

Erläuterungen:

1. Ist-Situation

Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis sind eine stark vernetzte Region mit einem hohen täglichen Verkehrsaufkommen. Die Bewohner erzeugen zusammen täglich rund 3 Millionen Wege mit ca. 36 Millionen Personenkilometern.

Um eine einheitliche und gemeinsame Datenbasis für die Verkehrsentwicklungsplanung in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis herzustellen, wurde das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH beauftragt, im Rahmen der deutschlandweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland 2008“ eine Aufstockung für die Region durchzuführen. Aus dieser Studie geht die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hervor. Der Modal Split, also die Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel, stellt sich aktuell wie folgt dar:

Tabelle 1: Modal Split in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

	Bonn	Rhein-Sieg-Kreis
Fußgänger	28 %	21 %
Radverkehr	12 %	7 %
ÖPNV	14 %	9 %
MIV-Fahrer	34 %	46 %
MIV-Mitfahrer	12 %	17 %

Quelle: MID 2008, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis, infas 2010

Diese Verkehrsmittelverteilung bezieht sich nicht nur auf die Wege zur Arbeit und Ausbildung mit einem Anteil von ca. 26%, sondern gilt auch für den Freizeitbereich oder das Einkaufen. Gegenüber den Resultaten früherer Erhebungen ergeben sich kaum Veränderungen. Es ist zu erkennen, dass im Rhein-Sieg-Kreis fast jeder zweite Weg, in Bonn noch jeder dritte Weg als Selbstfahrer mit dem Auto zurückgelegt wird. Neben den Wegen, die zu Fuß stattfinden und vor allem den Nahbereich betreffen, kann man hieran die Bedeutung ermessen, die das Automobil im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nach wie vor besitzt.

Die Region besitzt für den motorisierten Individualverkehr eine gute Verkehrsinfrastruktur. Durch die Lage an der Rheinschiene ist insbesondere die Nord-Süd-Relation sehr gut ausgebaut. Hierzu zählen die Autobahnen A3, A59 rechtsrheinisch sowie A61 und A555 linksrheinisch. In Ost-West-Relation stehen hingegen auch topographisch bedingt im Raum Bonn/Rhein-Sieg nur wenige Verbindungen zur Verfügung, die wichtigste davon ist sicherlich die A565. Von ihrer Funktionsfähigkeit ist die Verkehrssituation nicht nur in Bonn, sondern auch in den angrenzenden Bereichen des Rhein-Sieg-Kreises abhängig.

In den letzten Jahrzehnten hat die Verkehrsmenge im überregionalen Straßennetz erheblich zugenommen. Wichtigste Ursache hierfür ist die positive Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen in der gesamten Region, mit der das Wachstum des Straßennetzes nicht überall hat Schritt halten können. Dies korreliert mit dem enormen Pendleraufkommen, das auf die Stadt Bonn bezogen ist. Über 120.000 Berufseinpender und 45.000 Auspendler überschreiten täglich die Stadtgrenze zum Rhein-Sieg-Kreis, was einem Verkehrsaufkommen in Höhe von 330.000 Fahrten pro Tag entspricht. Gegenüber dem Durchgangsverkehr wären diese Quell- und Zielverkehre das bedeutendere Verkehrssegment. Weiterhin haben die Reiseweiten sowie der Wirtschaftsverkehr im überregionalen Verkehr deutlich zugenommen. Die im Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostizierte starke Zunahme des Lkw-Verkehrs ist heute schon deutlich zu spüren.

Tabelle 2: Einwohner, Pkw-Bestand und Verkehrsbelastungen

	1990	2000	2010
Einwohner Rhein-Sieg-Kreis	494.200	577.000 (+14%)	598.650 (+4% gegenüber 2000)
zugelassene Pkw im Rhein-Sieg-Kreis	302.150	397.350 (+24%)	410.869 (+3% gegenüber 2000)
Einwohner Bonn	292.234	302.247	320.841 (08/2010) (+6% gegenüber 2000)
zugelassene Pkw in Bonn	141.432 (31.12.1991)	153.757	156.398 (+1,7% gegenüber 2000)
A59 Bereich Spich DTV* (Kfz/Tag)	63.750	91.350 (+30%)	91.835 (+0,5 % gegenüber 2000)
A555 Bereich Hersel DTV (Kfz/Tag)	54.400	63.450 (+15%)	70.186 (+11 % gegenüber 2000)
A565 Bereich AK Bonn-Beuel-West DTV (Kfz/Tag)	80.631	91.560 (+12%)	95.928 (+5 % gegenüber 2000)

* DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

Quelle: Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis, Verkehrsministerium NRW

In einigen Abschnitten im überregionalen Straßennetz sind wie auch im Netz der Bonner Hauptverkehrsstraßen die Kapazitätsgrenzen vor allem in den Hauptverkehrszeiten bereits deutlich überschritten, so dass dann Staus auf einigen Verbindungen zu einer regelmäßigen Erscheinung geworden sind. In den Jahren 2001 bis 2007 wurden im regionalen Autobahnnetz (Bonn und Rhein-Sieg-Kreis) folgende Stauzeiten ermittelt:

Tabelle 3: Zeitverluste im Autobahnnetz durch Staus

Jahr	Stauzeit in Stunden
2001	2.609
2002	4.206
2003	4.719
2004	9.003
2005	3.675
2006	5.969
2007	7.248

Quelle: Verkehrsleitzentrale bei der Bezirksregierung Arnsberg

Die BAB A565 ist die wichtigste Ost-West-Verbindung in der Region und gleichzeitig der größte Engpass im regionalen Straßennetz. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der unzureichenden Infrastruktur und der dichten Folge von Verflechtungsbereichen reichen bereits kleine Störungen aus, um Staus erheblichen Umfangs auszulösen. Folge ist, dass dies dann auch auf die Hauptverkehrsstraßen in Bonn ausstrahlt.

Aber nicht nur auf den Autobahnen steigen die Probleme. Auch im Netz der Bundes- und Landesstraßen, vor allem in den Zuflüssen zur Bonner Innenstadt sind zusätzliche Belastungen deutlich spürbar. Da das überregionale Verkehrsnetz häufig überlastet ist, verlagert sich in Bonn sowie im Übergangsbereichen zum Rhein-Sieg-Kreis zunehmend Verkehr in Wohngebiete.

2. Prognosen der Verkehrsentwicklung

Im Rahmen des Bundesverkehrsplanes werden in regelmäßigen Abständen die Verkehrsverflechtungen in Deutschland erhoben und die Prognosen aktualisiert. Zudem wurde im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW detaillierte Verkehrsprognosen durchgeführt. Demnach wird sich das Verkehrsaufkommen in der Region Bonn/Rhein-Sieg weiter erhöhen. Dies betrifft insbesondere den motorisierten Individualverkehr. Folgende Gründe werden hierfür angeführt:

- starke Zunahme des überregionalen Straßengüterverkehrs
- Wachstum der Einwohner in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis in den nächsten Jahren
- Zunahme der Personen mit Führerschein und Pkw-Verfügbarkeit durch den demographischen Wandel

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wird im Wesentlichen auf allen Straßen stattfinden, aufgrund der größeren Reiseweiten werden aber die Mengen im übergeordneten Netz stärker ansteigen als auf den nachgeordneten Straßen. In den Bereichen, die bereits heute stark belastet sind, werden die Auswirkungen dieser Zunahmen (Wartezeiten, Staus,...) stärker zu spüren sein. Ohne Maßnahmen werden zumindest zu Zeiten großer Verkehrsnachfrage Verdrängungen ins nachgeordnete Straßennetz zu erwarten sein.

3. Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans und Infrastrukturbedarfsplanes des Landes NRW

Für einige überlastete Straßenabschnitte wurden Maßnahmen in die jeweiligen Bedarfspläne aufgenommen. Hierzu gehören u.a.:

1. A59 8-spuriger Ausbau zwischen AK Sankt Augustin/West – AK Bonn/Beuel (Vorentwurf erarbeitet)
2. A59 6-spuriger Ausbau zwischen AK Sankt Augustin/West und AS Flughafen (Untersuchung zur Standstreifenumnutzung bis AS Troisdorf)
3. B8 Ortsumgehung Hennef/Uckerath (in der Voruntersuchung)
4. L183n Ortsumgehung Bornheim/Reisdorf als letzter Abschnitt der Entlastungsstraße zwischen Bornheim und Oedekoven/Medingshoven (in Bau)
5. L332a Ortsumgehung Troisdorf/Sieglar-Eschmar (in der Bauvorbereitung)
6. L269a Ortsumgehung Niederkassel/Mondorf (im Planfeststellungsverfahren)
7. L274n Neubau zwischen K8 und B8 (in der Voruntersuchung)

Der Bund und das Land reagieren damit zum Teil auf den verkehrlichen Bedarf und die veränderten siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen. Insbesondere der Raum zwischen den Ballungszentren Köln und Bonn hat in den letzten Jahren einen erheblichen Aufschwung erfahren. Die Stauschwerpunkte in der Region im Zuge der A565 werden durch diese Maßnahmen jedoch nicht gelöst.

4. Offene Probleme

Bis zum Bundesverkehrswegeplan 2003 gab es an der Nahtstelle zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis vier weitere Maßnahmen:

- a) A565 Ausbau AD Bonn/Beuel - AS Bonn/Lengsdorf
- b) B56 Ausbau AS Bonn/Beuel-Ost – Bundesgrenzschutzstraße – Sankt Augustin/Mülldorf
- c) B56n AK Bonn/Ost (A59) - Dambroich (A3) (Ennert)
- d) B56n Bonn/Röttgen (A565) - BN/Bad Godesberg Bahnparallele (Netzschluss/Venusbergtunnel)

Die Maßnahmen c) und d) bildeten zusammen die damalige Südtangente Bonn.

Mit diesen Maßnahmen sollten die Kapazität und der Verkehrsablauf auf der A565 verbessert sowie Alternativen zur einzigen Ost-West-Verbindung in der Region geschaffen werden. Zusätzlich bestand das Ziel, zahlreiche Ortslagen im Siebengebirge vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Aufgrund eines unzureichenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde die A565 (Maßnahme a) durch das Bundesverkehrsministerium nicht mehr in den Bedarfsplan aufgenommen.

Der vierspurige Ausbau der B56 vom AK Bonn/Beuel-Ost bis zur Bundesgrenzschutzstraße (Maßnahme b) wurde durch den Bund mit Hinweis auf die autobahnparallele Führung abgelehnt. Die Fortführung bis Sankt Augustin/Mülldorf ist aufgrund baulicher Gegebenheiten ohnehin nicht mehr möglich. In Teilbereichen auf Bonner Stadtgebiet wird eine Realisierung aber dennoch angestrebt.

Für die Südtangente Bonn (Maßnahmen c und d) wurde zwar bundesweit eines der höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnisse für eine Bundesstraße ermittelt, so dass die Maßnahme im Referentenentwurf des Bundesverkehrsministerium aufgenommen wurde. Hier erwirkte die damalige Landesregierung die Herausnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan. Die Probleme, die zu dieser Entscheidung führten, waren weniger verkehrlicher Art, sondern lagen eher bei Fragestellungen im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes.

Nach dem Wegfall der Südtangente Bonn aus dem Bundesverkehrswegeplan gab es eine intensive Diskussion über alternative Lösungsmöglichkeiten sowie ein gemeinsames Regionales Verkehrskonzept für den Siebengebirgsraum (erarbeitet durch die Verwaltungen der Städte Bonn und Königswinter sowie des Rhein-Sieg-Kreises im Jahr 2006). Die Ergebnisse wurden mit gleichlautenden Vorlagen in den zuständigen Fachausschüssen in Bonn, Königswinter und dem Rhein-Sieg-Kreis eingebracht (siehe **Anhang 1**). Die daraufhin gefassten Beschlüsse waren sehr unterschiedlich. Während die Stadt Königswinter weiterhin der ursprünglichen Trasse des Ennertaufstieges den Vorzug gab, wurden die neuen Überlegungen im Rhein-Sieg-Kreis positiv aufgenommen. In der Stadt Bonn wurde wenig später (14.06.2006) der Ratsbeschluss gefasst, der sämtliche Tunnelüberlegungen im Siebengebirge ablehnte (DS-Nr.: 0611403EB3).

Lediglich eine verkehrsorganisatorische Maßnahme wurde aus den denkbaren Maßnahmen weiter verfolgt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt Oberdollendorf wurde ein Feldversuch zur Engpasssignalisierung abgeschlossen. Auch wenn in den Wartebereichen vor den Ampelanlagen erhebliche Verschlechterungen der Lärm- und Abgasemissionen auftreten und das grundlegende Problem des zu hohen Durchgangsverkehrs in der Ortslage nicht gelöst wird, wird die Engpasssignalisierung zugunsten einer erhöhten Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger dauerhaft eingerichtet.

Da weder im Bundesverkehrswegeplan noch im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW Maßnahmen für die verkehrlichen Defizite zwischen der A3 und der A61 im Bereich des südlichen RSK (insbesondere Siebengebirgsbereich) und der Stadt Bonn verankert wurden, hat das Bundesverkehrsministerium und das Land NRW ein zusätzliches Gutachten unter Federführung des Landesbetriebs Straßenbau NRW im Jahr 2008 beauftragt. Diese Untersuchung geht über alle bisherigen Ansätze hinaus und beinhaltet neben den üblichen Verfahrensschritten eine Abschätzung des Verlagerungspotentials vom Straßenverkehr auf den ÖPNV. Damit wurden die Kritikpunkte aus dem Bereich Verkehr, die z.B. im Linienbestimmungsverfahren B56n geäußert wurden (Stärkung des ÖPNV) ebenso aufgenommen, wie der Wunsch der Stadt Bonn, die A565 (Tausendfüßler) auszubauen. Da alle Maßnahmen auf der gleichen Basis berechnet und bewertet werden, ist eine Vergleichbarkeit aus verkehrlicher Sicht unmittelbar gegeben. Lediglich auf Arbeitsebene wurden vorläufige Ergebnisse vorgestellt. Das Verkehrsministerium NRW hat sich vorbehalten, die Ergebnisse zu präsentieren. Dies ist bislang noch nicht erfolgt.

Parallel zur Untersuchung des Landesbetriebs erarbeitet die Stadt Bonn zurzeit die Neuaufstellung ihres Verkehrsentwicklungsplanes. Hier sollen gemäß Ratsbeschluss Maßnahmen und Strategien zur umweltverträglichen Verkehrsträger-Partnerschaft erarbeitet werden. Oberstes Ziel ist hier zunächst die Verlagerung signifikanter Verkehrsanteile auf die Verkehrsmittel des sog. „Umweltverbundes“, also auf Bus und Bahn sowie auf das Fahrrad und die eigenen Füße, letzteres eher mit Blick auf die kurzen Reiseweiten. In diesem Zusammenhang werden momentan Maßnahmenbündel erarbeitet, die dieses Ziel stützen sollen.

Neben Maßnahmen in den genannten Verkehrsarten werden auch Straßenbaumaßnahmen innerhalb und außerhalb der baulichen Zuständigkeit der Stadt Bonn untersucht. Kernziel für die Maßnahmen im

Straßennetz ist die Konzentration der Verkehre auf dem übergeordneten Straßennetz (Autobahnen, klassifiziertes Straßennetz) und die leichtere Begreifbarkeit dieses Netzes. Ziel ist es auch – mit Blick auf sehr lange Planungs- und Realisierungszeiträume sowie unter Berücksichtigung nichtverkehrlicher Belange – hierfür im Wesentlichen das vorhandene Straßennetz zu nutzen. In der Diskussion befinden sich im verkehrswichtigen Netz die Erweiterung der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Poppelsdorf und dem Autobahndreieck Bonn-Beuel, ein neuer (Halb-)Anschluss an die A555 in Höhe der Schlesienstraße, die Verbesserung der Verkehrsführung im Autobahnkreuz Bonn-Nord, die Anbindung der Bundesgrenzschutzstraße an die A565, der Anschluss des Hochschulbereiches in Poppelsdorf an den Autobahnzubringer zur A565, die Verknüpfung der B56 (Viktoriabrücke) mit der K1 (Thomastraße) sowie eine linksrheinische Bahnquerung im Bereich der Ollenhauerstraße. Weitere Maßnahmenvorschläge werden keine regionale Bedeutung erlangen, so dass deren Nennung an dieser Stelle nicht erfolgt. Aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises sind diese Maßnahmen nicht ausreichend, um die Defizite in der Ost-West-Relation sowie in der Erschließung insbesondere des Bundesviertels abzubauen.

5. Aktuelle Fragestellungen

Im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung ist vereinbart worden, dass im Bereich der Landesstraßen eine Umschichtung der Finanzierung vom Neubau in den Erhalt erfolgen soll. In der laufenden Legislaturperiode wird demnach mit keiner neuen Maßnahme begonnen, für die nicht zum Stichtag 09.05.2010 Baurecht bestand. Damit besteht für einige Landesstraßenbaumaßnahmen die Gefahr von Verzögerungen. Auf Nachfrage beim Landesbetrieb Straßenbau NRW konnten noch keine Aussagen gemacht werden, wie sich die Festlegungen des Koalitionsvertrages konkret auswirken.

Ergänzend zum Thema Individualverkehr wird auf die bevorstehenden Bauarbeiten an der A565 im Bereich der Nordbrücke hingewiesen. Wie bereits aus der Presse zu entnehmen war, finden im Frühjahr 2012 Sanierungsarbeiten an den Stahlseilen, des Fahrbahnbelags sowie der Entwässerung statt. Schon an drei Wochenenden im Juni diesen Jahres wird von Donnerstag 20:00 Uhr bis Montag 5:00 Uhr jeweils nur 1 Richtungsfahrbahn zur Verfügung stehen. In den Sommerferien 2012 erfolgen zusätzlich halbseitige Sperrungen der Autobahn. Anschließend finden bis 2016 weitere Sanierungsarbeiten einschließlich Korrosionsschutz statt.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)