

Mitteilungsvorlage	
- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW	
Drucksachen-Nr.	Kosten der Drucksachen-Gruppe
1112909	3.590,50 € 21.09.11
Externe Dokumente	

Betreff
Durchführung einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur Mobilitätsentwicklung in Bonn und dem südlichen Rhein-Sieg-Kreis

Eventuelle Begründung der Dringlichkeit
Mit Blick auf die kürzlich erfolgte Veröffentlichung des Gutachtens auf der Internetseite des Landesbetriebes ist schnellstmögliche Information der politischen Gremien in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis unbedingt erforderlich.

Finanzielle Auswirkungen	Stellenplanmäßige Auswirkungen
<input type="checkbox"/> Ja, sh. Begründung <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, sh. Begründung <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Verwaltungsinterne Abstimmung	hh:mm	Datum	Unterschrift
Federführung: Amt 61		15.09.2011	gez. Isselmann
Dez. VI		15.09.2011	gez. Wingefeld
Genehmigung/Freigabe durch OB / Amt 02		20.09.2011	gez. J. Nimptsch

Beratungsfolge	Sitzung	Ergebnis
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	23.09.2011	vertagt in die Sitzung am 25.11.2011
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	25.11.2011	

Inhalt der Mitteilung

Im Rahmen der Arbeiten zum Nationalpark Siebengebirge teilte der Landesbetrieb mit, dass er beabsichtige, im Auftrag des Landes- und des Bundesverkehrsministeriums ein Gutachten zur „Durchführung einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur Mobilitätsentwicklung in Bonn und dem südlichen Rhein-Sieg-Kreis“ Anfang 2008 zu vergeben. Mit dem Auftrag wurden die ETC-Transport Consultants aus Berlin und die PTV Planung Transport und Verkehr, Karlsruhe, beauftragt. Ziel der Untersuchung war es, Entlastungsmöglichkeiten im Individualverkehr für das Siebengebirge aufzuzeigen.

Die Stadt Bonn war in Form eines sogenannten „Expertengesprächs“ in das Gutachten eingebunden. Hierbei wurden die Vorstellungen der Stadt Bonn zur Verkehrsentwicklung in die Bearbeitung eingespeist. Im September 2010 fand eine Vorstellung der vorläufigen Ergebnisse beim Landesbetrieb Straßen NRW in Euskirchen im Kreise der Fachleute der betroffenen Gebietskörperschaften statt, wobei sich das Land eine öffentliche Vorstellung der Ergebnisse ausdrücklich vorbehielt.

Das Gutachten

Mitte August konnte die Verwaltung das Gutachten von der Internetseite des Landesbetriebes Straßen NRW herunter laden. Ein förmliches Anschreiben des Landesbetriebes, des Landes- oder Bundesverkehrsministeriums mit dem Gutachten liegt nicht vor. Das Gutachten kann unter http://www.strassen.nrw.de/projekte/mobilitaetsstudie_rhein-sieg.html herunter geladen werden.

In dem Gutachten werden nach Beschreiben der Ausgangssituation die Ergebnisse der Expertengespräche und das Verkehrsmodell in Status Quo 2007 und Prognose 2025 beschrieben. Anschließend werden aus einer Defizitanalyse Maßnahmen entwickelt und mit Hilfe des Verkehrsmodells bewertet. Schließlich werden aus diesen Maßnahmen Maßnahmenkombinationen erarbeitet, die wiederum mit Hilfe des Verkehrsmodells und einer Nutzen-Kosten-Berechnung bewertet werden.

In den nachstehenden Abschnitten werden ausschließlich Aussagen des Gutachtens referiert. Eine Wertung aus Sicht der Verwaltung ist hiermit ausdrücklich nicht verbunden.

Defizitanalyse

In der Defizitanalyse wurden kritische Abschnitte durch die erhebliche Differenz zwischen Leistungsfähigkeit und tatsächlicher Belastung definiert. Die 7 maßgeblichen kritischen Abschnitte befinden sich mehrheitlich auf dem Autobahnbogen um Bonn, nicht jedoch im Siebengebirge (Abb. 6-1, Anlage 6-2):

1. Autobahnen A 59, A 565 und A 560, in ihren Bündelungs- und Verteilfunktionen in ihren Zuläufen und Abläufen auf das AD Sankt Augustin-West.
2. Autobahn A 565 östlich des Rheins einschließlich Nordbrücke
3. Autobahn A 565 zwischen Nordbrücke und Hardtberg
4. Bundesstraße B 9 im südlichen Bonn
5. Autobahn A 59 zwischen AD Beuel und AS Beuel-Ost einschließlich zeitweiliger Problemlagen auf der B 56 in Richtung und in Sankt Augustin
6. Landesstraße L 143 ab Sankt Augustin in Richtung Birlinghoven
7. Bundesstraße B 42 bei Oberkassel

Demgegenüber stehen die Einschätzungen der befragten Experten in der Region, die an verschiedenen Stellen wie z. B. L 490 Ortsdurchfahrt Vinxel, L 268 zwischen K 25 und Oberdollendorf und L 331 Ortsdurchfahrt Ittenbach Probleme sehen. Hier werden ebenfalls 7 kritische Abschnitte benannt. Diese konnten jedoch vom Verkehrsmodell des Gutachters nicht bestätigt werden.

Die Erreichbarkeitsanalyse zeigte für die Orte im Siebengebirge in Richtung Bonn, die Orte östlich der A3 in Richtung Bonn und für die Binnenrelationen im Siebengebirge sehr ungünstige Bedingungen (Reisezeitverhältnis IV - ÖV) für den ÖPNV. Auf den rrrh.

Hauptrelationen sind zum Teil auch günstige Fahrtzeitrelationen für den ÖPNV zu verzeichnen, z. T. bei einigen schlechteren Verbindungen in Zukunft mit der S 13 Verbesserungen eintreten.

Maßnahmen

Aus den Ergebnissen der Defizitanalyse wurden 24 mögliche Maßnahmen – zum Teil mit Untervarianten – entwickelt.

Nr.	Kurzbezeichnung	Beschreibung der Maßnahme	Kombinationsansatz mit	Wirkung		
				lokal	reg.	überreg.
1	Ausbau A 565	Ausbau der A 565 zwischen AS Bonn-Beuel/Nord und AS Hardtberg. Umbau Kreuz Bonn-Nord		(+)	+	++
2	Ausbau B 56	Ausbau der B 56 4-streifig zwischen Hangelar und A 59		++	+	0
3	Cäsariusstr.	Neubau der L 490 zw. Römlinghoven, Grüner Weg (L 268) und Oberkassel, Langemarckstraße im Zuge der Cäsariusstr. (Stufe 2)		+	+	0
4.1	Sperrung L 268	Sperrung der L 268 an Kreuzung L 268/K 25 (Aufstufung K25)		++	+	0
4.2	Verkehrsführung L 268/L 490	Veränderungen in der Verkehrsführung auf L 268 und K 25 und L 490 (Einbahnregelung)		++	+	0
5.1	Vollanschluss Langemarckstr.	Neubau der AS Langemarckstr. (B 42/L 490)		++	+	0
5.2	Gerichteter Anschluss Nord Langemarckstr.	Vollanbindung von L 490 an B 42 aus/in Richtung Königswinter in Konflikt mit Anschlussstelle		+	+	0
6	OU Ittenbach	Ortsumgehung Ittenbach (L 331n) mit Tunnelbauten		++	++	0
6.1	Ausbau L 331	2+1 Ausbau der L 331 zwischen der Ortsumfahrung Ittenbach und B 42	Maßnahme während Aggregation zusätzlich aufgenommen als zwingende Folge für Maßnahme 6	Zwingend an Maßnahmen 6 gebunden		
7.1	L 490n Berg	Neuführung der L 268/L 490 von Bellinghause bis L 490/K 25 mit neuer AS an A 3, ggf. gerichteter Anschluss nach Süden	+ 11.2	++	+	+
7.2	L 268n	Neuführung der L 268 als OU für Heisterbacherrott von K 25-Kasseler Heide- auf L 268 in Thomasberg		++	+	0
8	Ennerttunnel L 490n Tal)	Neuführung der L 490 zw. Ramersdorfer Knoten (A 59/ A 562/B42) und L 490/K 25		++	0	0
9	Ennertaufstieg (B 56n)	Vorzugsvariante 2+ der UVS	+ 11.1	++	++	0

Nr.	Kurzbezeichnung	Beschreibung der Maßnahme	Kombinations- ansatz mit	Wirkung		
				lokal	reg.	über- reg.
10	Venusbergtunnel	Lückenschluss zwischen A 562 und A 565 von Godesberger Allee bis AS Hardtberg		++	+	+
11.1	AS Birlinghoven	Anschlussstelle an A 3 in Dambroich/Birlinghoven		++	++	0
11.2	AS Thomasberg	Anschlussstelle an A 3 bei Thomasberg		++	+	+
12.1	Restriktionen Siebengebirge	Verkehrsverlangsamung auf Siebengebirgsquerungen (Verengungen OD, Rückbau Straßenbreite bzw. Abtrennung Radweg an L 331, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Gewichtsbegrenzungen)		++	+	0
12.2	Sperrung Siebengebirge	Sperrungen von Straßen für den Durchgangsverkehr im Siebengebirge (L 144, L 331, L 268, L 490)	- unterstützend für ÖV-Maßnahmen	Nicht untersucht, Maßnahme als Ennertalternative erst bei Fortführung im Stadtgebiet Bonns sinnvoll		
16	Ausbau der L 158	Ausbau der L 158		++	+	0
17	Meckenheim	Nordumgehung in Meckenheim		nicht untersuchungsrelevant		
18	Meindorf/Menden	Anbindung des Gewerbegebietes „Menden Süd“ an BAB (Bau L 16n im Bereich mit OU Meindorf)		nicht untersuchungsrelevant		
19 19.1 19.2	Rheinquerung Nord	Rheinquerung Godorf + OU Lülldorf/Ranzel Weiterführung der L 274n Ost in 3 Varianten		0	+	++
20	K 8n	Neubau Verbindung Hangelar – Birlinghoven, tlw. im Zuge der K 8	+ 11.1	++	++	+
21	Rheinquerung Süd	Entlastung durch Rheinquerung im Süden (NRW oder RPF)		0	+	++

Erläuterungen zur Tabelle:

++ starke Wirkung

+ mittlere Wirkung

0 keine Wirkung

(+) Teilwirkung

Weiterhin sind 6 Maßnahmen im ÖV-Bereich entwickelt worden, die aber bis auf das verbesserte Regionalbuskonzept sich alle auf das bestehende Stadtbahnnetz der Region und die geplante S 13 beziehen also nicht direkt im Siebengebirge verortet sind.

Die Maßnahmen wurden hinsichtlich der Entlastungswirkung für die Siebengebirgsregion bewertet. Die Maßnahmen 6 OU Ittenbach, 9+11.1 Ennertaufstieg, 11.2 AS Thomasberg und 20+11.1 K8n schnitten hier besonders gut ab. Letzte wurde jedoch auf Grund der Führung durch die Ortsdurchfahrt Niederberg nicht weiter verfolgt. Die Anschlussstellen an der A 3 sind lt. Gutachter nur in Verbindung mit einem weiterführenden höherrangigem Verkehrsnetz sinnvoll.

Maßnahmenkombinationen

Schließlich wurden 4 Maßnahmenbündel im IV gebildet und ein Maßnahmenpaket im ÖV näher untersucht. Es wurden Umlegungen mit dem Verkehrsmodell für den Prognosehorizont 2025 und so die Verkehrsstärken im Prognosenetz abgebildet. Es wurden Auswirkungen dieser Verkehrsströme auf die Zerschneidungswirkung der Naturschutzgebiete in der Region untersucht. Für die IV-Maßnahmen wurde jeweils ein Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt.

Folgende Maßnahmenkombinationen wurden gebildet:

- MK1 „Entlastung des nördlichen Siebengebirges“** welche integriert
- 7.1 Neuführung der L268/L490 Berg von Bellinghausen bis L490/K25,
 - 8 „Ennerttunnel“, Neuführung der L490n Tal,
 - 11.2 Anschlussstelle an A 3 bei Thomasberg.
- MK2 „Bündelung Siebengebirge“** welche integriert
- Ennertaufstieg B 56n (Vorzugsvariante 2+ der UVS),
 - 11.1 Anschlussstelle an A3 in Dambroich/Birlinghoven.
- MK3 „Bündelung Siebengebirge und Südumgehung Bonn“** welche integriert
- Ennertaufstieg B 56n (Vorzugsvariante 2+ der UVS),
 - 11.1 Anschlussstelle an A3 in Dambroich/Birlinghoven,
 - 10 Venusbergtunnel (Lückenschluss zwischen A 562 und A 565).
- MK4 „Ortsumfahrung Ittenbach“** welche integriert
- 6 Ortsumfahrung und
 - 6.1 Folgeausbau L 331 zwischen Ittenbach und der B 42.
- MKOEV „Starker ÖV“**
- stringente Linienführung der Busverkehre im Siebengebirge (Linien 520, 521, 537, 560, 62, 66),
 - Anschlusssicherung und Beschleunigung,
 - Reisezeitreduktionen des gesamten ÖV auf allen Relationen.

Die Bewertung der Maßnahmenkombinationen ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Maßnahmen- kombination	Verkehrliche Wirkung	Zerschnei- dungs- wirkung Kfz-km/d	NKV Nutzen : Kosten
MK1	<ul style="list-style-type: none"> - Deutliche Entlastung Niederholtorf, Ungarten, Hoholz - Deutliche Entlastung B 42 Oberkassel, Königswinter 	- 38.711	2,5
MK2	<ul style="list-style-type: none"> - Bündelung des Verkehrs im nördlichen Siebengebirge - Deutliche Entlastung Niederholtorf, Ungarten, Hoholz - Deutliche Entlastung von Sankt Augustin und der nördlichen Anbindung von Bonn. - Verlagerung der Belastungen auf den Rheinbrücken 	- 47.484	3,1
MK3	<ul style="list-style-type: none"> - Bündelungswirkung gegenüber MK2 nimmt zu - Deutliche Entlastung Niederholtorf, Ungarten, Hoholz - Deutliche Entlastung A 565, Reuterstraße, B9 	- 46.777	2,5
MK4	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung OD Ittenbach - Zusätzliche Belastung L 331 durch OU und im weiteren Verlauf - Zusätzliche Belastung B 42 in Königswinter/Ober-Kassel - Entlastung anderer Siebengebirgsque-rungen 	+ 7.898	1,9

MKOEV	<ul style="list-style-type: none"> - nur leichte Zuwächse im ÖV zu Lasten Pkw-Verkehrs, d.h. Verlagerungen sind nur teilweise mit einer Entlastung im Straßennetz verbunden. - die geringen Belastungsabnahmen finden vor allen Dingen in der Kernstadt Bonn und in Königwinter statt - kaum Entlastung in den Siebengebirgsquerungen 	- 4.000	Nicht betrachtet
-------	--	---------	------------------

Erläuterung Tabelle:

Zerschneidungswirkung wird ausgedrückt in der Zu- oder Abnahme an gefahrenen Tageskilometern der Pkw in den Naturschutzgebieten der Region.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) drückt das Verhältnis des monetarisierten Nutzens zu den Kosten aus. Ist der Nutzen-Kosten-Quotient größer als Eins, wird ein Vorhaben unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten als wirtschaftlich eingestuft.

Die Maßnahmenkombination MK2 „Bündelung Siebengebirge“ wird als Vorzugsvariante empfohlen, da sie den höchsten Nutzen-Kosten-Quotient aufweist, die beste Entlastung bei der Zerschneidungswirkung der Naturschutzgebiete aufweist und eine deutliche verkehrliche Entlastungswirkung im Siebengebirgsraum zeigt.

Die Maßnahmenkombination MK3 „Bündelung Siebengebirge und Südumgehung Bonn“ weist fast die gleichen Wirkungen auf, es werden jedoch für dieses Vorhaben mehr als doppelt so hohe Kosten veranschlagt.

Die untersuchten ÖV-Maßnahmen können nur im begrenzten Maße Effekte erzielen. Die Gutachter sehen hier noch eine vertiefende konzeptionelle Planung als notwendig an.

- - -

Die Verwaltung arbeitet derzeit an einer Gesamtschätzung der Untersuchung aus Sicht der Stadt Bonn.