem Radverkehr parallel zur B56 in Variante 3 die Option zu geben, unter dem Kreisverkehr (weiterhin getrennt vom KFZ-Verkehr) durchzufahren?

Zu 5.: Diese Lösung ist grundsätzlich denkbar, hätte jedoch eine weitere Kostensteigerung zur Folge. Zudem wäre auch dies nur für die Ost-West-Achse eine planfreie Lösung.

Im Rahmen der Untersuchung aus dem Jahr 2016 wurde dies bereits geprüft. Diese Lösung ist mit zwei zusätzlichen, verhältnismäßig kleinen Tunnelbauwerken unter der Kreisfahrbahn verbunden. Die Kostensteigerung wurde damals ungefähr mit einer Million Euro beziffert.

6. Weshalb lassen sich die beiden freilaufenden Rechtsabbieger auf die und von der BGS-Straße in keinem Fall vermeiden?

Zu 6.: Diese Frage ist gerade Bestandteil der aktuellen Untersuchung zur Reduzierung der geplanten Knotenpunkt-Dimensionierung. Eine Reduzierung geht in jedem Fall zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den KFZ-Verkehr. Im Zuge der Untersuchung wurden verschiedene Varianten zur Reduzierung geprüft und am 23.02. dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vorgestellt. Eine Stellungnahme vom Landesbetrieb ist noch ausständig.

7. Aufgrund welcher angenommener Fahrzeugzahlen muss die BGS-Straße dreispurig (ab Neubaugebiet, das gemäß Ratsbeschluss einen um 60% abgesenkten Kfz-Anteil haben soll) bzw. vierspurig, kurzzeitig sogar fünfspurig sein?

Zu 7.: Ein Ratsbeschluss mit genanntem Inhalt ist nicht bekannt. In der DS 200183 wird auf die Erstellung von Mobilitätskonzepten verwiesen, die zu einer signifikanten Absenkung des angenommenen Kfz-Verkehrsanteils von 60% beitragen sollen. Weiterhin ist eine Annahme, wie in der Maßnahme genannt, zum jetzigen Stand des Bebauungsplanverfahrens nicht möglich.

Allerdings werden zur Sicherstellung der äußeren Verkehrserschließung sowie ausreichender Verkehrsqualität im Quartier bei der Vergabe - insbesondere in den Bereichen des Geschosswohnungsbaus und der besonderen Wohnformen - Mobilitätskonzepte eingefordert und vertraglich vereinbart. Diese sollen sicherstellen, dass der Modal-Split der Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen des Plangebiets von einem in der Untersuchung zugrunde gelegten Kfz-Anteil von ca. 60% signifikant abgesenkt wird.

Die Anzahl der Fahrstreifen in den Zufahrten eines Knotenpunkts ist abhängig vom erforderlichen Stauraum, der wiederum von der Freigabezeit, von der Sperrzeit und von der Verkehrsbelastung abhängig ist. Wird die Verkehrsbelastung an dem Knotenpunkt reduziert, reduziert sich auch der erforderliche Stauraum und damit die Anzahl der benötigten Fahrstreifen für den KFZ-Verkehr. Im Rahmen der Fortschreibung der Untersuchung wird versucht, die Anzahl der Fahrspuren zu reduzieren.

8. Gibt es die Möglichkeit, die weitere Planung für den Wohnpark II von dem weiteren Vorgehen zum Knotenpunkt B56/Reinold-Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße zu entkoppeln und das Bebauungsplanverfahren davon losgelöst fortzusetzen?

Zu 8.: Nein. Die äußere Erschließung des Wohnparks II muss grundsätzlich gesichert sein. Hierzu zählt auch eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs am Knotenpunkt B56/Bundesgrenzschutzstraße. Darüber hinaus ist die Zustimmung des Baulastträgers Straßen.NRW erforderlich. Die Antwort des Landesbetriebs steht noch aus.

9. Die Verwaltung stimmt sich zeitnah nochmals mit der Stadt Sankt Augustin und dem Rhein-Sieg-Kreis bzgl. der Maßnahme ab und bespricht mögliche Co-Finanzierungen des Kreisels und berichtet danach den politischen Gremien über die Ergebnisse.

Zu 9.: Eine fachliche Abstimmung zur Knotenpunktgestaltung mit der Fachverwaltung der Stadt Sankt Augustin hat stattgefunden. Eine Co-Finanzierung war bisher nicht Bestandteil der interkommunalen Diskussion. Eine Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis ist aus Sicht der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht notwendig, da zunächst die Stadt Sankt Augustin unmittelbar betroffen und damit Ansprechpartnerin ist.

10. Die Verwaltung stimmt sich ebenfalls nochmals zeitnah mit der Bundespolizei (als großen Arbeitgeber vor Ort) ab und berichtet den

politischen Gremien.

Zu 10.: Eine erneute Abstimmung mit der Bundespolizei hat bisher nicht stattgefunden, wird aber nachgeholt sobald die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung erfolgt ist und die Rückmeldung des Landesbetriebs vorliegt.

11. Ferner wird von der Verwaltung erwartet den politischen Gremien eine ausführliche Erläuterung vorzulegen, was die Verwaltung in den letzten 5 Jahren in diesem Projekt gemacht und nun bewogen hat, den seinerzeit mit breiter Mehrheit getroffenen Beschluss aufheben zu wollen.

Zu 11.: Über einen längeren Zeitraum war die potenzielle verkehrliche Erschließung des Büro- und Gewerbeparks Pützchen-Bechlinghoven das vordringliche Thema rund um die B56 zwischen AS Vilich und der Stadtgrenze (vgl. DS 201075 und DS 211957). Hintergrund war hier die unzureichend leistungsfähige Abwicklung des prognostizierten Verkehrs ausschließlich über die Siegburger Straße. Aus diesem Grund wurde die Frage nach der zukünftigen Gestaltung des Knotenpunktes B56/Bundesgrenzschutzstraße zwischenzeitlich zurückgestellt. Der nun in Rede stehende Vollanschluss des Gewerbeparks direkt an die B56 (zwischen AS Vilich und Am Herrengarten) ändert zum einen die Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich und führt zum anderen zu einem weiteren Knotenpunkt, dessen Planung und Finanzierung in der Zuständigkeit der Stadt Bonn liegen wird. In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung beschlossen am Knotenpunkt B56/Bundesgrenzschutzstraße die Situation neu zu bewerten und ist zu dem Schluss gekommen, dass an dieser Stelle auch eine signalisierte Variante mit planfreier Radverkehrsführung denkbar ist.

Anlage/n

- 1 Übersichtsplan Variante 1a - lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und planfreie Führung Radverkehr (öffentlich)
- 2 Übersichtsplan Variante 2 - lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt (öffentlich)
- 3 Übersichtsplan Variante 3 - Kreisverkehr (öffentlich)



Anhang 1 zu Anlage 6 e TOP 4.2.1



Legende

- Fahrbahn
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Inselkopf
- Grünfläche
- Unterführung inkl. Rampen (ungefähre Positionierung, die genaue Lage wird erst nach einer detaillierten Planung festgelegt)

Brlon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-Mail: info@bwgmbh.de
Internet: www.bwgozrh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW
RNL-Vise-Eifel

Projekt:
Ausbau der B 56 im Bereich
der Bundesgrenzschutzstraße und Kautexstraße

Darestellung:		Blatt Nr.:
Lageplan		Projekt Nr.:
Verkehrstechnische Skizze Variante 1		3.2264
signalisierte Kreuzung mit Unterführung		Datum:
Reg.-Nr.:	Maßstab:	25.08.2022
32264_Sim_1_VT	1 : 1.000	Projektleiter:
gezeichnet:	geprüft:	Bondzio
Häckel	Koch/Guliani	



Anhang 2 zu Anlage 6 e TOP 4.2.1



Legende

- Fahrbahn
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Inselkopf
- Grünfläche

Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweisen mbH

Fon: (02 34) 87 66 000
Fax: (02 34) 87 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Lorenzstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@ibgwmbh.de
Internet: www.ibgwmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW
RNL Vite-Eifel

Projekt
Ausbau der B 56 im Bereich
der Bundesgrenzschutzstraße und Kautexstraße

Darstellung:
Lageplan
Verkehrstechnische Skizze Variante 2
signalisierte Kreuzung

Reg.-Nr.: 32264_Sim_2_VT	Mußstab: 1 : 1.000	Blatt-Nr.: 3.2254
gezeichnet: Häckel	geprüft: Koch/Giuliani	Datum: 25.09.2022
		Projektleiter: Bondzio



Anhang 3 zu Anlage 6 e TOP 4.2.1



Legende

-  Fahrbahn
-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Inselkopf
-  Grünfläche

**Brlon
Bondzio
Weiser**



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweisen mbH

Fon.: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bwgmbh.de
Internet: www.bwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW
RNL Vire-Eifel

Projekt:
Ausbau der B 58 im Bereich
der Bundesgrenzschutzstraße und Kautexstraße

Darstellung:
Lageplan
Verkehrstechnische Skizze Variante 3
Kreisverkehr

Reg.-Nr.:	32264_Sim_3_VT	Maßstab:	1 : 1.000	Blatt Nr.:	
gezeichnet:	Häckel	geprüft:	Koch/Giuliani	Projekt-Nr.:	3 2264
				Datum:	25.08.2022
				Projektleiter:	Bondzio