

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?

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