

Federführung:
 61 Stadtplanungsamt

Dezernat:
 Dez. III

Weiteres Vorgehen Knotenpunkt B56/Reinold- Hagen-Straße/ Bundesgrenzschutzstraße

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität und Verkehr	14.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Beuel	15.03.2023	Kenntnisnahme
Rat	23.03.2023	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme:

Der MoVe hat in seiner Sitzung vom 23.11.22 die Vorlage DS 221646 mit Maßgabe vertagt. Insbesondere die Punkte 6 und 7 der Maßgabe bedürfen einer Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung sowie eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW. In einem gemeinsamen Abstimmungstermin am 23.02.23 konnten nicht alle Fragen final geklärt werden. Die Antworten von Straßen.NRW stehen zum Teil noch aus. Daher hat die Verwaltung beschlossen, die Fragen der Maßgabe soweit möglich zu beantworten. Die finalen Ergebnisse der fortgeschriebenen Untersuchung sowie die Rückmeldung von Straßen.NRW werden anschließend in den April-/Mai-Sitzungen vorgestellt.

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?

Zu 1.: Die vorgelegte Variante stellt eine Grobplanung dar. Die Detailplanung wird anschließend Aufschluss über den finalen Querschnitt liefern. Für die möglichen Unterführungen wird sichergestellt, dass grundsätzlich eine problemlose Nutzung durch Fuß- und Radverkehr gewährleistet ist. Dabei sind die aktuellen Richtlinien und Regelwerke maßgebend.

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?

Zu 2.: Die Kostenschätzungen der beiden Varianten wurden in der Präsentation vom 23.11.22 vorgestellt.

Bei der Untertunnelung handelt es sich nicht um einen Bypass, sondern um eine attraktive, konfliktfreie und direkte Verbindung für den Fuß- und

Seite 2

Radverkehr.

Vor dem Hintergrund der steigenden Häufigkeit und der steigenden Intensität von Starkregenereignissen erscheint die Brückenlösung sinnvoller als die Tunnellösung. Allerdings hat der Tunnel gegenüber einer Brücke den Vorteil, dass die Entwicklungslängen der Rampen kürzer ausfallen. Dies ist aufgrund der lokalen Zwangspunkte nicht unerheblich. Hierbei sind Lärmschutzbauwerke entlang der B56, die bei einer Brückenlösung zusätzlich überwunden werden müssen sowie die Dammlage der B56 zu berücksichtigen.

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 Reinold-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?

Zu 3.: In der Simulation sind alle zukünftigen Entwicklungsmaßnahmen sowohl im Umfeld, als auch bezogen auf die Gesamtstadt berücksichtigt. Hierzu zählen auch die Verkehre, die durch den Wohnpark II ausgelöst werden. Bei der Optimierung des Knotenpunktes wird zudem versucht, die Anzahl der Furten für den Fuß- und Radverkehr noch einmal zu reduzieren.

Gegenüber der Bestandssituation muss der Radverkehr in Variante 1 von der Bundesgrenzschutzstraße zur Reinold-Hagen-Straße nun drei signalisierte Querungsstellen befahren. Allerdings ist in der Vorzugsvariante ein direkter Radweg auf der Fahrbahn von der Bundesgrenzschutzstraße zur Reinold-Hagen-Straße vorgesehen. Eine Unterführung am Knotenpunkt auf der Nord-Süd-Achse wurde bereits betrachtet, aufgrund der fehlenden Entwicklungslängen für die Rampenbauwerke allerdings als nur schwer realisierbar eingestuft. Eine westlich vom Knotenpunkt abgesetzte Unterführung ist aufgrund der daraus resultierenden Umplanung im Bereich des Bebauungsplans Wohnpark II bisher nicht weiterverfolgt worden.

Eine weitere Änderung ergibt sich in Variante 1 für den Rad- und Fußverkehr von der B56 aus Richtung Westen zur Bundesgrenzschutzstraße und umgekehrt. Auch hier müssen zukünftig drei Signale passiert werden anstelle von einem Signal im heutigen Zustand.

Der Best-Case sieht eine möglichst störungsfreie Führung des Fuß- und Radverkehrs vor. Eine Unter- oder Überführung der B56 auch auf der Nord-Süd-Achse - z.B. westlich des Knotenpunktes - stellt einen solchen Fall dar. Dadurch würden für die überwiegende Anzahl der Wegebeziehung größere Verzögerungen entfallen. Der Zweirichtungsradweg könnte dann z.B. über die Siegburger Straße an die Reinold-Hagen-Straße angebunden werden.

Der Worst-Case stellt eine Situation dar, die keine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation aufweist oder noch schlechter bewertet wird. Bei

Variante 2 und mit Abstrichen auch bei Variante 3 kann von diesem Fall gesprochen werden. Mithilfe der Simulation kann der Zeitverlust für den Rad- und Fußverkehr von der BGS zur B56 in Richtung Westen und umgekehrt gemessen werden. Dies ist jedoch nicht Bestandteil der Untersuchung.

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?

Zu 4.: An Landstraßen, welche außerhalb der Ortsdurchfahrt liegen, ist der Radverkehr laut geltenden Regelwerken untergeordnet zu führen. Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen hätte darüber hinaus zur Folge, dass Radfahrende beim Queren absteigen müssten. Mit einem Durchmesser von 90 m des Kreisverkehrs und bei untergeordneter Führung für Fuß- und Radverkehr kann daher aus fachlicher Sicht von einer Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation gesprochen werden.

Es besteht jedoch auch die Möglichkeit einen Radweg parallel zum Zebrastreifen zu führen, allerdings nachrangig.

Jede Zufahrt wird als ein Konfliktpunkt betrachtet. Die Kapazität eines Konfliktpunkts ist abhängig vom Verhältnis der Verkehrsbelastung auf der Kreisfahrbahn und der Zufahrt.

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?

Zu 5.: Diese Lösung ist grundsätzlich denkbar, hätte jedoch eine weitere Kostensteigerung zur Folge. Zudem wäre auch dies nur für die Ost-West-Achse eine planfreie Lösung.

Im Rahmen der Untersuchung aus dem Jahr 2016 wurde dies bereits geprüft. Diese Lösung ist mit zwei zusätzlichen, verhältnismäßig kleinen Tunnelbauwerken unter der Kreisfahrbahn verbunden. Die Kostensteigerung wurde damals ungefähr mit einer Million Euro beziffert.

6. Weshalb lassen sich die beiden freilaufenden Rechtsabbieger auf die und von der BGS-Straße in keinem Fall vermeiden?

Zu 6.: Diese Frage ist gerade Bestandteil der aktuellen Untersuchung zur Reduzierung der geplanten Knotenpunkt-Dimensionierung. Eine Reduzierung geht in jedem Fall zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den KFZ-Verkehr. Im Zuge der Untersuchung wurden verschiedene Varianten zur Reduzierung geprüft und am 23.02. dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vorgestellt. Eine Stellungnahme vom Landesbetrieb ist noch ausständig.

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?

Zu 7.: Ein Ratsbeschluss mit genanntem Inhalt ist nicht bekannt. In der DS 200183 wird auf die Erstellung von Mobilitätskonzepten verwiesen, die zu einer signifikanten Absenkung des angenommenen Kfz-Verkehrsanteils von 60% beitragen sollen. Weiterhin ist eine Annahme, wie in der Maßnahme genannt, zum jetzigen Stand des Bebauungsplanverfahrens nicht möglich.

Allerdings werden zur Sicherstellung der äußeren Verkehrserschließung sowie ausreichender Verkehrsqualität im Quartier bei der Vergabe - insbesondere in den Bereichen des Geschosswohnungsbaus und der besonderen Wohnformen - Mobilitätskonzepte eingefordert und vertraglich vereinbart. Diese sollen sicherstellen, dass der Modal-Split der Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen des Plangebiets von einem in der Untersuchung zugrunde gelegten Kfz-Anteil von ca. 60% signifikant abgesenkt wird.

Die Anzahl der Fahrstreifen in den Zufahrten eines Knotenpunkts ist abhängig vom erforderlichen Stauraum, der wiederum von der Freigabezeit, von der Sperrzeit und von der Verkehrsbelastung abhängig ist. Wird die Verkehrsbelastung an dem Knotenpunkt reduziert, reduziert sich auch der erforderliche Stauraum und damit die Anzahl der benötigten Fahrstreifen für den KFZ-Verkehr. Im Rahmen der Fortschreibung der Untersuchung wird versucht, die Anzahl der Fahrspuren zu reduzieren.

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?

Zu 8.: Nein. Die äußere Erschließung des Wohnparks II muss grundsätzlich gesichert sein. Hierzu zählt auch eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs am Knotenpunkt B56/Bundesgrenzschutzstraße. Darüber hinaus ist die Zustimmung des Baulastträgers Straßen.NRW erforderlich. Die Antwort des Landesbetriebs steht noch aus.

9. Die Verwaltung stimmt sich zeitnah nochmals mit der Stadt Sankt Augustin und dem Rhein-Sieg-Kreis bzgl. der Maßnahme ab und bespricht mögliche Co-Finanzierungen des Kreisels und berichtet danach den politischen Gremien über die Ergebnisse.

Zu 9.: Eine fachliche Abstimmung zur Knotenpunktgestaltung mit der Fachverwaltung der Stadt Sankt Augustin hat stattgefunden. Eine Co-Finanzierung war bisher nicht Bestandteil der interkommunalen Diskussion. Eine Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis ist aus Sicht der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht notwendig, da zunächst die Stadt Sankt Augustin unmittelbar betroffen und damit Ansprechpartnerin ist.

10. Die Verwaltung stimmt sich ebenfalls nochmals zeitnah mit der Bundespolizei (als großen Arbeitgeber vor Ort) ab und berichtet den

politischen Gremien.

Zu 10.: Eine erneute Abstimmung mit der Bundespolizei hat bisher nicht stattgefunden, wird aber nachgeholt sobald die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung erfolgt ist und die Rückmeldung des Landesbetriebs vorliegt.

11. Ferner wird von der Verwaltung erwartet den politischen Gremien eine ausführliche Erläuterung vorzulegen, was die Verwaltung in den letzten 5 Jahren in diesem Projekt gemacht und nun bewogen hat, den seinerzeit mit breiter Mehrheit getroffenen Beschluss aufheben zu wollen.

Zu 11.: Über einen längeren Zeitraum war die potenzielle verkehrliche Erschließung des Büro- und Gewerbeparks Pützchen-Bechlinghoven das vordringliche Thema rund um die B56 zwischen AS Vilich und der Stadtgrenze (vgl. DS 201075 und DS 211957). Hintergrund war hier die unzureichend leistungsfähige Abwicklung des prognostizierten Verkehrs ausschließlich über die Siegburger Straße. Aus diesem Grund wurde die Frage nach der zukünftigen Gestaltung des Knotenpunktes B56/Bundesgrenzschutzstraße zwischenzeitlich zurückgestellt. Der nun in Rede stehende Vollanschluss des Gewerbeparks direkt an die B56 (zwischen AS Vilich und Am Herrengarten) ändert zum einen die Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich und führt zum anderen zu einem weiteren Knotenpunkt, dessen Planung und Finanzierung in der Zuständigkeit der Stadt Bonn liegen wird. In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung beschlossen am Knotenpunkt B56/Bundesgrenzschutzstraße die Situation neu zu bewerten und ist zu dem Schluss gekommen, dass an dieser Stelle auch eine signalisierte Variante mit planfreier Radverkehrsführung denkbar ist.

Anlage/n

- 1 Übersichtsplan Variante 1a - lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt und planfreie Führung Radverkehr (öffentlich)
- 2 Übersichtsplan Variante 2 - lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt (öffentlich)
- 3 Übersichtsplan Variante 3 - Kreisverkehr (öffentlich)