

Erläuterung:

A. Ausgangslage

Bonn

Der Hauptausschuss hat am 23.10.2001 (DS-Nr. 0111534NV5) die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis, dem Kreis Ahrweiler und dem Kreis Neuwied ein regionales Verkehrskonzept zu entwickeln. „... alternativ und ergänzend zu den bisherigen Planungen“ sollen Entlastungen für die rechtsrheinischen Ortsteile der Stadt Bonn im Siebengebirgsraum untersucht werden.

Rhein-Sieg-Kreis

In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 29.08.2001 wurde die Verwaltung beauftragt, zunächst ein computergestütztes Simulationsmodell zur Bewertung von Planungsmaßnahmen in der Region Bonn/Rhein-Sieg aufzubauen und dann zusammen mit der Stadt Bonn offene Fragen zur B 56n (Ennertaufstieg) zu untersuchen.

Der Beschluss des Bonner Rates bezog sich zwar ausdrücklich auf die Ortsteile der Stadt Bonn, es war aber von Anfang an klar, dass das Untersuchungsgebiet die rechtsrheinischen Ortsteile der Stadt Bonn und der angrenzenden Rhein-Sieg-Kreis (RSK) darstellt. Der erweiterte Betrachtungsraum umfasste noch die Kreise Neuwied (NR) und Ahrweiler (AW).

Bereits in den ersten Sitzungen der daraufhin gebildeten Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitarbeitern der Stadt Bonn und sowie der Kreisverwaltungen Siegburg, Neuwied und Ahrweiler, wurde deutlich, dass die Schwerpunkte der Untersuchung überwiegend auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises liegen.

So wurden die Verkehrsverhältnisse in Ittenbach, Oberdollendorf, Vinxel, Stieldorf, Heisterbacherrott und Thomasberg sowie in Niederholtorf, Oberkassel und Hoholz als besonders kritisch angesehen.

Zugleich wurde erkannt, dass mit einem regionalen Verkehrsmodell in der Zukunft auch siedlungsstrukturelle Entwicklungen in der Region verkehrlich bewertet werden können.

Während der Bearbeitungszeit gab es bezüglich der Rahmenbedingungen erhebliche Änderungen.

Zu Beginn der Untersuchungen (Ende 2002-Mitte 2003) wurde durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW das Linienbestimmungsverfahren zur B 56n (vom AK Bonn-Ost zur A3 bei Dambroich) betrieben. Mit Ausnahme der randlich betroffenen Stadt Sankt Augustin haben alle beteiligten Kommunen dieser Planung zugestimmt. In den parallel durchgeführten Bürgerversammlungen gab es ein differenziertes Meinungsbild. In den Gebietskörperschaften wurden zahlreiche Einsprüche erhoben.

Im Jahr 2004 wurde die B 56n (Ennertaufstieg) aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen, sodass für eine Fortführung oder Weiterentwicklung dieser Maßnahme keine Rechtsgrundlage mehr bestand. Verschiedene Proteste (Bürgervereine, Kommunen, Kreise sowie Wirtschaftsverbände) bewirkten, dass der damalige Landesverkehrsminister Horstmann den Landesbetrieb aufforderte, in Abstimmung mit der Stadt Königswinter alternative Entlastungsmöglichkeiten konzeptionell zu prüfen. Damit der Kreis der Ideengeber möglichst groß war, beteiligte die Niederlassung Bonn neben der Stadt Königswinter auch den Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn. Die entwickelten Alternativen wurden mit dem regionalen Verkehrsmodell (RSK/Bonn) bewertet.

B. ÖPNV im Siebengebirgsraum

Entlastungsmöglichkeiten durch den ÖPNV wurden ebenfalls geprüft. Dabei wurde sowohl die Möglichkeit diskutiert, durch SPNV den Bergbereich zu erschließen als auch den Busverkehr zu optimieren. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur (Königswinter hat im Bergbereich ca. 60 Ortslagen) und der topographischen Probleme wurde die Möglichkeit des Schienenverkehrs verworfen.

Das ÖPNV-Angebot im Siebengebirgsraum zeigt die typische Struktur eines ländlichen Raumes: außerhalb des Rheintals verkehrt nur Busverkehr, der der Siedlungsstruktur und Nachfrage angepasst ist, d.h. starke Berücksichtigung des Schülerverkehrs, gesplittete Linienführungen, damit alle im Bergbereich der Stadt Königswinter gelegenen Ortsteile eine ÖPNV-Bedienung erfahren. Ergänzend wurde ein Anruf-Sammeltaxi-Verkehr eingerichtet.

Für den Untersuchungsraum gibt es nur am Rand im Rheintal ein Schienenverkehrsangebot. Die Zubringerfunktion übernehmen zum Einen die Linien 520 und 521, die über den Tag gesehen wechselnde Linienführungen haben und als gegenläufige Ringlinien die einwohnerstärksten Ortschaften Oberpleis, Thomasberg, Heisterbacherrott und Ittenbach mit Königswinter/Niederdollendorf verbinden. Zum Anderen stellt die Linie 541 in der Hauptverkehrszeit im 40-Minuten-Takt eine Verbindung von Oberpleis über Bockeroth, Rauschendorf, Stieldorf und Vinxel nach Ramersdorf und ins Bundesviertel her.

Direkte Fahrtmöglichkeiten aus dem Siebengebirgsraum in das Bonner Zentrum bietet nur die Linie 537 von Oberpleis über Bonn-Beuel nach Bonn Hbf. Auch diese Linie fährt jedoch nicht konsequent im Takt und stellt sich für den Fahrgast durch alternierende Linienführungen als kompliziert dar. So sind im aktuellen Fahrplan insgesamt vier unterschiedliche Linienwege auf dem Gebiet des RSK für diese Linie zu finden. Wechselweise werden Thomasberg, Heisterbacherrott oder Bockeroth, Uthweiler und anschließend Stieldorf und Vinxel bedient.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat die weitere Optimierung des Busverkehrs einschließlich der Einrichtung von Schnellbuslinien (im Siebengebirgsbereich auf Basis der Linie 537) im Rahmen der Nahverkehrsplanung intensiv geprüft. So wurde im Zuge der Umsetzung des ersten Nahverkehrsplanes bereits die Berufsverkehrslinie 541 (Oberpleis – Bundesviertel) eingeführt.

In einem separaten Gutachten wurden insgesamt 17 mögliche Schnellbuslinien insbesondere unter Berücksichtigung des vorhandenen Verflechtungspotentials und

Fahrtenangebots und der spezifischen räumlichen Rahmenbedingungen untersucht. Ziel war es, den ÖPNV für die Verknüpfung verkehrlicher Schwerpunkte durch entsprechende Linienführung und Linienverknüpfung, Reisezeiten und Bedienungsfrequenzen als konkurrenzfähiges System zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund ergab sich für die Linie 537 jedoch keine Priorität. Der aktuelle Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises sieht keine weiteren Verbesserungen des ÖPNV-Angebots im Siebengebirgsraum vor.

Das Thema ÖPNV-Angebot und –Erschließung wurde in der Arbeitsgruppe nicht tiefergehend diskutiert, da insbesondere die Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises hierdurch keine entscheidenden Verbesserungsmöglichkeiten für die Entlastung des Siebengebirgsraumes sahen.

C. MIV-Maßnahmen:

Im ersten Schritt wurde ein Verkehrsmodell erstellt. Neben der Berechnung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsverteilung wurden zahlreiche ergänzende Verkehrszählungen durchgeführt. Hierzu zählt insbesondere die Kennzeichenerfassung an allen Straßen, die vom Bergbereich im Siebengebirge ins Tal führen. Hierbei sind insbesondere Durchgangsverkehrsanteile erfasst worden. So kann festgestellt werden, dass sowohl in der Ortsdurchfahrt Ittenbach als auch auf der Schmelztalstraße in Bad Honnef in den Spitzenstunden über 50% Fahrzeuge aus Rheinland-Pfalz sowie dem übrigen Bundesgebiet unterwegs sind. Dieser Anteil liegt in Oberdollendorf bei noch ca. 15%. In Niederholtdorf, in Oberkassel und auf Pützchens Chaussee spielen diese Verkehrsteilnehmer keine Rolle mehr. Hier sind Fahrzeuge aus dem Rhein-Sieg-Kreis mit über 50% dominant.

Die Weiterführung des regionalen Verkehrskonzeptes für den Siebengebirgsraum wurde von den äußeren Rahmenbedingungen erheblich beeinflusst. Insbesondere der Arbeitsauftrag an den Landesbetrieb hat das durch die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis erstellte gemeinsame Verkehrskonzept überlagert, wobei alle Berechnungen mit dem regionalen Verkehrsmodell durchgeführt wurden.

Im Folgenden werden die Maßnahmen (sh. Übersichtsplan) erläutert, die in der Arbeitsgruppe entwickelt, diskutiert und näher untersucht worden sind.

Maßnahme 1: Neubau der L 490 zwischen Grüner Weg (L 268) und Langemarckstraße (L 490)

Hier geht es um ein Projekt, das seit Jahren in der Diskussion ist und bereits vom Landesbetrieb für die Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW angemeldet wurde. Es zielt auf eine Entlastung der engen Ortsdurchfahrt (OD) von Oberdollendorf (Heisterbacher Straße).

Der Neubau der L 490 verläuft teilweise über Bonner Stadtgebiet und wäre verbunden mit dem Abriss von drei Gebäuden. Angrenzende Wohnhäuser (insbesondere auf Bonner Stadtgebiet) könnten durch aktiven Lärmschutz geschützt

werden. Ein entsprechender Bebauungsplan der Stadt Königswinter ist rechtskräftig; auf Bonner Stadtgebiet wurde ein Bebauungsplanverfahren allerdings nicht weiter verfolgt.

Die Kosten der Maßnahme liegen bei 1,15 Mio. €. Die verkehrliche Wirkung ist sehr lokal begrenzt.

Einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Oberdollendorf von 7.900 auf 5.800 Kfz/Tag steht eine Verdoppelung der Verkehrsmenge auf der Langemarckstraße von 3.200 auf 6.800 Kfz/Tag gegenüber. Letztlich wird das Problem verlagert.

Maßnahme 2: Sperrung der L 268 an der Kreuzung L 268/K 25

Mit dieser verkehrstechnischen Lösung soll der Verkehrsteilnehmer gezwungen werden, die K 25 und anschließend die L 490 zu nutzen. Alternativ wäre es möglich, über eine unechte Einbahnstraße nur den Weg in das Rheintal zu unterbinden.

Beide Maßnahmen wären sehr kostengünstig und schnell zu verwirklichen.

Die beabsichtigte verkehrliche Wirkung träte nur teilweise ein. Die Hälfte des Verkehrs lässt sich auf den Linienzug K 25 – L 490 verdrängen, die andere Hälfte nutzt stattdessen die L 331. Letztlich wird der Verkehr aus Oberdollendorf lediglich nach Oberkassel verdrängt.

Maßnahme 3: Neubau der Anschlussstelle Langemarckstraße (B42/ L490)

Diese Anschlussstelle wäre nur nach Norden gerichtet und würde in die Galerie der B 42 hineinführen, was von der zur Verfügung stehenden Breite her möglich erscheint. Die Kosten der Maßnahme liegen bei 6,40 Mio. €.

Die verkehrliche Wirkung ist sehr begrenzt, es kommt lediglich zu einer Umlagerung der Verkehre von der L 268 auf die L 490, die in diesem Bereich aber bereits mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Aufpflasterungen) ausgestattet ist.

Maßnahme 4: Ortsumgehung Ittenbach (L 331n)

Da die Ortsdurchfahrt bereits umgebaut ist, sind für Ittenbach kleinräumig nur Umgehungslösungen sinnvoll. Zwei verschiedene Varianten sind denkbar. Eine durchgezogene Lösung mit Tunnel durch den Ölberg und eine kürzere Tunnellösung, welche sich allerdings im Bereich vorhandener Bebauung bewegt.

Die Kosten für die lange Tunnellösung liegen bei 35,3 Mio. €, für die kurze bei 25,5 Mio. €. Letztlich muss die Entscheidung über eine Variante im Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) fallen. Für eine bessere verkehrliche Wirksamkeit müsste die L 331 abgebunden werden.

Denkbar ist auch eine Verwirklichung der Ortsumgehung Ittenbach in zwei Bauabschnitten: Im ersten Abschnitt würde die L 331n von der AS Siebengebirge bis zur L 83 gebaut, im zweiten Abschnitt dann die Fortführung bis zur L 331 mit dem Tunnel. Die Kosten für den ersten Bauabschnitt liegen bei 2,4 Mio. €.

Alle Maßnahmen wirken lokal in Ittenbach. Die Tunnellösungen sind sehr teuer, wegen der NSG- bzw. FFH-Gebiete aber unumgänglich. Die Teillösung mit dem 1. Bauabschnitt führt zu einer Neubelastung der L 83 in Ittenbach und Thomasberg. Dieser Abschnitt ist nicht so eng bebaut wie die OD der L 331 und weist nur wenige

direkte Zufahrten auf. Es verbleiben aber weiterhin Verkehre in einem Teil der OD Ittenbach, außerdem wird ein bisher gering belasteter Abschnitt der L 83 mit zusätzlichem Verkehr beaufschlagt. Die Einmündung der L 83 in die L 331 ist heute schon sehr problematisch.

Maßnahme 5: Neuführung der L 268 (L 490) von Bellinghausen bis zur Kreuzung L 490/K 25 einschließlich einer neuen ausschließlich nach Süden gerichteten AS an die A 3 (L 490n Berg)

Diese vollkommen neue Führung der L 268 soll auch für überregionale Verkehre attraktiv sein. Aus diesem Grund ist eine neue Anschlussstelle an der A 3 vorgesehen.

Die Kosten für die Maßnahme liegen bei 12,0 Mio. €.

Durch die Verknüpfung mit der A 3 wird auch überregionaler Verkehr angezogen, dadurch die OD Ittenbach um ca. 25% entlastet. Die Attraktivität der L 490 in das Rheintal steigt erheblich. Wenn man diese Maßnahme mit den Maßnahmen 2 und 3 kombiniert, wurde eine Steigerung der Verkehrsmenge in der Langemarckstraße (L 490) um über 400 % errechnet.

Maßnahme 5.1: Neuführung der L 268 (Umgehung Heisterbacherrott)

Die Maßnahme 5.1 wirkt sich praktisch wie eine Umgehung von Heisterbacherrott aus. Abgehend von der K 25 verläuft sie durch die südliche Kasseler Heide und trifft in Thomasberg auf die L 268. Allerdings sind die Möglichkeiten eines Anschlusses an die L 268 eingeschränkt, weil die L 268 in der Ortslage Thomasberg komplett angebaut ist.

Maßnahme 6: Neuführung der L 490 zwischen Ramersdorfer Knoten (A 59/A 562/B 42) und Kreuzung L 490/K 25 (L 490n Tal)

Im Grunde handelt es sich hier um den aus dem Linienbestimmungsverfahren bekannten Ennerttunnel mit einer südlichen Weiterführung zur K 25. Nach den Untersuchungen der Arbeitsgruppe stellt dieses Projekt die einzige spürbare Ortsentlastung für Niederholtorf dar. Ortsnähere Umgehungsstraßen für Niederholtorf sind nicht vorstellbar; so wurde untersucht, ob eine enge südliche Führung am Waldrand möglich wäre, die aber wegen der Nähe zur Bebauung nicht weiter verfolgt wurde. Andere, weiter von der Bebauung abgelegene Trassierungen sind wegen des FFH-Gebietes sehr problematisch. Eine nördliche Umgehung zwischen Niederholtorf und Roleber ist ebenso unrealistisch. Die Kosten für die Maßnahme 6 liegen bei 32,2 Mio. €.

Durch die Maßnahme 6 wird noch eine Entlastung in Oberkassel und Ittenbach erreicht, während die Sogwirkung des Tunnels die Verkehre in Vinxel und Heisterbacherrott ansteigen lässt. Dem könnte durch eine Kombination der Maßnahme 5 und 6 begegnet werden. Anhand von Routenverfolgungen konnte ermittelt werden, welchen Beitrag diese Kombination zur Belastung der Südbrücke leistet: Der Ennertaufstieg „beliefert“ die Südbrücke mit ca. 10.800 Kfz/Tag; das sind

17% der Gesamtbelastung (65.000 Kfz/Tag). Die größten Verkehrsmengen für die Südbrücke kommen von B 42 und A 59.

Nach Einschätzung des damaligen Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW (MVEL) befindet man sich mit den Maßnahmen 5 und 6 nicht mehr im Bereich der sog. „kleineren Maßnahmen“. So wurde in direktem Kontakt zwischen Landesbetrieb und MVEL deutlich (Schreiben vom 11.03.2005), dass nur die Ortsumgehung Ittenbach und die Straßenverbindung in Römlinghoven zwischen Langemarckstraße (L 490) und Grüner Weg (L 268) zur IGVP nachgemeldet und weiterverfolgt werden sollen. Die Maßnahmen 5 und 6 sieht das MVEL in der Baulast des Bundes.

Der Landesbetrieb übermittelte dem MVEL ebenfalls seine Einschätzung in einem kurzen Fazit:

„Letztlich muss überlegt werden, ob lokal wirkende Maßnahmen ausreichend sind oder ob nicht besser doch eine große Maßnahme realisiert wird. Dabei ist zu beachten, dass auch die lokalen Maßnahmen sehr teuer sind (OU Ittenbach) bzw. einen sehr starken Eingriff in das Umfeld mit sich bringen (OU Ittenbach, Maßnahmen im Bereich Oberdollendorf bzw. Oberkassel).

Bei der Abwägung dieser Gesichtspunkte ist eher die Kombination der Maßnahmen 5 und 6 als Vorschlag aus der Region zu sehen.“

Ergebnisse der IGVP

Für die Maßnahme 1 (Verbindung Langemarckstraße – Grüner Weg) und Maßnahme 4 Ortsumgehung Ittenbach liegen seit Mitte Dezember 2005 die Bewertungsergebnisse vor. Für die Aufnahme in den neuen Infrastrukturbedarfsplan ist in Anlehnung an den Bundesverkehrswegeplan der Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) maßgeblich. Das Ministerium für Bauen und Verkehr NRW hat für die Beratung und Priorisierung der Maßnahmen im Regionalrat einen Vorschlag für die Einstufung der Vorhaben auf Basis des NKQ unterbreitet. Aufgrund des Finanzrahmens sollen alle Maßnahmen die einen NKQ von 2,2 erreicht haben in die Stufe 1 (bis 2015 zu realisieren) eingestuft werden. Alle Maßnahmen, die zumindest ein NKQ von über 1 erreicht haben, kommen in die Stufe 2.

Die Maßnahme 1 (Neubau der L 490 zwischen Grüner Weg und Langemarckstraße) hat dabei einen NKQ von 4,9 und die Maßnahme 4 (OU Ittenbach) von 2,2 erreicht. (Hinweis: Je höher der Wert ist, desto sinnvoller ist die Maßnahme)

Bei den Ersatzmaßnahmen für den Ennertaufstieg ist das Ministerium allerdings von diesen selbst gesetzten Rahmenbedingungen abgewichen. Danach soll die Verbindung Langemarckstraße – Grüner Weg in Stufe 2 eingestellt werden; Begründung: „mögliche Teilmaßnahme eines noch nicht abschließend geprüften Ersatzkonzeptes für die B 56n Ennert“. Für die OU Ittenbach schlägt das Ministerium keine Einplanung in den neuen Infrastrukturbedarfsplan vor; Begründung „Überregionale Bundeskonzeption erforderlich. Angrenzendes Netz ist nicht geeignet, die induzierten Verkehre abzuwickeln“.

Der Einstufungsvorschlag des Ministeriums bildete die Diskussionsgrundlage für die Beratung in der Verkehrskommission am 10.2.2006 und anschließend im Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln am 17.2.2006. Veränderungen im Bereich des Siebengebirgsraumes wurden nicht vorgenommen.

Die Voten aller Regionalräte lag dem Verkehrsministerium NRW Ende Februar vor. Der weitere Zeitplan des Verkehrsministeriums sieht vor, dass Mitte Mai mit dem Verkehrsausschuss des Landtags das Benehmen hergestellt wird. Die abschließende Beratung im Landtag ist für den 31.05.2006 geplant.

D. Ausblick:

Die Region hat nunmehr ein eigenes abgestimmtes Verkehrsmodell, wo auch in Zukunft sowohl die verkehrlichen Auswirkungen von Vorhaben der Straßenplanung als auch von größeren siedlungsstrukturellen Planungen berechnet und bewertet werden können.

In Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb wurden zahlreiche Alternativen zur bisherigen B 56n untersucht. Die Ergebnisse liegen nun vor. In einem Diskussionsprozess muss in der Region sowie mit Land und Bund nunmehr ein Konsens gefunden werden, durch welche Maßnahmen der Siebengebirgsbereich am effektivsten entlastet werden kann. Hierbei sind neben den verkehrlichen Ergebnissen auch die Fragen der Baulastträgerschaft, der Finanzierbarkeit und der Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

Auch der ÖPNV im Siebengebirge ist weiterzuentwickeln. Allerdings steht hier die Frage im Mittelpunkt, wie mit den begrenzten finanziellen Mitteln ein noch größerer Nutzen erzielt werden kann.