

Federführung:
61 Stadtplanungsamt

Dezernat:
Dez. III

Beschleunigung Linie 66 Sankt Augustiner Straße

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	03.09.2020	Kenntnisnahme
--	------------	---------------

Mitteilung:

Wie in der letzten Gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz mit dem Rhein-Sieg-Kreis informiert die Verwaltung über die aktuellen Planungen zur Beschleunigung der Linie 66 auf der Sankt Augustiner Straße:

Der Rat der Bundesstadt Bonn hat in seiner Sitzung am 06.02.2020 Folgendes beschlossen (DS [190443](#)):

Auf Grundlage der vorgelegten Planung zur verkehrstechnisch notwendigen Ausgestaltung des Straßenquerschnitts wird die Verwaltung beauftragt,

- im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens einen städtebaulichen Entwurf für eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch zu erarbeiten,
- Im Vorlauf der Vorentwurfsplanung ist zudem zu prüfen, ob sich der geplante Straßenquerschnitt im an den Friedhof angrenzenden Abschnitt noch reduzieren lässt. Dazu soll der Vorschlag geprüft werden, ob der geplante, öffentliche Gehweg von 2,50 Meter Breite in das Friedhofsareal integriert werden kann. Eine entsprechende Planung soll in Abstimmung mit der Kirchengemeinde St. Josef und Paulus erfolgen.
- eine konkrete Straßenvorentwurfsplanung einschließlich Gradienten zu erarbeiten,
- ein Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz einzuleiten sowie
- freihändige Grunderwerbsverhandlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern aufzunehmen und zu prüfen, ob die mit der Planung verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Gebiet lebenden und arbeitenden Menschen im Rahmen eines Sozialplans nach § 180 BauGB vermieden oder gemindert werden können.

Seite 2

Der an zweiter Stelle genannte Prüfauftrag befindet sich zurzeit in Abstimmung. Das Ergebnis soll den zu beteiligenden Gremien nach deren Neukonstituierung vorgelegt werden.

Informationen zur beabsichtigten Planung:

In der Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz am 22.02.2018 wurde beschlossen den Bebauungsplan Nr. 6722-3 zwischen Sankt Augustiner Straße (B 56), Combahnstraße und Kreuzstraße einschließlich der Hausgrundstücke Kreuzstraße 66 und Sankt Augustiner Straße 74 gemäß §§ 2 ff Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen (DS [1810319](#)).

Die bereits von der Stadt Bonn für diesen Straßenabschnitt erarbeiteten Planungsvarianten haben gezeigt, dass eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlichen Situation, insbesondere die störungsfreie Abwicklung und Beschleunigung des ÖPNV-Verkehrs auf einem besonderen Bahnkörper, in diesem Abschnitt letztlich nur durch eine Neuaufteilung bzw. eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts erreicht werden kann. Der heute vorhandene Straßenquerschnitt bietet nicht den nötigen Raum, um für alle Verkehrsarten die (regelkonform) notwendigen Verkehrsflächen einzurichten.

Im Anschluss an den o.g. Beschluss wurde eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die darlegen sollte, in welchem Umfang und mit welchen Maßnahmen eine Verbreiterung des Querschnitts der Sankt Augustiner Straße erforderlich sein wird. Im Zuge der Untersuchung wurden zunächst umfangreiche Verkehrserhebungen und Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte durchgeführt. Anschließend wurden zeichnerische Lösungsvorschläge in Verbindung mit einer Verkehrssimulation erarbeitet.

Verkehrserhebung:

Die Verkehrsmengen wurden auf dem gesamten Streckenabschnitt sehr umfangreich zu zwei Zeitpunkten im Jahr (März und November 2018) erhoben, um eine sichere Aussage über die jahreszeitlich bedingten Verkehrsschwankungen zu erhalten. Die Erhebungen umfassten auch Rad- und Fußgängerverkehr. Aufgrund der Baustellensituation auf der A565 im Zeitraum Oktober 2018 – Juni 2019 ergibt sich am Erhebungstag im November 2018 eine deutliche Verkehrsverlagerung auf die Sankt Augustiner Straße/ Kennedybrücke.

Im Rahmen der Zählungen wurde darüber hinaus deutlich, dass die Bedeutung der Strecke für den Radverkehr mangels sinnvoller Alternativen hoch ist. Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bonn wird die Verbindung als „Radhauptverbindung“ geführt. Die wichtige Bedeutung des Radverkehrs wird auch dadurch deutlich, dass die Verkehrsmengen in Richtung Kennedybrücke auf deutlich über 1.500 Radfahrer pro Tag steigen. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass die Radverkehrsmenge bei trockener Witterung deutlich steigerungsfähig ist.

Videoerfassung:

Ergänzend wurden aus den Videoerfassungen charakteristische Situationen im Verkehrsverhalten und in der Verkehrssituation ausgewertet. Dabei zeigen sich, neben starken Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs, erhebliche Konflikte für den Rad- und Fußgängerverkehr. Neben den eingeschränkten Platzverhältnissen auf den Gehwegen sind hier besonders die mangelhaften Radverkehrsanlagen bzw. deren Führung zu nennen. Die Barrierefreiheit der Überwege ist ebenfalls nicht gegeben, taktile Elemente fehlen.

Die Knotenpunkte des MIVs weisen vor allem in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden teilweise Überstauungen auf. Die durchgehende zweistreifige Befahrbarkeit für den MIV wird nur in Ausnahmefällen genutzt.

Die Stadtbahnen der Linien 66 und 67 weisen im Untersuchungsabschnitt am Knoten Konrad-Adenauer-Platz die längsten Verweilzeiten auf. Stadtauswärts bestehen Konflikte für die Stadtbahnen durch Überstauungen des Linksabbiegefahrstreifens in die Niederkasseler Straße. Die Stadtbahn ist teilweise gezwungen hinter den wartenden Fahrzeugen abzuwarten.

Verkehrsprognose:

Die Verkehrsprognose mit Prognosehorizont 2030 für die Sankt Augustiner Straße weist trotz weiterer städtebaulicher Entwicklungen im östlichen Bereich Bonns einen leichten Rückgang bzw. eine Stagnation der Verkehrsmengen auf heutigem Niveau auf. Grund dafür ist der leistungsgerechte Ausbau der parallelen Autobahn- und Verbindungsabschnitte. Zudem ist zu erwarten, dass die Motorisierung bzw. Fahrtenhäufigkeit im MIV durch erhöhten Anteil des ÖPNV und des Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl zurückgehen wird. Demgegenüber wird erwartet, dass sich die Anteile von Radverkehr und ÖPNV durch den beabsichtigten Ausbau des besonderen Bahnkörpers der Stadtbahnstrecke steigern werden und die Zuverlässigkeit des Fahrplans erhöht wird.

Trotz des zu erwartenden Rückgangs der Fahrten im MIV, wurde in der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation eine Steigerung (3%) der Fahrtenhäufigkeit im MIV angenommen, um eine sichere Aussage über die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu erhalten.

Plankonzept:

Ziel des Plankonzeptes ist es, aufgrund der notwendigen Eingriffe in die Friedhofsfläche und die Privatgrundstücke, sicherzustellen, dass ein minimal erforderlicher Flächenbedarf für einen geordneten Stadtbahnbetrieb, d.h. ein besonderer Bahnkörper mit entsprechender Signalisierung, ermöglicht wird und dabei maximale Verbesserungen für Rad- und Fußverkehre erzielt werden. Zunächst wurden unter Abwägung verschiedener Varianten Regelschnitte entwickelt, die aus verkehrlicher Sicht machbare bzw. zu verwerfende Varianten zeigen. Hierbei hat sich folgender Querschnitt als Vorzugsvariante herauskristallisiert:

Der Regelquerschnitt der Vorzugsvariante setzt sich zusammen aus beidseitigen 2,50 m breiten Gehwegen, 1,85 m breiten Radfahrstreifen und 3,25 m breiten Fahrstreifen. Außerdem angelegt wird ein besonderer Bahnkörper mit einer Breite von 7,40 m. Es ergibt sich somit ein Gesamtstraßenquerschnitt von 22,60 m. Dadurch ist ein Eingriff in den Friedhof und die privaten Flächen von ca. 7,70 m erforderlich. Die Vorzugsvariante müsste, wollte man den Querschnitt auf ganzer Strecke annehmen, auch in Höhe Kreuzstraße 66 / Sankt Augustiner Straße 74 Privatflächen in einer Tiefe von rund 0,85 m in Anspruch nehmen. Diese Engstelle wird aber aufgrund der Kürze des Straßenabschnitts als unbedenklich eingestuft und durch eine entsprechende Verkehrsführung berücksichtigt. Aufgrund der geringfügigen Reduzierung des Regelquerschnitts auf diesem vergleichsweise kurzen Abschnitt ist keine negative Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit zu erwarten. Vor dem Hintergrund der Eigentumsinteressen der betroffenen Grundstückseigentümer (Abriss eines Hauses für einen

benötigten Flächengewinn von 0,85 m) sollte daher diese Engstelle beibehalten werden.

Knotenpunkt Niederkasseler Straße / Sankt Augustiner Straße / Königswinterer Straße

Die Verkehrsführung an diesem Knotenpunkt bleibt, aus Osten und aus Norden kommend, unverändert. In der Sankt Augustiner Straße wird ein Verflechtungsbereich für ein zweistreifiges Abbiegen in die Niederkasseler Straße geschaffen. Damit wird den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen der Verkehrsströme Rechnung getragen.

Zur Sicherung des Stadtbahnverkehrs werden die Abbiegemöglichkeiten in die Seitenstraßen konsequent signalisiert. Dies erfordert einen Aufstellbereich, der ausreichend breit ist, sodass der geradeausfahrende Verkehr die Kreuzung ungehindert passieren kann.

Auch der eventuelle Ausbau einer weiteren Stadtbahntrasse in Richtung Niederkassel wurde in der Planung berücksichtigt. So wären zwar weitere Umbauten am Knoten nötig, das Ursprungskonzept würde dabei aber nicht verändert und die Lage der Gleise bliebe bestehen. Auch die Leistungsfähigkeit ist, aufgrund des erheblichen Kapazitätsausbaus der Beförderungsleistungen der Stadtbahn, vergleichbar mit der Vorzugsvariante.

Knotenpunkt Combahnstraße-/ Sankt Augustiner Straße

An diesem Knotenpunkt wird die Fußgängerführung aus Kapazitätsgründen verändert und auf die südwestliche Seite der Kreuzung verlegt. Der Radverkehr fährt fahrbahnintegriert und erhält vorgezogene Aufstellbereiche.

Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Platz

Um den Busverkehr zu beschleunigen, wird die rechte Spur der Friedrich-Breuer-Straße zur Bus-/Radspur mit Vorlauf bei der Freigabe der LSA. Ein Rechtsabbiegen für den MIV soll weiterhin möglich sein.

Grunderwerb:

Eine Verbreiterung des Straßenraums ist nur östlich der Sankt Augustiner Straße auf dem Abschnitt zwischen Combahnstraße und Herbert-Rabius-Straße möglich, da aufgrund der Anzahl und des Erhaltungszustandes der in diesem Bereich vorhandenen Gebäude mit den geringsten Eingriffen in die bestehende Bausubstanz oder in das Grundeigentum Dritter zu rechnen ist. Aus einem Gespräch mit dem Kirchenvorstand vom Mai 2017 geht hervor, dass für den Friedhof eine Neugestaltung angedacht ist und somit langfristig eine Flächenabgabe für die Straßenverbreiterung vorstellbar ist, wenn verlorene Friedhofsflächen am Standort ausgeglichen werden können.

Somit ist unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Empfehlung zur Beibehaltung der Engstelle im Bereich der Häuser Kreuzstraße 66 und Sankt Augustiner Straße Nr. 74, für die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen Grunderwerb im Abschnitt zwischen Combahnstraße und Kreuzstraße in Höhe des Friedhofs und der nachfolgenden Bebauung auf der Südseite erforderlich. Es handelt sich hauptsächlich um Wohngebäude, die im Denkmalpflegeplan Beuel als ortsbildprägende Gebäude beschrieben sind.

Leistungsfähigkeit:

Zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit wurde ein mikroskopisches Verkehrsmodell aufgebaut. Die Berechnung mit Hilfe eines mikroskopischen Verkehrsmodells wird immer dann erforderlich, wenn starke temporäre

Einflüsse, wie eine Vorrangschaltung für den ÖPNV, oder ein deutlicher Einfluss durch benachbarte Knotenpunkte vorliegen. Beide Bedingungen sind im untersuchten Netzabschnitt gegeben. Im Rahmen des Verkehrsmodells werden auch die Anforderungen des „Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015“ berücksichtigt. An allen Knotenpunkten muss somit mindestens die Qualitätsstufe D erreicht werden. Qualitätsstufe D liegt in der Simulation für jede Kreuzung vor. Hierbei zeigt es sich außerdem, dass die verkehrliche Spitzenstunde 7:00 – 8:00 Uhr als kritisch einzustufen ist. Eine Rückstaubildung kann in diesem Zeitraum zwar temporär auftreten, in den restlichen Tagesstunden bewegen sich die Verkehrsmengen trotz einstreifiger Führung im verkehrlich stabilen Bereich.

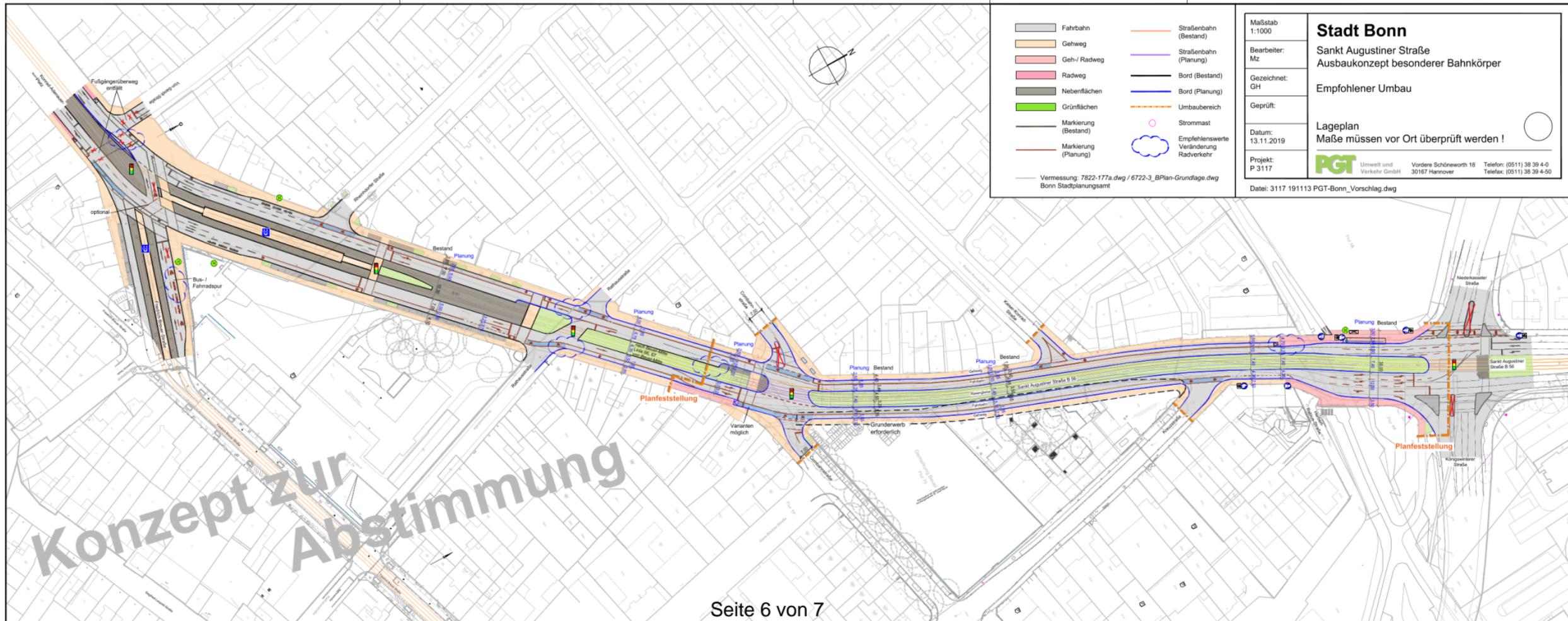
Weiteres Vorgehen:

Auf der Grundlage der vorliegenden Beschlussfassung zur verkehrstechnisch notwendigen Ausgestaltung des Straßenquerschnitts ist das bereits eingeleitete Bebauungsplanverfahren mit hoher Priorität durchzuführen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes zielt primär auf eine nachhaltige Verbesserung der verkehrlichen Situation sowie die Erarbeitung einer standortangepassten städtebaulichen Konzeption der unmittelbar angrenzenden Bereiche ab und soll als Maßnahme der Innenentwicklung gemäß § 13 a Baugesetzbuch im beschleunigten Verfahren erfolgen. Zur Vermeidung von zeitlichen Verzögerungen ist parallel zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3(1) BauGB eine Straßenvorentwurfsplanung einschließlich Gradienten zu erstellen und ein Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz einzuleiten. Angesichts der nicht unerheblichen Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen sowie zur Vermeidung von Enteignungsverfahren sind auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrswertermittlung darüber hinaus Grunderwerbsverhandlungen mit den betroffenen Eigentümern zu führen. Basis dieser Gespräche wird ein städtebaulicher Testentwurf sein, der von der Überlegung ausgeht, den vorhandenen Gebäudebestand entlang der Kreuzstraße komplett zu erhalten und nicht in die Grundstücke in diesem Bereich einzugreifen. Den Eigentümern der Grundstücke an der Sankt Augustiner Straße sollen hierdurch einen Eindruck erhalten, inwieweit auf den für die Verkehrsbaumaßnahme nicht benötigten Flächen noch eine neue Bebauung möglich ist. Im Rahmen der freihändigen Grunderwerbsverhandlungen ist auch zu prüfen, ob städtische Liegenschaften ggf. als Tauschflächen angeboten werden können und wie die mit der Planung verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der in diesem Gebiet lebenden und arbeitenden Menschen im Rahmen eines Sozialplans nach § 180 BauGB vermieden oder gemindert werden können.

Anlage/n

- 1 Lageplan Betrachtungsraum (öffentlich)
- 2 Lageplan Planfeststellung (öffentlich)



	Fahrbahn		Straßenbahn (Bestand)
	Gehweg		Straßenbahn (Planung)
	Geh-/ Radweg		Bord (Bestand)
	Radweg		Bord (Planung)
	Nebenflächen		Umbaubereich
	Grünflächen		Strommast
	Markierung (Bestand)		Empfehlenswerte Veränderung Radverkehr
	Markierung (Planung)		

Vermessung: 7822-177a.dwg / 6722-3_BPlan-Grundlage.dwg
Bonn Stadtplanungsamt

Maßstab 1:1000	Stadt Bonn
Bearbeiter: Mz	Sankt Augustiner Straße Ausbaukonzept besonderer Bahnkörper
Gezeichnet: GH	Empfohlener Umbau
Geprüft:	
Datum: 13.11.2019	Lageplan Maße müssen vor Ort überprüft werden !
Projekt: P 3117	
Datei: 3117 191113 PGT-Bonn_Vorschlag.dwg	Umwelt und Verkehr GmbH Vordere Schönevorth 18 30167 Hannover Telefon: (0511) 38 39 4-0 Telefax: (0511) 38 39 4-50



- Fahrbahn (Bestand)
- Gehweg
- Geh-/ Radweg
- Radweg
- Nebenflächen
- Grünflächen
- Markierung (Bestand)
- Markierung (Planung)
- Straßenbahn (Bestand)
- Straßenbahn (Planung)
- Bord (Bestand)
- Bord (Planung)
- Umbaubereich
- Strommast
- Empfehlenswerte Veränderung Radverkehr

Vermessung: 7822-177a.dwg / 6722-3_BPlan-Grundlage.dwg
Bonn Stadtplanungsamt

Maßstab 1:750	Stadt Bonn
Bearbeiter: Mz, BH	Sankt Augustiner Straße Ausbaukonzept besonderer Bahnkörper
Gezeichnet: GH	Planfeststellungsverfahren
Geprüft:	Lageplan Maße müssen vor Ort überprüft werden!
Datum: 13.11.2019	
Projekt: P 3117	PGT Umwelt und Verkehr GmbH Vordere Schöneworth 18 30167 Hannover Telefon: (0511) 38 39 4-0 Telefax: (0511) 38 39 4-50
Datei: 3117 191108 PGT-Bonn_Planfeststellung.dwg	

