

10 Anhänge

10 Anhänge	591
10.1 Weitere Untersuchungsergebnisse für den MIV	592
10.1.1 Routenanalysen durch die Schwerpunktsknoten	592
10.1.2 Karten mit den MIV-Verkehren in einzelnen Stadtteilen	623
10.1.3 Karten mit den Wirtschaftsverkehr-Analysen	636
10.1.3.1 Stadtbezirkszentren	636
10.1.3.2 Bedeutende Büro- und Gewerbestandorte	639
10.1.3.3 Kordon-Analysen Königswinterer Straße	647
10.2 Weitere Untersuchungsergebnisse für den ÖPNV	652
10.2.1 Ergebnisse der Routenanalysen	652
10.3 Indisponible Maßnahmen und Verkehrsprognosen	676
10.3.1 Änderungen am Straßennetz von 2005 bis 2008	676
10.3.1.1 Kreisel in Bonn	677
10.3.1.2 Trajektknoten	678
10.3.1.3 Sonstige Maßnahmen in Bonn	678
10.3.1.4 Maßnahmen im Umland	678
10.3.2 Ergebnisse der Zwischenprognose 2008 für den MIV und ÖPNV	679
10.3.3 Änderungen am ÖPNV- und Straßennetz nach 2008 (Stand Juli 2011)	683
10.3.3.1 Übersicht	683
10.3.3.2 Kreisel in Bonn	686
10.3.3.3 Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Hardtbergbahn	688
10.3.3.4 Maßnahmen auf der DB-Strecke RB23 (Bonn ↔ Euskirchen)	688
10.3.3.5 Maßnahme „Haltepunkt Bundesviertel“	689
10.3.3.6 Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der S-Bahntrasse für die S13	689
10.3.3.7 Maßnahmenkomplex <i>Rabinstr. / Am alten Friedhof / Thomastr.</i>	689
10.3.3.8 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung der MUK-Strecke	690
10.3.3.9 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Uni-Campus' Poppelsdorf (HSEP)	690
10.3.3.10 Maßnahmen im Universitätsklinikum Bonn (UKB)	690
10.3.3.11 Erschließung neuer größerer Baugebiete	691
10.3.3.12 Sonstige Maßnahmen	691
10.3.3.13 Maßnahmen im Umland	692
10.3.4 Ergebnisse der Verkehrsprognose 2020 für den MIV und ÖPNV	692
10.4 Disponible Maßnahmen 2020	697
10.4.1 Verkehrssektorübergreifende Maßnahmenvorschläge aus dem Dialogprozess	697
10.4.2 Motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr	697
10.4.2.1 Lokalisierbare Maßnahmenvorschläge	697
10.4.2.2 Weitere Anregungen aus dem Dialogprozess	705
10.4.3 Öffentlicher Verkehr	707
10.4.3.1 Lokalisierbare Maßnahmenvorschläge	707
10.4.3.2 SPNV-Planung des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR)	712
10.4.3.3 Weitere Anregungen aus dem Dialogprozess	713
10.4.3.3.1 Lokaler ÖPNV	713
10.4.3.3.2 Regionaler ÖPNV	715
10.4.4 Radverkehr	716
10.4.4.1 Lokalisierbare Maßnahmenvorschläge	716
10.4.4.2 Weitere Anregungen aus dem Dialogprozess	722
10.4.5 Fußverkehr	725
10.4.5.1 Lokalisierbare Maßnahmenvorschläge	725
10.4.5.2 Weitere Anregungen aus dem Dialogprozess	729

10.1 Weitere Untersuchungsergebnisse für den MIV

10.1.1 Routenanalysen durch die Schwerpunktknoten

Im folgenden Kartenmaterial sind die Analyseergebnisse aus Abschnitt 3.4.3.3 zusammengefasst. Die dargestellten Werte stellen die Tageswerte dar. Sie sind mit dem Faktor 100 zu multiplizieren. Die Darstellung wurde gewählt, um die Lesbarkeit der Karte, bei der teilweise viele Zahlen auf dichtem Raum abgebildet sind, zu verbessern. Die Routenanalyse zeigt auf, wie sich die Verkehre, die an einer bestimmten Stelle (roter Kreis) vorbeifahren, auf die verschiedenen Zu- und Abflusstrecken verteilen.

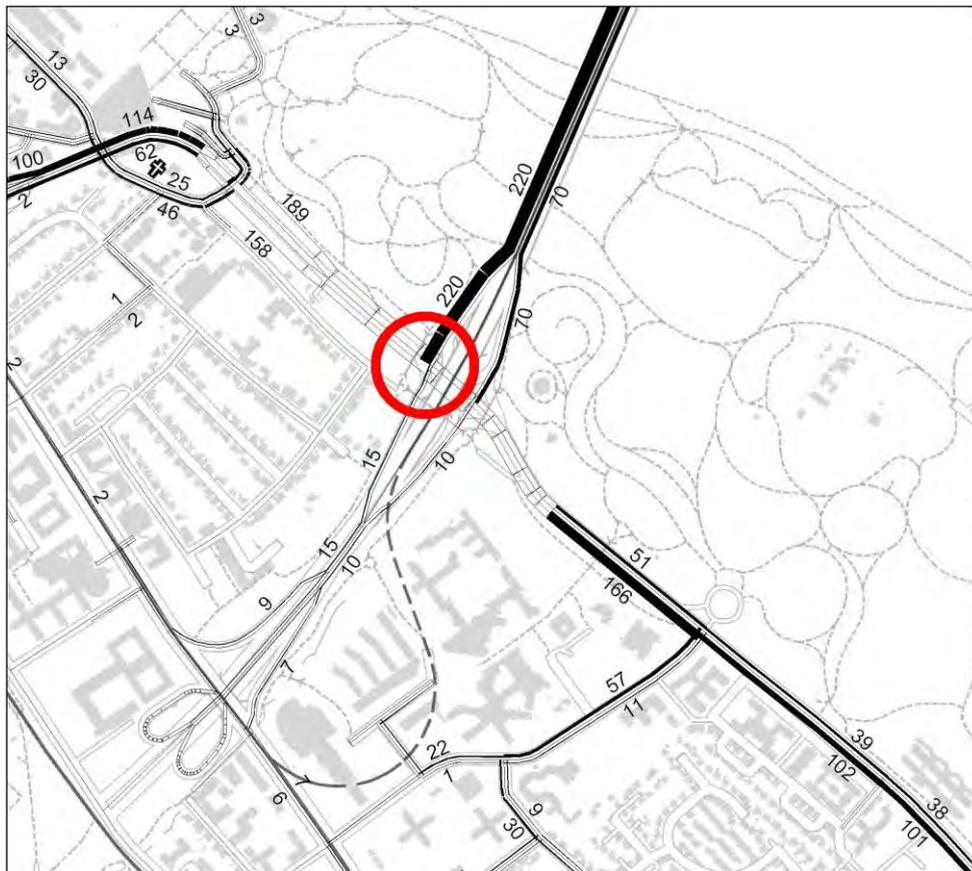


Abb. 10.1: Tagesverkehr durch Anschluss AB 562 an Petra-Kelly-Allee (Stand 2005)

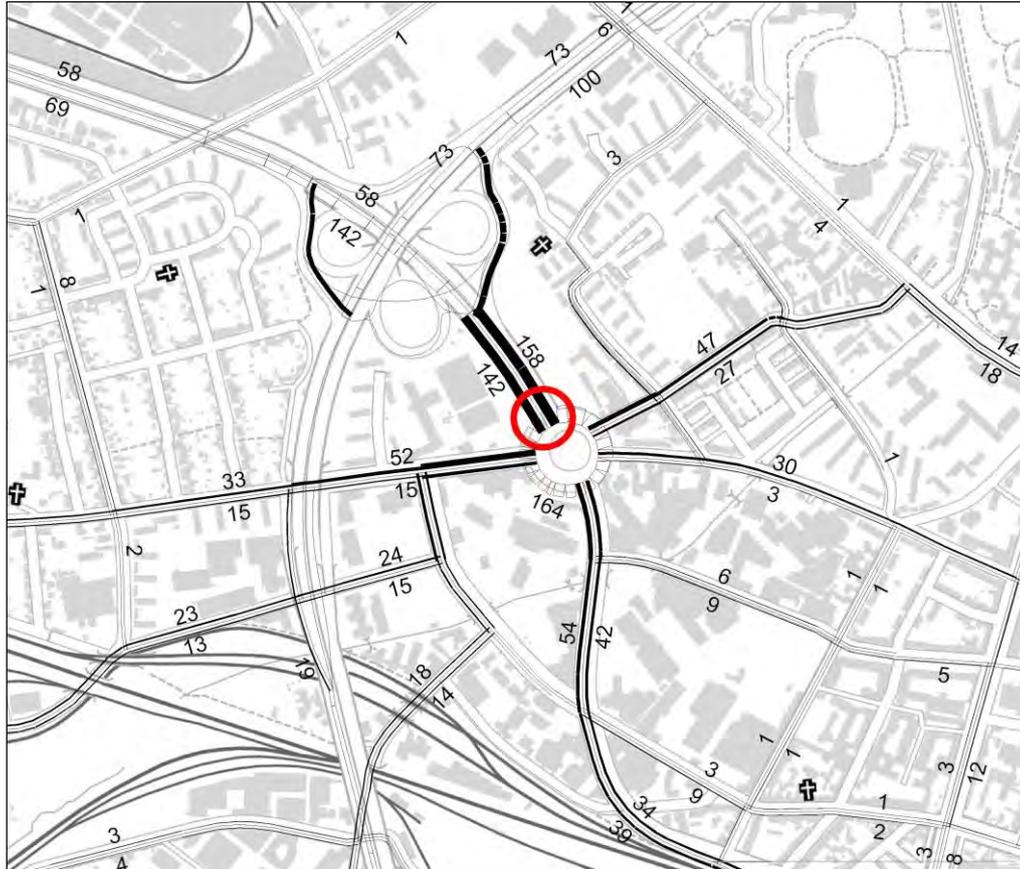


Abb. 10.3: Tagesverkehr durch Anschluss AB 555 an Potsdamer Platz (Stand 2005)

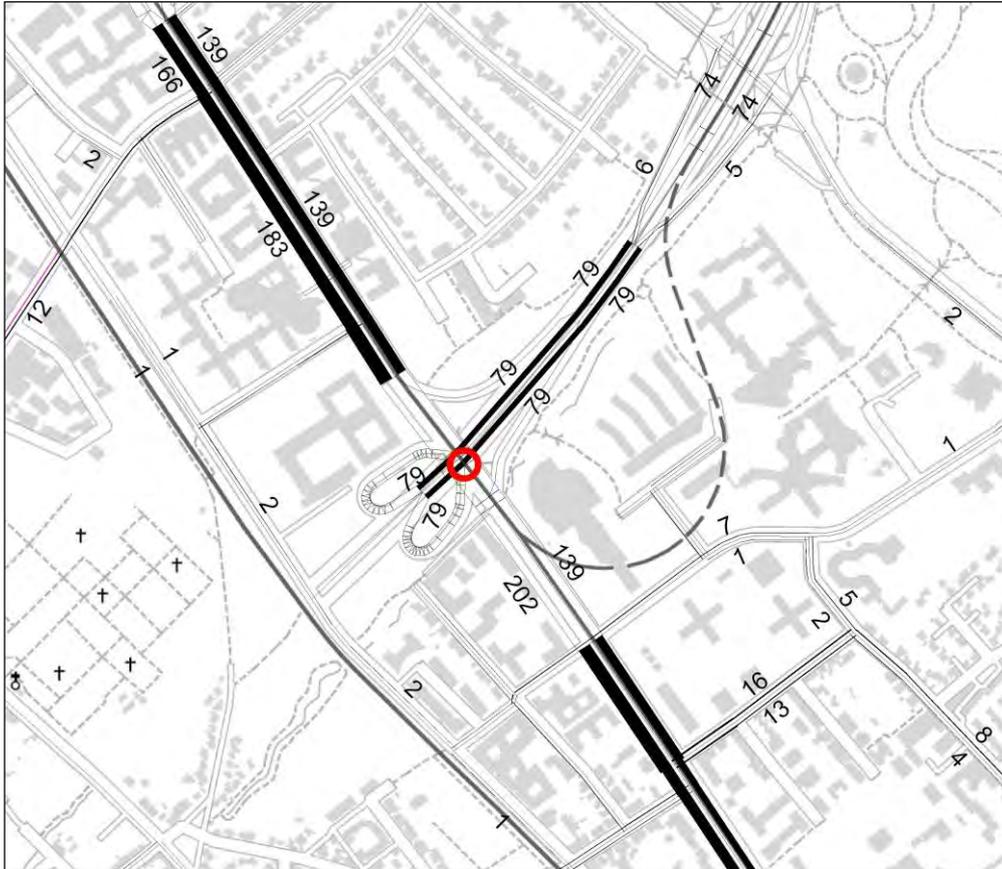


Abb. 10.4: Tagesverkehr durch Anschluss AB 562 an Godesberger Allee (südlicher Anschluss) (Stand 2005)

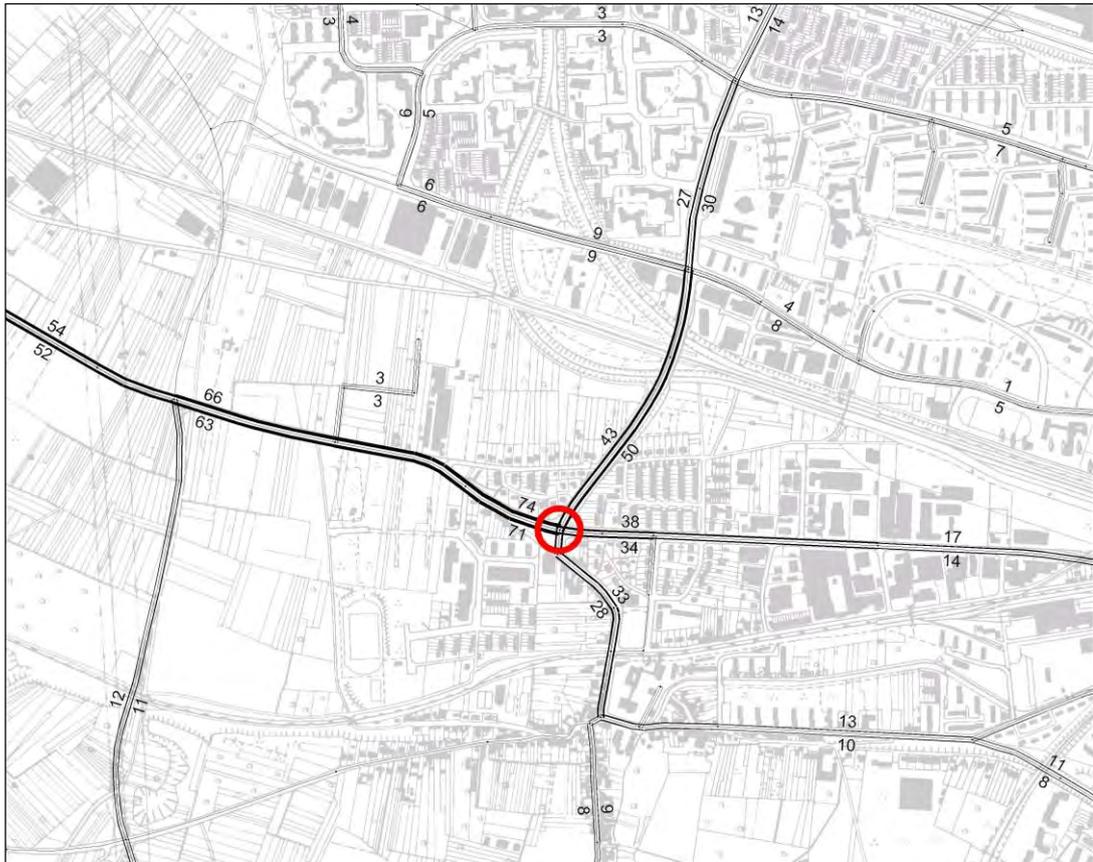


Abb. 10.6: Tagesverkehr durch *Justus-von-Liebig-Straße / Grootestraße / Maximilian-Kolbe-Brücke* (Stand 2005)

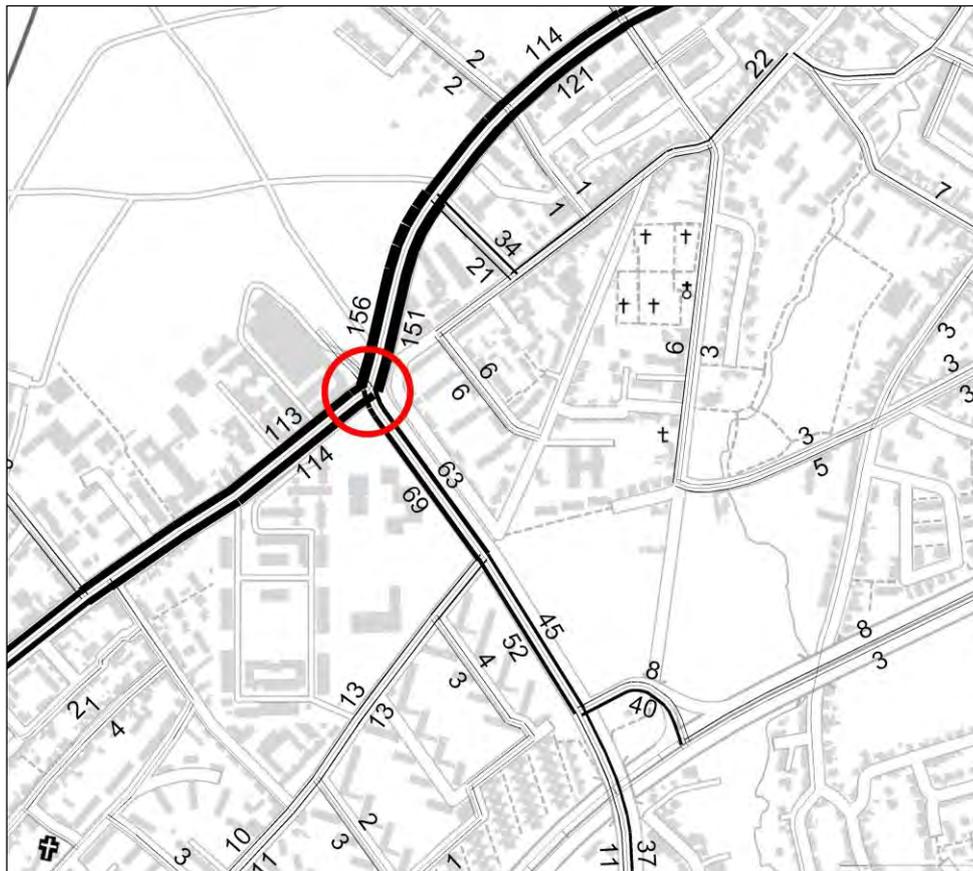


Abb. 10.7: Tagesverkehr durch Hermann-Wandersleb-Ring / Rochusstraße / Provinzialstraße (Stand 2005)

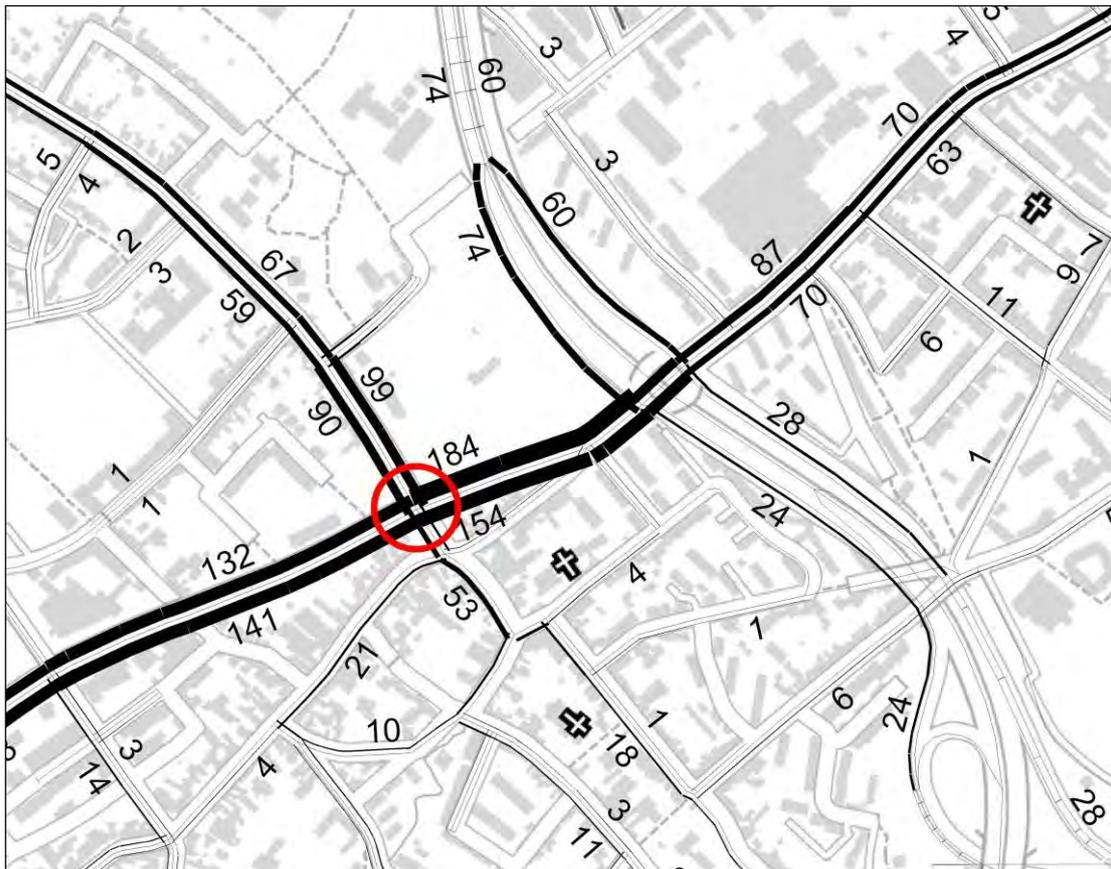


Abb. 10.8: Tagesverkehr durch Hermann-Wandersleb-Ring / Auf dem Hügel (Stand 2005)



Abb. 10.9: Tagesverkehr durch Wittelsbacherring / Viktoriabridge / Endericher Straße (Stand 2005)

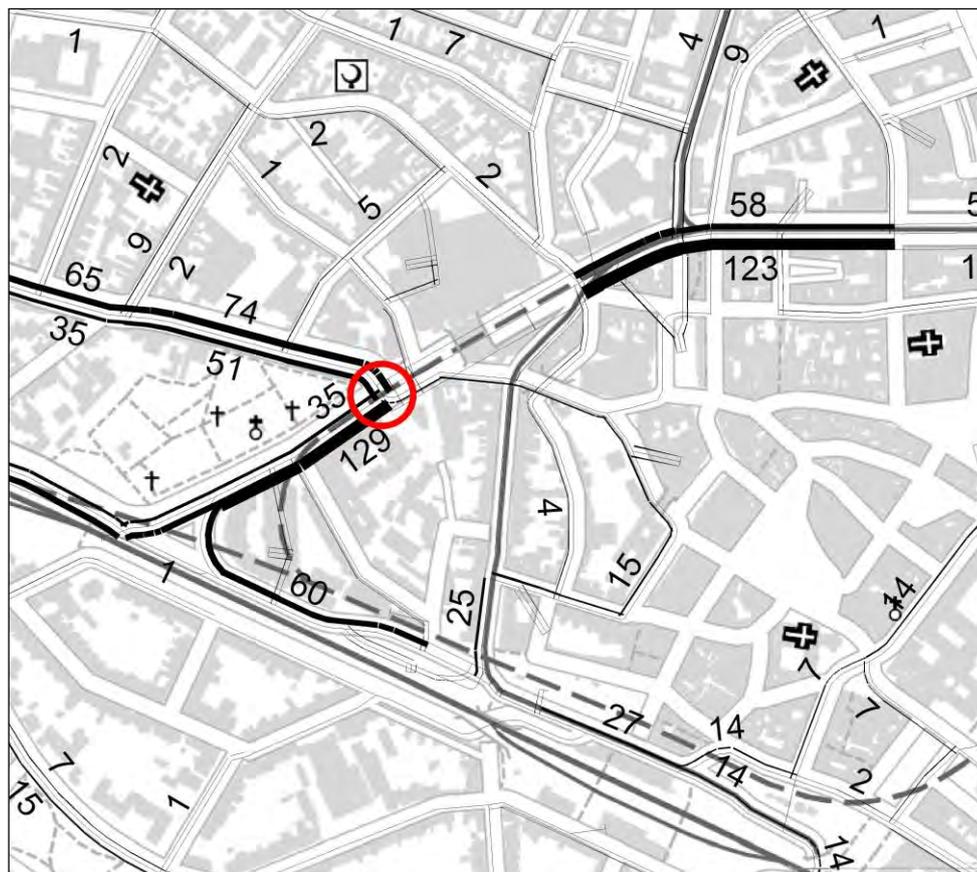


Abb. 10.11: Tagesverkehr durch Am Alten Friedhof / Berliner Platz / Bornheimer Straße (Stand 2005)

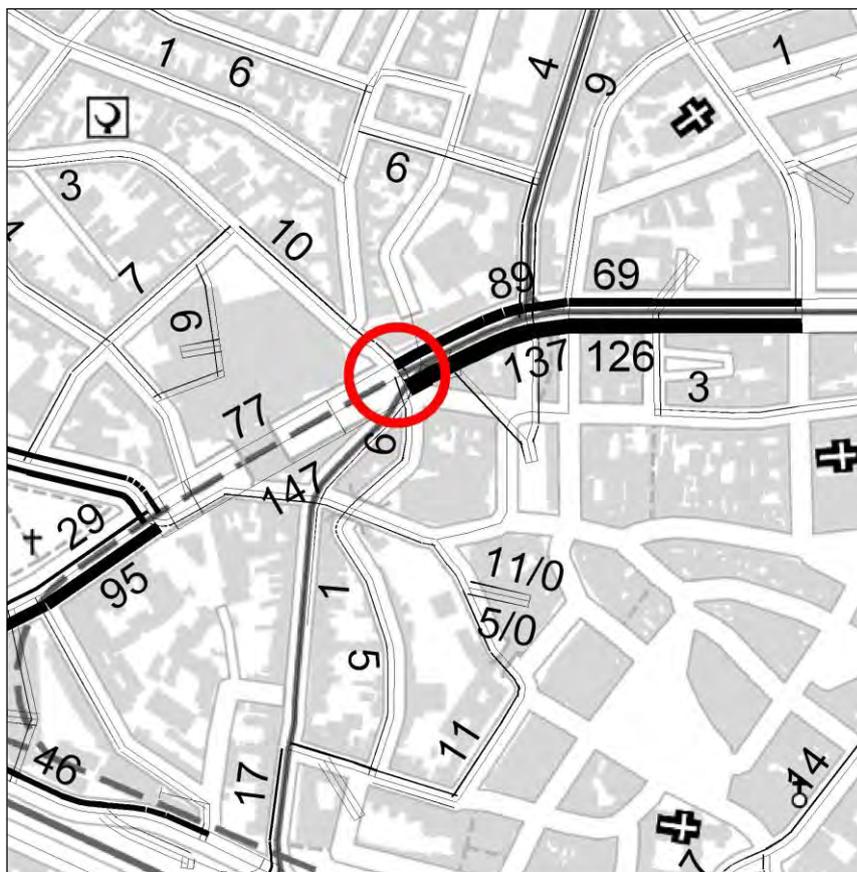


Abb. 10.12: Tagesverkehr durch Berliner Platz / Oxfordstraße / Stadthaus / Sterntorbrücke (Stand 2005)

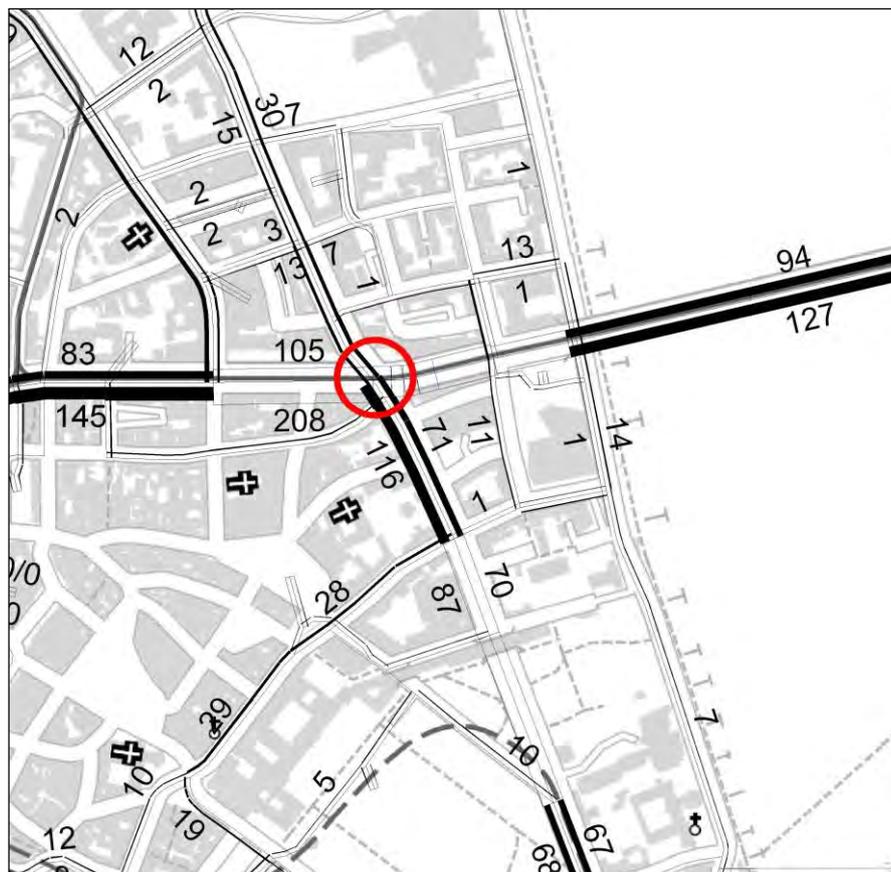


Abb. 10.14: Tagesverkehr durch *Bertha-von-Suttner-Platz / Berliner Freiheit / Belderberg / Sandkaule*
(Stand 2005)

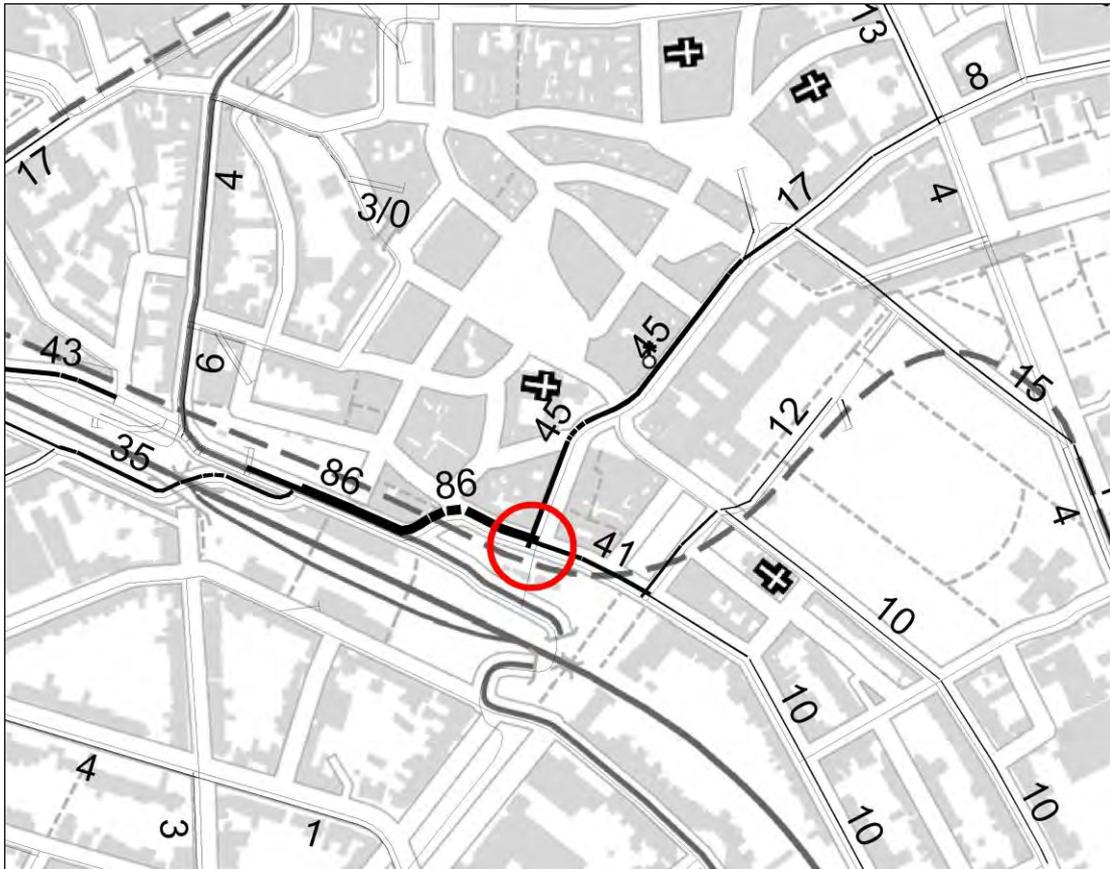


Abb. 10.19: Tagesverkehr durch Wesselstraße / Maximilianstraße (Stand 2005)

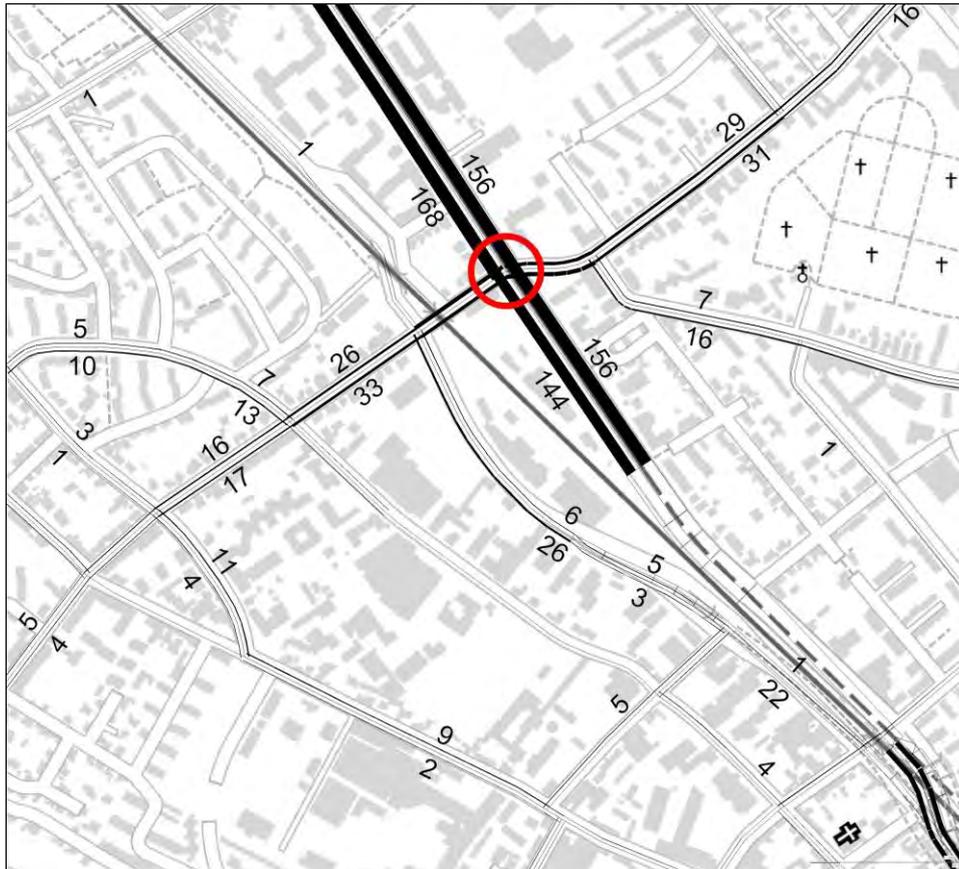


Abb. 10.20: Tagesverkehr durch Godesberger Allee / Kennedyallee / Hochkreuzallee (Stand 2005)

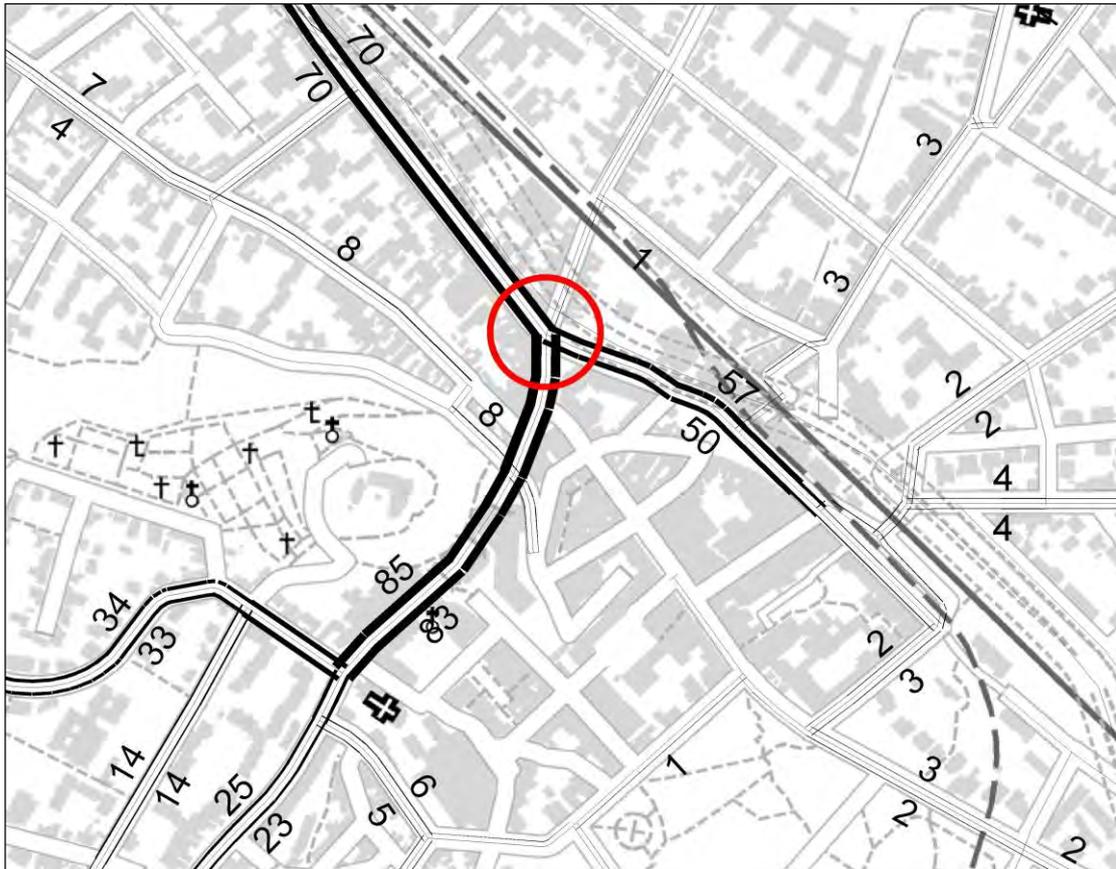


Abb. 10.21: Tagesverkehr durch Moltkestraße / Bonner Straße / Plitterdorfer Straße (Stand 2005)

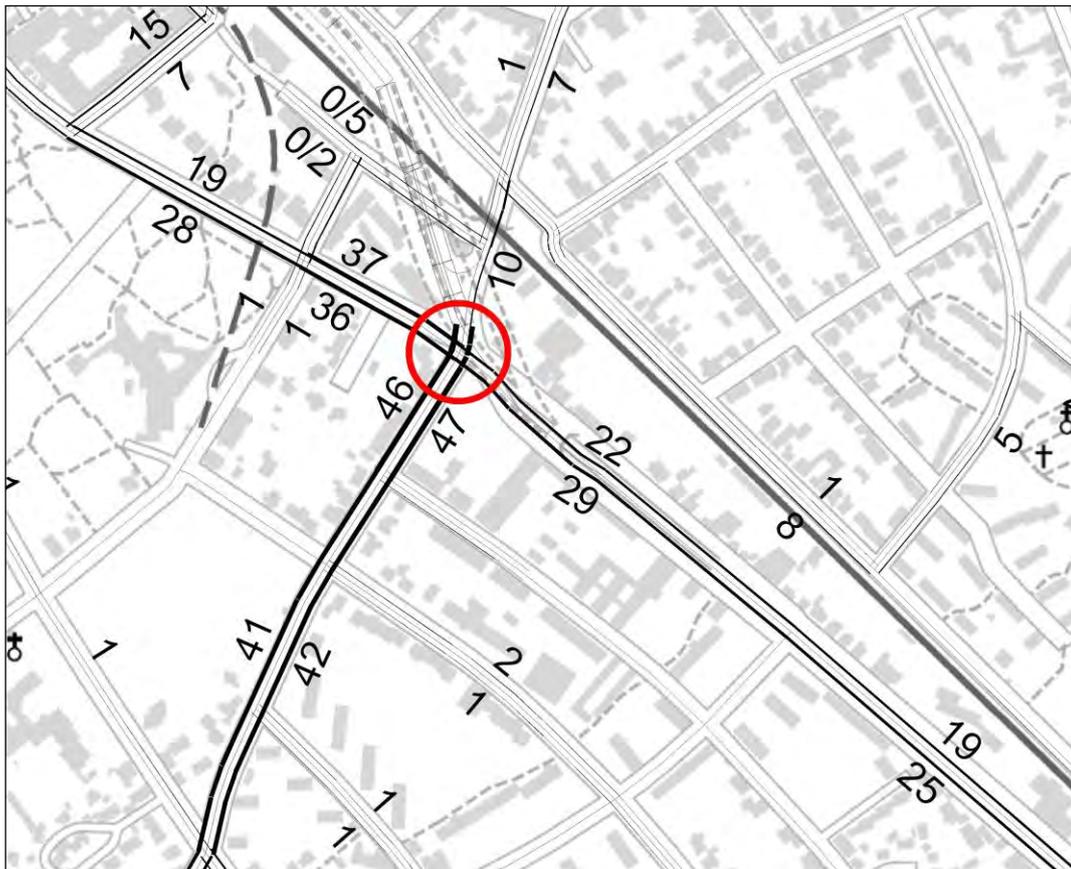


Abb. 10.22: Tagesverkehr durch Theodor-Heuss-Straße / Tunnelausfahrt / Koblenzer Straße (Stand 2005)

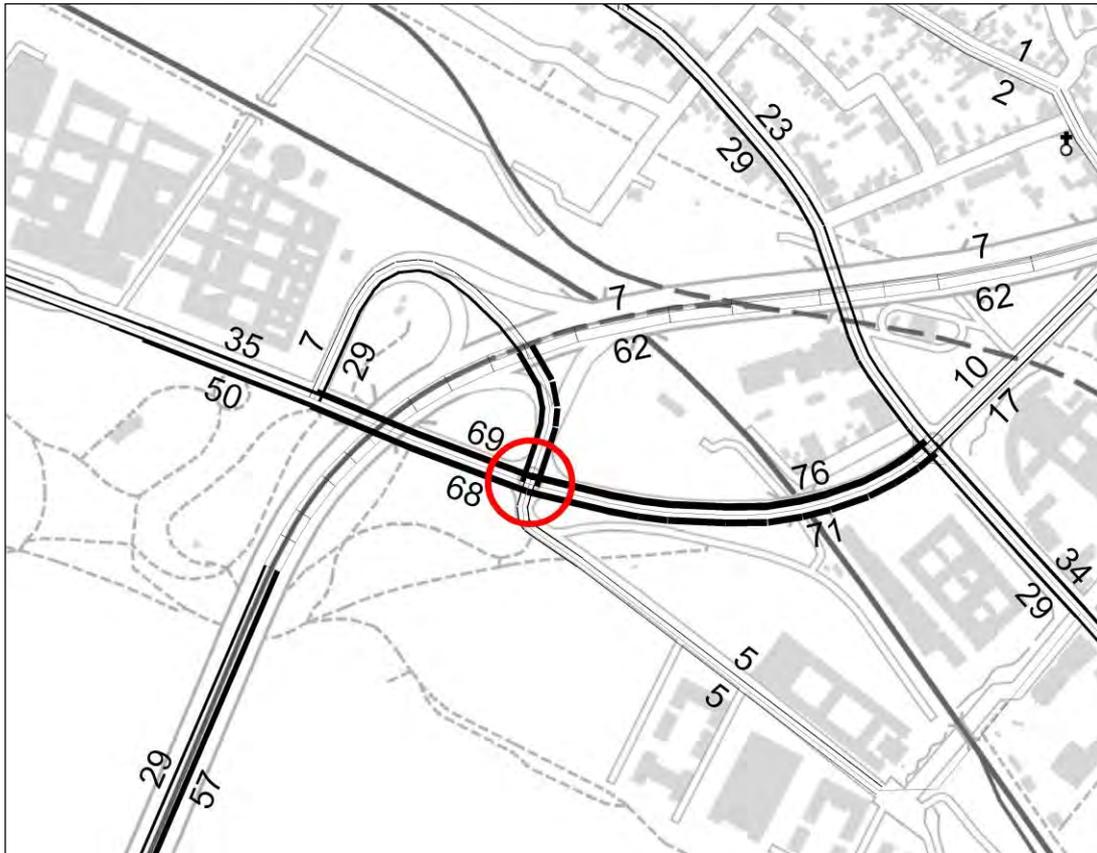


Abb. 10.24: Tagesverkehr durch *Landgrabenweg / A562-AS Bonn-Beuel-Süd* (südlicher Anschluss)
(Stand 2005)



Abb. 10.25: Tagesverkehr durch Landgrabenweg / A562-AS Bonn-Beuel-Süd (nördlicher Anschluss)
(Stand 2005)



Abb. 10.26: Tagesverkehr durch Anschluss AB 565 an Niederkasseler Straße (südlicher Anschluss)
(Stand 2005)



Abb. 10.29: Tagesverkehr durch Sankt-Augustiner-Straße / Niederkasseler Straße / Königswinterer Straße
(Stand 2005)

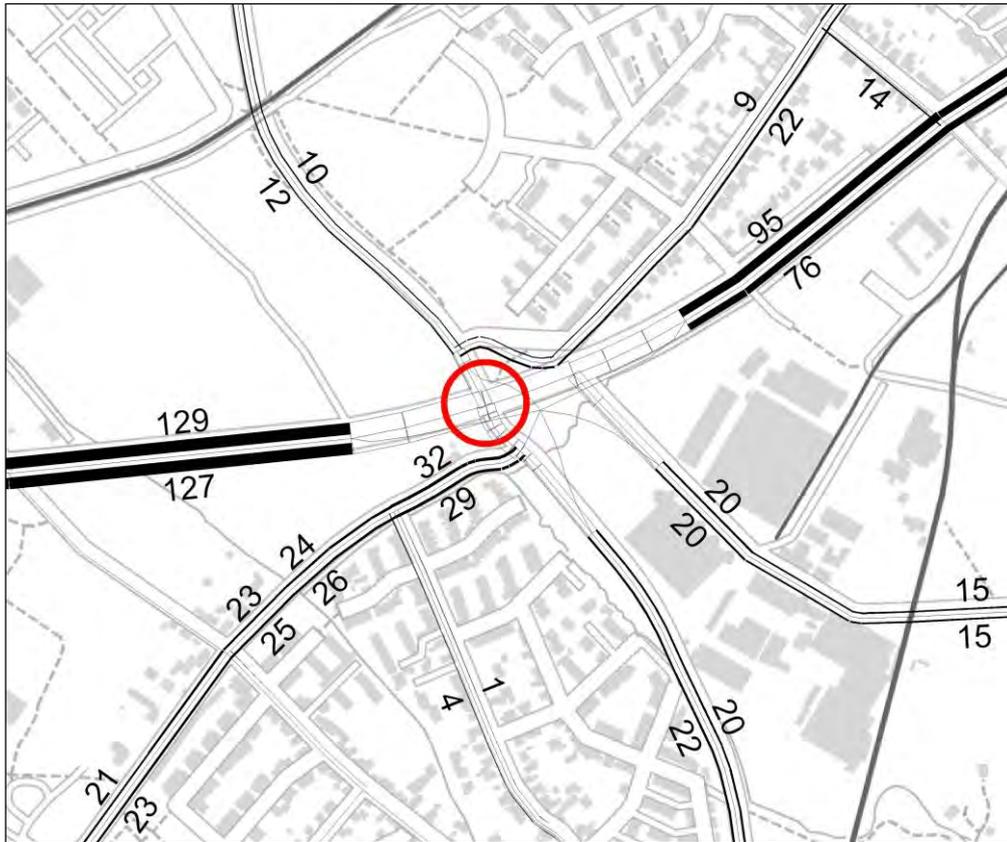


Abb. 10.30: Tagesverkehr durch *Bundesgrenzschutzstraße / Sankt-Augustiner Straße / Reinold-Hagen-Straße* (Stand 2005)

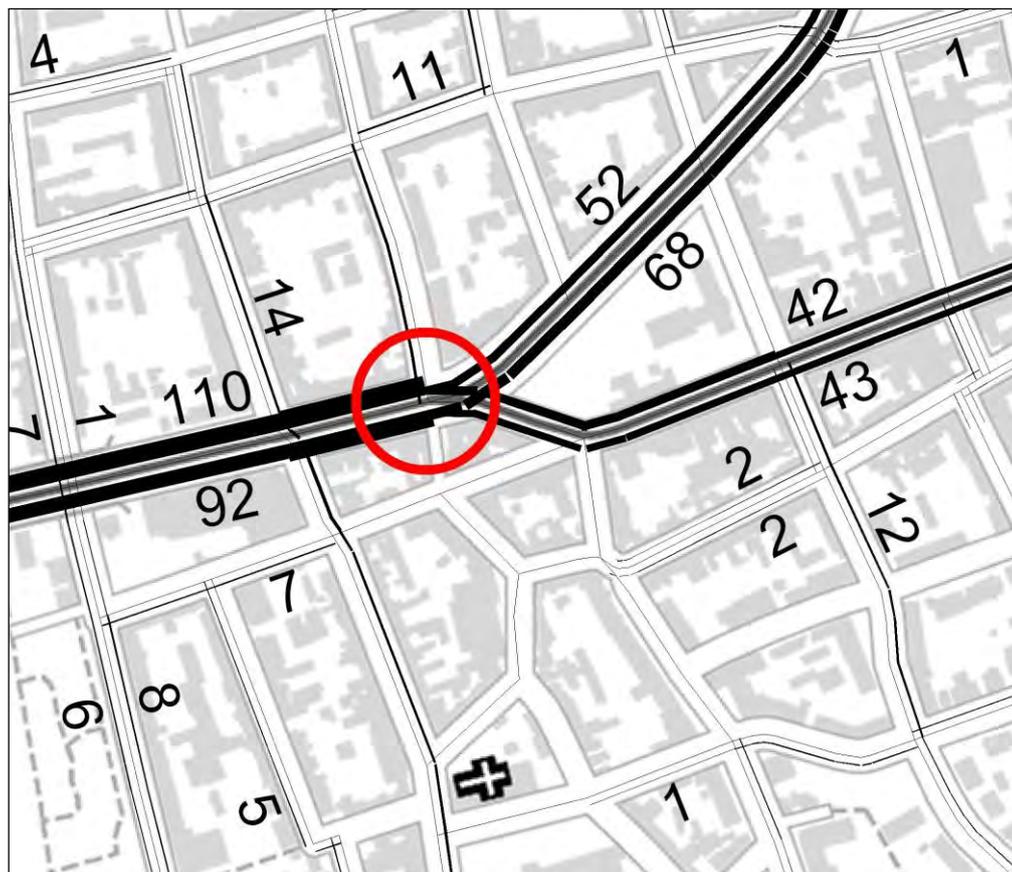


Abb. 10.31: Tagesverkehr durch Sankt-Augustiner-Straße / Konrad-Adenauer-Platz / Friedrich-Breuer-Straße
(Stand 2005)

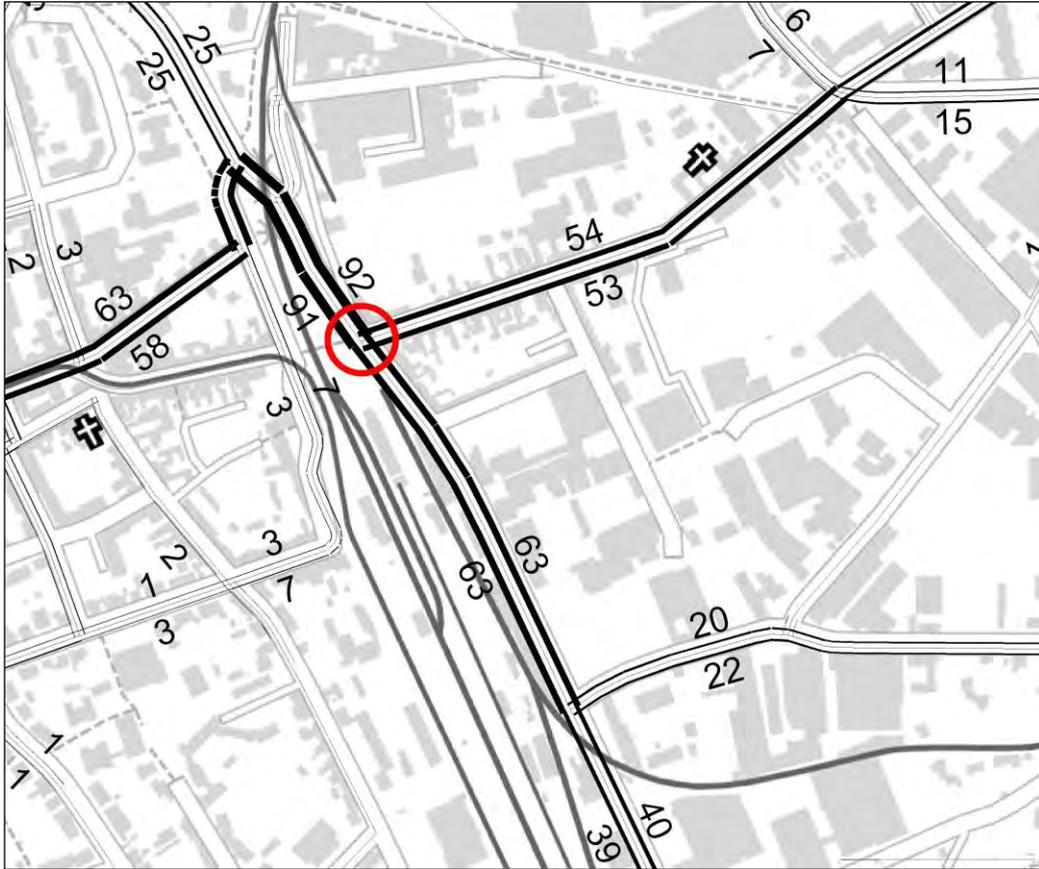


Abb. 10.32: Tagesverkehr durch Königswinterer Straße / Siegburger Straße (Stand 2005)

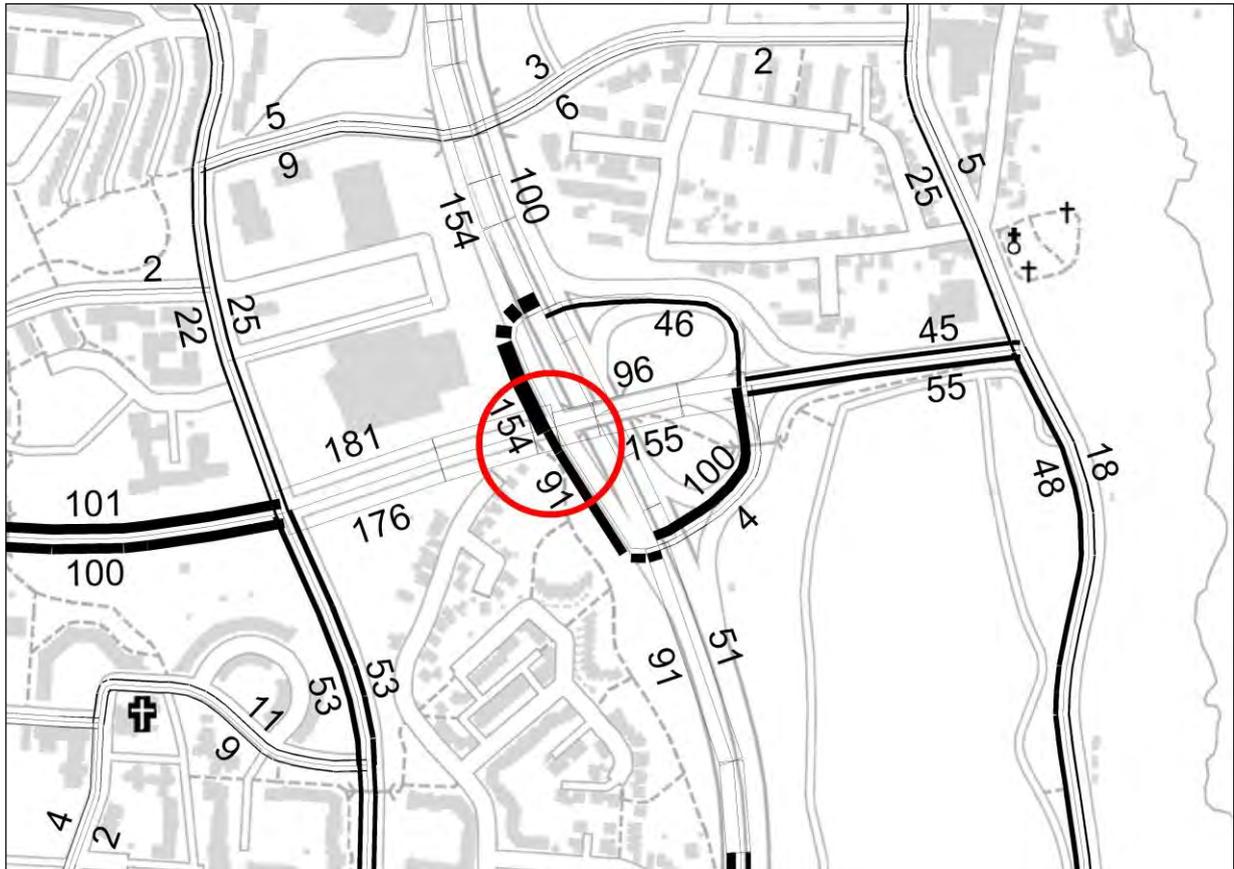


Abb. 10.33: Tagesverkehr durch Anschluss AB 565 an Konrad-Adenauer-Damm (westlicher Anschluss) (Stand 2005)

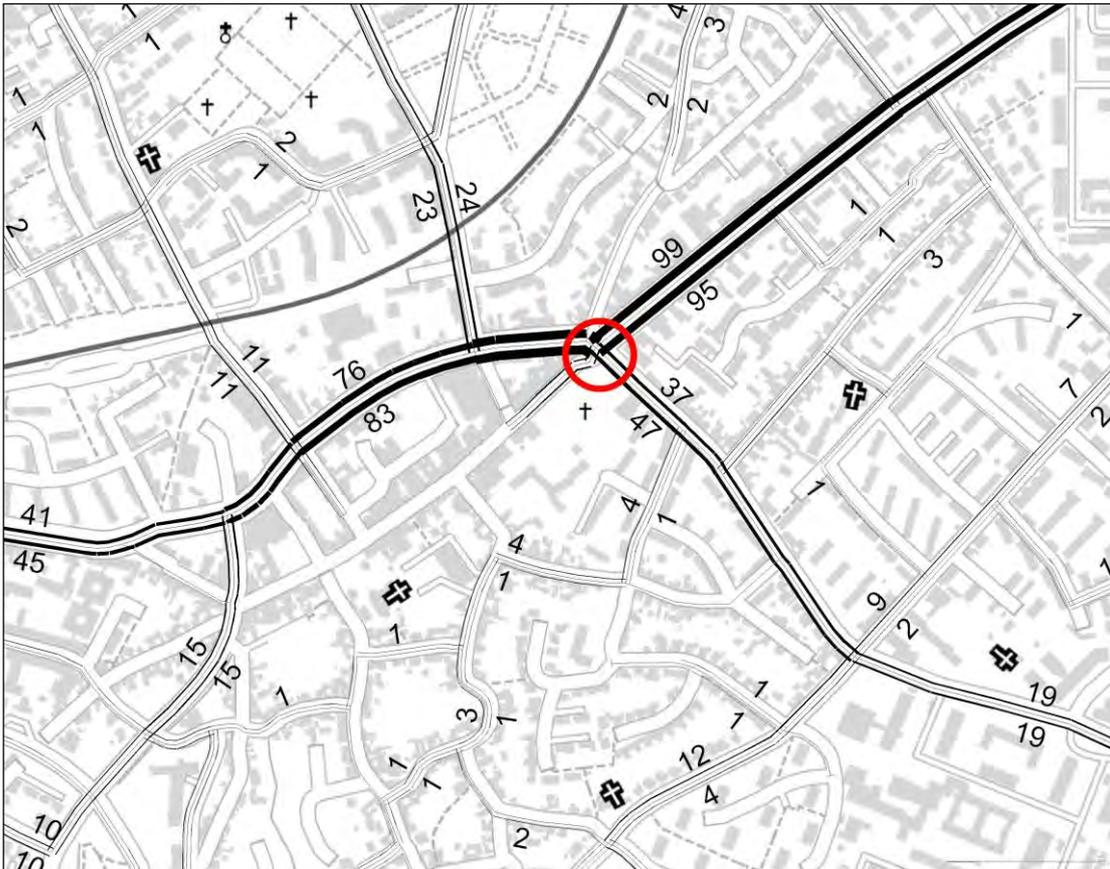


Abb. 10.34: Tagesverkehr durch Rochusstraße / Am Burgweiher / Villemobler Straße (Stand 2005)

10.1.2 Karten mit den MIV-Verkehren in einzelnen Stadtteilen

Das Kartenmaterial für die Analyseergebnisse aus Abschnitt 3.4.4 ist hier zusammengefasst. Dargestellt werden die nachmittäglichen Quell-Ziel- und Durchgangsverkehre in der Spitzenstundengruppe zwischen 16 und 19.00 Uhr für die Stadtteile:

- Godesberg
- Beuel
- Hardtberg
- Südwest
- Bundesviertel
- Nordwest

Dargestellt wird, woher Verkehre herkommen, die in das durch den Kordon abgegrenzte Gebiet hinein fahren (Zielverkehr) und wohin diese fahren, die aus dem Gebiet heraus kommen (Quellverkehr).

Die graphischen Elemente der nachfolgenden Karten haben die folgende Bedeutung:

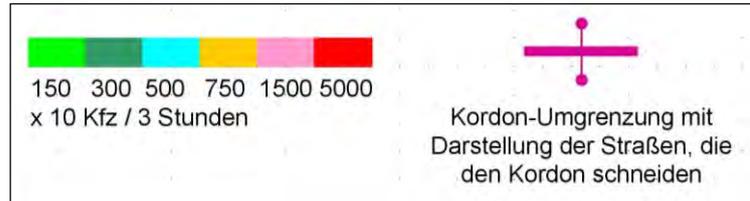


Abb. 10.35: Legende für die nachfolgenden Karten

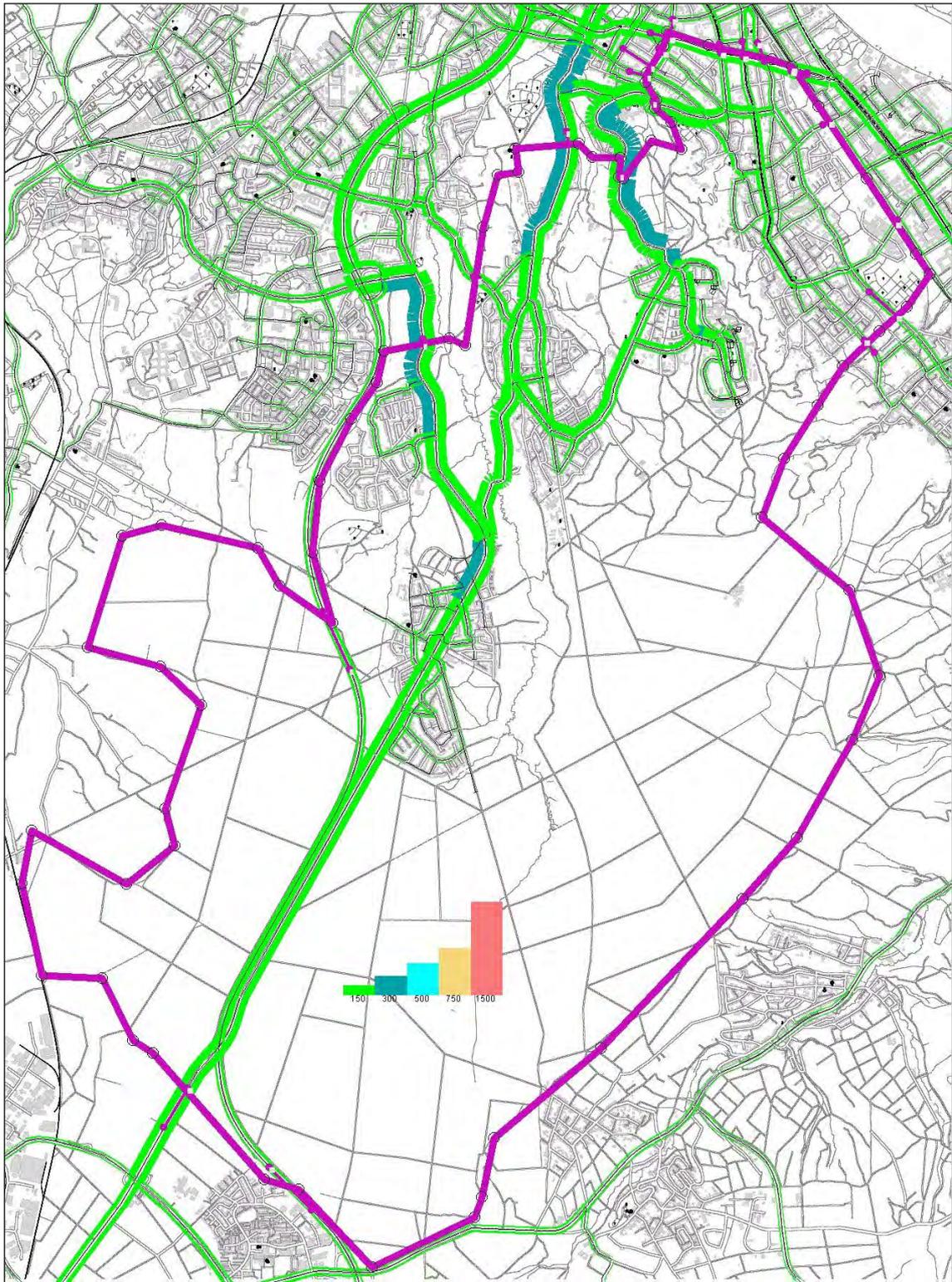


Abb. 10.36: nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus/nach Bonn-Südwest

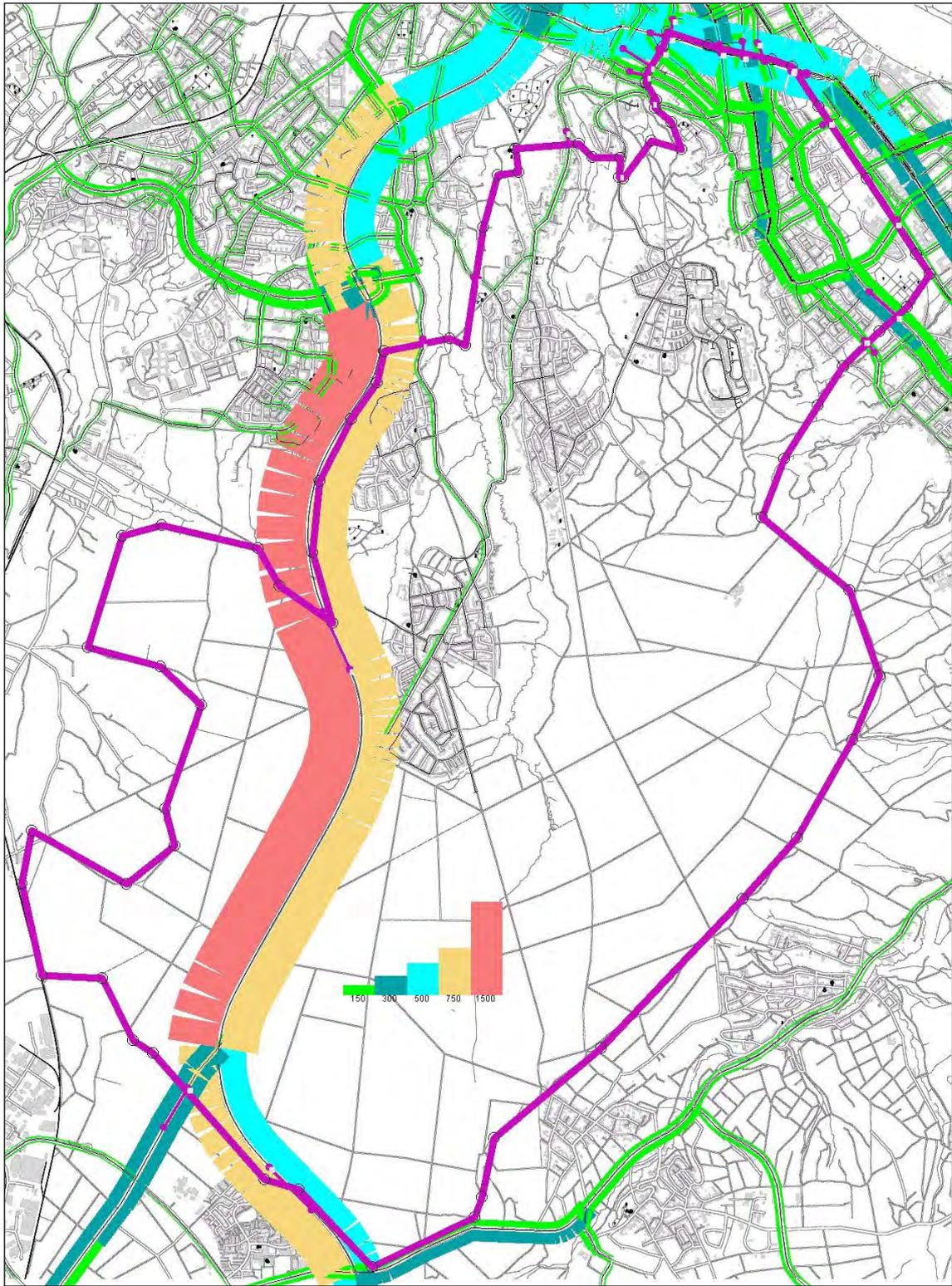


Abb. 10.37: nachmittäglicher Durchgangsverkehr durch Bonn-Südwest

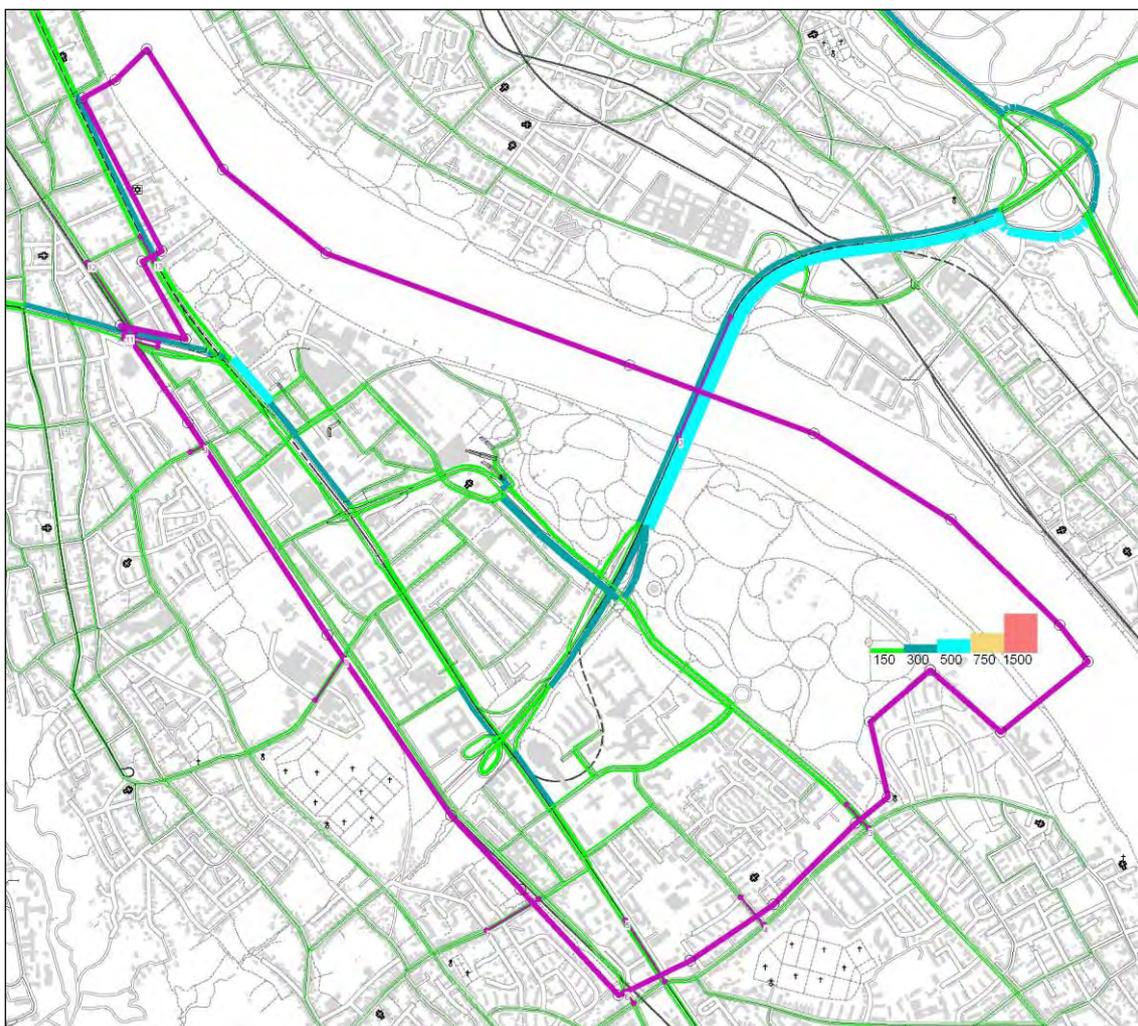


Abb. 10.38: nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus/nach dem Bundesviertel

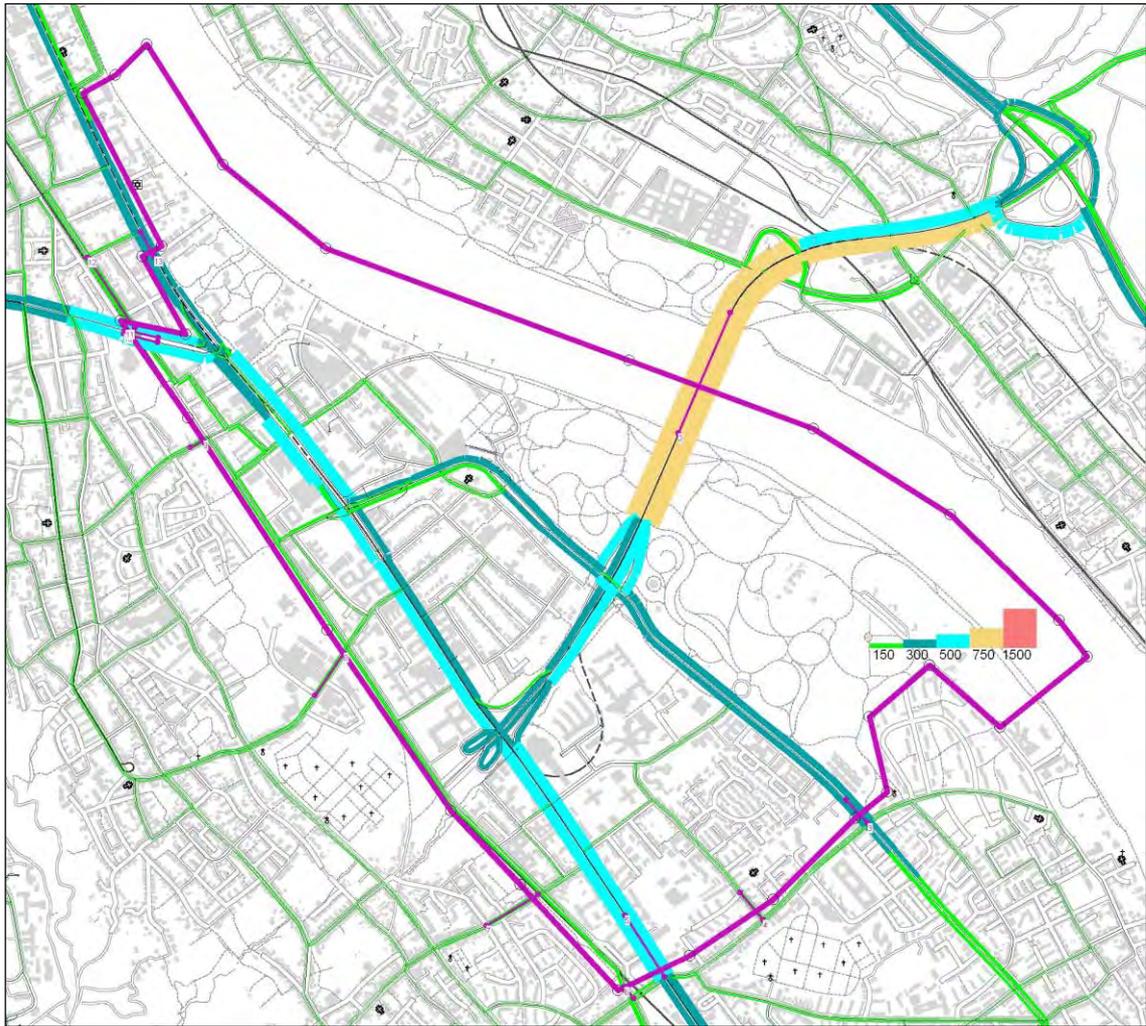


Abb. 10.39: nachmittäglicher Durchgangsverkehr durch das Bundesviertel

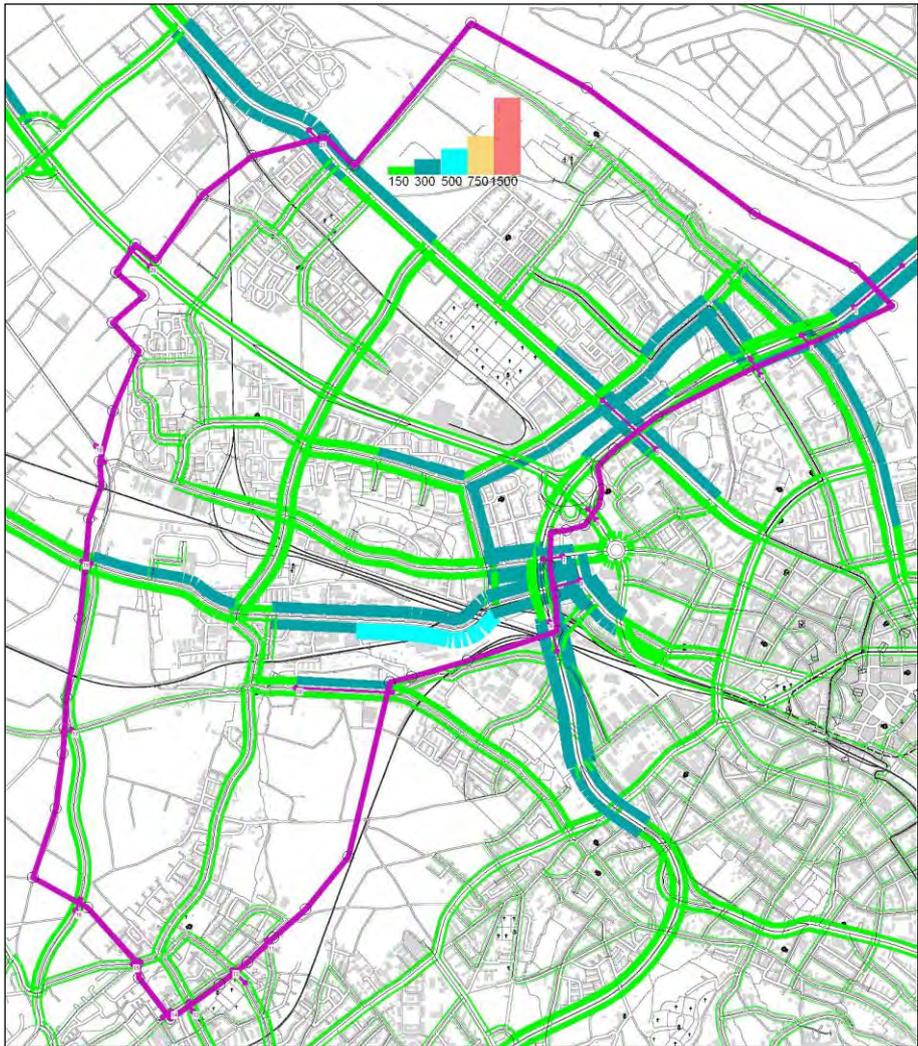


Abb. 10.40: nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus/nach Bonn-Nordwest

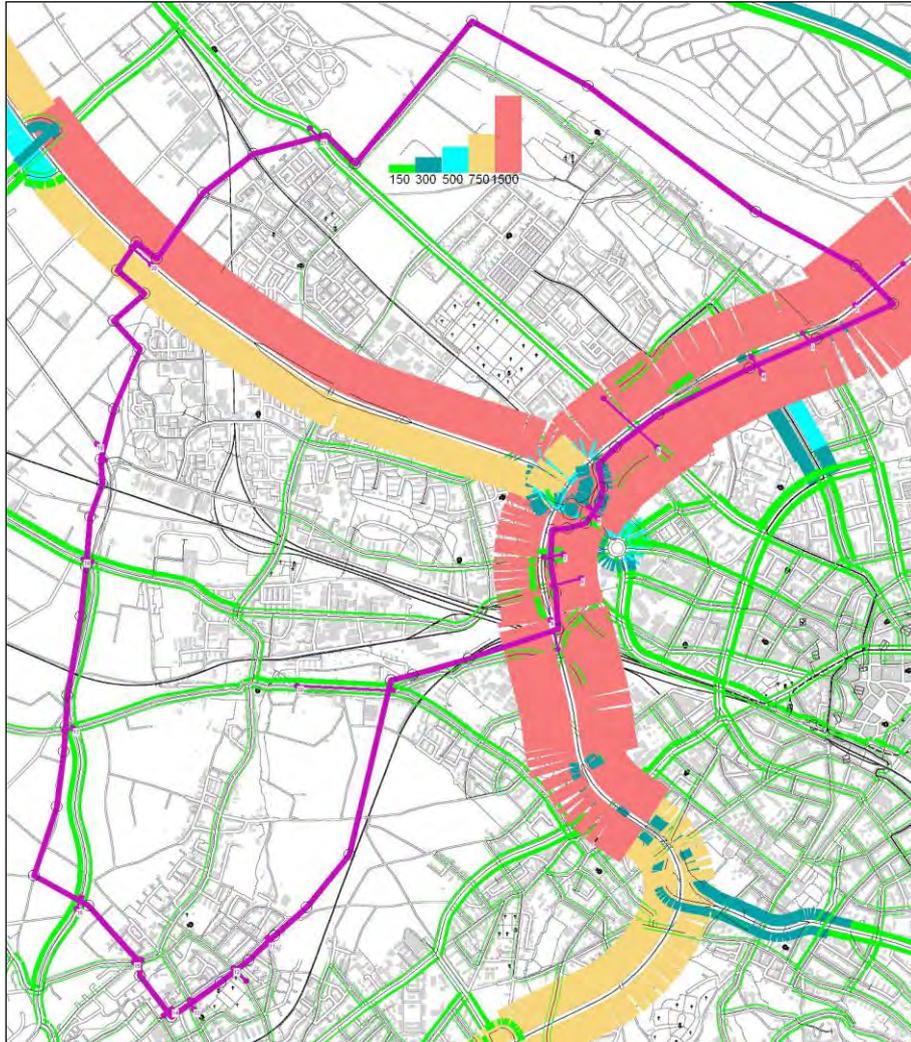


Abb. 10.41: nachmittäglicher Durchgangsverkehr durch Bonn-Nordwest

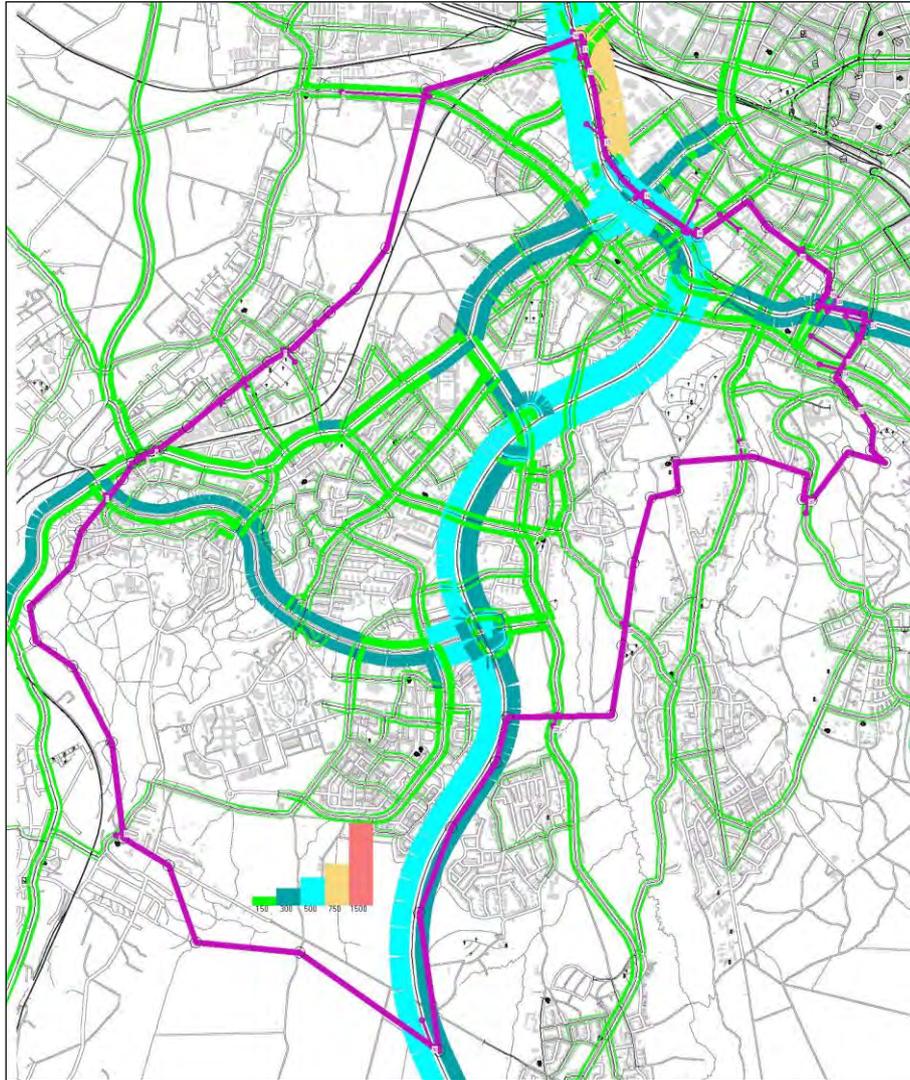


Abb. 10.42: nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus/nach Hardtberg

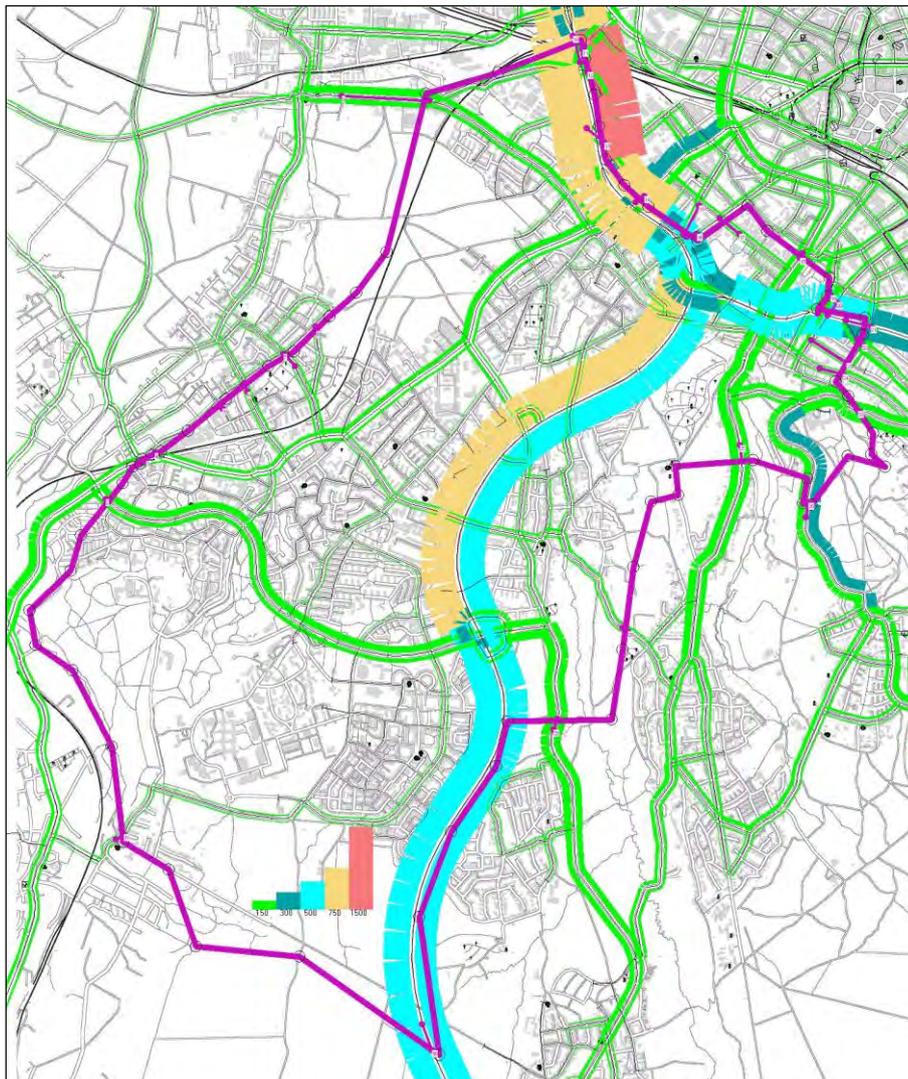


Abb. 10.43: nachmittäglicher Durchgangsverkehr durch Hardtberg

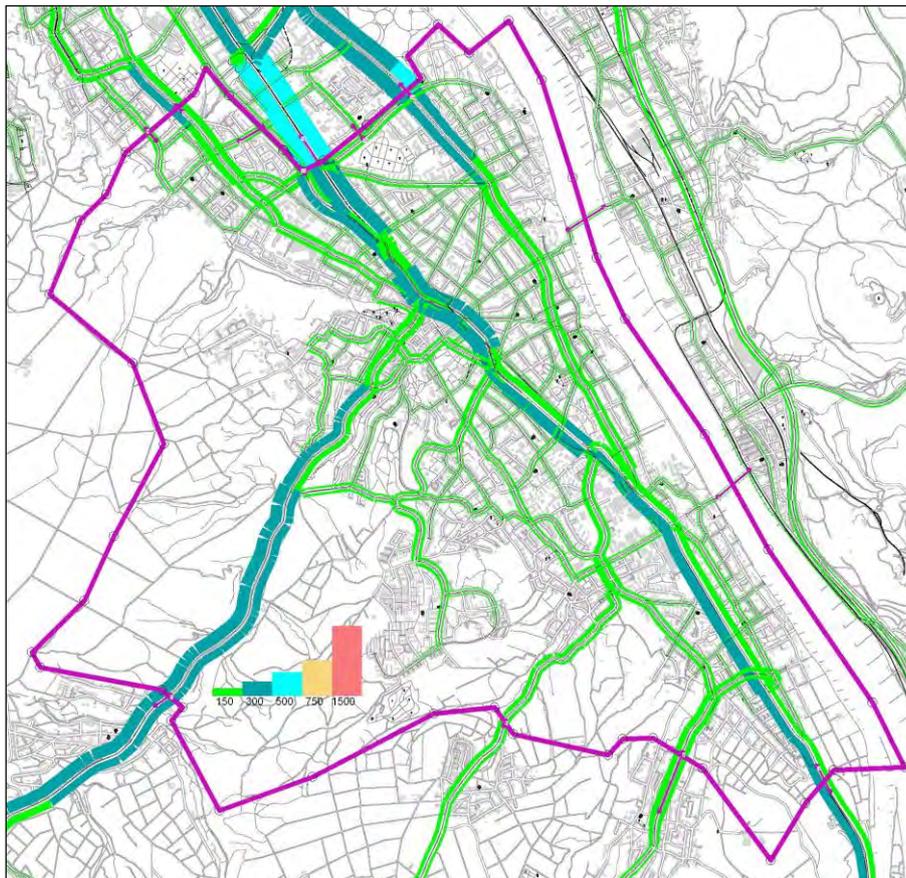


Abb. 10.44: nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus/nach Bad Godesberg

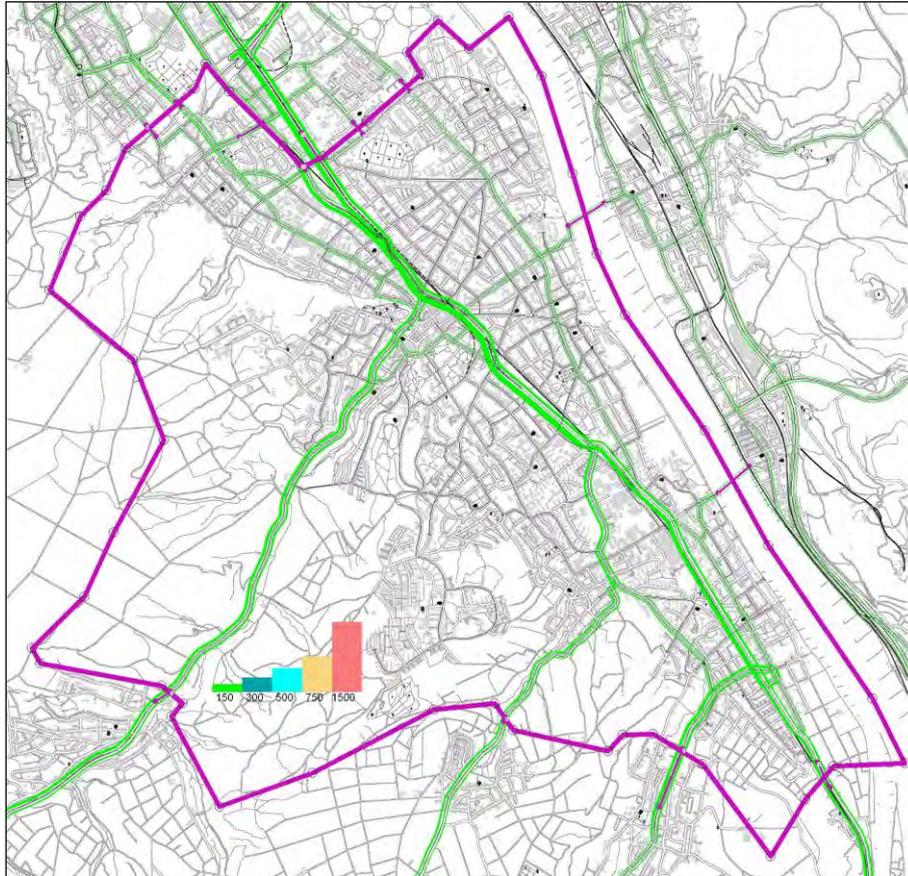


Abb. 10.45: nachmittäglicher Durchgangsverkehr durch Bad Godesberg

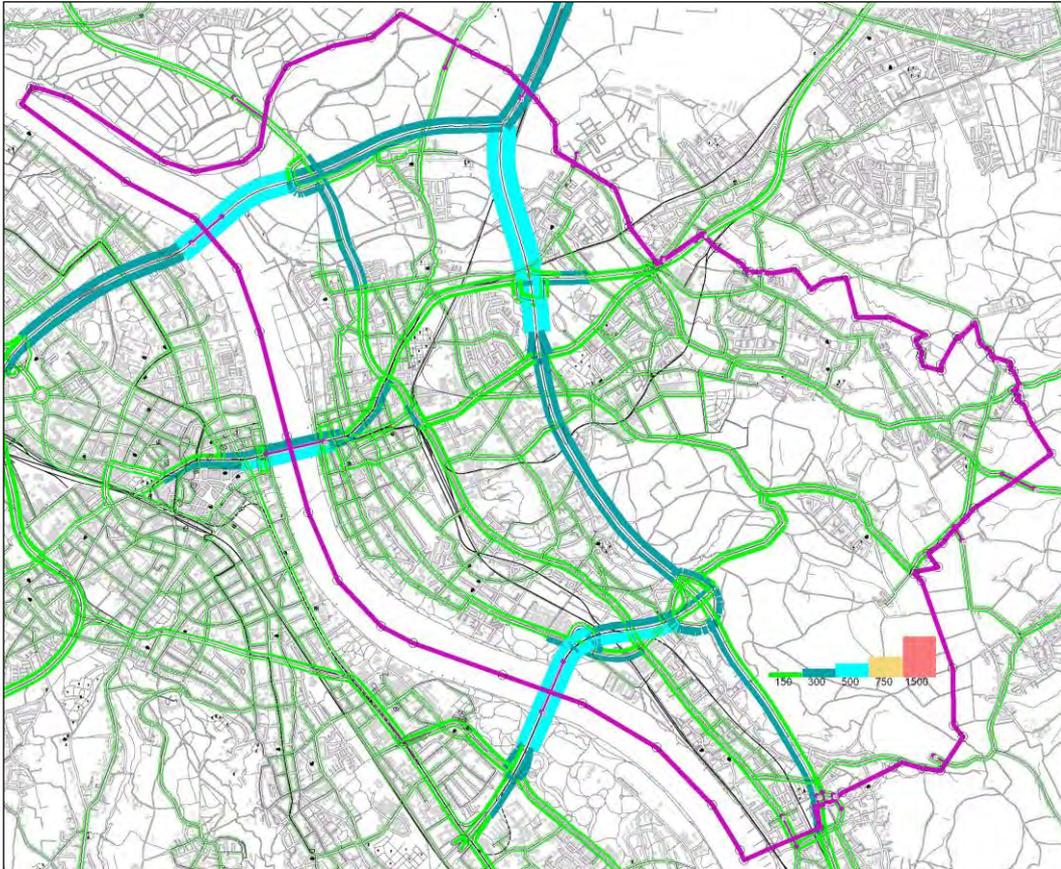


Abb. 10.46: nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus/nach Beuel

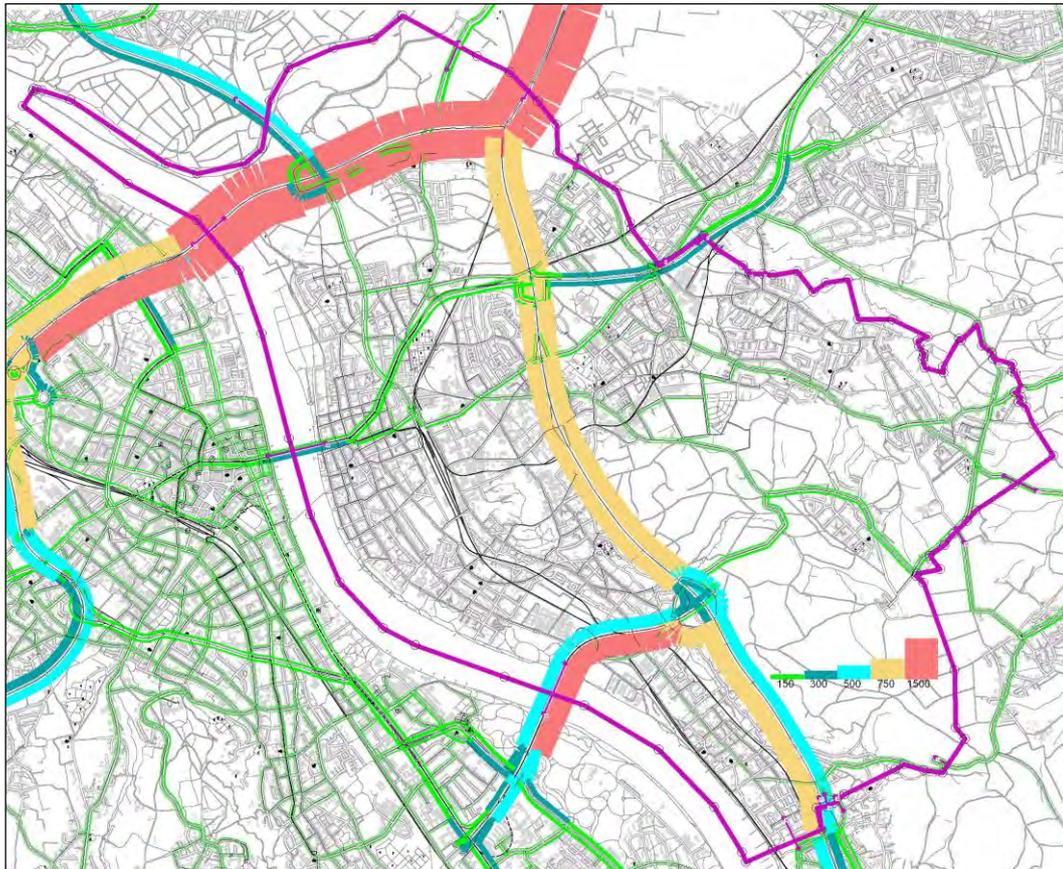


Abb. 10.47: nachmittäglicher Durchgangsverkehr durch Beuel

10.1.3 Karten mit den Wirtschaftsverkehr-Analysen

10.1.3.1 Stadtbezirkszentren

Das Kartenmaterial der Analyseergebnisse für die 3 Stadtbezirkszentren Beuel, Bad Godesberg und Hardtberg aus Abschnitt 3.10.1 ist hier zusammengefasst. Dargestellt wird, woher Verkehre herkommen, die in das durch den Kordon abgegrenzte Gebiet hinein fahren (Zielverkehr) und wohin diese fahren, die aus dem Gebiet heraus kommen (Quellverkehr). In den Karten werden die nachmittäglichen Mengen dargestellt, die in der Spitzenstundengruppe (16-19.00 Uhr) verkehren. Da die Gebiete entweder Schwerpunkte des Dienstleistungsgewerbes oder des Handwerks, des Handels oder der Industrie sind, handelt es sich um Lieferfahrten, Dienstfahrten oder Pendlerverkehre.

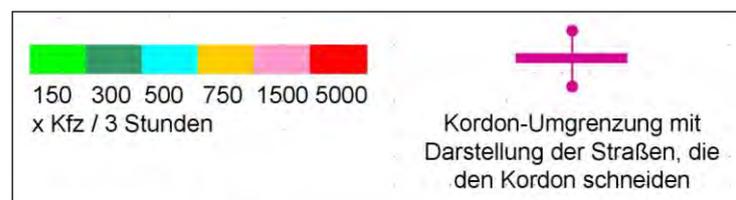


Abb. 10.48: Legende für die nachfolgenden Karten

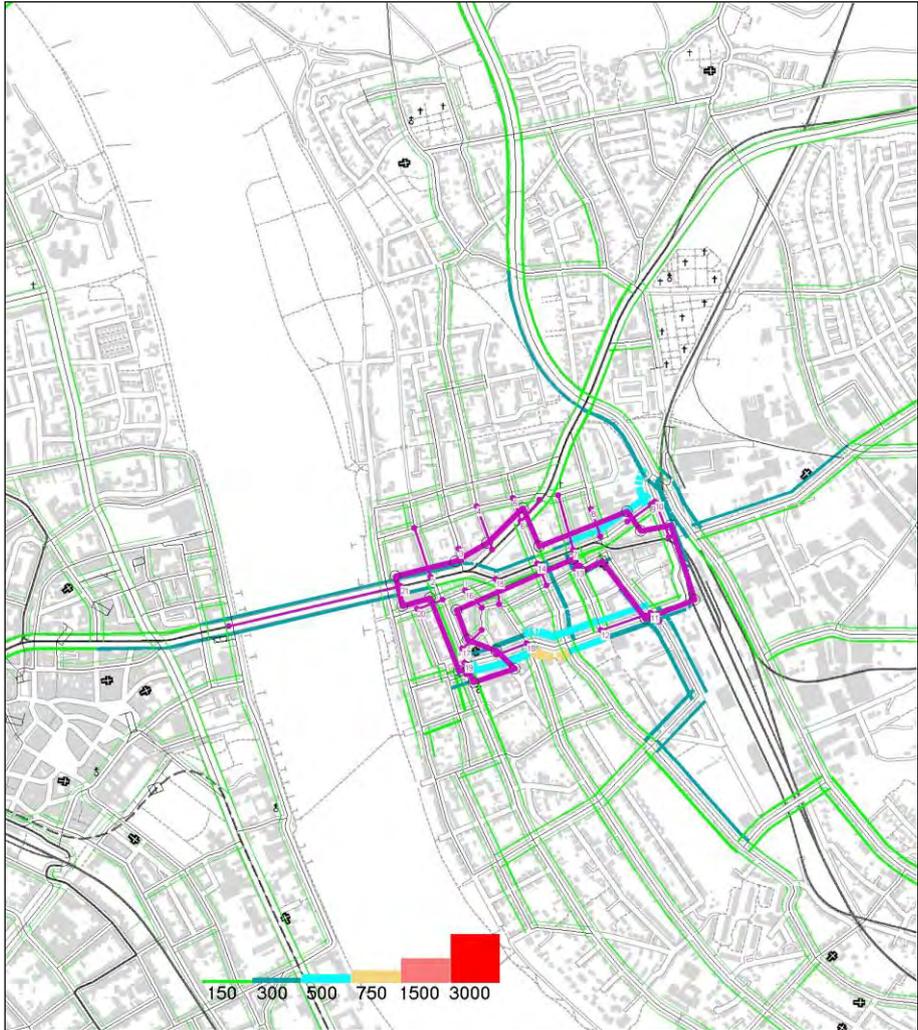


Abb. 10.49: Nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus dem / in das Zentrum Beuel

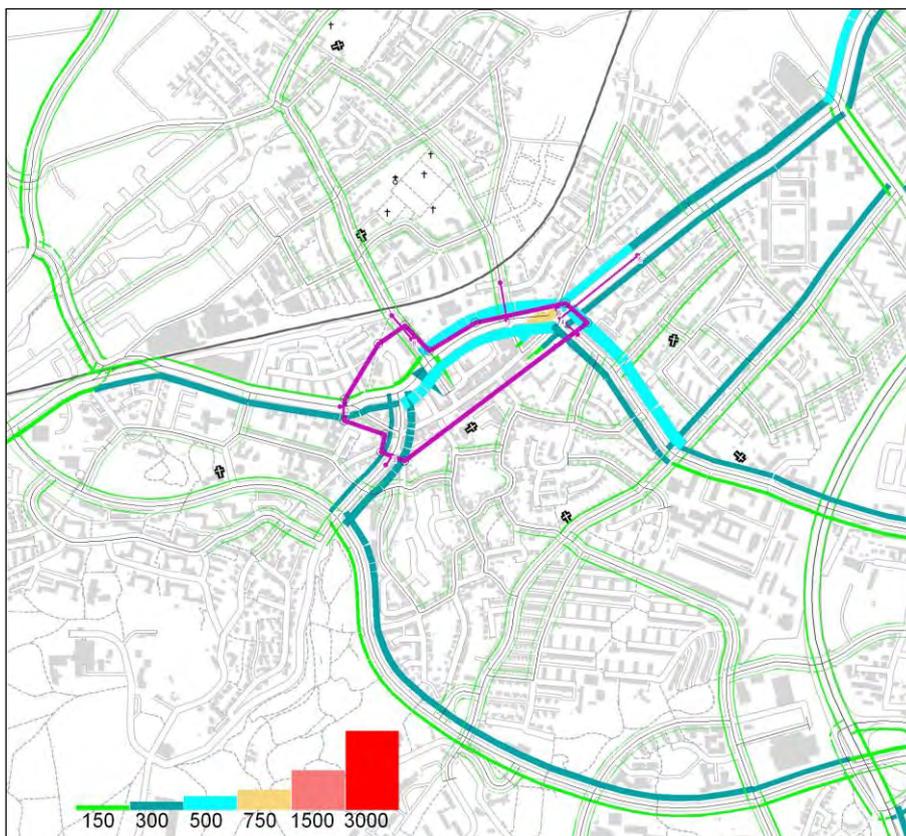


Abb. 10.50: Nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus dem / in das Zentrum Duisdorf

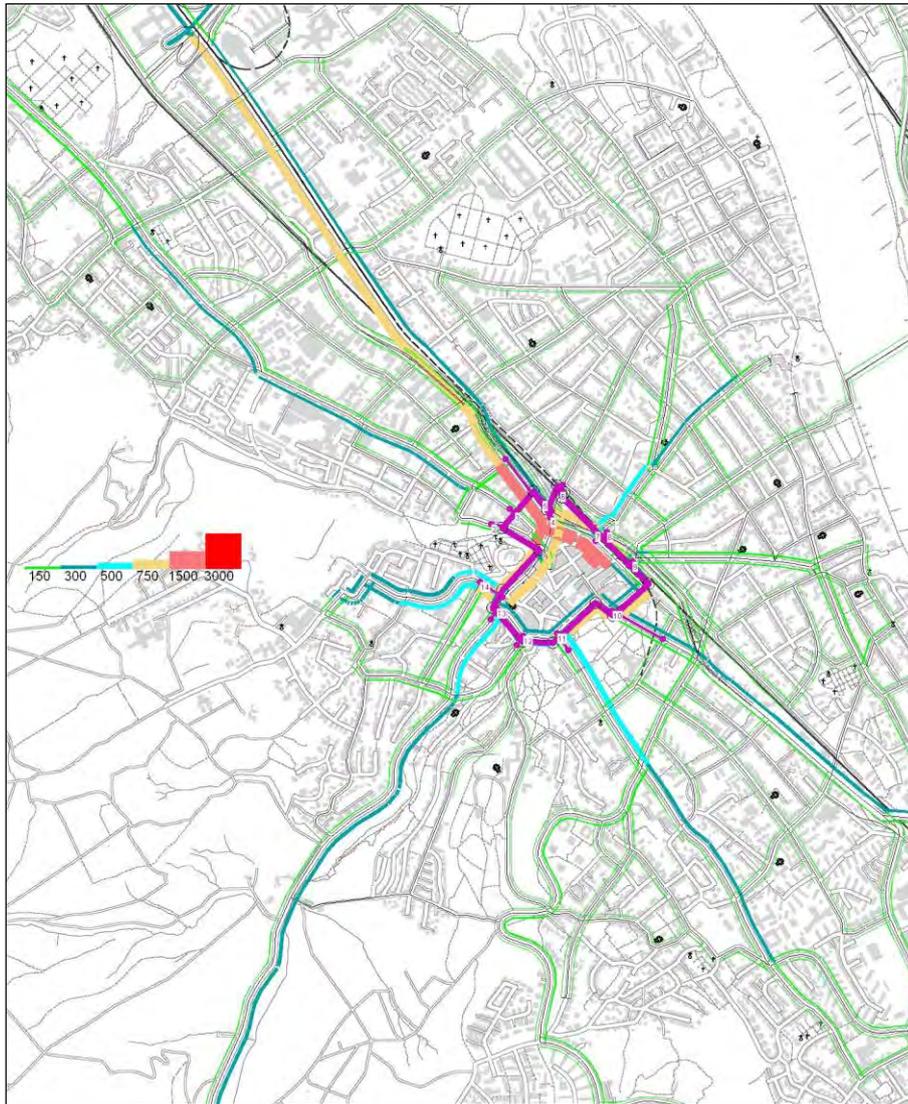


Abb. 10.51: Nachmittäglicher Quell/Ziel-Verkehr aus dem / in das Zentrum Godesberg

10.1.3.2 Bedeutende Büro- und Gewerbestandorte

Das Kartenmaterial für die Analyseergebnisse aus Abschnitt 3.10.2 ist hier zusammengefasst. In den Karten werden die vormittäglichen Quell-Ziel-Verkehre aus den bzw. in die Gewerbegebiete dargestellt.

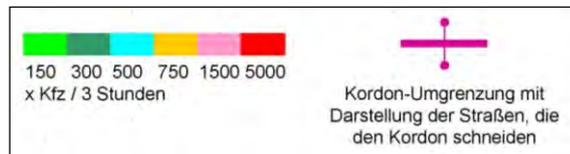


Abb. 10.52: Legende für die nachfolgenden Karten

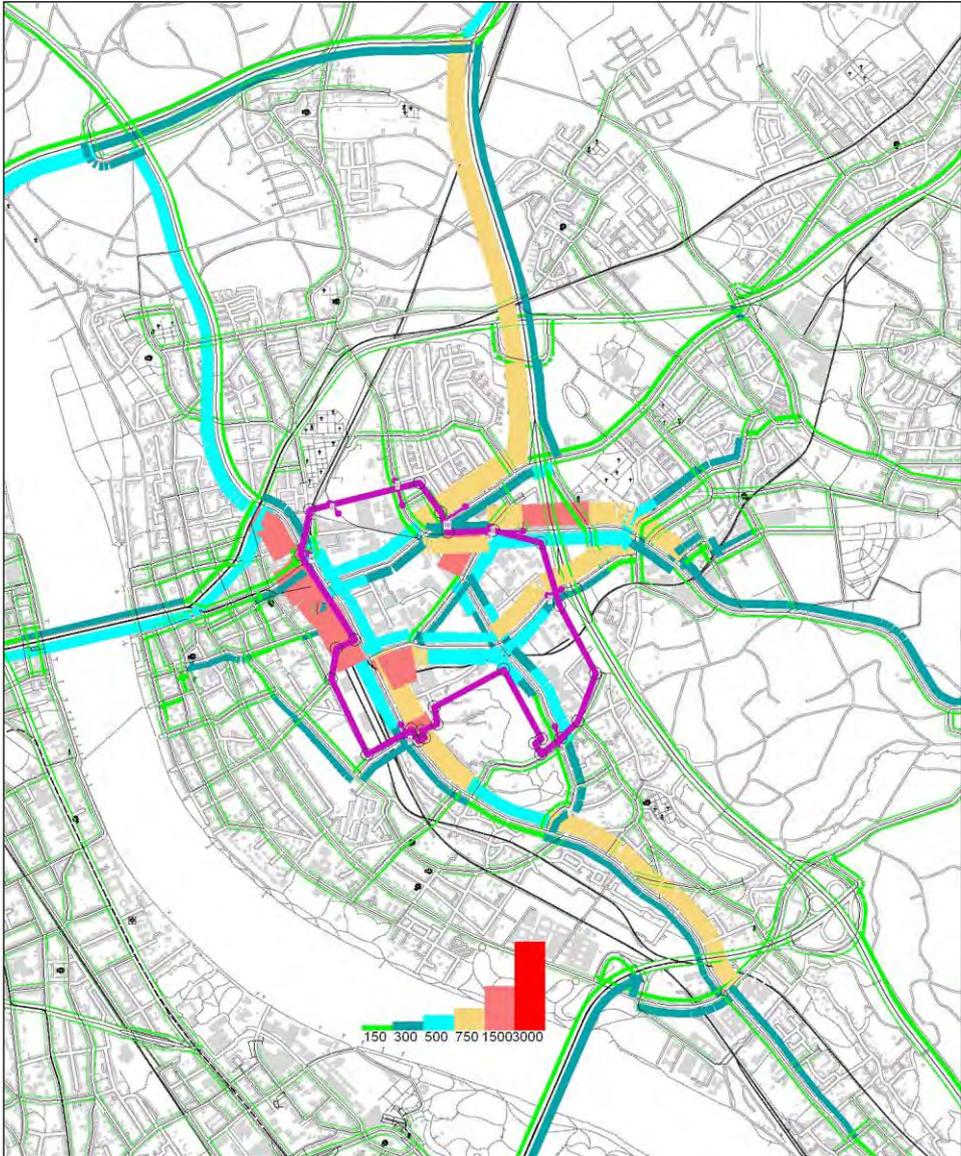


Abb. 10.53: Vormittägliche Quell/Ziel-Verkehre des Gewerbegebietskomplexes Beuel

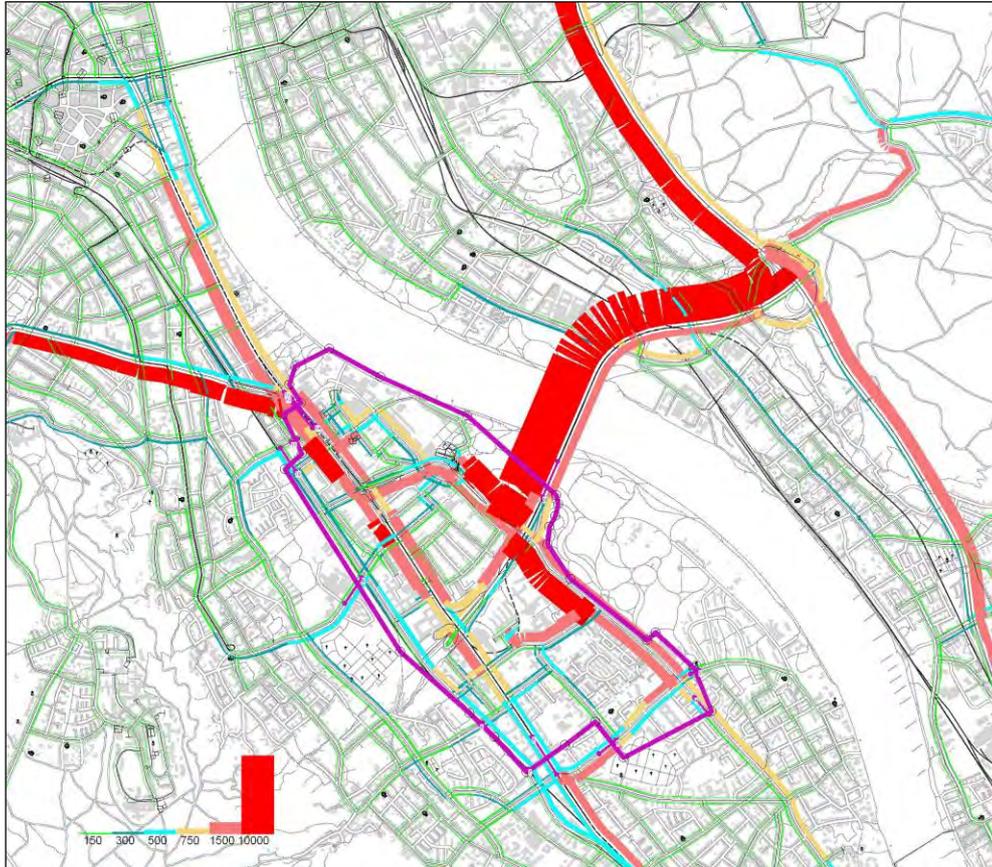


Abb. 10.54: Vormittägliche Quell/Ziel-Verkehre des Gewerbegebietskomplexes Bundesviertel

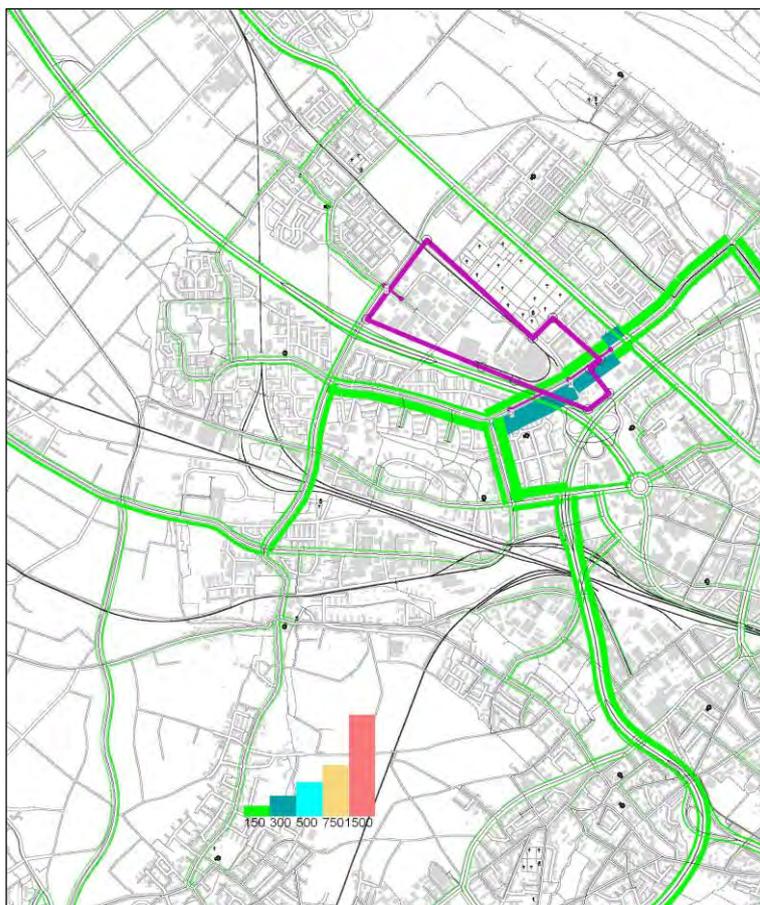


Abb. 10.55: Vormittägliche Quell/Ziel-Verkehre des Gewerbegebietskomplexes Buschdorf

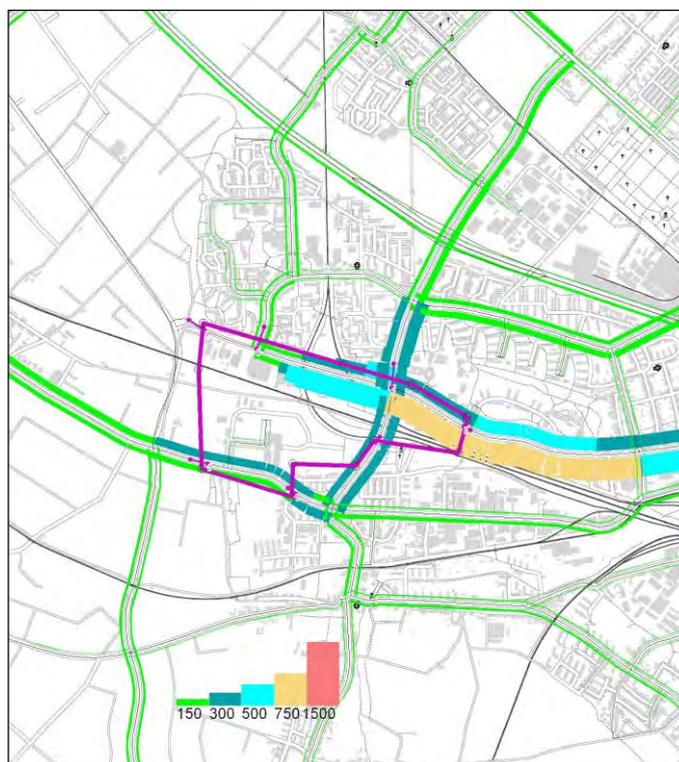


Abb. 10.56: Vormittägliche Quell/Ziel-Verkehre des Gewerbegebietskomplexes Dransdorf

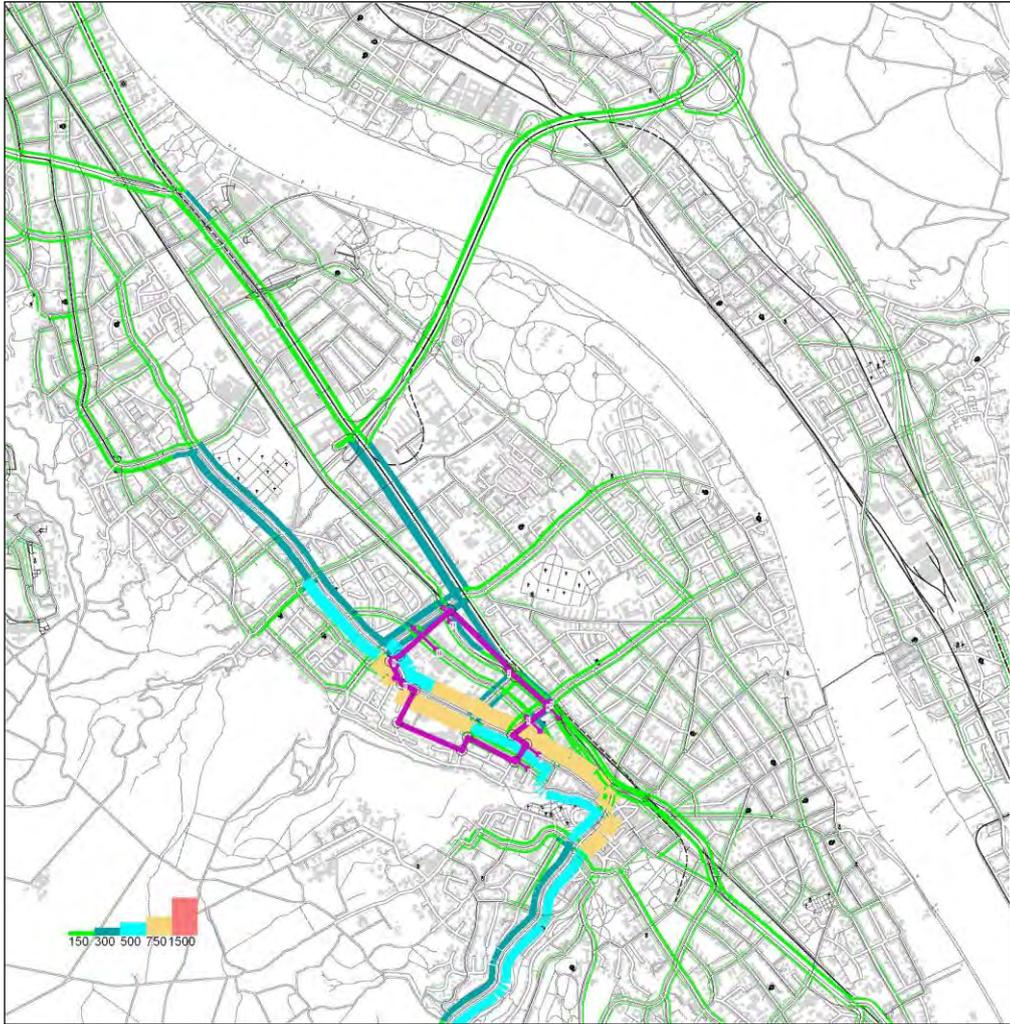


Abb. 10.57: Vormittägliche Quell/Ziel-Verkehre des Gewerbegebietskomplexes Friesdorf

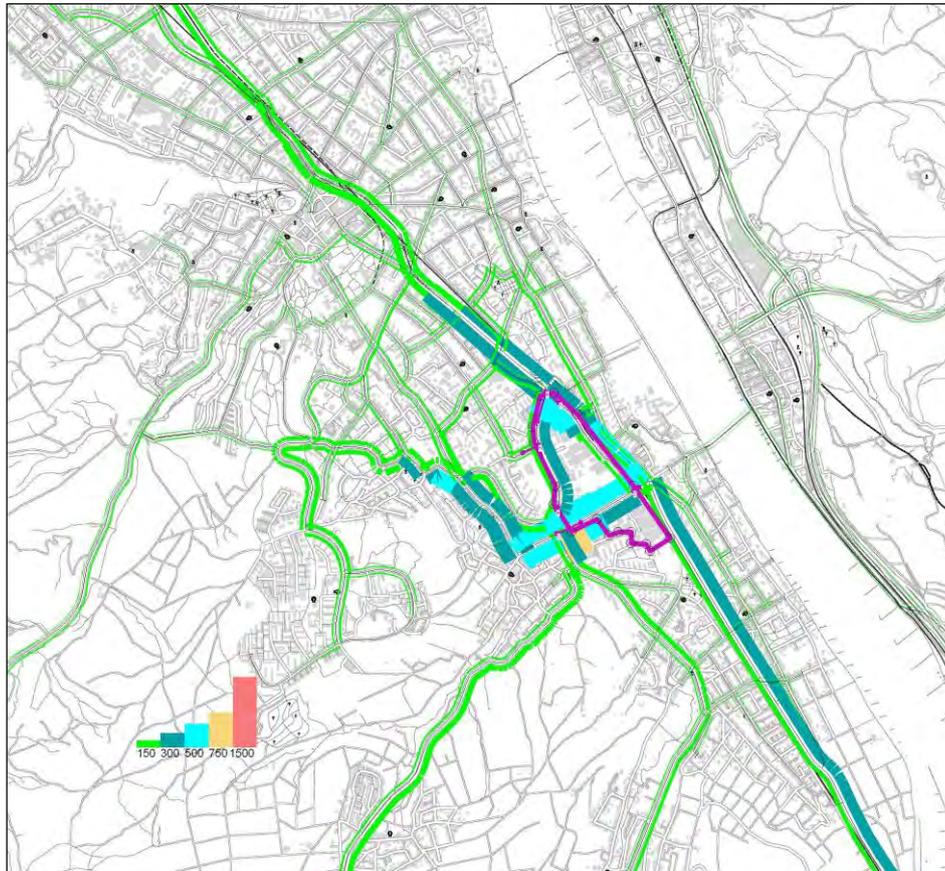


Abb. 10.58: Vormittägliche Quell/Ziel-Verkehre des Gewerbegebietskomplexes Pennenfeld

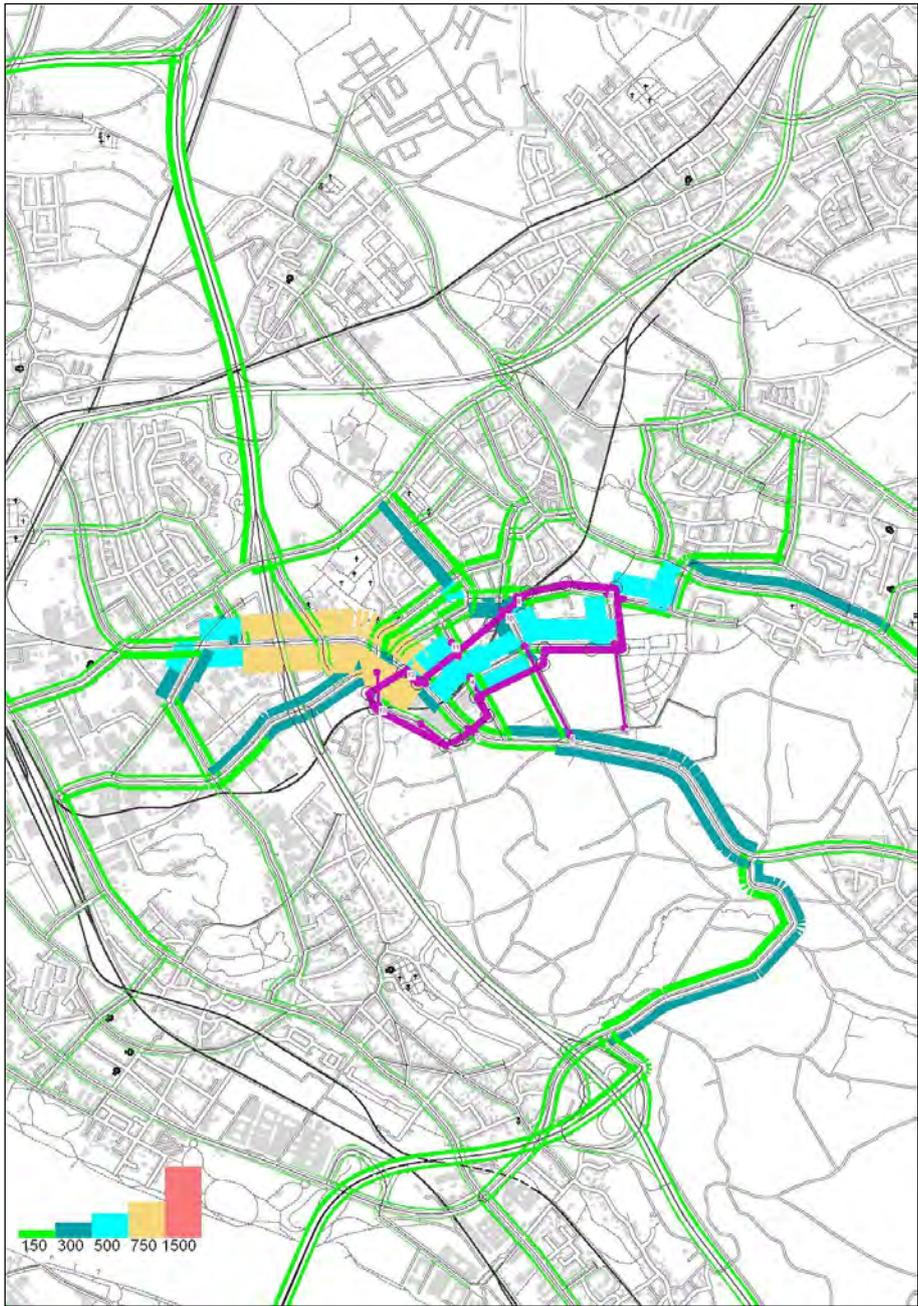


Abb. 10.59: Vormittägliche Quell/Ziel-Verkehre des Gewerbegebietskomplexes Pützchen

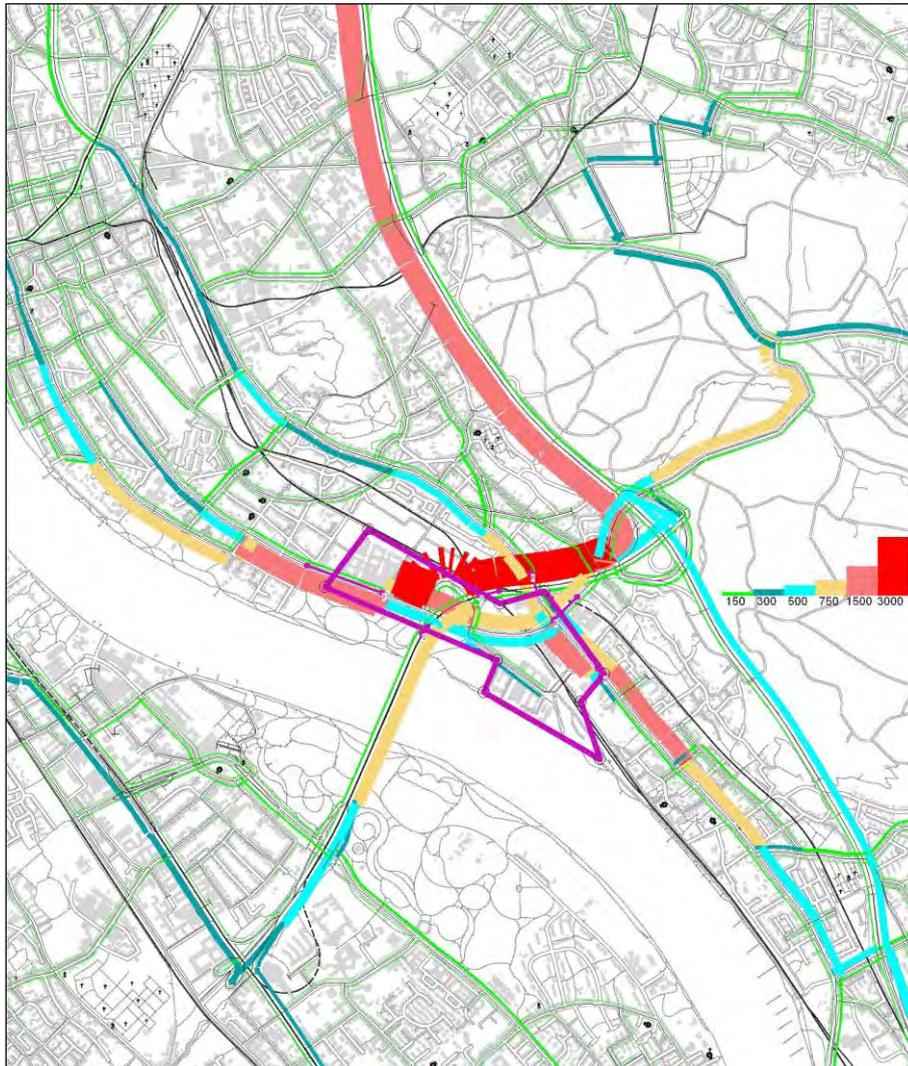


Abb. 10.60: Vormittägliche Quell/Ziel-Verkehre des Gewerbegebietskomplexes Ramersdorf

10.1.3.3 Kordon-Analysen Königswinterer Straße

Zur näheren Bestimmung der Effekte auf der Königswinterer Straße in Kapitel 5.3.6.4 wurden verschiedene Routen- und Kordon-Untersuchungen durchgeführt. Zur besseren Lesbarkeit der Karten wurden wiederum zwei Nullen gestrichen, die Zahlen sind zur Ermittlung der täglichen Verkehre daher mit 100 zu multiplizieren. Dargestellt wird, woher Verkehre herkommen, die in das durch den Kordon abgegrenzte Gebiet hinein fahren (Zielverkehr) und wohin diese fahren, die aus dem Gebiet heraus kommen (Quellverkehr).

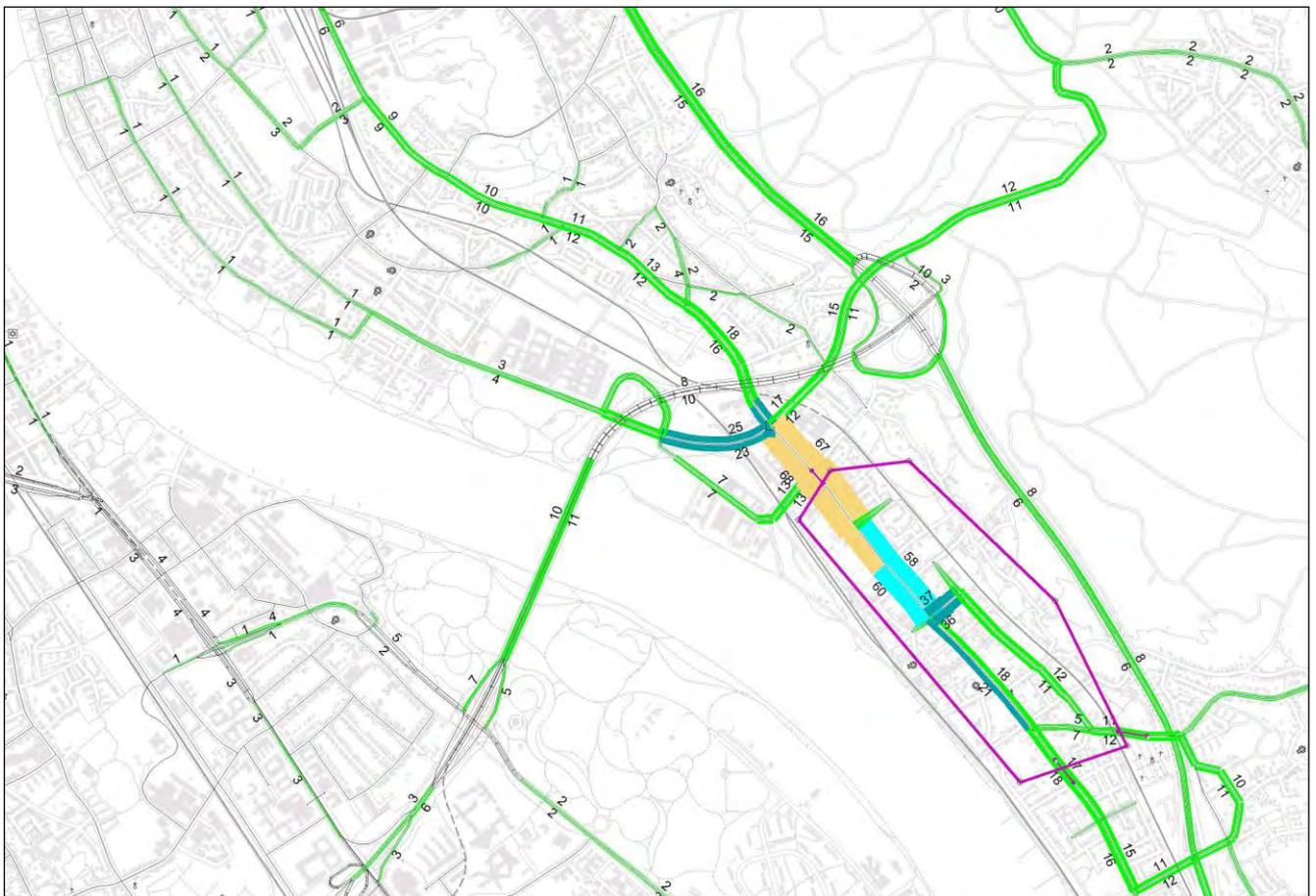


Abb. 10.61: DTVw-Richtungsbelastungen im Maßnahmebündel 3 mit Nachfrage2020 (Quell-Ziel-Verkehr im Kordon Oberkassel, Wert x 100)

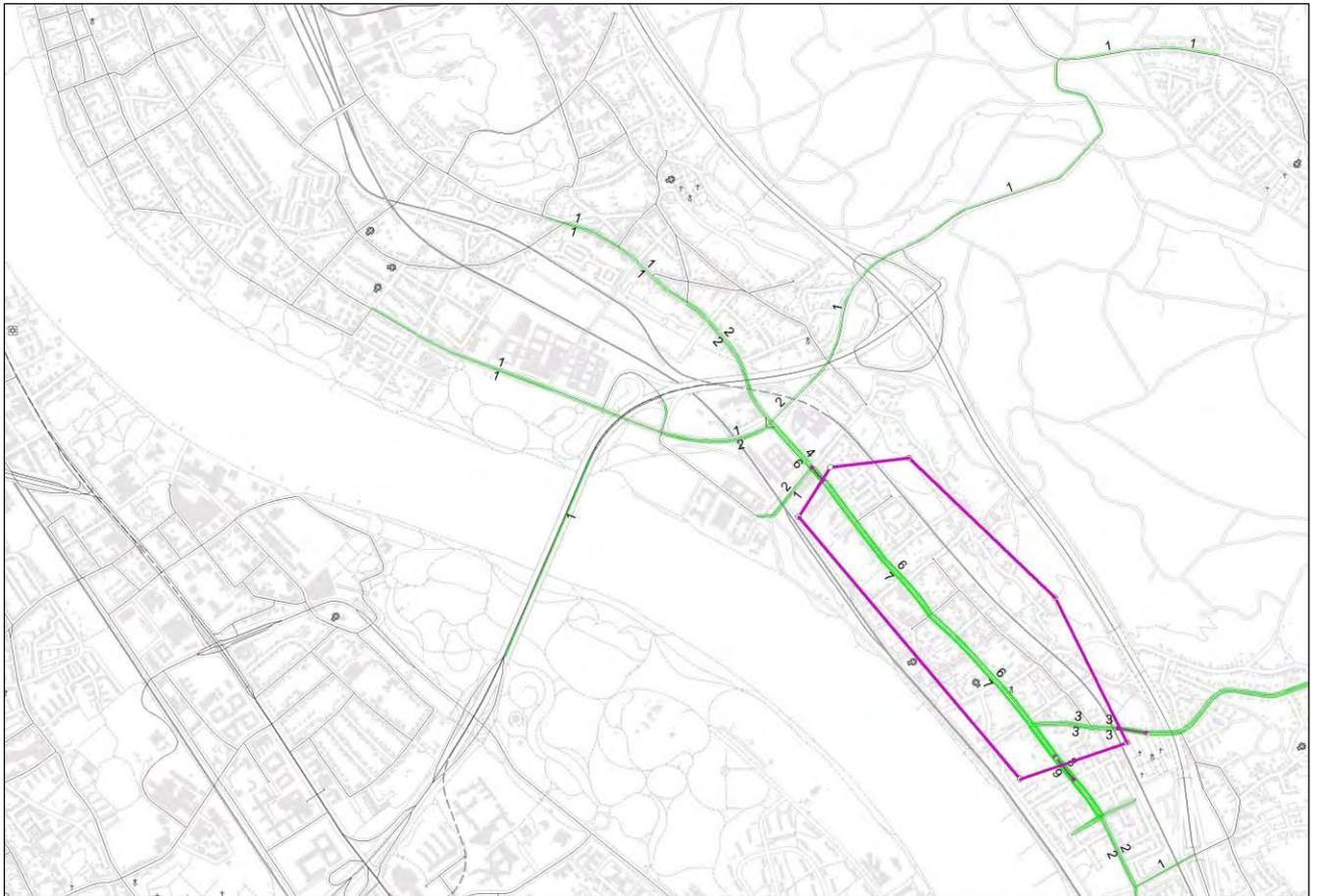


Abb. 10.62: DTVw-Richtungsbelastungen im Maßnahmebündel 3 mit Nachfrage2020 (Durchgangsverkehr durch den Kordon Oberkassel, Wert x 100)

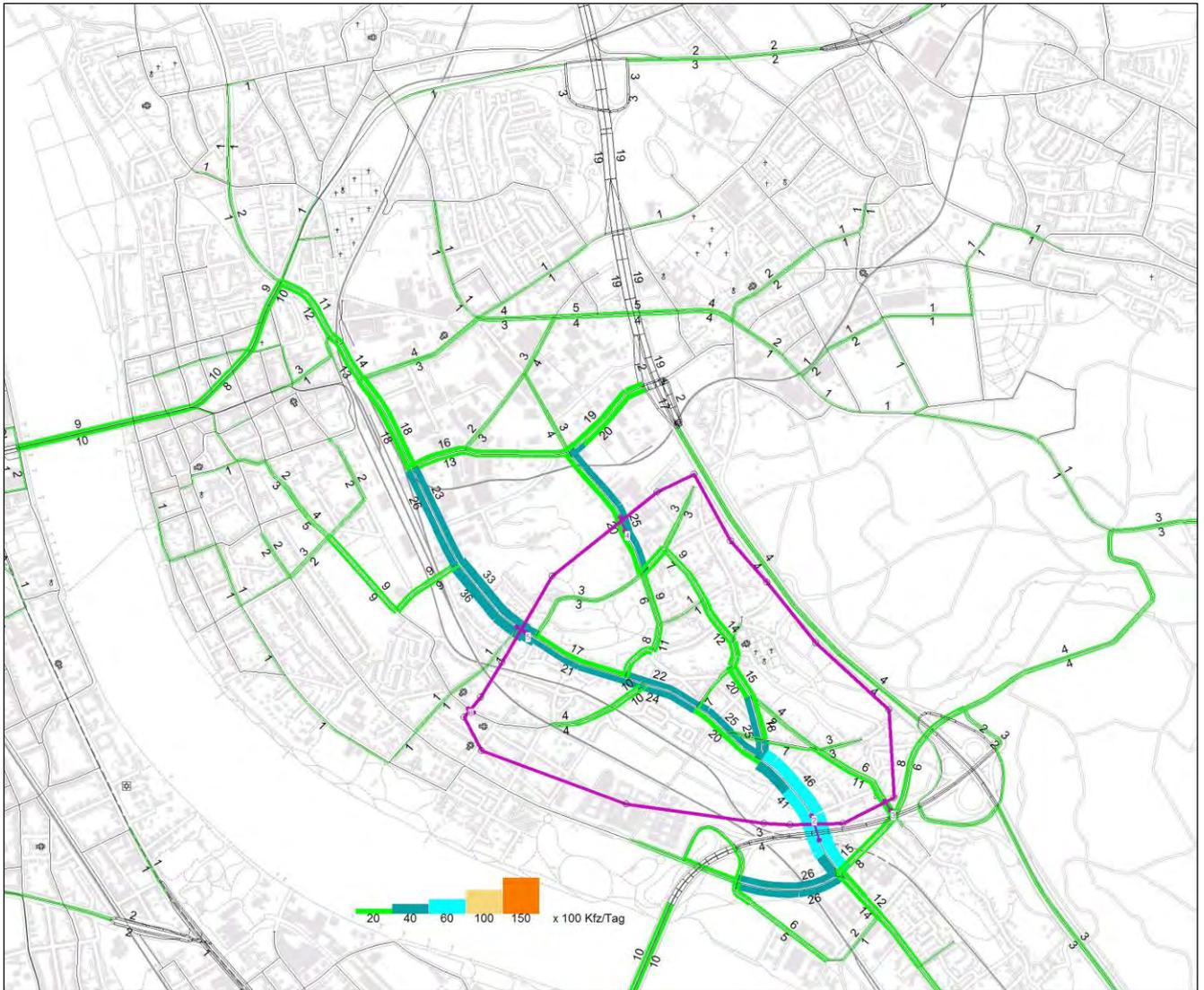


Abb. 10.63: DTVw-Richtungsbelastungen im Maßnahmebündel 3 mit Nachfrage2020 (Quell-Ziel-Verkehr im Kordon Limperich/Küdinghoven/Ramersdorf, Wert x 100)

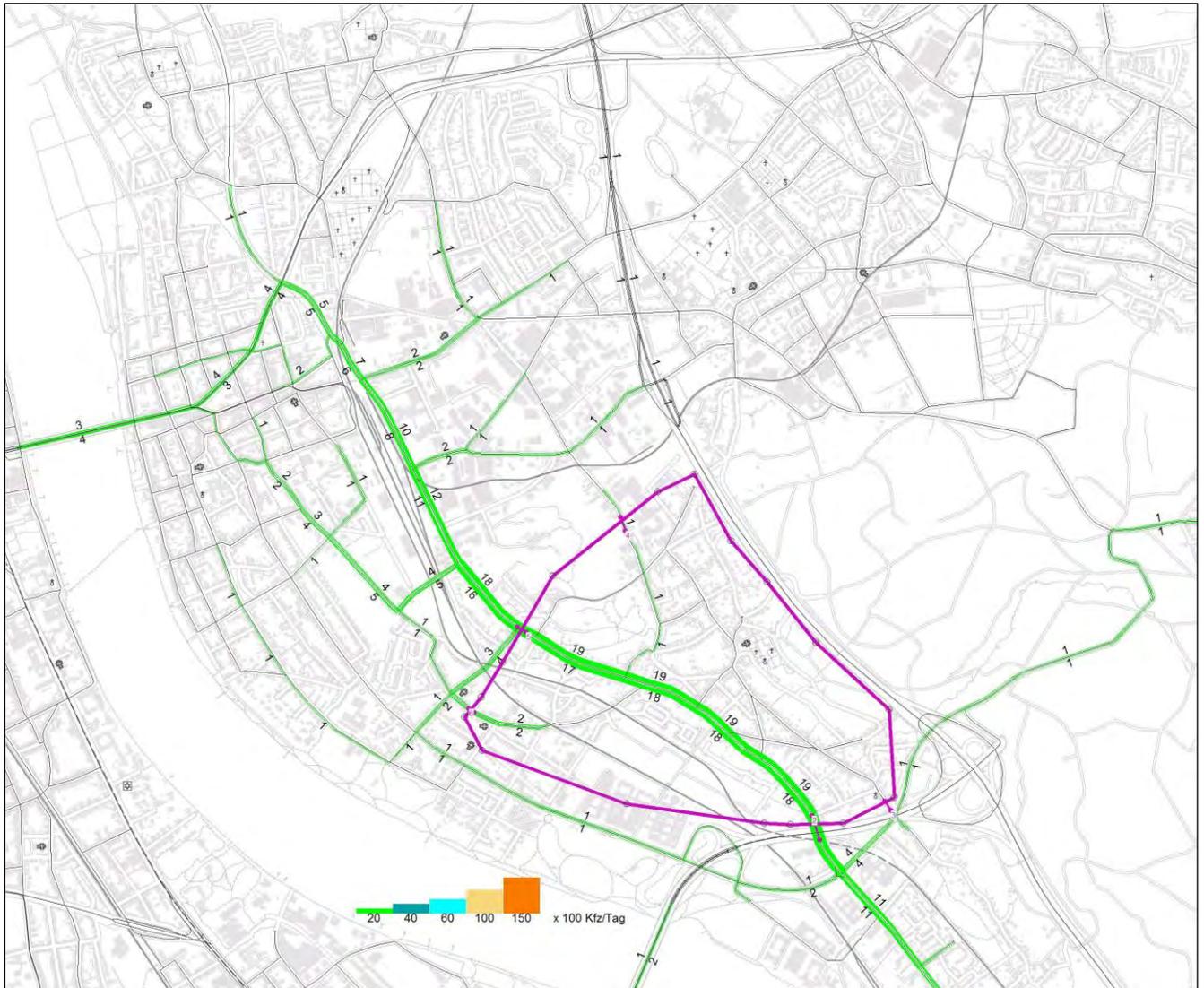


Abb. 10.64: DTVw-Richtungsbelastungen im Maßnahmebündel 3 mit Nachfrage2020 (Durchgangsverkehr durch den Kordon Limperich/Küdinghoven/Ramersdorf, Wert x 100)