

Antworten auf die Fragen zum Gutachten „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zur Mobilitätsentwicklung in Bonn und dem südlichen Rhein-Sieg-Kreis im Grenzbereich zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz“

Fragen	Antworten des Gutachters
Handelt es sich bei den Referaten S 10 und S 21 des Bundesverkehrsministeriums um die heutigen Referate „StB 10 Straßenbaupolitik, Straßennetzplanung, BAST, bilaterale Zusammenarbeit“ und „StB 21 Gebietsaufgaben für Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen“ der Abteilung „Straßenbau“?	ja
Welche Stelle im Ministerium für Bauen und Verkehr war im Arbeitskreis vertreten?	Abteilung VII, Straßenbau
Wie konnte angesichts dieser Zusammensetzung von Seiten der öffentlichen Stellen das erforderliche lokale know how im Bereich Straßenverkehrs und der ÖPNV-Planung in den Arbeitskreis eingebracht werden?	Durch Einbeziehung in den Expertengesprächen und gezielte Kontaktaufnahme in Grundsatzfragen, grundsätzlich handelt es sich aber um eine regionale Untersuchung
Wurden bis auf die Gemeinde Wachtberg keine linksrheinischen Städte bzw. Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises in die Expertenbefragung einbezogen?	Linksrheinisch in die Expertenbefragung einbezogene Kommunen umfassen Gebiete von Bonn, Wachtberg und dem Rhein-Sieg-Kreis. Diese Auswahl wurde vor dem Hintergrund der Problemstellung und der zu erwartenden Maßnahmen/ -wirkungen gemeinsam mit den Auftraggebern getroffen.
Welche Auswirkungen haben die erheblichen Abweichungen in den Bevölkerungszahlen für die Aussagekraft der Studie insgesamt?	Studien dieser Art haben immer das Problem, aktuelleren Abschätzung "hinterherzuhinken". Die hier angesprochen Unterschiede dürften die Aussagekraft aber nicht beeinträchtigen
Welchen Einfluss hätten die veränderten Bevölkerungsprognosen für die Prognosefälle und Berechnungen der Studie, insbesondere zur prognostizierten Verkehrsbelastung bei der Null-Variante sowie zu den berechneten Nutzen-Kosten-Verhältnissen der Maßnahmenkombinationen?	das Ergebnis dürfte sehr ähnlich ausfallen
Gibt es auch bei sonstigen Strukturdaten mittlerweile aktuellere Daten. Wenn ja, hätte das Konsequenzen für die Empfehlung der Studie?	konkrete Studien sind nicht bekannt.
Welche Konsequenzen hätten derartige Veränderungen (Verschiebung von Maßnahmen) für die im Gutachten untersuchten verkehrlichen Probleme in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis?	Der Vergleich von Analyse und Prognosefall zeigt, dass die Infrastrukturmaßnahmen in erster Linie lokale Wirkung erzielen. Eine Ausnahme ist hier sicherlich die A59, deren Ausbau die Probleme im Prognosezeitpunkt verschärfen
Berechnen sich diese Prognosewerte lediglich aus den in der Studie genannten Parametern?	Durch die Verwendung der Bundesprognose sind die Annahmen der BP implizit Bestandteil der lokalen Prognose

<p>Wurden die erwarteten langfristigen Preissteigerungen im Energiebereich, v.a. im Bereich der fossilen Brennstoffe, in die Berechnung einbezogen?</p>	<p>Als Bestandteil der Bundesprognose, nicht in der regionalen Abbildung</p>
<p>Wie können die Verfasser der Studie ihre Prognose des Modal Split mit den in der Literatur häufig erwartetem Rückgang des MIV-Anteils aufgrund von Preissteigerungen für fossile Brennstoffe in Einklang bringen?</p>	<p>Hierzu gibt es in der Literatur keine eindeutige Aussage, die auf ein regionales Modell zu übertragen wäre. Bislang gibt es lediglich Tendenzen zu Änderung des Modal Split, aber auch ein hohes Beharrungsverhalten ("captive drivers")</p>
<p>Wie wirken in diesem Zusammenhang andere Effekte, z.B. die Elektromobilität?</p>	<p>Auch hierzu gibt es noch keine verlässlichen Aussagen über Verhaltensänderungen</p>
<p>Welche Aussagen trifft das Prognosemodell 2025 hinsichtlich der zeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens (Rush hour / Nebenzeiten etc.)?</p>	<p>Die Modellgrundlage sind Tagesbelastungen, insofern werden keine Annahmen über Änderungen der zeitlichen Verteilung getroffen</p>
<p>Ist die Darstellung Abb. 5-3 dahingehend zu interpretieren, dass lt. Prognosemodell selbst unter den getroffenen Annahmen (s. dazu A.3 Einwohnerentwicklung) der Zuwachs an Pkw-Verkehr aus den Orten Königswinter und Bad Honnef nur minimal sein wird?</p>	<p>In Abb.5-3 sind nur ausgewählte Relationen aufgetragen, insofern kann kein Rückschluss auf die Entwicklung der Gemeinden gezogen werden. Grundsätzlich sind Verkehrsaufkommen und Bevölkerungsentwicklung gekoppelt.</p>
<p>Abweichend von üblichen Gutachten wurde die Defizitanalyse auf Basis der Ist-Situation (2007) durchgeführt. Üblich ist es, hierfür den Prognose-Null-Fall (2025) zu nutzen. Welche Gründe gab es hierfür?</p>	<p>Die Defizitanalyse basierte auf der Ist-Situation und den Änderungen im Prognose-Null-Fall. Da sich die Problemfelder, die im Fokus der Untersuchung standen, in der Prognose nicht deutlich verändert haben, sind nicht alle Aspekte im Bericht mehrfach wiedergegeben.</p>
<p>Sind die roten Flächen in der Karte die einzigen kritischen Strecken, die in der Defizitanalyse der Verfasser der Studie als solche identifiziert wurden?</p>	<p>Dargestellt sind die kritischen Strecken, die für die weitere Betrachtung als relevant erachtet wurden.</p>
<p>Sind nach der Analyse keine kritischen Streckenabschnitte im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis auszumachen?</p>	<p>Ein Fehlen von Strecken in der Darstellung ist nicht gleichbedeutend mit einer Festlegung als "unkritisch".</p>
<p>Sieht die Analyse der Verfasser der Studie beispielsweise die Reuterstraße in Bonn, die B56 in Duisdorf oder die Bonner Straße in Bad Godesberg nicht als (perspektivisch) kritische Strecken an?</p>	<p>s.o.</p>
<p>Von welchen Institutionen wurden im Rahmen der Expertengespräche die gelb markierten Flächen vorgebracht? Waren dies einhellige Einschätzungen der Institutionen?</p>	<p>Die gelb markierten Flächen wurden von einzelnen Experten benannt und stellen keine einhellige Meinung dar. Hier gibt es weniger ein Leistungsfähigkeitsproblem als vielmehr massive Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensqualität in den Ortsdurchfahrten.</p>

<p>Warum wurden für diese Teil-Analyse (Anreizsystem ÖV) lediglich die Siebengebirgsquerungen aufgeführt und nicht auch Relationen im linksrheinischen Bereich oder bspw. im Bereich Sankt Augustin/Troisdorf/Siegburg/Niederkassel?</p>	<p>Die Siebengebirgsquerungen (mit ihren Ortsdurchfahrten) standen als wesentliche Problembereiche im Fokus dieser Analyse. Hier sind auch die größten Probleme bzgl. einer Steigerung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit zu erwarten, während die Rheinachse und auch die Achse nach Siegburg nicht die Siebengebirgsrelationen abdecken. Aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit im ÖV sollten größere Umwege bzgl. der nachgefragten Relationen vermieden werden.</p>
<p>Warum ist es a priori „unrealistisch“, eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu erzielen, die einen ÖV-Anteil bedingt, der auf vergleichbaren Relationen bereits vorhanden ist?</p>	<p>Die Situation in den betrachteten Relationen ist sehr unterschiedlich. Wesentlich für die Einschätzung der Realisierbarkeit einer Nachfragesteigerung ist nicht die Situation in einer benachbarten Relation, sondern das Verhältnis von gegenwärtiger Nachfrage zu einer entlastungswirksamen Verlagerung notwendigen Nachfrage - mit anderen Worten die notwendige Nachfragesteigerung in der Relation. Nachfragesteigerungen von 5-20 % lassen sich durch eine intensive Attraktivitätssteigerung etwa durch verkürzte Reisezeiten und verdichtete Takte erzielen. Die als notwendig berechneten Steigerungsfaktoren liegen jedoch bei 144 % bis 286 %.</p>
<p>Würde ein Modal Split – Anteil des ÖV von 5 % nicht umgekehrt ein erhebliches Potenzial für den ÖV bedeuten?</p>	<p>Grundsätzlich schon, es zeigt sich aber auch, dass das bestehende Reisezeit- und Qualitätsverhältnis extrem ungünstig ist. Dieses Missverhältnis ist nur mit sehr kostenintensiven Maßnahmen möglich. Diese Maßnahmen sind in der Fläche aber sehr unrentabel.</p>
<p>Warum wurde für den Bereich des ÖV keine Defizitanalyse durchgeführt?</p>	<p>Die Erreichbarkeitsanalyse und die Chancen des ÖV sind Bestandteile der Defizitanalyse. Was nicht gemacht wurde war eine Analyse der Fahrzeugauslastung im ÖV. Diese Untersuchungen sind aber in der Regel mit großem Datenaufwand verbunden und daher im Rahmen einer regionalen Studie sehr kostenintensiv</p>
<p>Unter welchen Voraussetzungen lassen sich die Pendler aus den Kreisen Neuwied, Altenkirchen und Westerwald sowie andere überregionale Verkehr, die über die L144 sowie die L331 das Siebengebirge durchqueren auf den ÖPNV verlagern?</p>	<p>Verkehrsmittelwahlentscheidungen fallen (neben einer Vielzahl individueller Voraussetzungen) aufgrund von Angebotskenngrößen; insbesondere der Reisezeit und der Einfachheit der Nutzen. Insofern müsste für die angesprochenen Pendler ein attraktives Angebot geschaffen werden, was in eher ländlichen Regionen sehr schwer ist.</p>
<p>Wie sind die großzügigen Parkplatzangebote im Arbeitsplatzschwerpunkt Regierungsviertel Bonn im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl zu bewerten?</p>	<p>Zu- und Abgangszeiten spielen bei der Verkehrsmittelwahl eine große Rolle. Ein großes Stellplatzangebot fördert daher die Nutzung des Pkw für den Arbeitsweg, Stellplatzknappheit hingegen fördert den Öffentlichen Verkehr. Die Zu- und Abgangszeiten sind entsprechend im Modell berücksichtigt.</p>

<p>Es wird eine pauschale Fahrzeitreduzierung von 20% als ein Maßnahmenansatz unterstellt. Ist das nicht illusorisch? Was würde das überschlägig kosten?</p>	<p>Die Annahme der Fahrzeitreduktion um 20% ist pauschal sicherlich illusorisch. Auf manchen Relationen erscheint dies sicherlich relativ einfach umsetzbar, andere Relationen sind bereits optimiert, so dass eine weitere Reduktion sehr kostenintensiv ist. Es sind daher auch keine Gesamtkosten abzuschätzen.</p>
<p>Mit welchem Individualverkehrsmittel können die Verfasser der Studie die Strecke Alfter – Bonn Zentrum in acht Minuten zurücklegen?</p>	<p>Die Reisezeiten der Erreichbarkeitsanalyse resultieren aus dem Verkehrsmodell. Das Modell hat eine begrenzte räumliche Auflösbarkeit, so dass gewissen Unschärfen nicht schön aber auch nicht zu vermeiden sind. Auf das Ergebnis der Studie haben diese Unterschiede aber keine Auswirkungen.</p>
<p>Wie erklären sich die teilweise absurden Daten sowohl im MIV wie auch im ÖV?</p>	<p>s.o.</p>
<p>Wie wurden die Reisezeiten im MIV und ÖV berechnet?</p>	<p>MIV: Auswertungen aus dem Verkehrsmodell (Reisezeit= Fahrzeit Start-Ziel im belasteten Netz); ÖV: Beförderungszeit (inkl. Warte- und Umsteigezeiten) aus Fahrplananalyse (Betrachtung des Angebotes in den Spitzenstunden)</p>
<p>Finden sich die hier aufgeführten Daten als Berechnungsgrundlagen im Prognosemodell 2025 bzw. in den Prognosemodellen und Nutzen-Kosten-Vergleichen für die am Ende des Berichts empfohlenen Maßnahmenvarianten?</p>	<p>nein, die Auswertungen sind für die Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt worden. Die Reisezeiten stehen nicht im Fokus der Prognosemodellierung. Im Rahmen der Bewertung erfolgt eine Reisezeitbetrachtung über die Grundlagen der BVWP</p>
<p>Welche Auswirkungen hätten zu optimistisch angesetzte MIV-Reisezeiten im Verkehrsmodell auf die Ergebnisse der Untersuchung.</p>	<p>keine, da der Model Split Bestandteil der Kalibrierung des Modells ist</p>
<p>Im Text ist die Rede von acht erkannten kritischen Abschnitten. In Abb. 6-1 sind jedoch nur sieben Abschnitte als kritisch gemäß Defizitanalyse gekennzeichnet. Was ist der achte erkannte kritische Abschnitt?</p>	<p>Es wurden sieben und nicht acht Abschnitte identifiziert und mit der Analyse der Level-of-Service bestätigt. Die Formulierung im Text ist nicht korrekt.</p>
<p>Welche logische Rolle spielt überhaupt die Erreichbarkeitsanalyse für die Bestimmung von konkreten Maßnahmen?</p>	<p>Die Erreichbarkeitsanalyse stellt eine ergänzende Information dar, die für die im Arbeitskreis diskutiert und für die weitere Betrachtung berücksichtigt wurde; ohne direkten Einfluss zu haben.</p>
<p>Warum werden die lt. regionalen Institutionen kritischen Abschnitte als maßgebend für die Maßnahmenbestimmung herangezogen, wenn sie sich nicht objektiv durch die Defizitanalyse der Studie als kritisch erwiesen haben?</p>	<p>Auch subjektiv kritisch erscheinende Abschnitte sollten in einer Detailbetrachtung berücksichtigt werden.</p>
<p>Warum sind im linksrheinischen Teil der Venusbergtunnel und der Ausbau der A 565 die einzigen in Frage kommenden Maßnahmen im Straßennetz?</p>	<p>Berücksichtigt wurden alle Maßnahmen aus Expertengesprächen und eigene Entwicklungen, die eine Entlastung in den kritischen Abschnitten erwarten ließen.</p>

<p>Wie beurteilt der Gutachter den Ausbau der A565 im Zusammenspiel mit dem Ausbau der A59 für die Lösung der Verkehrsprobleme in der Region? Wird hiermit die Route durch die Bonner Innenstadt eine attraktive Alternative für den überregionalen Verkehr geschaffen, um z.B. vom Ruhrgebiet auf die A61 zu wechseln?</p>	<p>Unsere Untersuchungen haben kein Indiz dafür geliefert, dass die Bonner Innenstadt durch zusätzlichen Durchgangsverkehr belastet wird. Ein (schwer zu realisierender) Ausbau der A565 dürfte die Verkehrsprobleme in der Region nicht lösen, sondern wäre vergleichbar mit einem Bekämpfen von Symptomen, was aber wieder zu einer Zunahme an Verkehrsbelastung führt. Durch die Belastung aus regionalem und lokalem Verkehr dürfte die Achse aber für Durchgangsverkehr nicht deutlich attraktiver werden.</p>
<p>Für die Versachlichung der weiteren Diskussionen wäre es hilfreich, wenn dargestellt werden könnte, weshalb der Ausbau der A565 keine nachhaltige Entlastungswirkung für den untersuchten Raum erbringen kann.</p>	<p>Der Ausbau der A565 führt zu Verkehrsverlagerungen, aber zu keiner generellen Entlastung kritischer Abschnitte und insbesondere des Siebengebirges</p>
<p>Warum sind quasi nur Maßnahmen im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und in Bonn aufgeführt und keine Maßnahmen im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis?</p>	<p>Die als kritisch erkannten Abschnitte und die Problemlage Siebengebirgsquerungen standen bzgl. der Maßnahmenbestimmung im Vordergrund der Untersuchung. Mit dem im Verkehrsmodell gewählten Ansatz wurden jedoch Verbesserungen im ÖPNV der gesamten Region unterstellt.</p>
<p>Warum wurde keine Angebotsausweitung im Regionalbusverkehr geprüft?</p>	<p>Hier wurden keine konkreten Maßnahmen benannt; die Netzanalysen haben hier auch keinen vielversprechenden Ansatzpunkt gezeigt.</p>
<p>Warum wurden weitere Maßnahmen aus der Landesverkehrsplanung NRW wie z.B. die Hardtbergbahn, die Bahnlinie Kohlkaul – Beuel oder die rechtsrheinische Rheinuferbahn nicht als Maßnahmen in Betracht gezogen?</p>	<p>Es wurden aus der IGVP die indisponiblen Maßnahmen und die Maßnahmen der Stufe 1 berücksichtigt. Die in der Frage genannten Maßnahmen wurden (evtl. vor dem Hintergrund der regionalen Fragestellung) von keinem der befragten Experten und auch nicht von den Vertretern der Landesregierung genannt. Die Lage der genannten Maßnahmen und ihr meist innerstädtischer Charakter lassen keine Auswirkungen auf die regionalen Verkehrsprobleme erwarten, dies bliebe jedoch durch eine eingehendere Beschäftigung mit diesen erst jetzt genannten Maßnahmen zu bestätigen.</p>
<p>Aus dem Mobilitätsgutachten geht hervor, dass unter anderem 6 Einzelmaßnahmen zum ÖV näher betrachtet und auf ihre Wirkungen auf den MIV im Gesamttraum untersucht worden sind. Im Hinblick auf die besondere Bedeutung des ÖV und vor dem Hintergrund der zwar steigenden aber (im Gegensatz zu den Annahmen im Gutachten) etwas flacher verlaufenden Bevölkerungsentwicklung sollte dargestellt werden, aus welchen Gründen eine nachhaltige Entlastungswirkung des ÖV zur Bewältigung der Problemlage im MIV nicht gesehen wird.</p>	<p>Die Potenziale und Wirkungen von ÖV-Maßnahmen auf die kritischen Netzelemente sind im Gutachten dargestellt worden. Der ÖV ist ein wichtiges Rückgrat insbesondere für das städtische Verkehrssystem. In der regionalen Betrachtung, die im Fokus der Untersuchung stand, kann der ÖV aber nur sehr begrenzt zur Entlastung der neuralgischen Punkte beitragen. Die Gründe hierfür liegen insbesondere in den Problemen zur Schaffung eines konkurrenzfähigen ÖV-Angebots in der Fläche.</p>

<p>Wie kann man sich ein „iteratives Bewertungsverfahren“ praktisch vorstellen?</p>	<p>Die gefundenen Einzelmaßnahmen wurden zunächst bzgl. ihrer Wirkung als Einzelmaßnahme untersucht (Schritt 1) und dann bzgl. Wirkungsraums in 5 Klassen (gleiche Zielrichtung) eingeteilt. In einem zweiten Schritt wurden die Einzelmaßnahmen bzgl. sich gegenseitig unterstützender Wirkungen (Verstärkung der Wirkung durch Kombination von Maßnahmen innerhalb der Klassen) oder auch regionale Effekte durch Kombination von Maßnahmen in verschiedenen Teilräumen (auch klassenübergreifend) untersucht. Anhand dieser Ergebnisse wurden (3. Schritt) 4 Maßnahmenkombinationen gebildet, die schließlich eingehend untersucht wurden. Die Iteration spiegelt sich in der mehrfachen Untersuchung der gleichen Maßnahmen in verschiedenen Kombinationen wieder, um sinnvolle Kombinationen zu erhalten. Dieser Prozess wurde über mehrere Monate mit vielfältigen Abstimmungen innerhalb der Gutachterteams und mit den Auftraggebern intensiv durchgeführt.</p>
<p>Auf welcher Grundlage bestimmen die Verfasser der Studie ihre Strategien (Verteilung, Bündelung oder Verdrängung) für bestimmte Teilräume? Woher leitet sich Bündelung als Strategie für das Siebengebirge, aber Verteilung als Strategie für Bonn Südwest ab?</p>	<p>Frage 1: Basis war das Ergebnis des iterativen Bewertungsprozesses (s.o.) Frage 2: Da für das Siebengebirge jeder querende Verkehrsstrom mit Nachteilen und Problemen im bisherigen Straßennetz verbunden ist, bietet sich eine Entlastung dieser Routen durch eine Bündelung der Verkehrsströme auf eine möglichst wenig nachteilige Trasse an. Anders ist die Situation im Teilraum Bonn Südwest: Hier sollte eine großräumige Verteilung der rheinquerenden Verkehre auf bestehende Rheinquerungen mit Kapazitätsreserven erzielt werden.</p>
<p>Warum ist die Frage nach der Entlastung des Siebengebirges ultimatives Kriterium für eine Maßnahmenempfehlung, wenn eine A 565 gleichwohl im Planungsgebiet der Studie liegt?</p>	<p>Die Entlastung des Siebengebirges war ein Schwerpunkt der Studie, aber nicht ultimatives Kriterium</p>
<p>Warum wurde dem Ausbau der A 565 kein gravierender Einfluss auf die Entlastung der Siebengebirgsstrecken zugerechnet, wenn durch einen Ausbau dort Staus vermieden und so mehr Verkehr dort gebündelt werden könnte? Warum wurde der Ausbau der A 565 in keine Maßnahmenkombination aufgenommen?</p>	<p>Der Ausbau der A565 wurde im Rahmen der Maßnahmenanalyse untersucht. Diese Maßnahme führt zur Bündelung des Verkehrs (Verlagerung der Rheinquerungen), hat aber z.B. keine Auswirkung auf das Siebengebirge und nur geringen Einfluss auf den regionalen Verkehr. Wegen dieser Ergebnisse wurde diese Maßnahme im Arbeitskreis nicht einer Maßnahmenkombination zugeordnet.</p>
<p>Haben die Verfasser der Studie wirklich eine „stringente Linienführung“ für die Stadtbahnlinien 62 und 66 untersucht?</p>	<p>Hier wurden keine konkreten Maßnahmen benannt; die Netzanalysen haben hier auch keinen vielversprechenden Ansatzpunkt gezeigt.</p>

<p>Welche Aussagekraft kann eine Maßnahme „Reisezeitreduktion“ des ÖV haben, wenn doch lt. der Studie selber (S. 69) auch die Angebotsdichte und die Umsteigehäufigkeit wesentliche Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl sind?</p>	<p>Im Rahmen einer regionalen Studie kann keine detaillierte Optimierung des ÖV-Angebotes erfolgen. Daher wurde sich auf den wichtigsten Punkt der Reisezeit beschränkt.</p>
<p>Ist die Summe der Fahrten durch ein Naturschutzgebiet als Indikator für die Zerschneidungswirkung überhaupt brauchbar? Ist Zerschneidung in Bezug auf Ökologie nicht auch wesentlich durch Infrastruktur geprägt? (Wenn auf einer Straße nur noch halb so viele Autos durch ein Naturschutzgebiet fahren, dann ist das Naturschutzgebiet deshalb doch wohl lange nicht nur noch „halb zerschnitten“?)</p>	<p>Die physikalische Zerschneidung ist sicherlich belastungsunabhängig. Für die Wirkungsabschätzung ist jedoch die Fahrleistung relevanter (u.a. analog BVWP und IGVP)</p>
<p>Der Gutachter wird gebeten, exemplarisch für die Vorzugsvariante MK2 „Bündelung Siebengebirge“ die Methodik der Kosten-Nutzen-Analyse und die dahinter stehende Datenbasis näher zu erläutern (insbesondere die Ermittlung der Gesamtkosten, der jährlichen Kosten mit Zinsansatz, Nutzungsdauer sowie des monetären Nutzens, wie Umwelteffekte, Verkehrssicherheit, regionale Effekte).</p>	<p>Die BVWP-Methode wurde im Vortrag vorgestellt.</p>
<p>Wie bewerten die Verfasser der Studie die verbreitete Kritik an der Systematik der Nutzen-Kosten-Rechnungen nach BVWP (s. dazu bspw. http://www.verkehrswissenschaftler.de/pdfs/Marte%20-%20bvwp20080204.pdf)?</p>	<p>Die BVWP Methode lässt sich sicherlich verbessern, ist in der Bewertung aber zurzeit Standard. Die Kritikpunkt von Herrn Marte treffen auf diese Untersuchung nur begrenzt zu, weil hier in der Modellierung ein Ansatz gewählt wurde, der den induzierten Verkehr mit berücksichtigt.</p>
<p>Entsteht die Tatsache, dass eine Kosten-Nutzen-Rechnung für die Maßnahmen im ÖV nur schwer möglich ist, nicht genau durch die Zusammensetzung des Maßnahmenpaketes ÖV?</p>	<p>Nein, sondern durch einen Wechsel des Verkehrsträgers mit zurzeit unterschiedlichen Bewertungsmethoden</p>
<p>Wurden bei der Kostenberechnung der Maßnahmen, die einen neuen Anschluss an die BAB 3 vorsehen, auch die heute (im Gegensatz zu früheren Untersuchungen) vorhandene ICE-Trasse sowie die parallel verlaufende Erdgaspipeline berücksichtigt?</p>	<p>Die Kosten wurden unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten durch Straßen.NRW, ermittelt.</p>
<p>Die ursprünglichen Kosten gemäß BVWP-Referentenentwurf 2003 für MK2 lagen bei ca. 60 Mio. Euro. Der Tunnel hatte bereits 2 Röhren und je Fahrtrichtung 2 Spuren. Wie werden die Kostensteigerungen auf jetzt 194 Mio. erklärt, obwohl der Baukostenindex auf Basis des Jahres 2000 auf aktuell nur 128,9% gestiegen ist und die Ingenieurbauwerke lediglich angepasst werden mussten.</p>	<p>Die höheren Kosten resultieren daraus, dass zum Einen aktuellere Werte angenommen wurden und zum Anderen ein längeres Tunnelbauwerk (mit durchgängig 4-Streifen) und eine längere Talbrücke unterstellt wurden, um die Schutzgebiete im NSG Siebengebirge weniger zu belasten.</p>
<p>Haben die Verfasser der Studie auch untersucht, wo bei einer Realisierung von Maßnahmen Straßenabschnitte wegfallen könnten? Um welche würde es sich handeln?</p>	<p>Im Rahmen der Expertengespräche wurden auch Rückbaumaßnahmen untersucht. Diese haben aber, im regionalen Kontext, keine positive Wirkung gezeigt.</p>
<p>Wie beurteilt der Gutachter die Ängste „endloser Strom von LKW durch Beueler Wohnquartiere“?</p>	<p>Die Untersuchung zeigt, dass die Gefahr der Verlagerung von Pkw- Verkehr auf die Rudolf-Hahn-Straße / Landgrabenweg besteht. Vermehrter Lkw-Verkehr in nennenswerter Größenordnung ist hier jedoch nicht zu</p>

	erwarten.
Wie beurteilt der Gutachter kleine, lokale Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Siebengebirge?	Kleine Maßnahmen können helfen, die Situation lokal zu verbessern. Sie sind allerdings nicht in der Lage das grundsätzliche Problem zu beseitigen.
Wie beurteilt der Gutachter die Konsequenzen für das Naturschutzgebiet Siebengebirge bei Realisierung von MK 1-4?	Wie im Gutachten dokumentiert; MK4 führt zu mehr Verkehr, MK1-3 durch die Tunnelführung zu Entlastungen
Wie schätzen die Verfasser der Studie angesichts der Infrastrukturpolitik von Bund und Land die Chancen zur Realisierung von Maßnahmen ohne Planungsrecht mit Kosten von mehreren hundert Millionen Euro und einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von maximal 3,1 hinsichtlich der zeitlichen Perspektive ein?	In-wie-weit eine Maßnahme mit einem NKV von 3,1 realisiert werden kann, hängt vom politischen Willen und den konkurrierenden Projekten sowie den zur Verfügung stehenden Mitteln ab. Wichtig ist ein regionaler Zusammenhalt für das Projekt.
Wurden auch kurz- bzw. mittelfristigen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation – auch im Hinblick auf die anstehende Sanierung der Nordbrücke – untersucht? Welche Ergebnisse liegen diesbezüglich vor?	nein, die Sanierung der Nordbrücke war nicht Bestandteil der detaillierten Untersuchung
Abschließend bitten wir um eine zusammenfassende Darstellung und Einschätzung, mit welchen Folgen und Konsequenzen sowohl für die Stadt Bonn als auch für den Untersuchungsraum im Rhein-Sieg-Kreis (Ortsdurchfahrten und Naturschutzgebiet) gerechnet werden muss, wenn keine der vorgeschlagenen Maßnahmenkombinationen beschlossen und umgesetzt werden?	Situation insgesamt dürfte sich etwas verschlechtern; für das Siebengebirge durch zusätzliche Navigationsausrüstung noch mehr. Die Studie hat gezeigt, dass der Verkehr in der Region um 5 % (PKW-km im Binnenverkehr) bis 22 % (LKW-km schwerpunktmäßig auf den Autobahnen) zunehmen wird.
Wie würde sich der Bau des sog. Ennertaufstieges auf die Verkehrsbelastung der bergseitig gelegenen Ortsteile des Stadtbezirks Beuel (insbesondere auf die Kreisstraße/Ungarten/Holtorf/Pützchen; die L 83 und Siebengebirgsstraße im Bereich Hoholz/Holzlar) auswirken und welche Folgen wären für den Verkehr auf der Königwinterer Straße (L 193) zu erwarten ?	Im gesamten Bereich des Stadtbezirks Beuel ergeben sich, wenn es zu Änderungen kommt, Entlastungen. Lediglich im Verlauf der Rudolf-Hahn-Straße / Landgrabenweg ergeben sich Zunahmen in Höhe von ca. 2.000 Fz/d. Auf der Königwinterer Straße ergeben sich nördlich der Kreuzung mit der Siegburger Straße größere Entlastungen, südlich davon dagegen nur geringe Entlastungen. Die L83 reduziert sich geringfügig; die Birlinghovener Straße in Hoholz wird sehr deutlich entlastet.
Mit welcher Entlastungswirkung wäre auf den im Stadtbezirk Beuel gelegenen Autobahnen und hier insbesondere im Bereich von Geislar bei einer Realisierung des Ennertaufstieges zu rechnen?	Die Autobahn im Bereich Geislar (A565) bleibt nahezu unverändert, am Beuel ergeben sich Entlastungen. Auf der A59 zwischen AD Beuel und Bonn-Ost entstehen Entlastungen in Höhe von ca. 5.000 Fz/d.
Welche Auswirkungen würde der Bau des Ennertaufstieges auf die Verkehrsbelastung der Konrad-Adenauer-Brücke haben und mit welchen Umweltauswirkungen (Abgase, Lärm) wäre im benachbarten Bereich des Rheinauenparkes zu rechnen, wenn keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen vorgenommen würden?	siehe Differenzabbildungen; die Konrad-Adenauer-Brücke würde im Querschnitt mit ca. 6.000Fz/d zusätzlich belastet, das sind weniger als 10% mehr gegenüber dem Bezugsfall. Es entstehen dementsprechend zusätzliche Belastungen für den Rheinauenpark.