

Abb. 10.65: w-Richtungsbelastungen im Maßnahmebündel 3 mit Nachfrage2020 (Routenlast auf der Maarstr. unmittelbar vor der neuen AS Maarstr., Wert x 100)

10.2 Weitere Untersuchungsergebnisse für den ÖPNV

10.2.1 Ergebnisse der Routenanalysen

Das Kartenmaterial für die Analyseergebnisse aus Abschnitt 3.5.3.5 ist hier zusammengefasst. Das Ergebnis für die Routenanalyse von Untersuchungsabschnitt Bahn1 ist in Abb. 3.72 dargestellt.

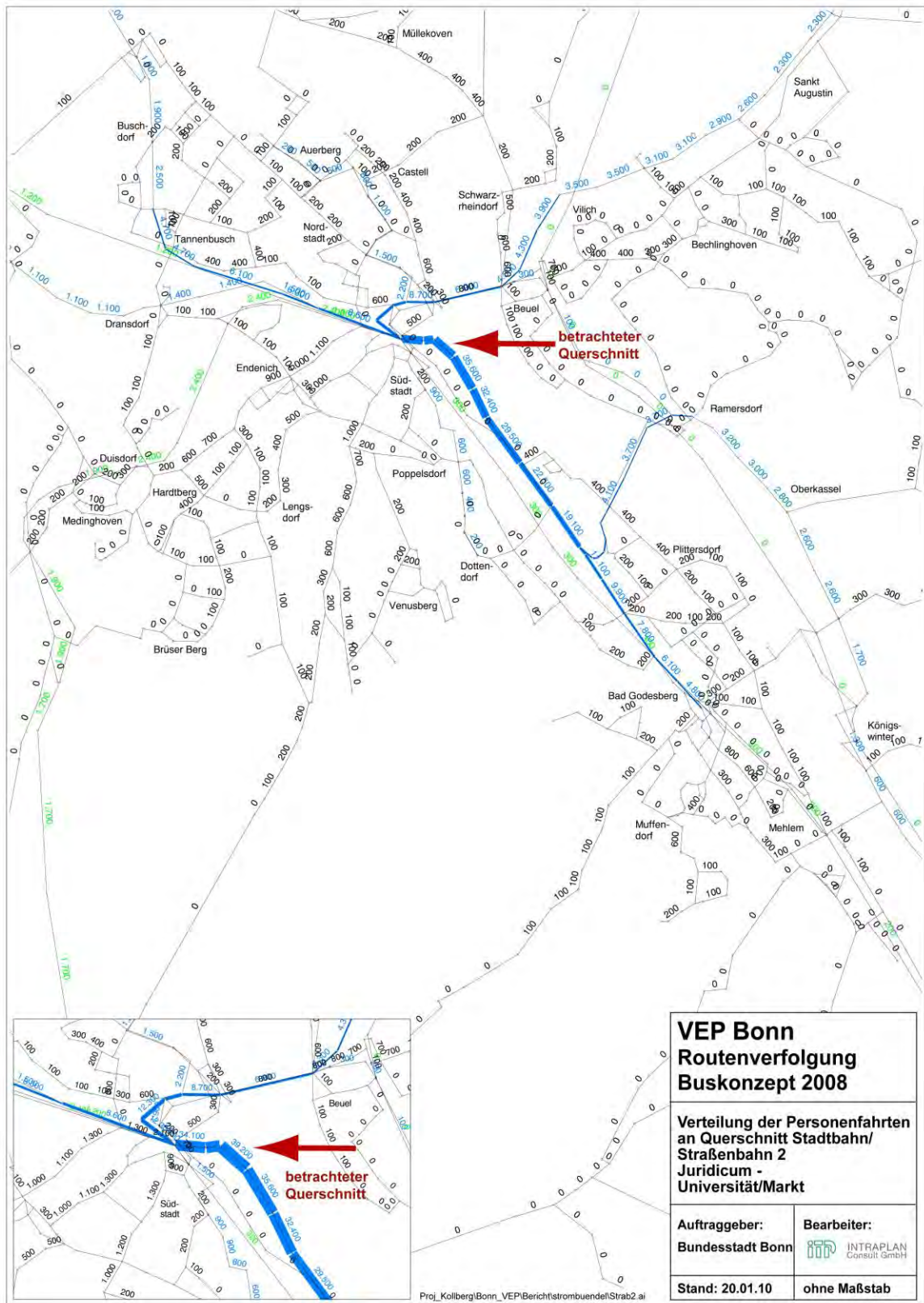


Abb. 10.66: Routen der Fahrgäste von Stadt- und Straßenbahnen, die durch Untersuchungsabschnitt 2 verkehren (Juridicum↔Universität/Markt)

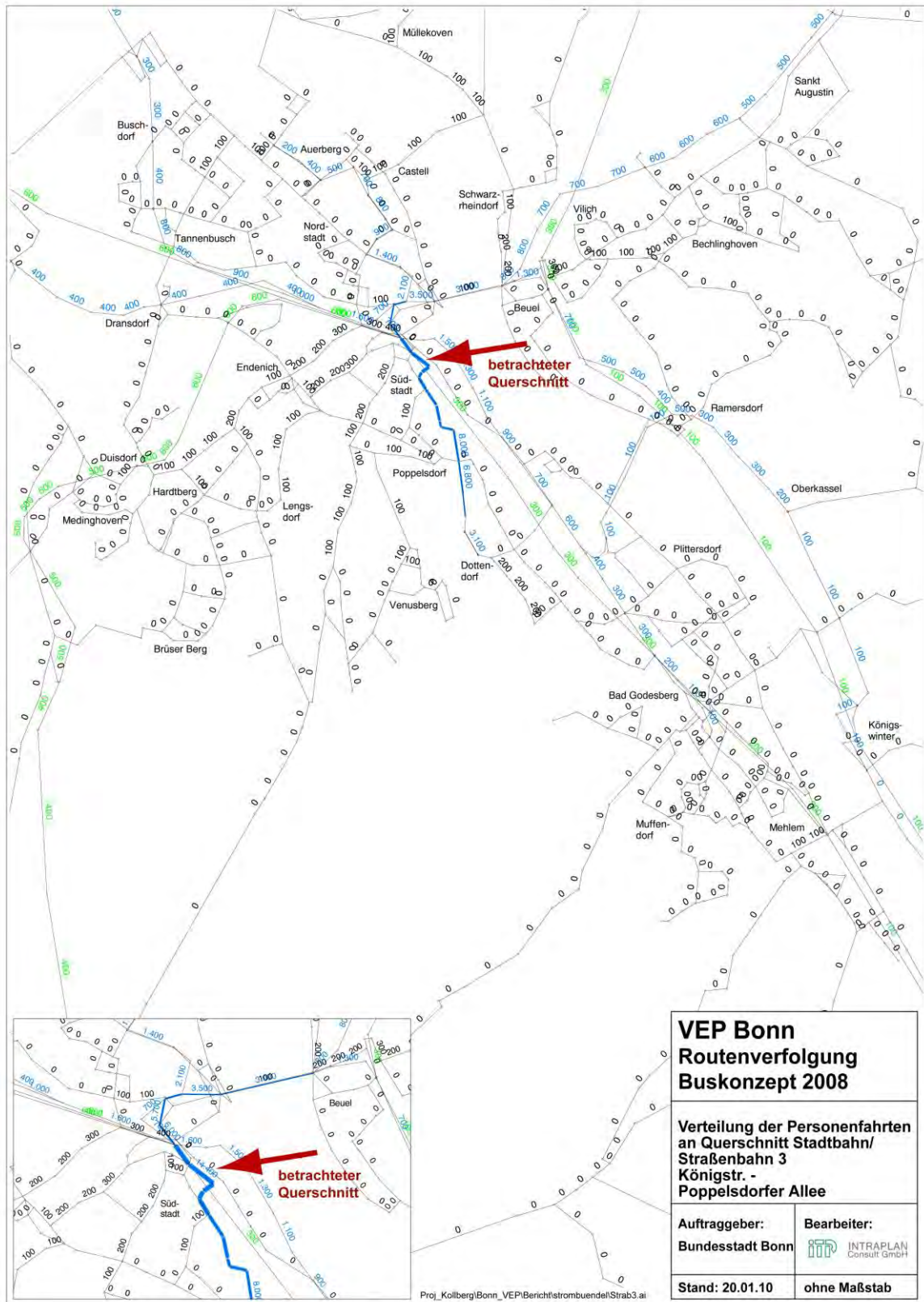


Abb. 10.67: Routen der Fahrgäste von Stadt- und Straßenbahnen, die durch Untersuchungsabschnitt 3 verkehren (Königstr.↔Poppelsdorfer Allee)

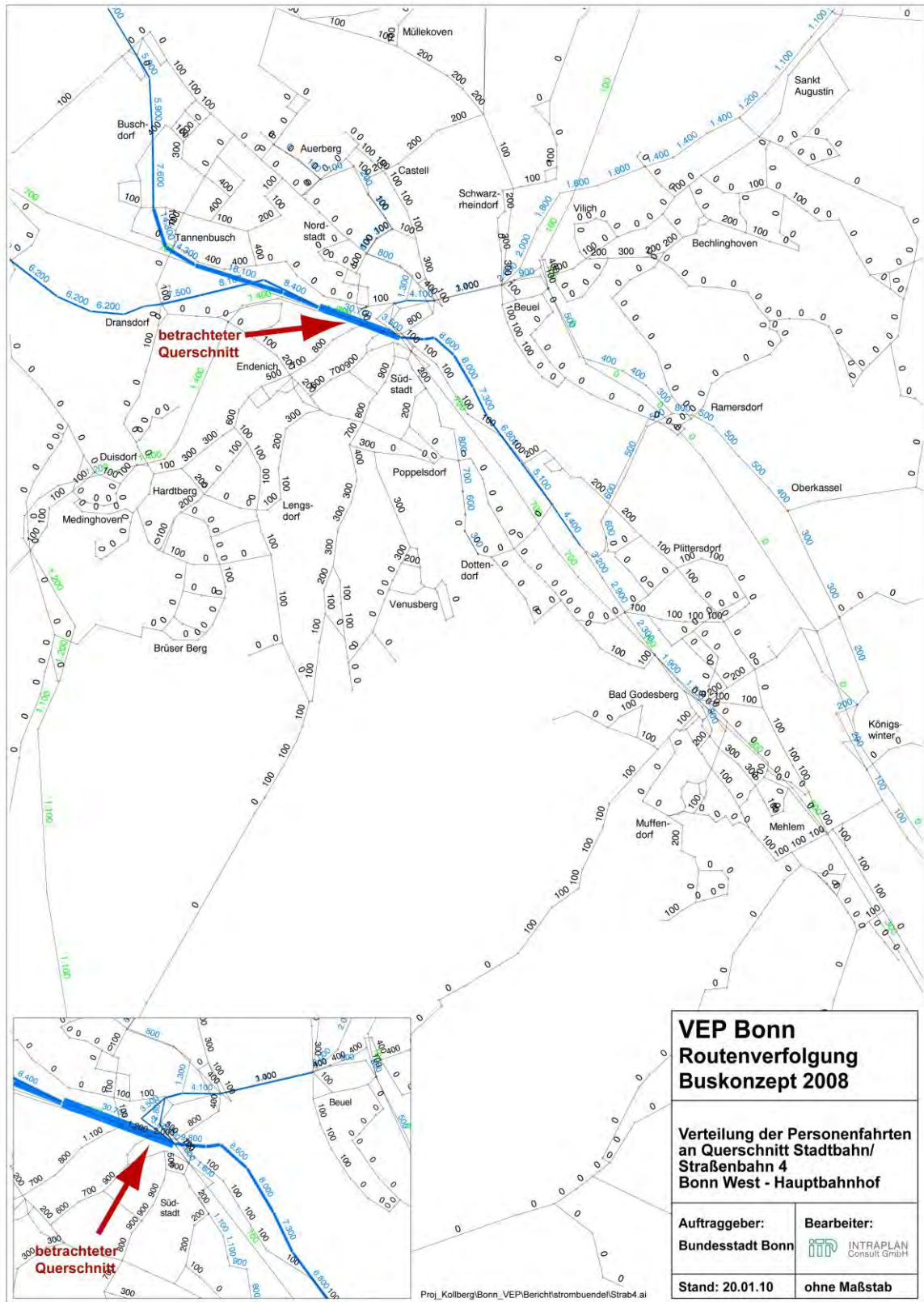


Abb. 10.68: Routen der Fahrgäste von Stadt- und Straßenbahnen, die durch Untersuchungsabschnitt 4 verkehren (Bonn West↔Hauptbahnhof) verlaufen

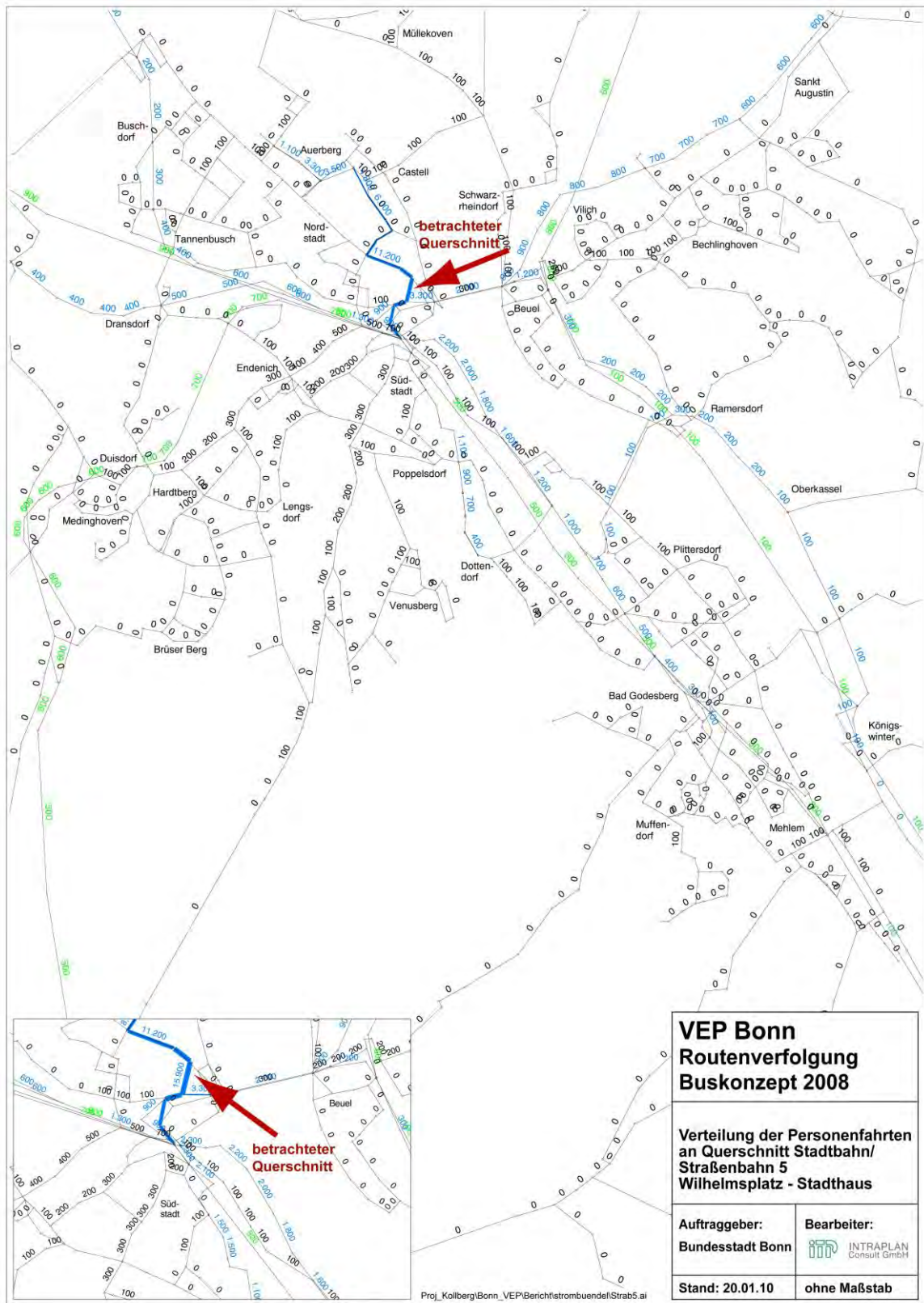


Abb. 10.69: Routen der Fahrgäste von Stadt- und Straßenbahnen, die durch Untersuchungsabschnitt 5 verkehren (Wilhelmsplatz↔Stadthaus) verlaufen

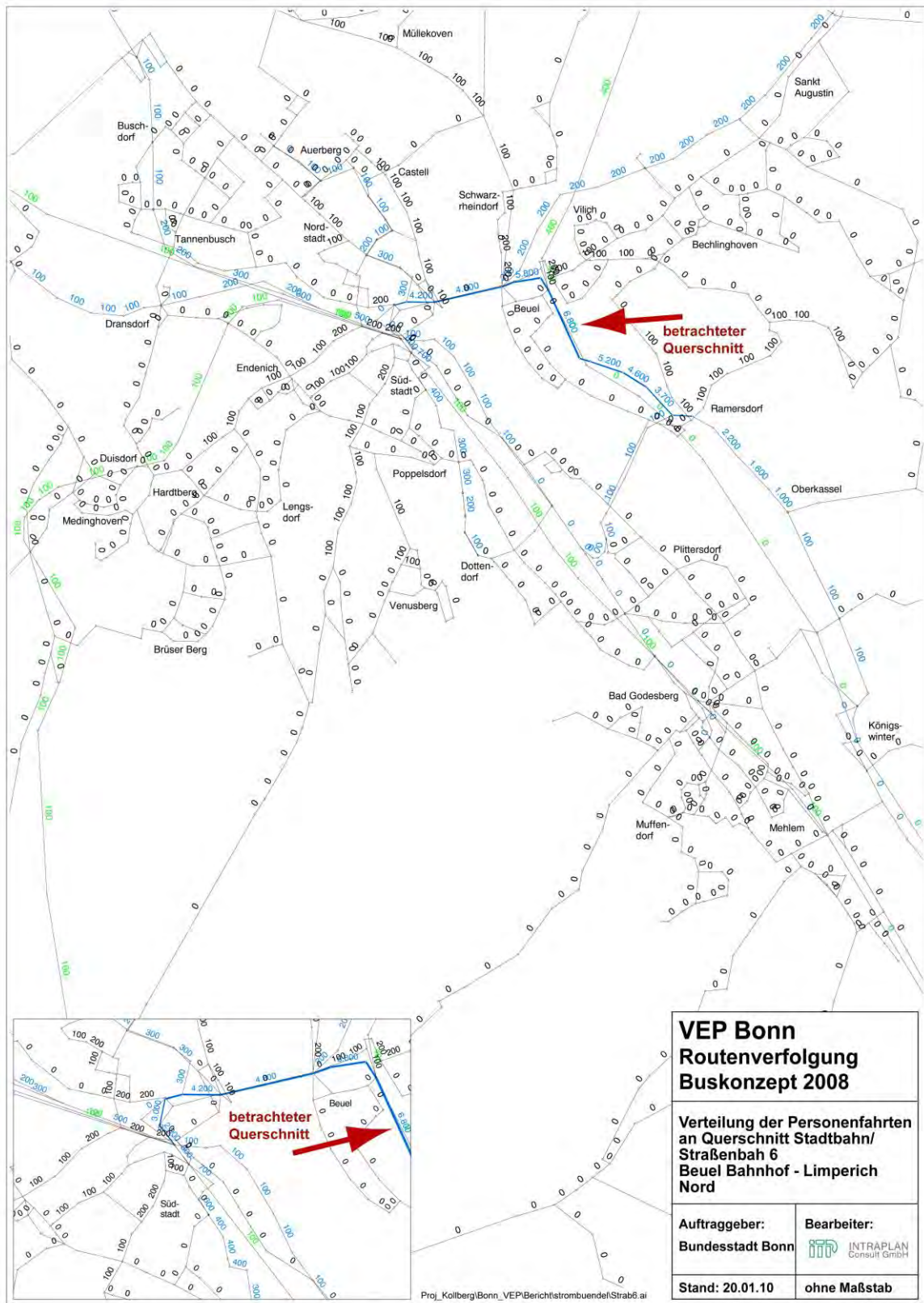


Abb. 10.70: Routen der Fahrgäste von Stadt- und Straßenbahnen, die durch Untersuchungsabschnitt 6 verkehren (Beuel Bahnhof ↔ Limperich Nord) verlaufen

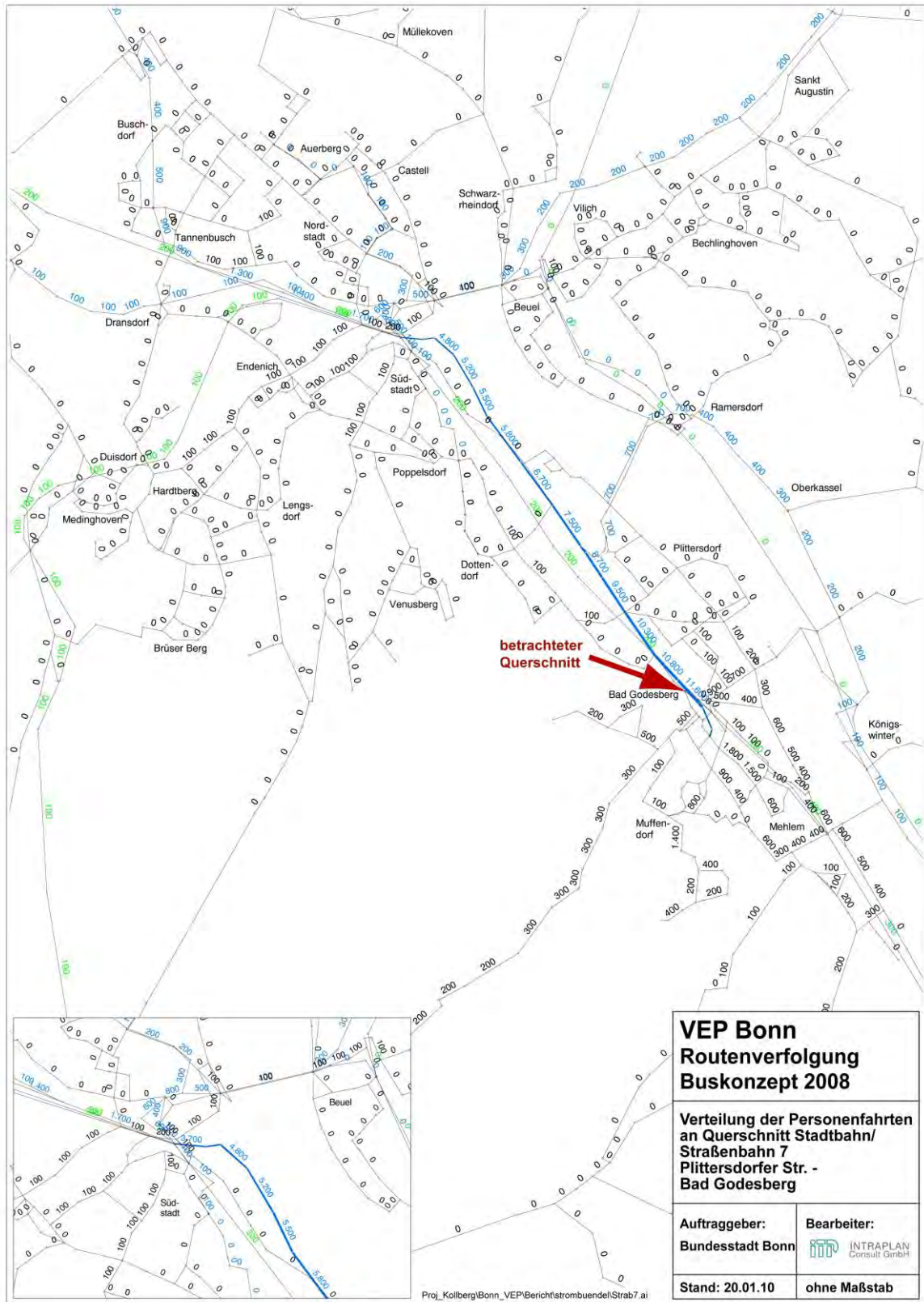


Abb. 10.71: Routen der Fahrgäste von Stadt- und Straßenbahnen, die durch Untersuchungsabschnitt 7 verkehren (Plittersdorfer Str. ↔ Bad Godesberg Bahnhof) verlaufen

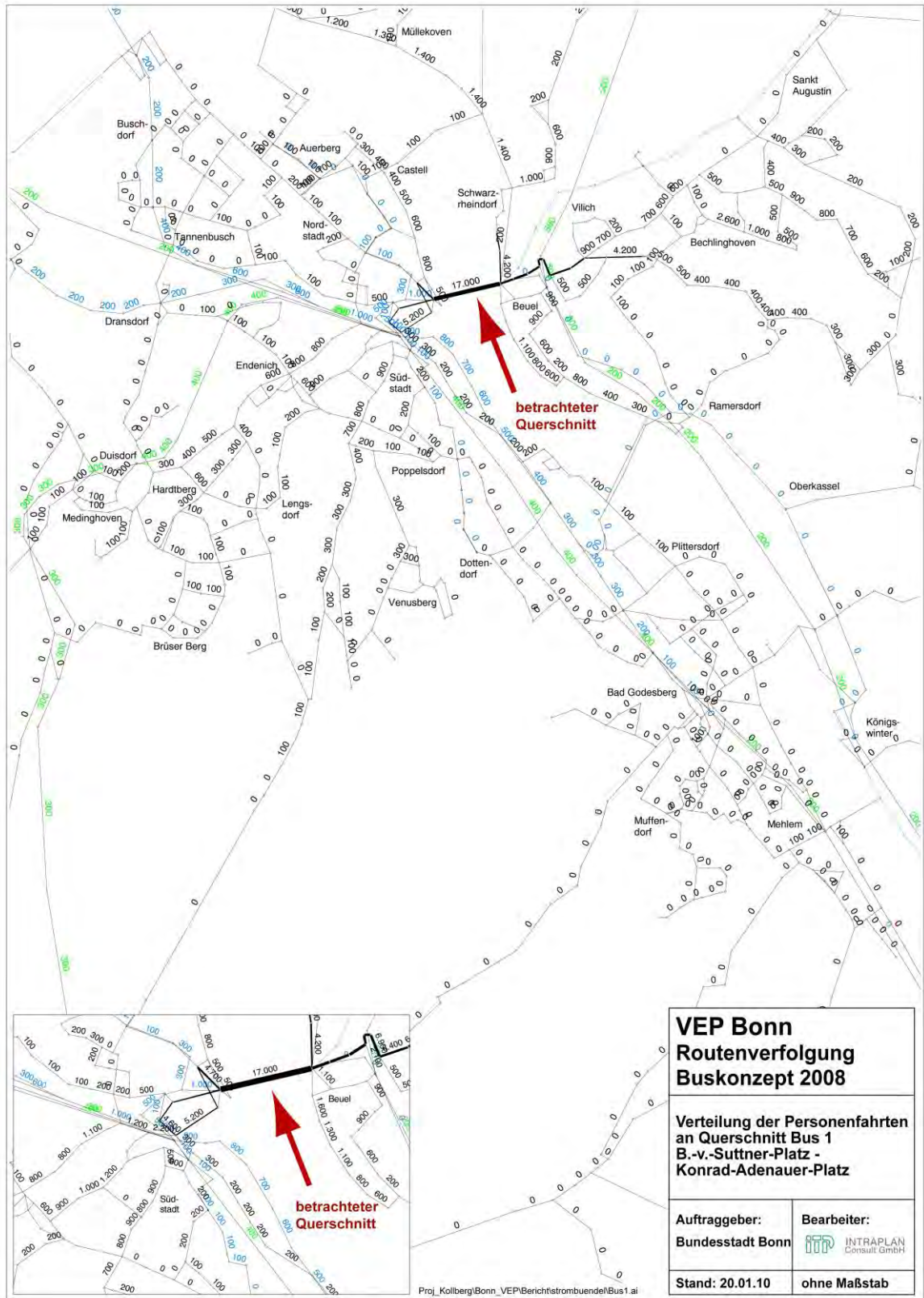


Abb. 10.72: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 1 verkehren (über die Kennedybrücke)

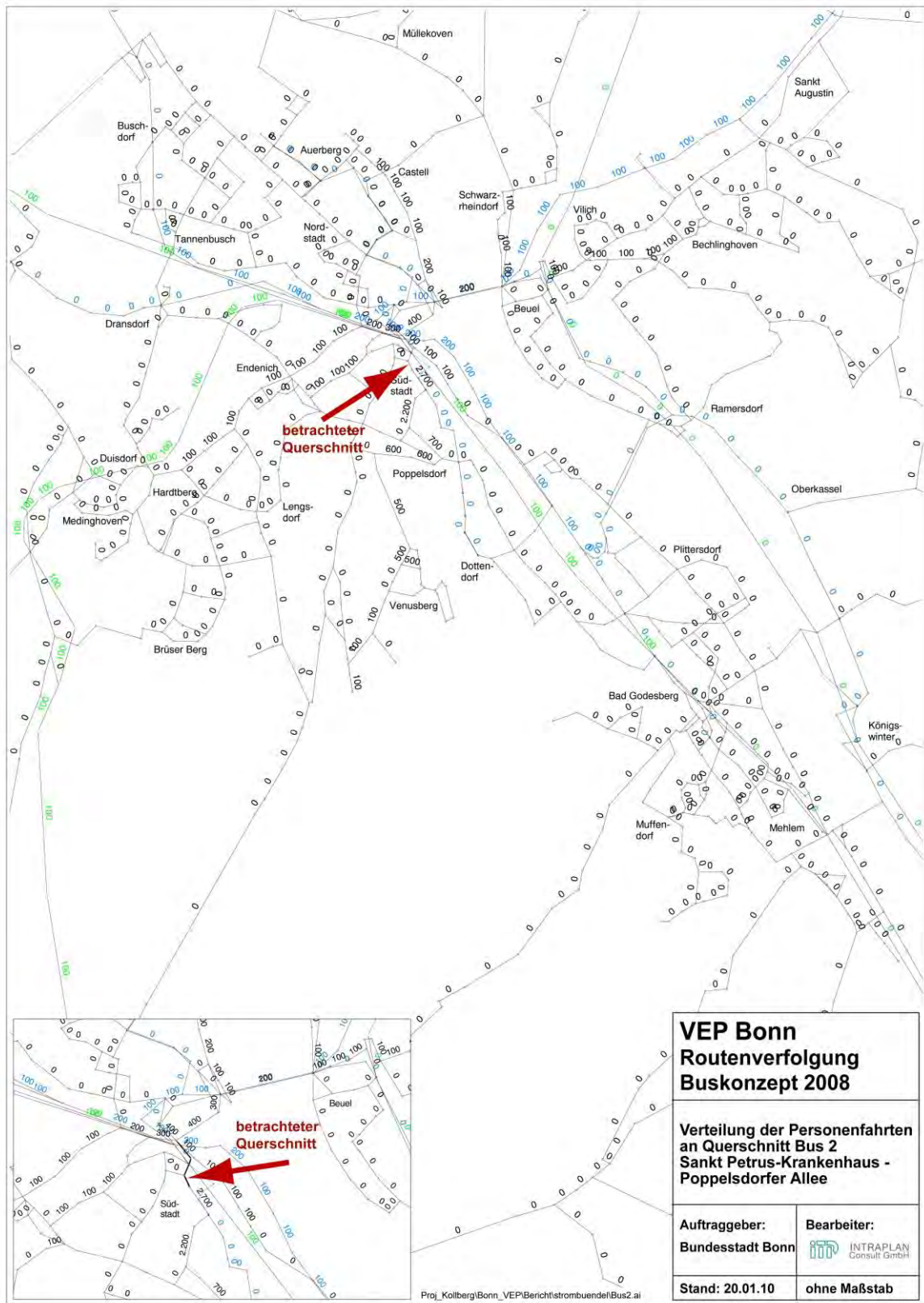


Abb. 10.73: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 2 verkehren
(St. Petrus Krankenhaus ↔ Poppelsdorfer Allee)

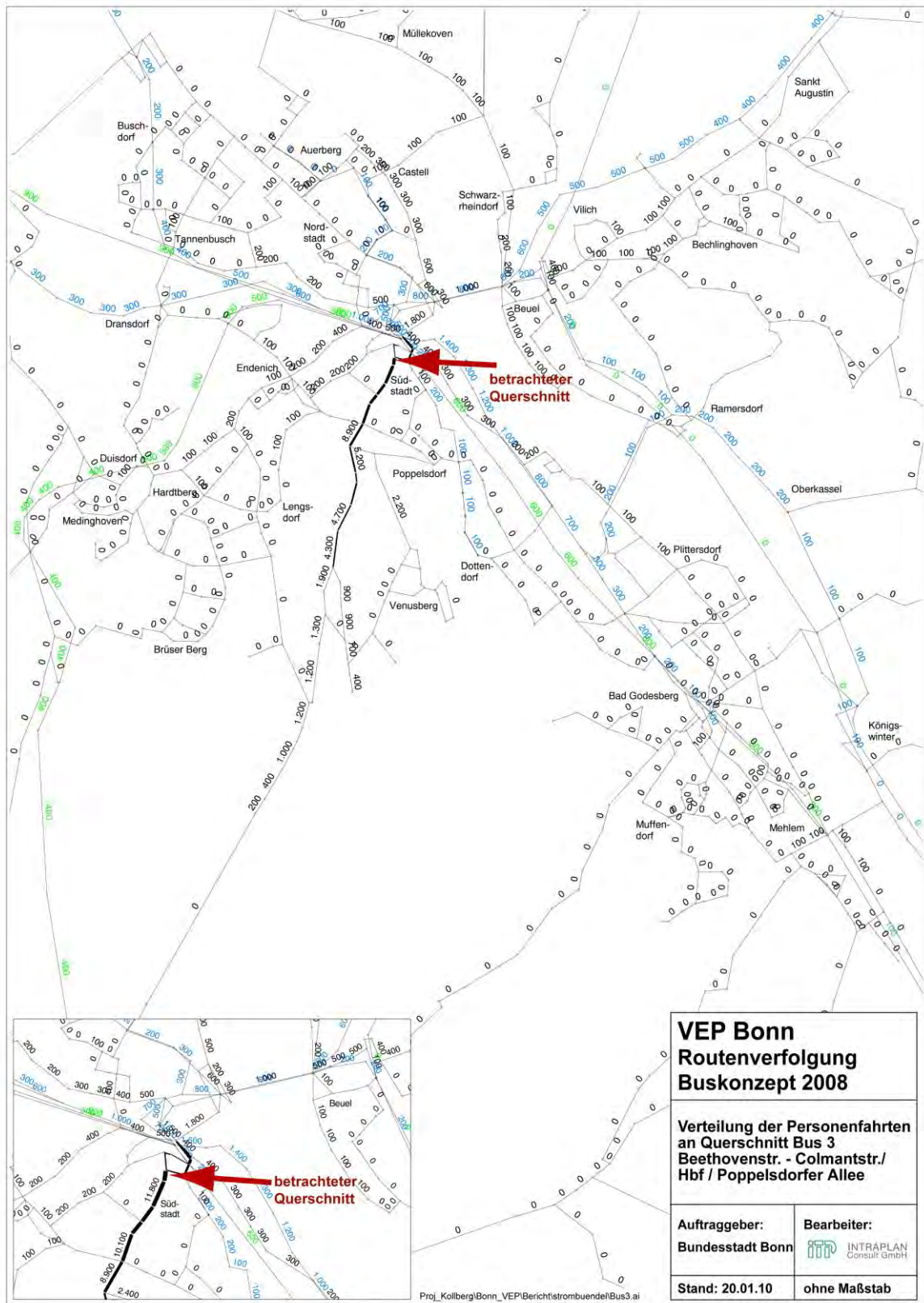


Abb. 10.74: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 3 verkehren
(Beethovenstr. ↔ Colmantstr.)

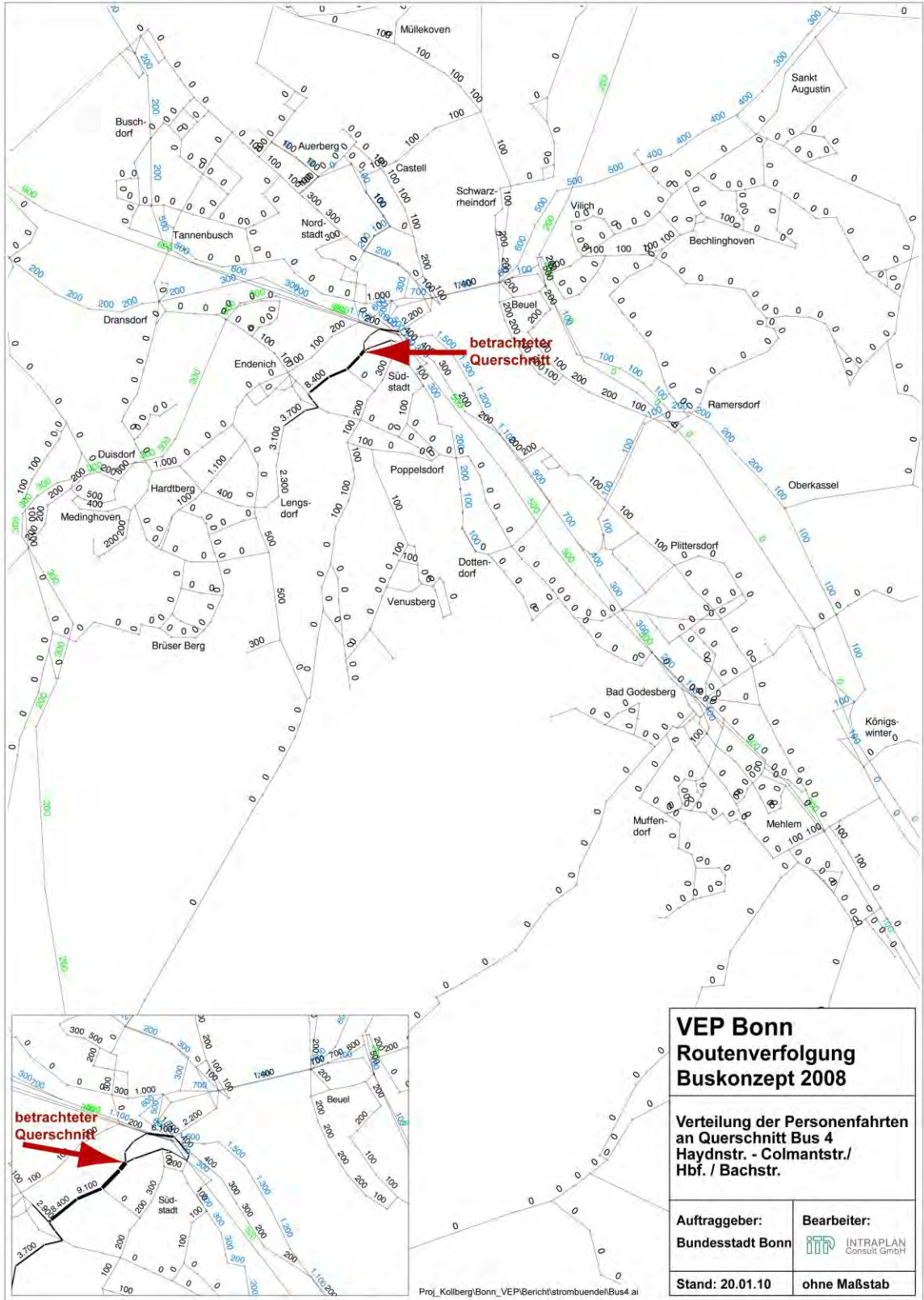


Abb. 10.75: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 4 verkehren
(Colmantstraße.↔HBF/Bachstraße)

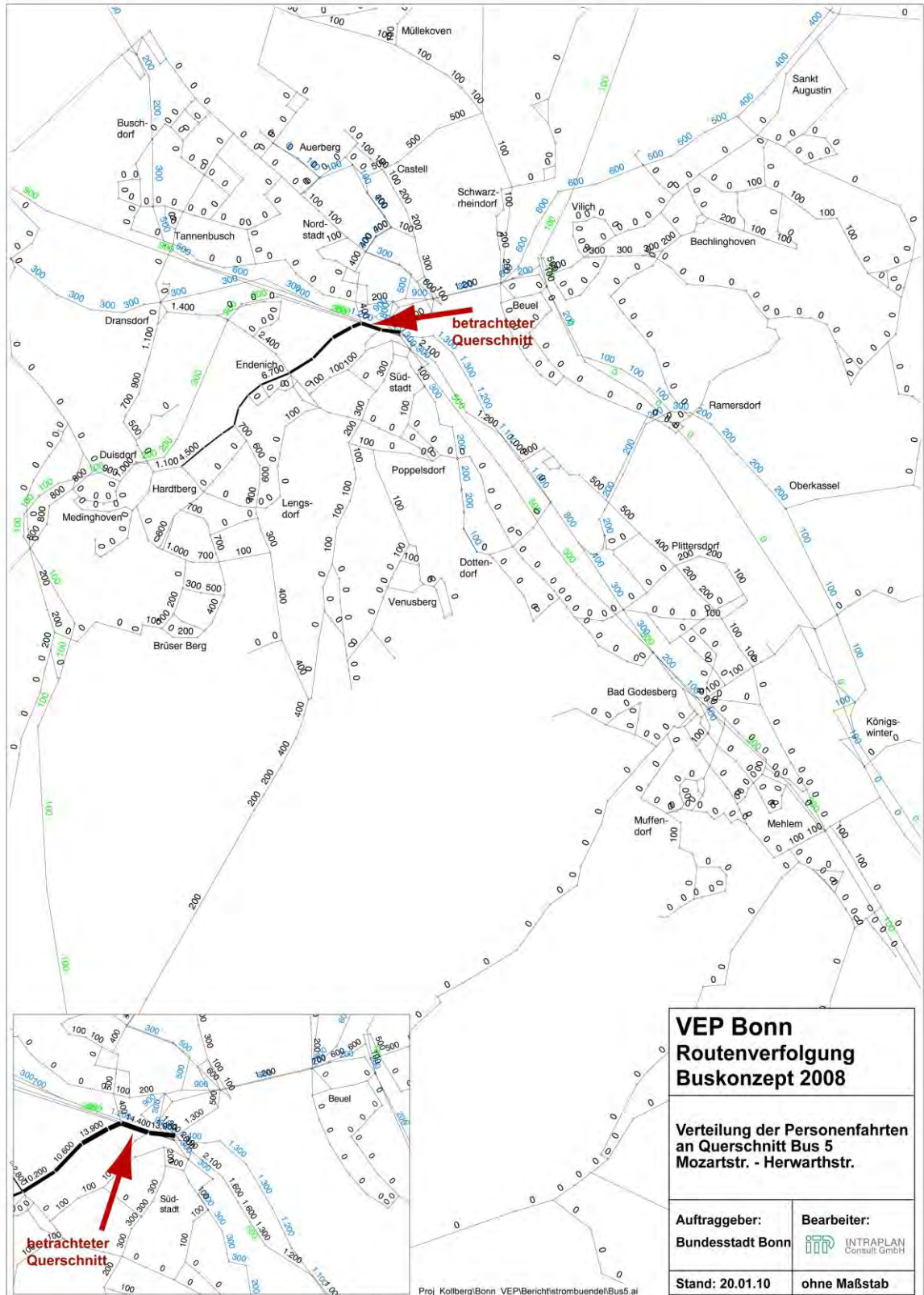


Abb. 10.76: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 5 verkehren (Mozartstraße↔Herwarthstr.)

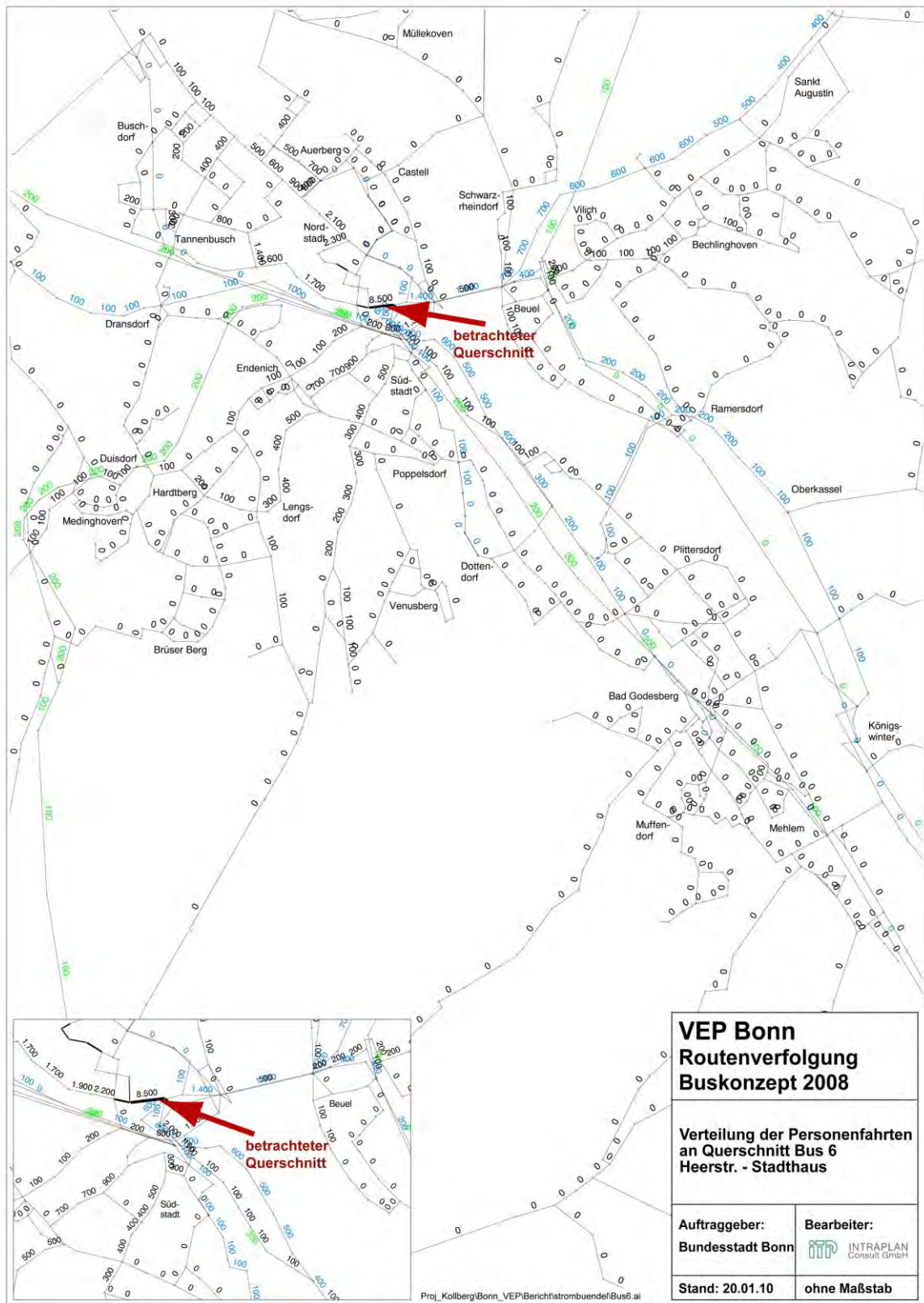


Abb. 10.77: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 6 verkehren (Heerstraße↔Stadthaus)

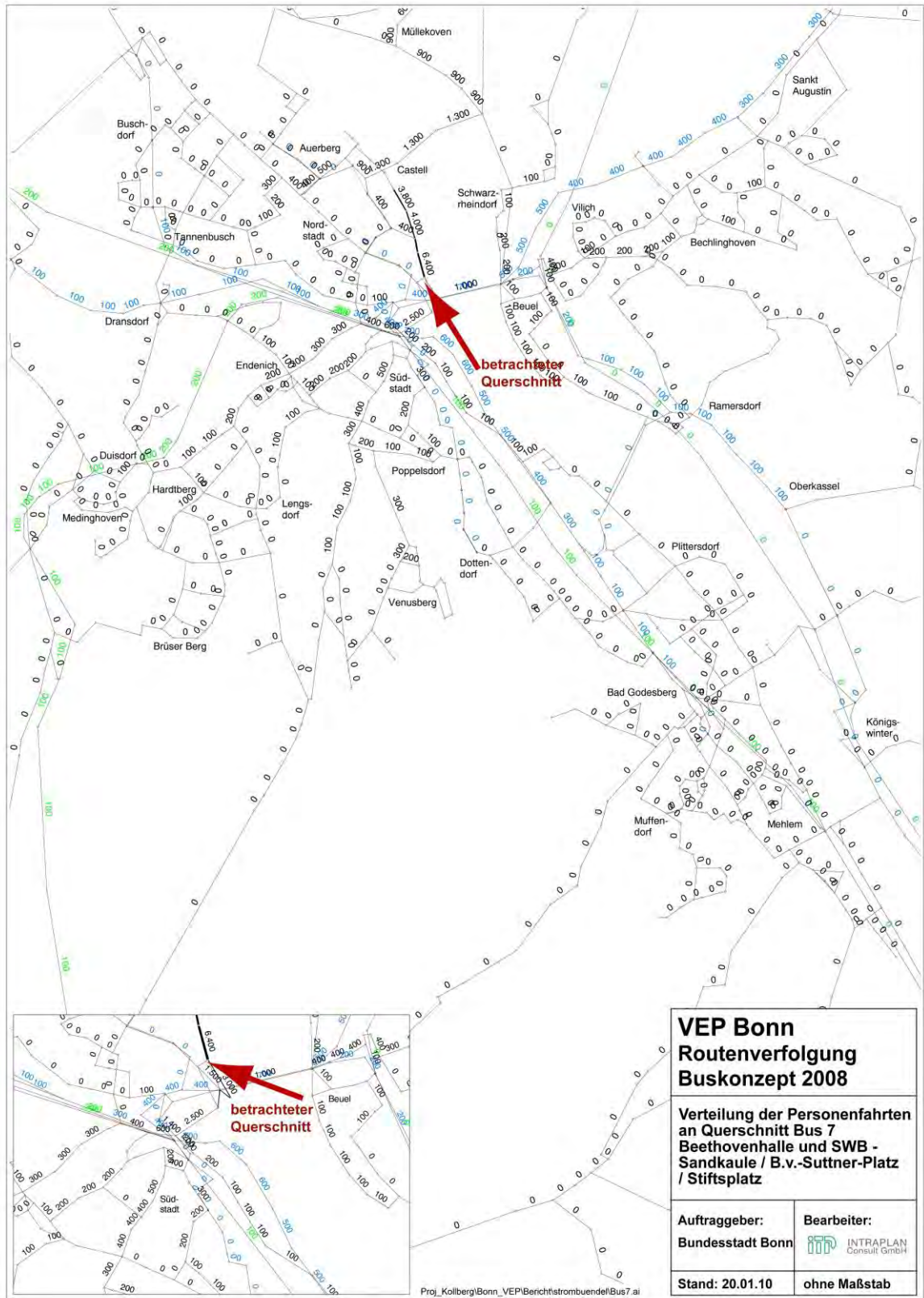


Abb. 10.78: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 7 verkehren
(Beethovenhalle und SWB ↔ Sandkaule)

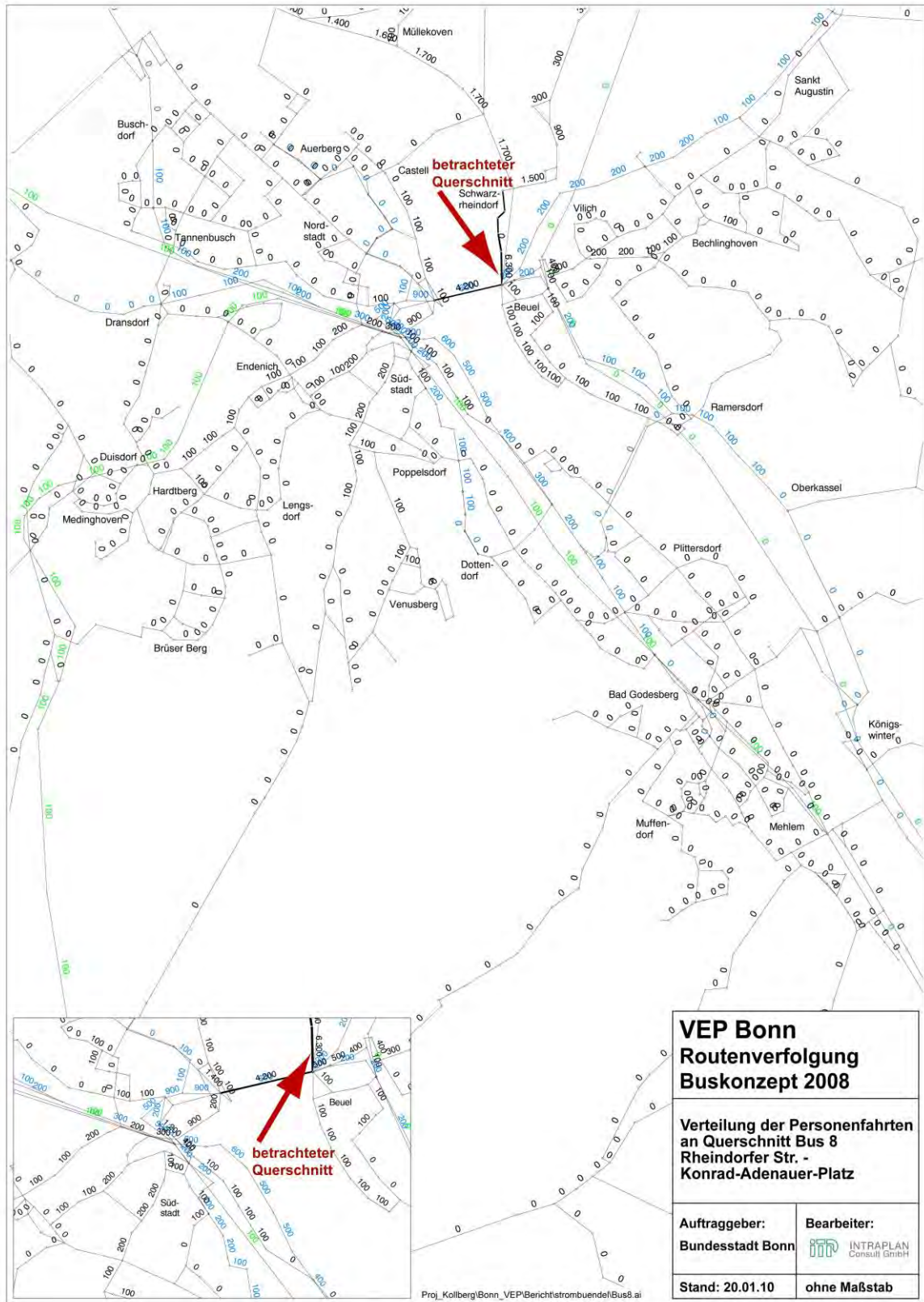


Abb. 10.79: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 8 verkehren
(Rheidorfer Str. ↔ Konrad-Adenauer-Platz)

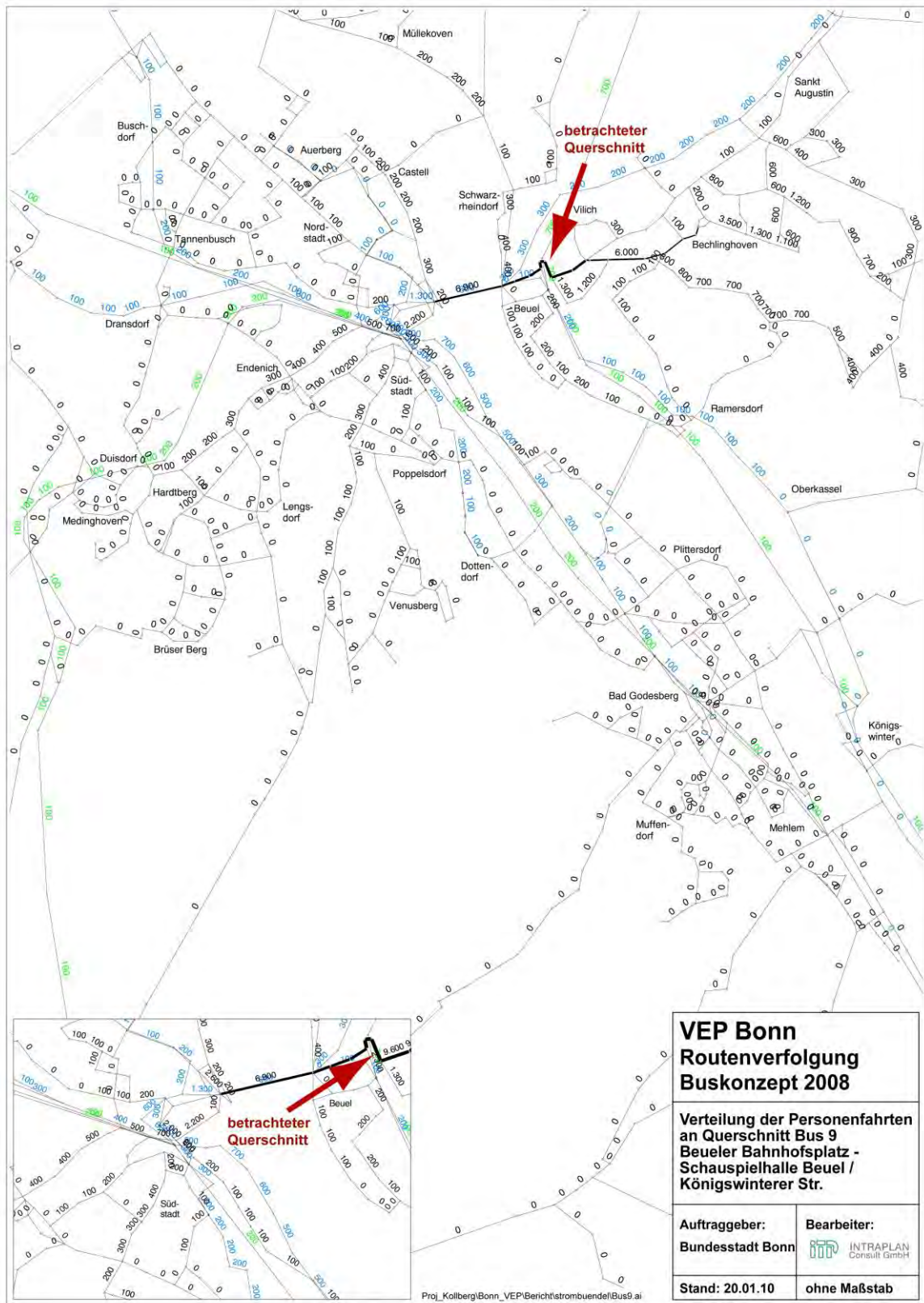


Abb. 10.80: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 9 verkehren
(Beueler Bahnhofplatz ↔ Schauspielhalle)

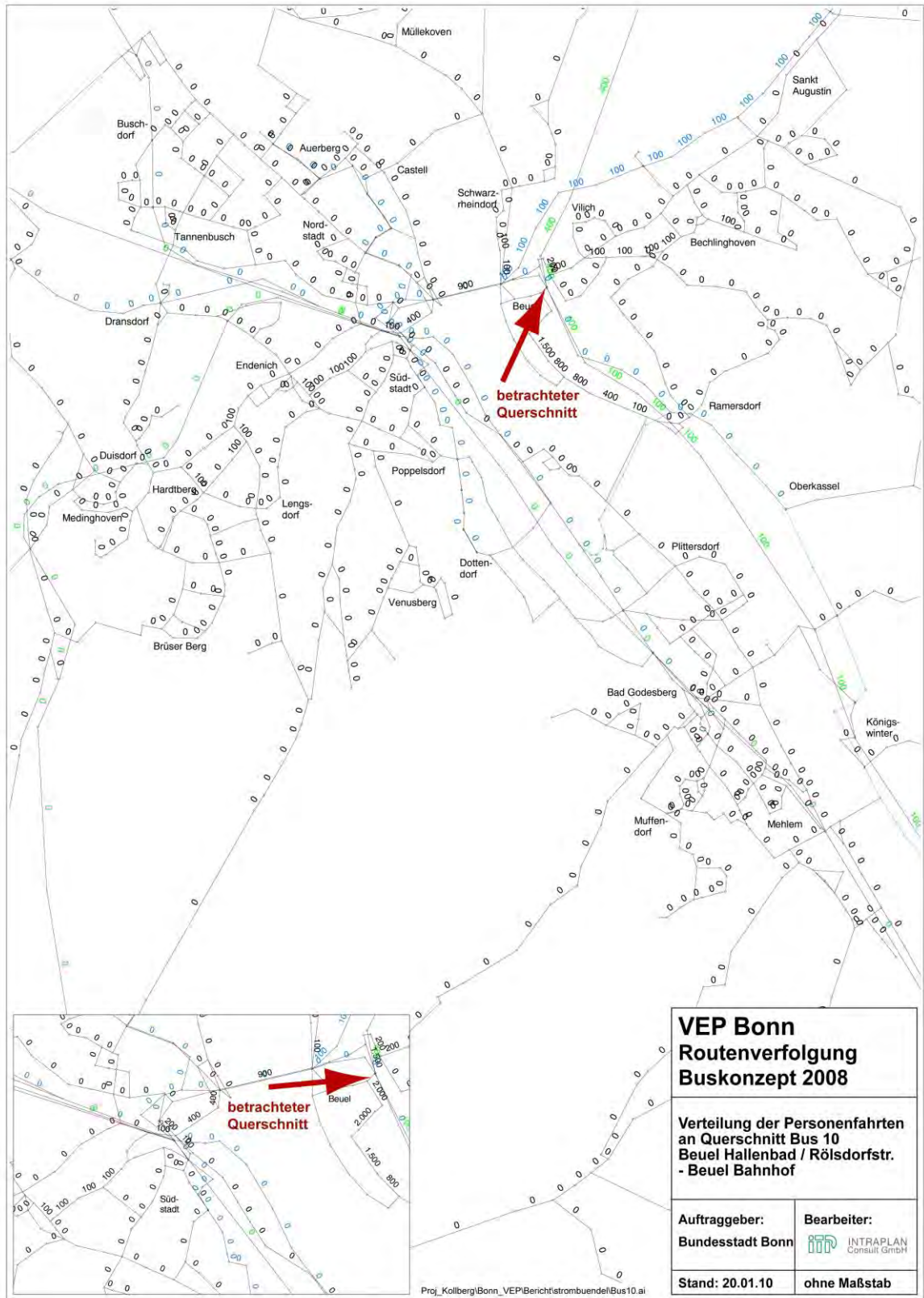


Abb. 10.81: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 10 verkehren
(Beuel Hallenbad ↔ Beuel Bahnhof)

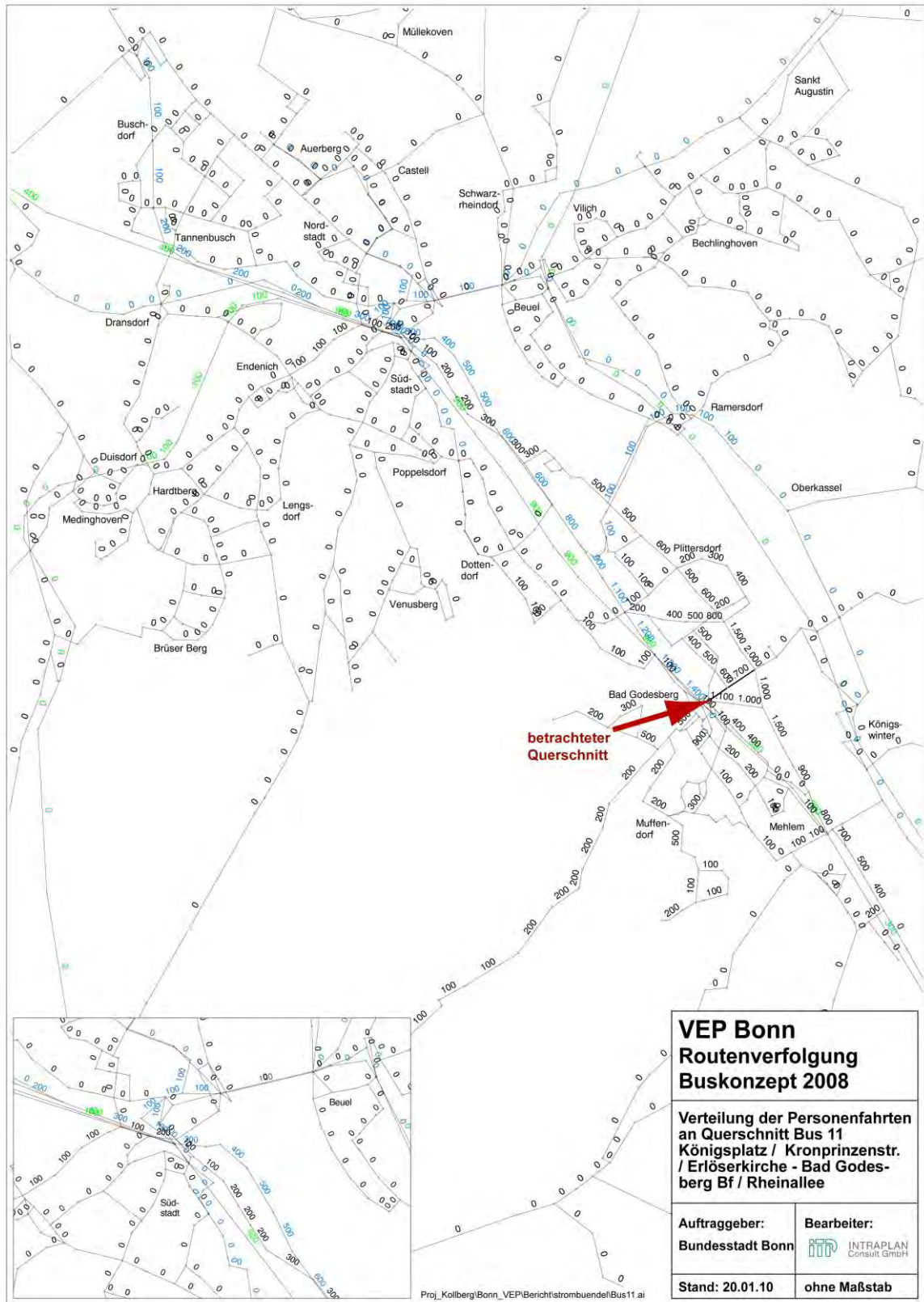


Abb. 10.82: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 11 verkehren
(Königsplatz/Kronprinzenstr.↔Bad Godesberg Bhf)

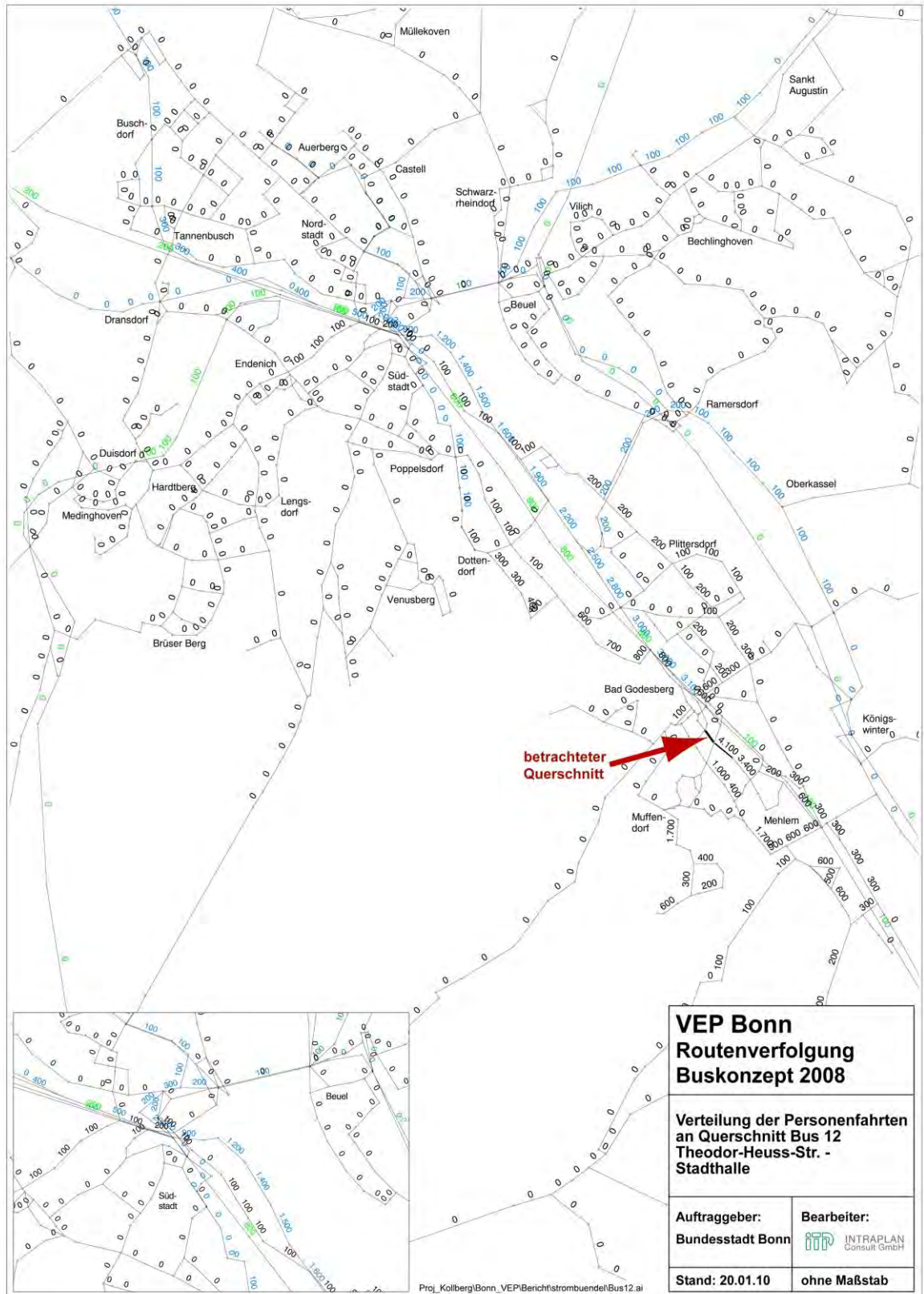


Abb. 10.83: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 12 verkehren
(Theodor-Heuss-Str. ↔ Stadthalle)

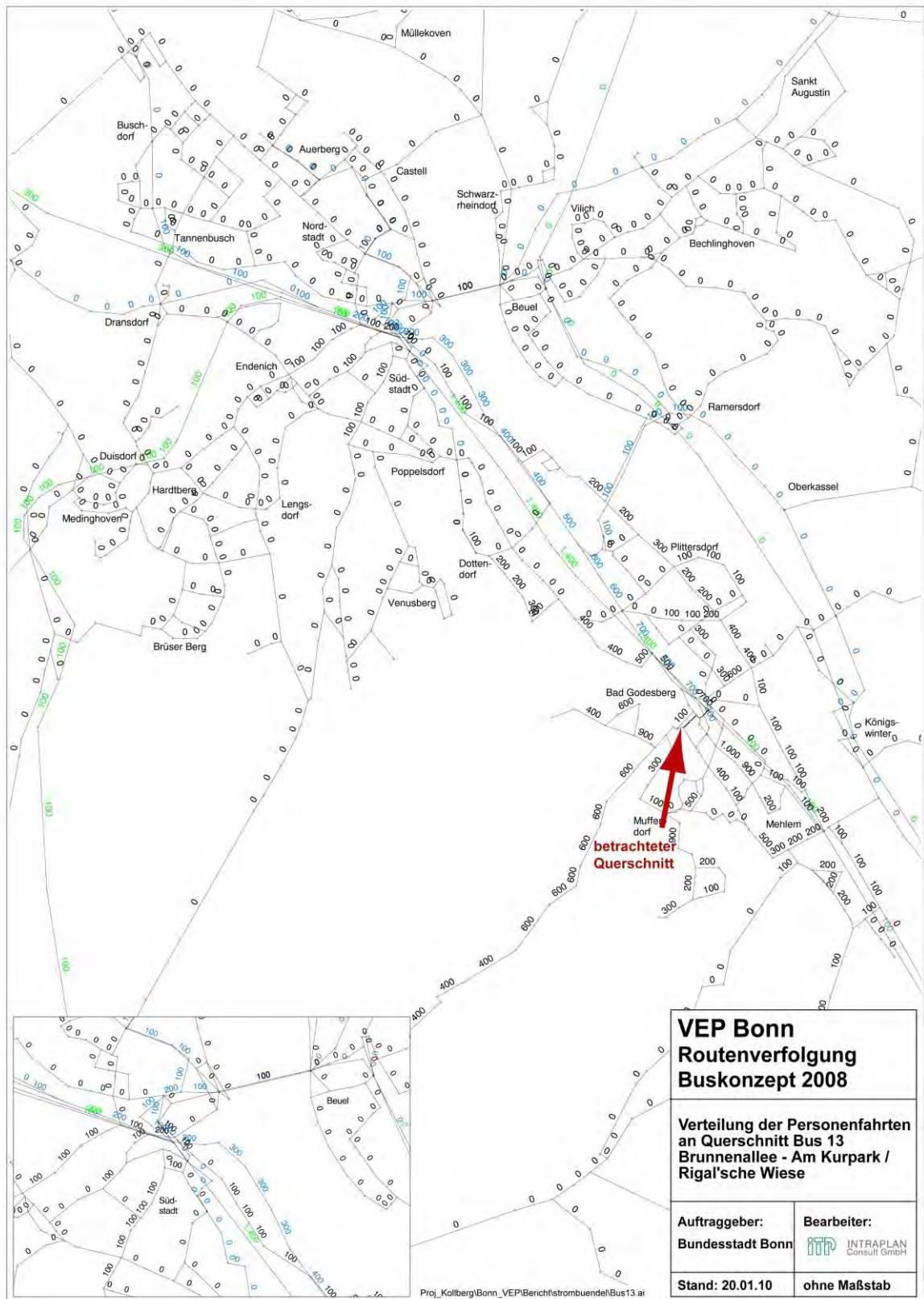


Abb. 10.84: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 13 verkehren
(Brunnenallee ↔ Am Kurpark)

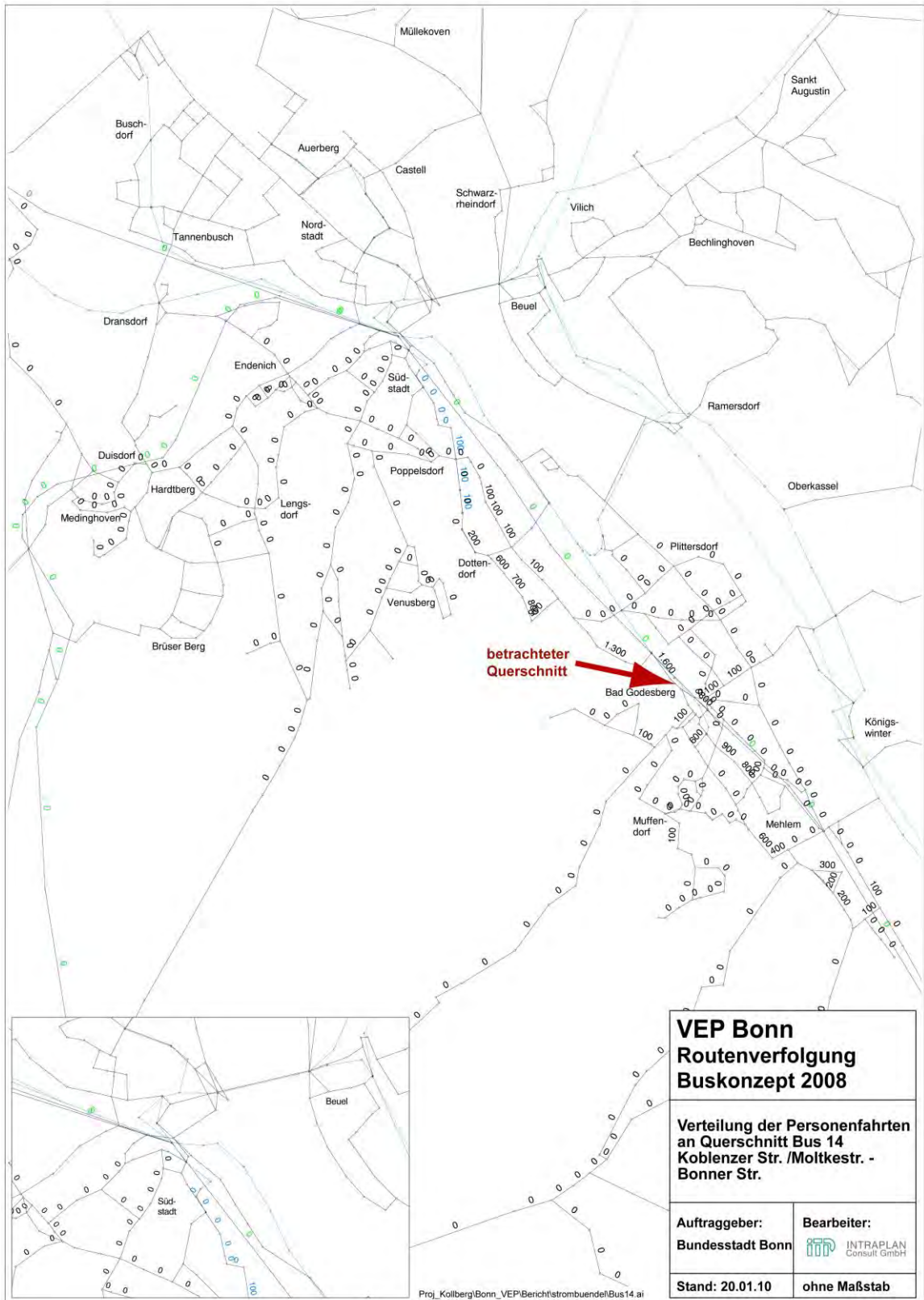


Abb. 10.85: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 14 verkehren (Koblenzer Str./Moltkestr. ↔ Bonner Str.)

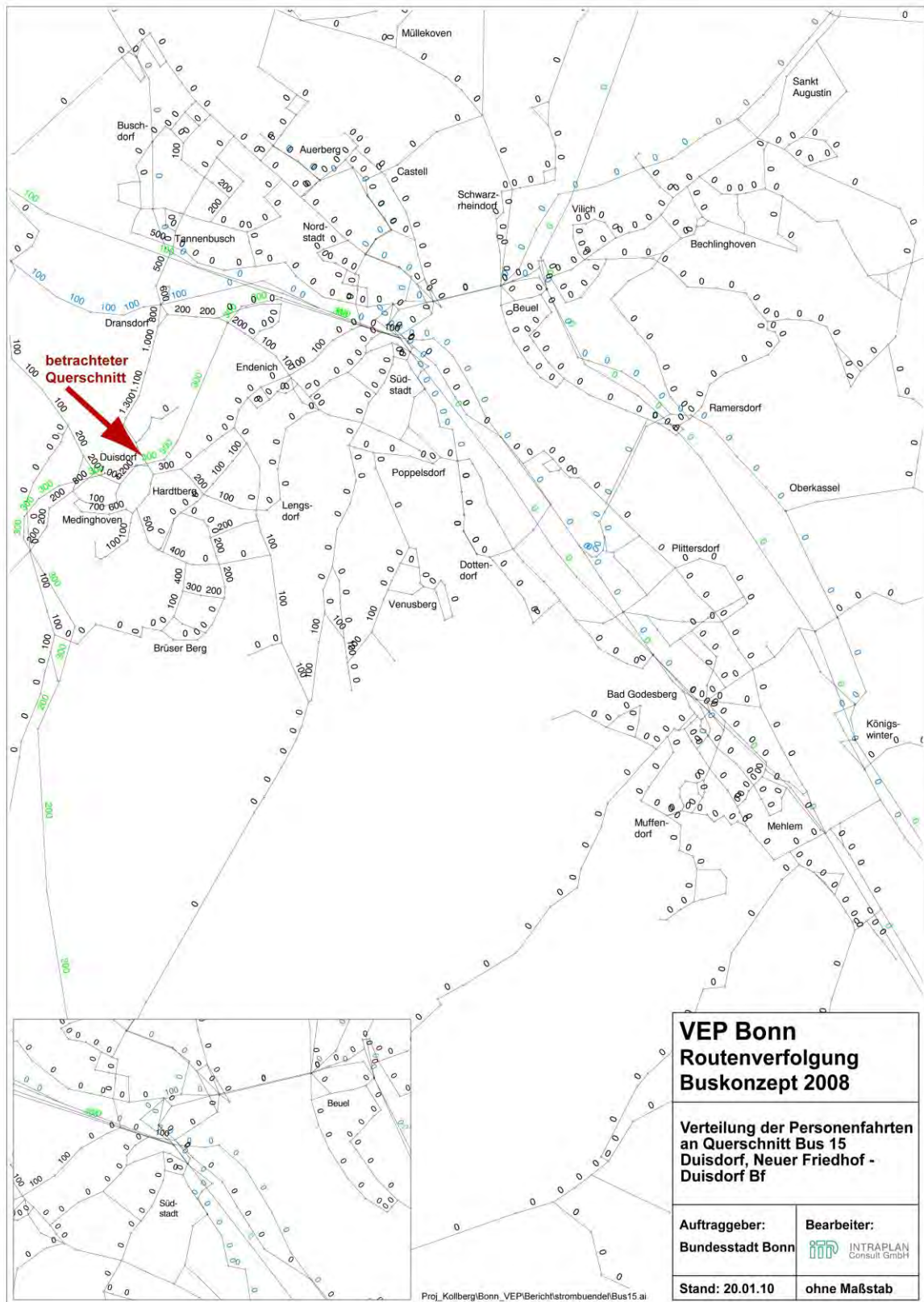


Abb. 10.86: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 15 verkehren
(Duisdorf, Neuer Friedhof ↔ Duisdorf Bf)

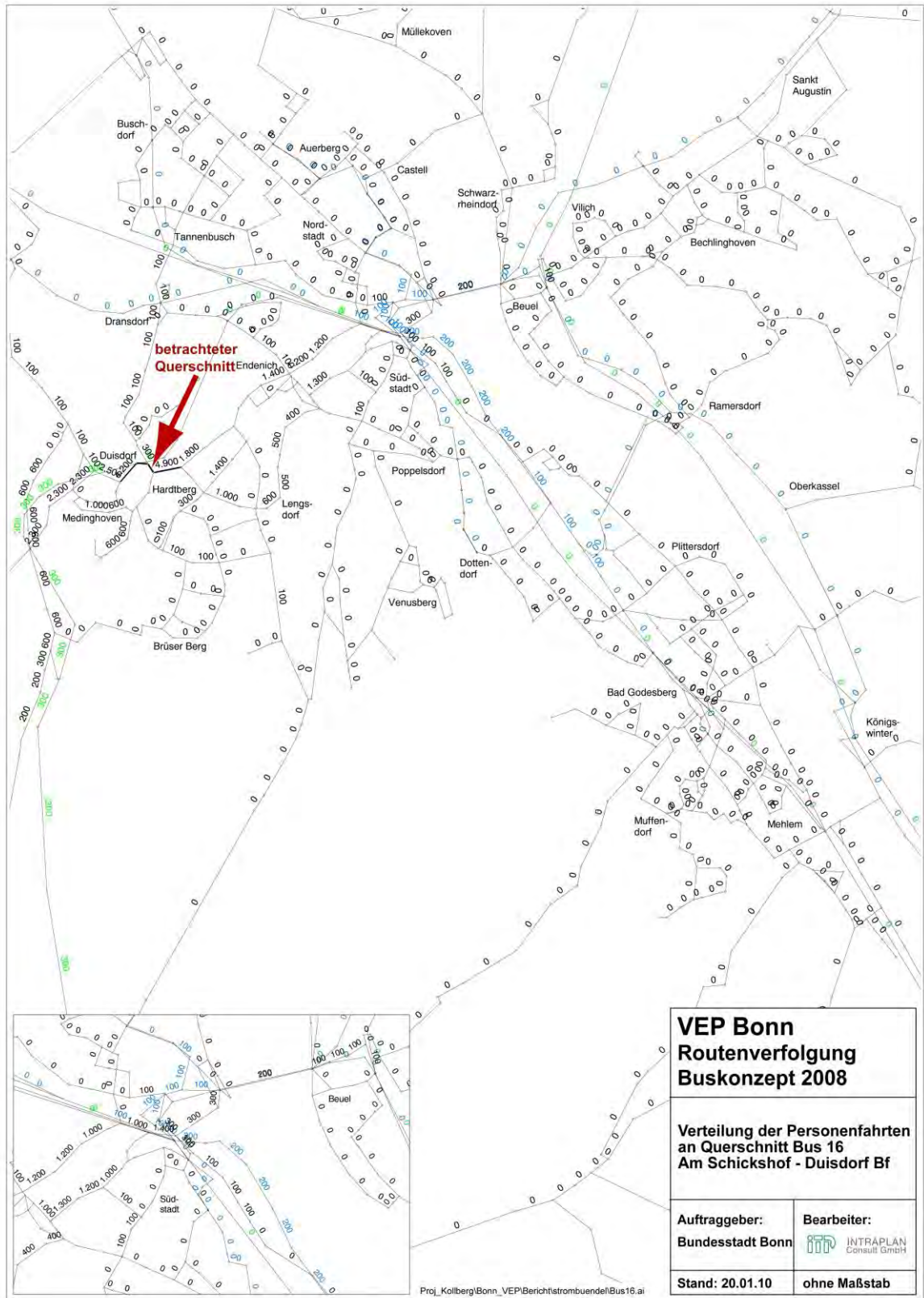


Abb. 10.87: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 16 verkehren
(Am Schickshof↔Duisdorf Bf)

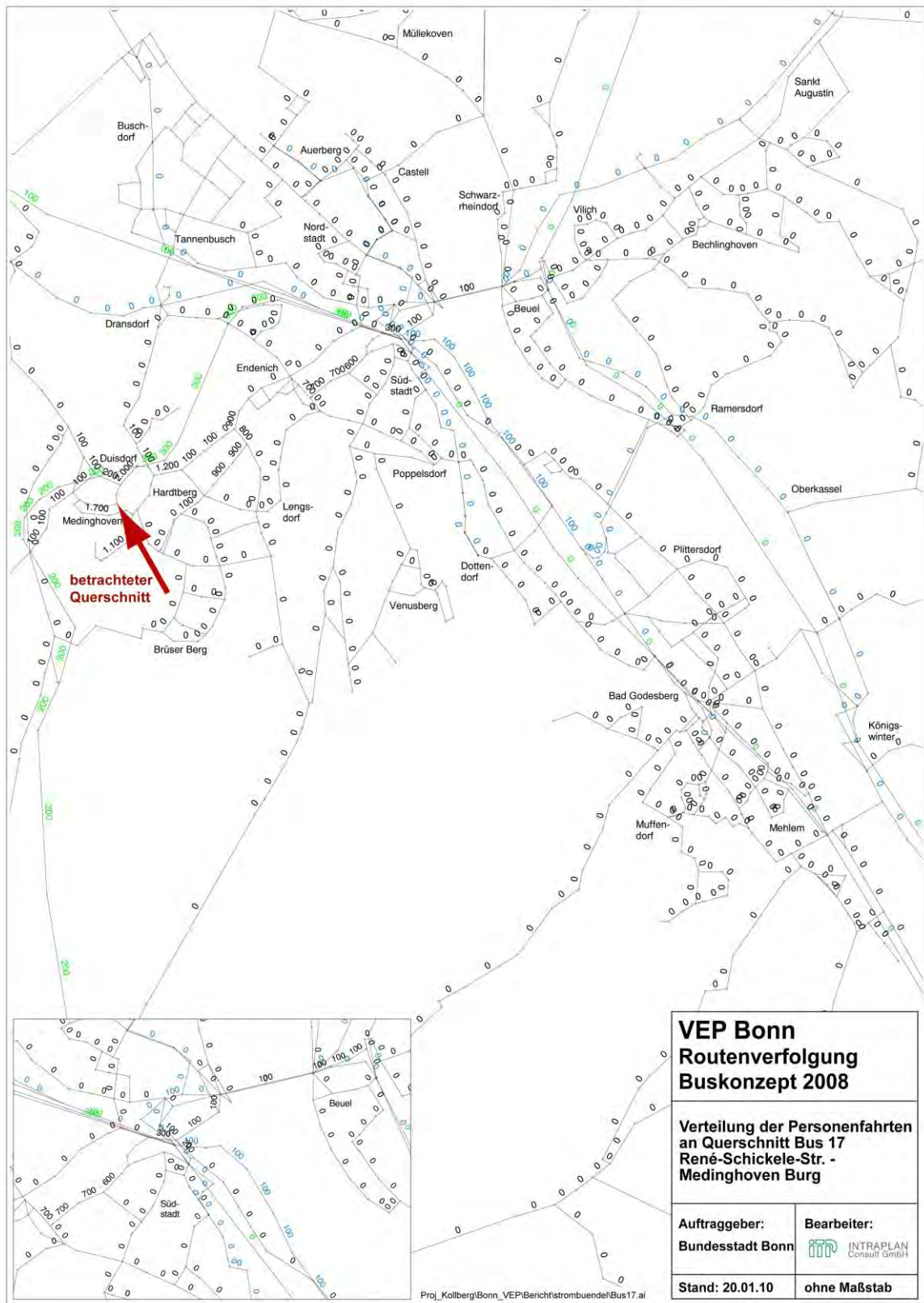


Abb. 10.88: Routen der Busfahrgäste, die durch Untersuchungsabschnitt 17 verkehren (René-Schickele-Str. ↔ Medinghoven Burg)

10.3 Indisponible Maßnahmen und Verkehrsprognosen

Da die Infrastruktur einen unmittelbaren Einfluss auf die Erreichbarkeit von Zielen und Standorten hat, waren besonders für die zukünftige Entwicklung des Infrastrukturangebotes dezidierte Annahmen zu treffen. So war zu beachten, dass bis zum Prognosehorizont 2020 diverse Maßnahmen bereits heute geplant und 2020 vermutlich umgesetzt sein werden. Dabei geht es um Baumaßnahmen, bei denen es sich zum einen um lokale Projekte handelt, für welche die Eröffnung eines Planfeststellungsverfahrens vorgesehen ist, deren Umsetzung eine hohe Priorität hat oder bereits durchgeführt wird. Zum anderen handelt es sich um übergeordnete Projekte höherer Priorität. Bei der Straßeninfrastruktur sind dies überwiegend die im Landesstraßenbedarfs- und Ausbauplan des Landes Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz enthaltenen Maßnahmen sowie diejenigen des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes. Beim ÖPNV sind es die in der aktuellen Landesverkehrsplanung von Nordrhein-Westfalen aufgeführten Vorhaben. Solche Maßnahmenplanungen werden hier indisponibel genannt, da sie nicht zu den zu beurteilenden und zur Disposition stehenden Baumaßnahmen gehören.

10.3.1 Änderungen am Straßennetz von 2005 bis 2008

Für das zu Beginn der Arbeiten am VEP festzulegende Bezugsnetz für das Jahr 2008 wurden die folgenden Maßnahmen als bereits im Jahr 2008 abgeschlossen definiert. Dabei sind auch Maßnahmen enthalten, die noch nicht abgeschlossen oder noch nicht begonnen waren, von denen aber davon ausgegangen werden musste, dass sie zum Ende 2008 realisiert sein würden.

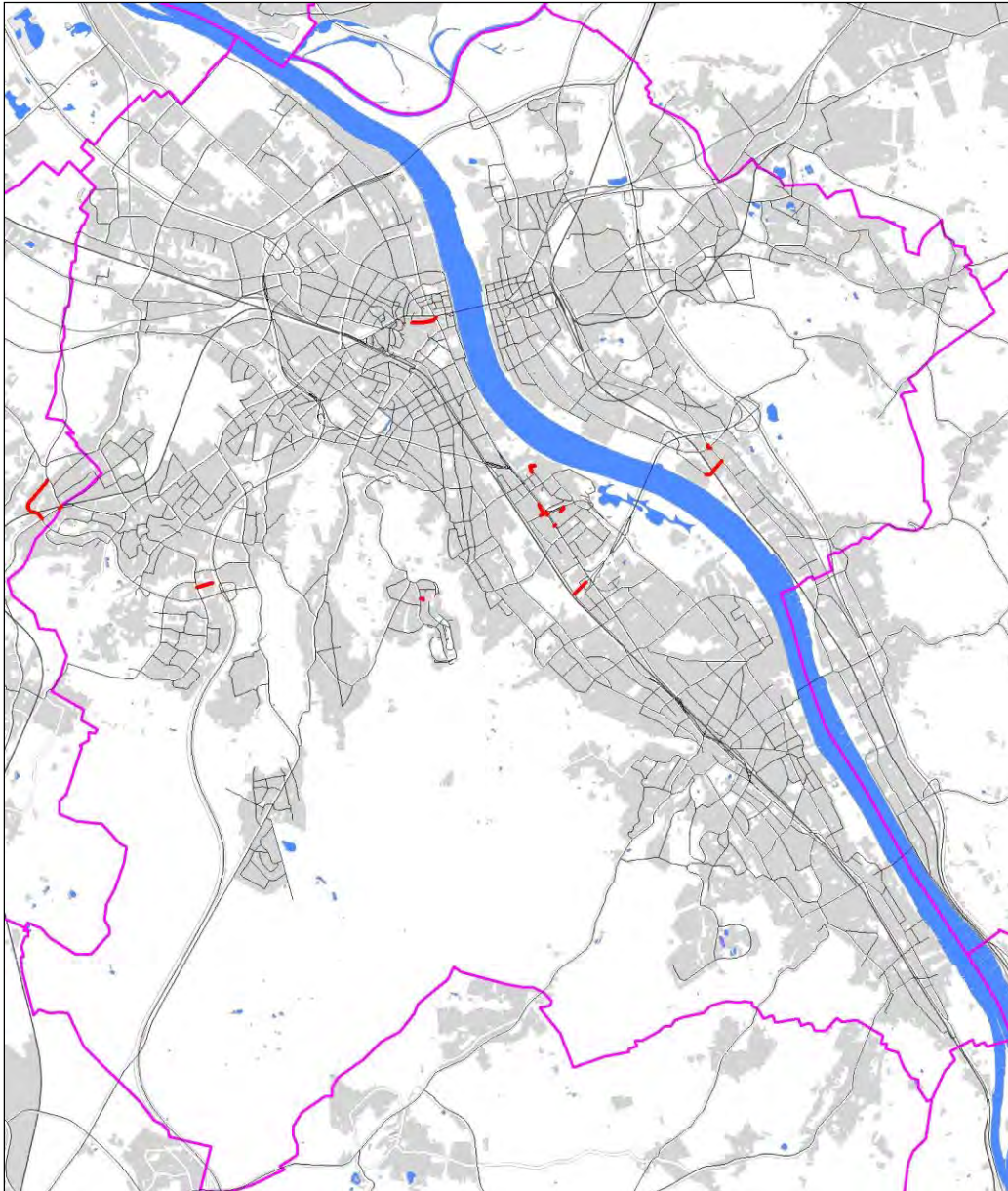


Abb. 10.89: Bauliche Änderungen im Straßennetz von 2005 bis 2008

10.3.1.1 Kreisel in Bonn

Die folgenden Kreisel werden im Zeitraum bis 2008 als realisiert betrachtet:

- Große Kreisel
 - ↪ *Königswinterer Str. / Oberkasseler Str. / Landgrabenweg*
 - ↪ *Landgrabenweg / A562-AS (südl. Anschluss) / Josef-Schumpeter-Allee*
- Kleine Kreisel
 - ↪ *Grootestr. / Justus-von-Liebig-Str. / Maximilian-Kolbe-Brücke*
 - ↪ *Julius-Leber-Str. / Erschließung „Baskethalle“*
- Minikreisel
 - ↪ *Alfterer Str. / Siemensstr. / Meßdorfer Str.*
 - ↪ *Am Propsthof / Siemensstraße / Am Dickobskreuz*

- ↻ *Eduard-Otto-Str. / Markusstr. / Burbacher Str.*
- ↻ *Hochkreuzallee / Bernkasteler Str.*
- ↻ *Trierer Str. / Im Wingert*
- ↻ *Oppelner Str. / Waldenburger Ring*
- ↻ *Auf dem Hügel / Am Propsthof*
- ↻ *Bornheimer Str. / Ellerstr.*
- ↻ *Ellerstr. / Vorgebirgsstr.*
- ↻ *Agnetendorfer Str. / Waldenburger Ring*

10.3.1.2 Trajektknoten

Die geplanten Änderungen des Trajektknotens werden als realisiert betrachtet.

Der heutige Trajektknoten (Knoten *Friedrich-Ebert-Allee / Marie-Kahle-Allee / Franz-Josef-Strauß-Allee*) soll zu einem Kreisell umgebaut werden, dessen Zufahrten LSA-gesteuert sind.

Durch die Maßnahme kann die heute oberirdisch geführte Schienentrasse dort nicht weiter verlaufen und muss auf der „-2“-Ebene verbleiben. Die nordwestlich des Knotens gelegene Stadtbahnrampe muss daher auf die Südostseite des Knotens verlegt werden. Dies hat jedoch Konsequenzen für die Lage der heutigen Stadtbahnhaltestelle *Ollenhauerstr.* Sie muss aufgrund der neuen Rampe ebenfalls weiter nach Süden verlegt werden und wird sich zukünftig im Bereich des Knotens *B9 / Ollenhauerstr.* befinden. Daher fallen dort die heute noch bestehenden Linksabbiegemöglichkeiten weg.

Durch die Rampe muss auch die Wendespur auf der *B9* (nordwestlich des Knotens *B9 / Friedrich-Wilhelm-Str.* gelegen) aufgehoben werden. Die bisher dort stattfindenden Wendeprozesse müssen zukünftig im Trajektknoten erfolgen.

10.3.1.3 Sonstige Maßnahmen in Bonn

- Die geplanten Änderungen im Bereich UN-Campus / World Conference Center Bonn (siehe Drucksache 0811955) gehen als Modellbetrachtungen in den VEP ein. Selbst wenn einige Teilvorhaben auch 2012 noch nicht umgesetzt sind, wird der gesamte Plan hier als komplett realisiert angenommen.
- Für die zurzeit noch im Umbau befindliche *Kennedybrücke* (verbreiterte Fahrbahn) wird der geplante Endzustand angenommen.
- Die *Obere Wilhelmstr.* bleibt von der *Friedrich-Breuer-Str.* in Richtung *Gustav-Kessler-Str.* als unechte Einbahnstraße befahrbar (siehe Drucksache 0811501).
- Die LSA-Steuerung des Knotens *Lennéstr. / Weberstr.* ist durch eine Rechts-vor-Links-Regelung ersetzt (siehe Drucksache 0610498).
- Inbetriebnahme des Parkhauses Nord im Gelände des Universitätsklinikums Bonn auf dem Venusberg

10.3.1.4 Maßnahmen im Umland

- Kreisstraßen
 - ↻ Die OU Meckenheim-Lüftelberg (*K53*) ist realisiert.
 - ↻ Der Kreisell *Alfterer Str. (K5) / K12n* ist realisiert.

- Landesstraßen

- ↵ Die Bahnüberführung in Alfter (*L113n*, Alma-Brücke) ist realisiert.
 - Verlauf: *Euskirchener Str.* (*B56* in Alfter) ↔ *Alfterer Str.* (in Alfter)
 - Anschlüsse:
 - × *Euskirchener Str.* (*B56* in Alfter) durch eine LSA-gesteuerte Kreuzung
 - × *Alfterer Str.* (in Alfter), die vorfahrtgebend einmündet
 - × Als Folge wird der bestehende Bahnübergang *Alfterer Str.* geschlossen. Der Bahnübergang Weckwerk bleibt jedoch offen.
- ↵ Die OU Niederkassel+Uckendorf (*L269*, östlich von Niederkassel bis Rheidt) ist realisiert.
- ↵ Der Kreisel *Alfterer Str.* (*L113*) / *Mühlenstr.* (in Alfter-Oedekoven) ist in Betrieb.

- Autobahnen und Bundesstraßen

Der *A565*-Abschnitt *AD Bonn-Beuel* ↔ *AS Bonn-Beuel-Nord* besitzt den Ausbauzustand 3+2 Streifen (3 Streifen in Richtung *AS Bonn-Beuel-Nord*).

10.3.2 Ergebnisse der Zwischenprognose 2008 für den MIV und ÖPNV

Die Zwischenprognose wurde erstellt, um die Auswirkungen des 2008 eingeführten Angebotskonzepts Bus 2008 frühzeitig beurteilen zu können. Die Prognose wurde für MIV und ÖPNV durchgeführt, um die Auswirkungen der Angebotsveränderung auf den Modal-Split beurteilen zu können.

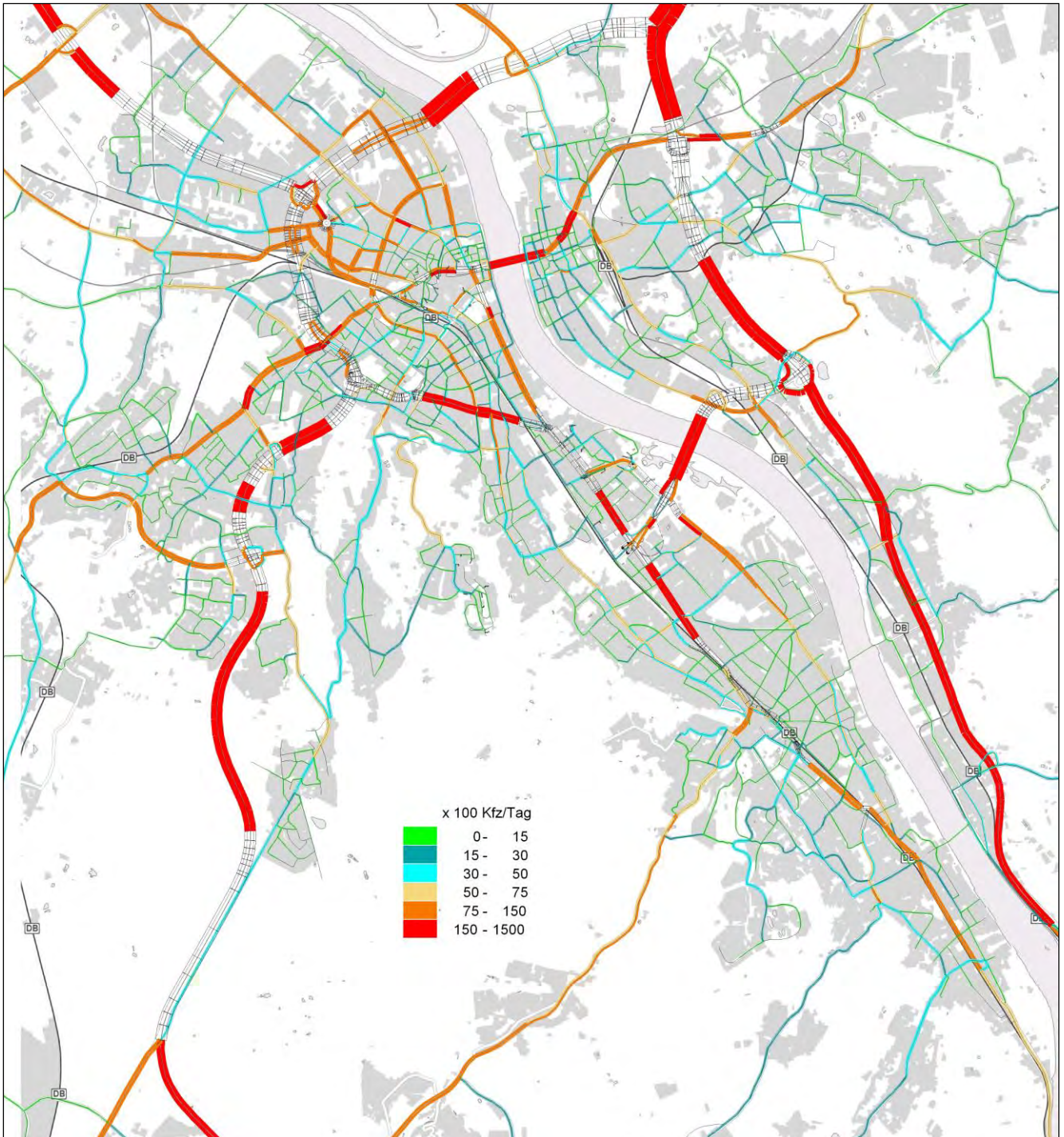


Abb. 10.90: Werktägliche Verkehrsstärken im Straßennetz von 2008

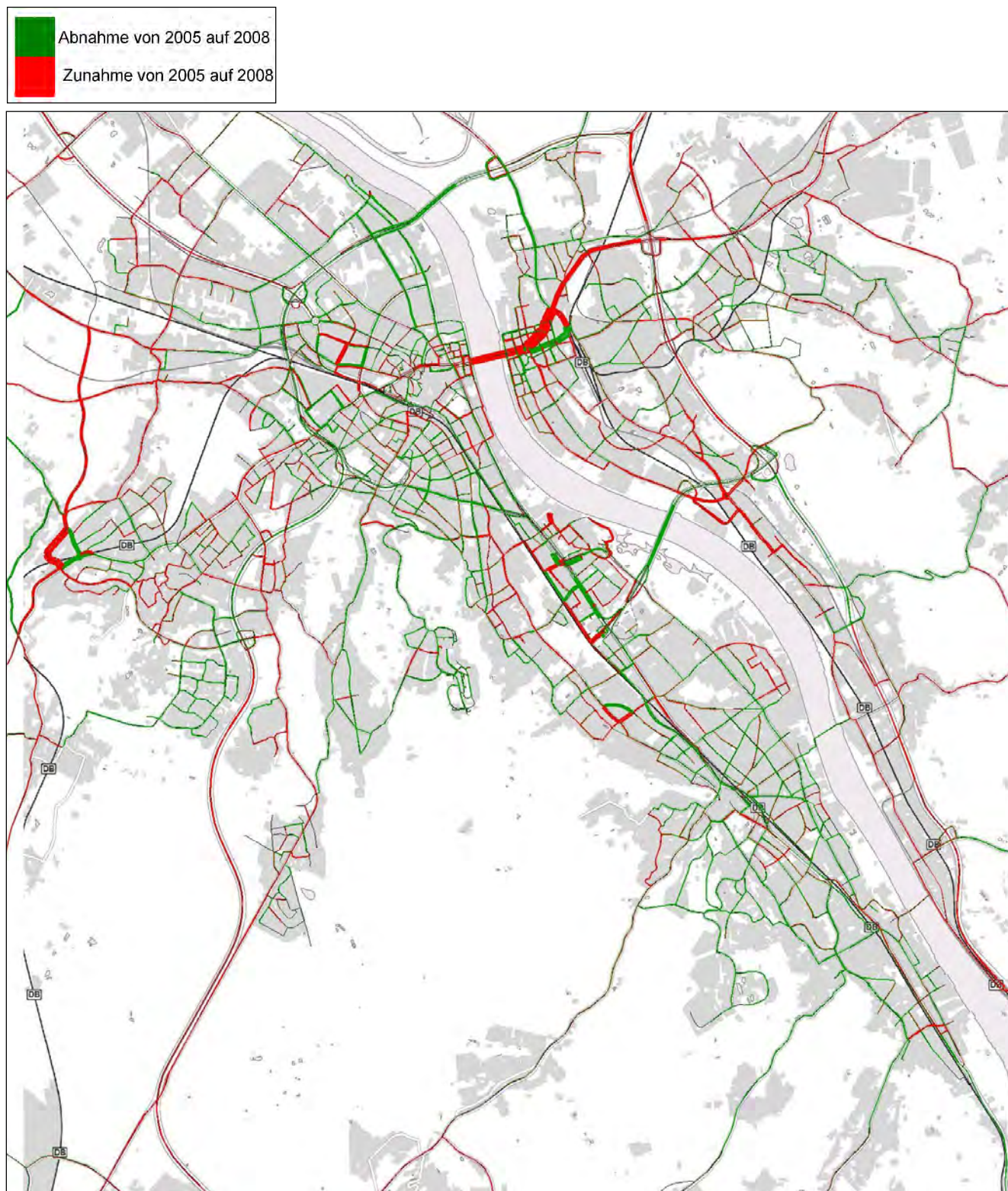


Abb. 10.91: Veränderung der werktäglichen Verkehrsstärken im Straßennetz bezogen auf die Analysesituation 2005

Die täglichen Personenfahrten im ÖPNV-Liniennetz des Bezugsfalls 2008 sind in Abschnitt 3.5.3.1 wiedergegeben. Die Veränderungen zur Situation 2005 zeigt **Abb. 10.**

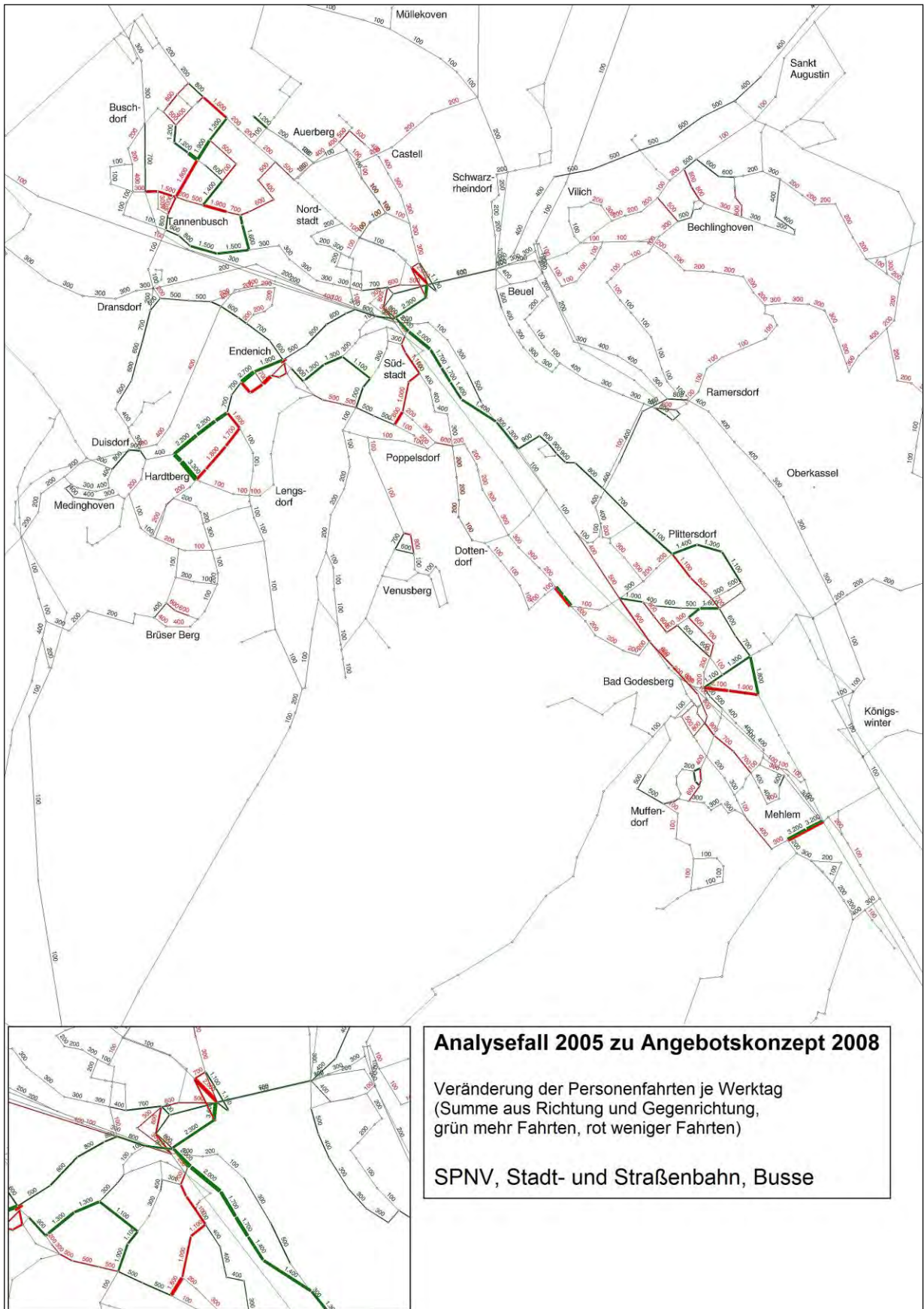


Abb. 10.92: Veränderung der werktäglichen Verkehrsstärken im ÖPNV-Liniennetz 2008 in Bezug auf 2005

10.3.3 Änderungen am ÖPNV- und Straßennetz nach 2008 (Stand Juli 2011)

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bonn für 2020 sollten verschiedene netzbezogene Maßnahmen modellgestützt geprüft und beurteilt werden (siehe Kapitel 5). Die jeweilige Prüfung erfolgte dabei durch die quantitative Darstellung von Unterschieden zu einer Referenzsituation für 2020. Sie setzt sich zusammen aus einer prognostizierten Nachfrage nach Transport, die Gegenstand des Kapitels 4 ist, und indisponiblen neuen Infrastrukturangeboten, die hier beschrieben werden.

10.3.3.1 Übersicht

Sowohl das Straßennetzmodell als auch das ÖPNV-Liniennetzmodell wurden unter Einbeziehung der aus heutiger Sicht bis zum Prognose-Horizont 2020 voraussichtlich realisierten (indisponiblen) Maßnahmen auf das Jahr 2020 fortgeschrieben. In **Abb. 10.93** sind die Änderungen größerer Netzelemente markiert, deren bauliche Realisation bis 2020 voraussichtlich stattfindet. Die fortgeschriebenen Netzmodelle stellen die Referenzsituationen dar (sogenannte Bezugsfallnetzmodelle), mit der neue und zu beurteilende betriebliche oder bauliche Maßnahmen verglichen und quantitativ bewertet werden. In den folgenden Abschnitten sind zur Orientierung die indisponiblen Maßnahmen detailliert zusammengestellt.

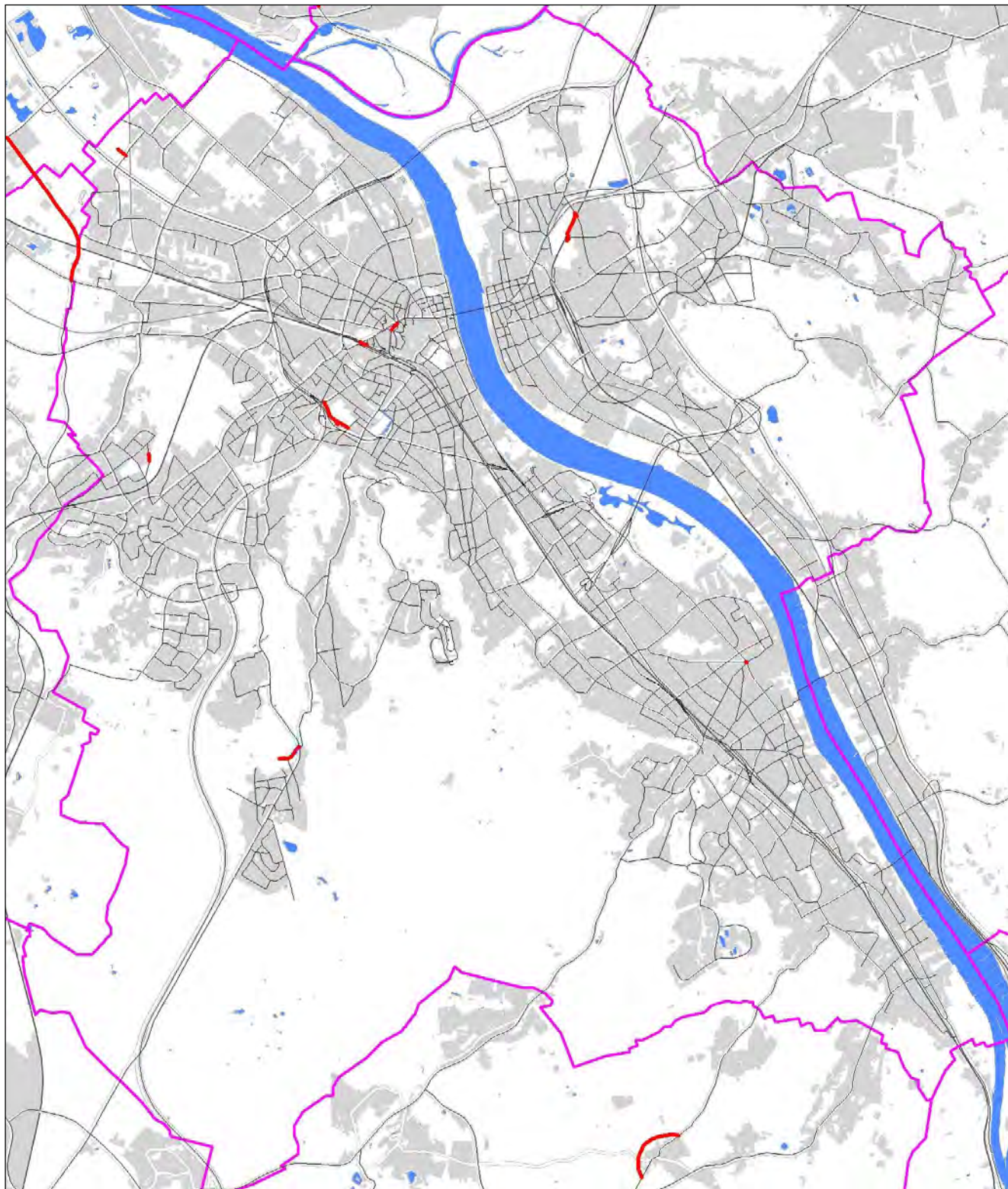


Abb. 10.93: Bauliche Änderungen im Straßennetz von 2008 bis 2020
(markiert sind nur größere indisponible Maßnahmen)

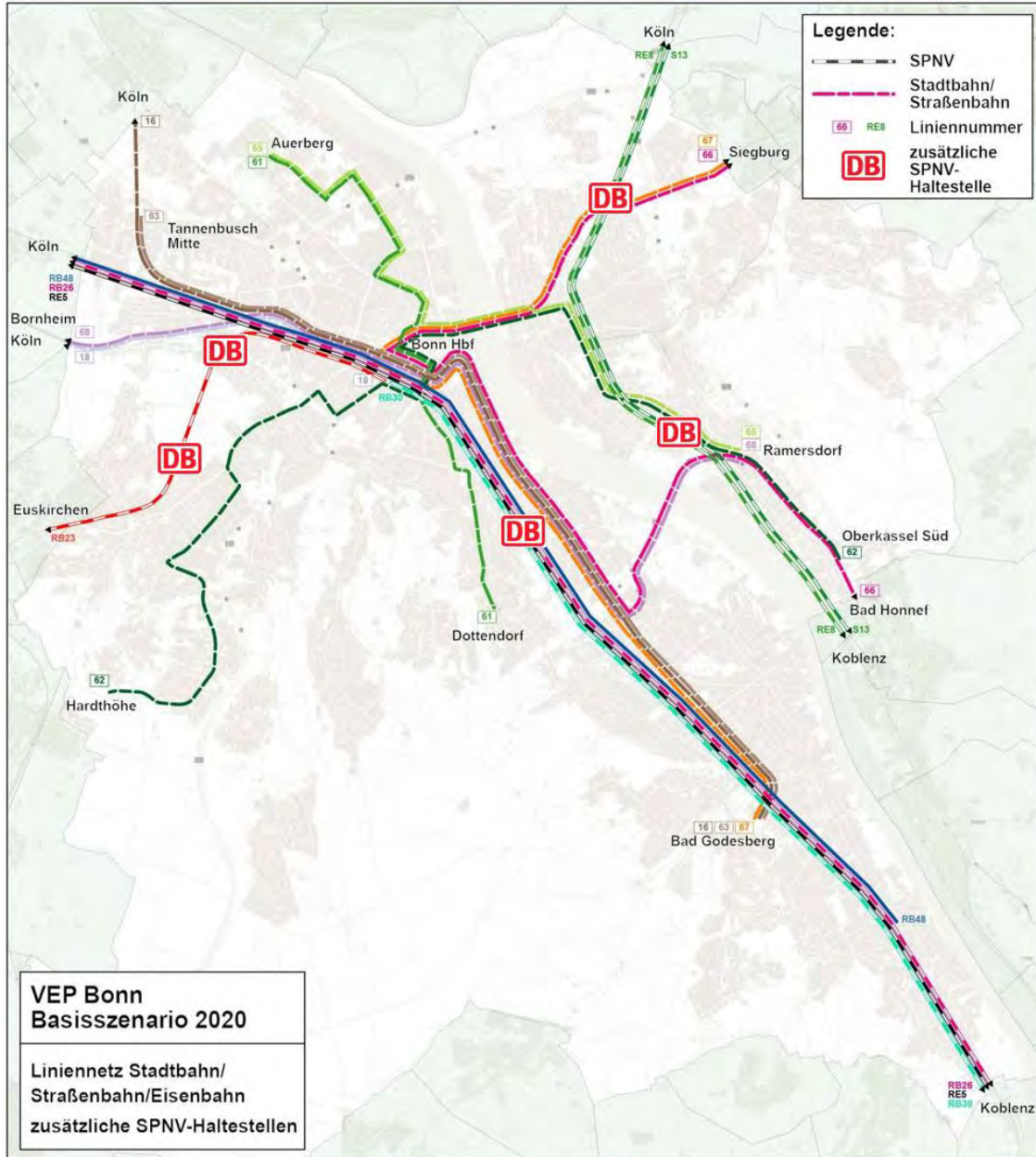


Abb. 10.95: Liniennetz der Stadt- und Straßenbahnen im Bezugsfall 2020 einschließlich zusätzlicher SPNV-Haltestellen

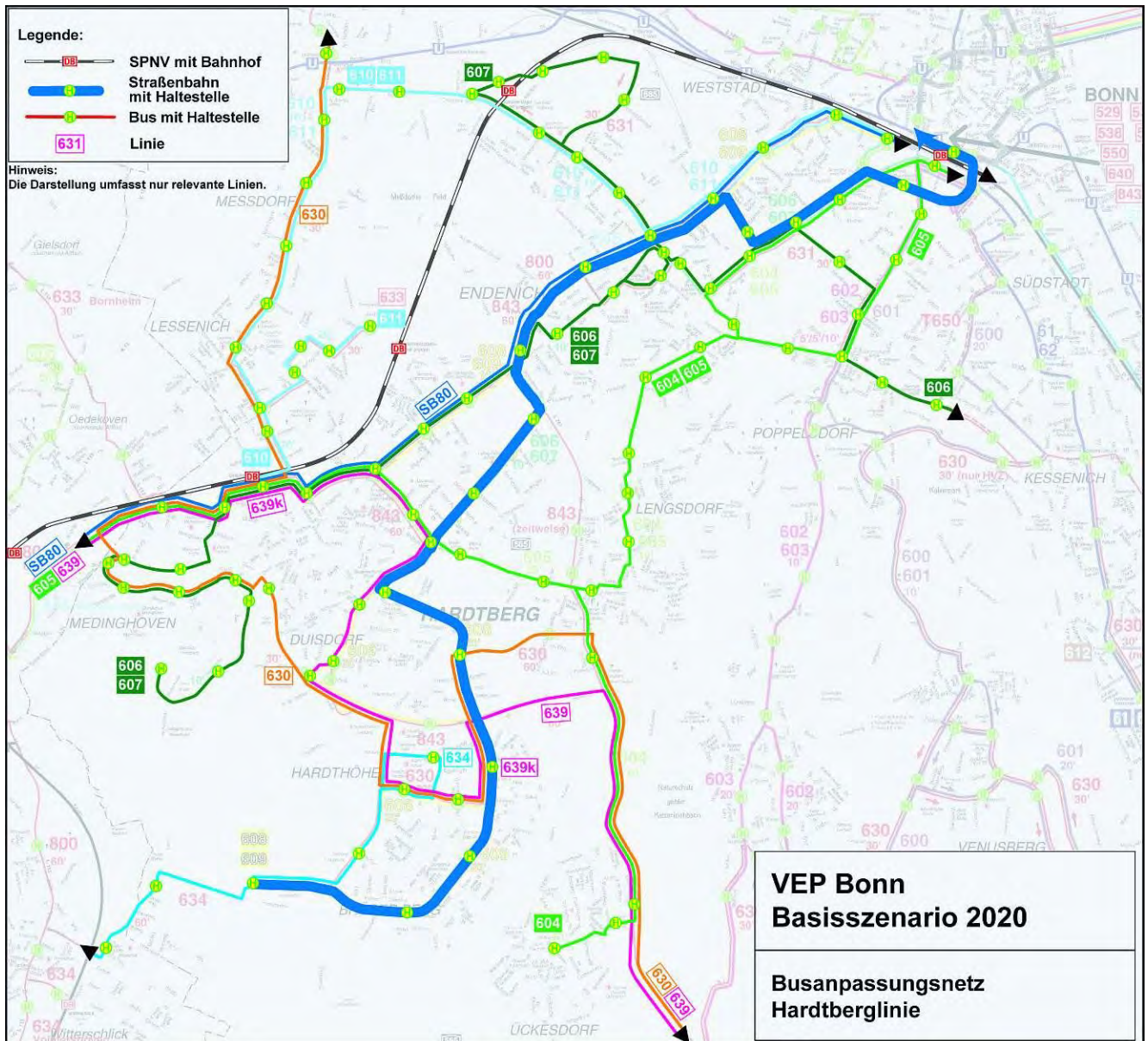


Abb. 10.96: Anpassungen im Buslinienetz (im Umfeld der neuen Hardtberglinie)

10.3.3.2 Kreisel in Bonn

Der Hauptausschuss der Stadt Bonn hat Anfang 2010 das gesamte städtische Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste beschlossen. Die in dieser Liste genannten Kreuzungen und Einmündungen sind bis auf 8 Ausnahmen im Bezugsfallnetzmodell 2020 als indisponible Kreisverkehrsplätze abgebildet worden (Abb.10.97). Die Ausnahmen betreffen zum einen die beiden Knoten

- *Heinrich-Böll-Ring / Ennemoser Str.* in der Nordstadt und
- *Pützchens Chaussee / Herz-Jesu-Kloster* in Pützchen

die in Verbindung mit anderen Teilmaßnahmen in den Maßnahmenbündeln geprüft werden (für Details siehe Abschnitt 5.3.3). Die übrigen 7 Knoten sind wegen ungünstiger Geometrie, wegen nicht vorhandenem Platz im Kreuzungsraum oder aus Gründen zu hoher Belastung nicht implementiert worden⁶⁸.

⁶⁸ Die endgültige Entscheidung darüber, ob ein Kreisverkehrsplatz möglich ist oder nicht, kann mit dem im VEP zum Einsatz gekommenen Verkehrsmodell nicht geprüft werden und liegt außerhalb des VEP. Zu beachten ist dazu, dass bei einem

Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Knoten

- *Bergstr. / Kessenicher Str. / Burbacher Str.* in der Südstadt,
- *Lievelingsweg / Kölnstr.*, in der Nordstadt,
- Mittelstraße/Kennedyallee/Ludwig-Erhard-Allee
- *Mainzer Str. / Hagenstr. / Gunterstr.* in Mehlem
- *Villemombler Str. / Fontainengraben* in Duisdorf,
- *Villemombler Str. / Provinzialstr.* in Lengsdorf und
- *Provinzialstr. / In der Grächt / Frechengasse* in Lengsdorf.

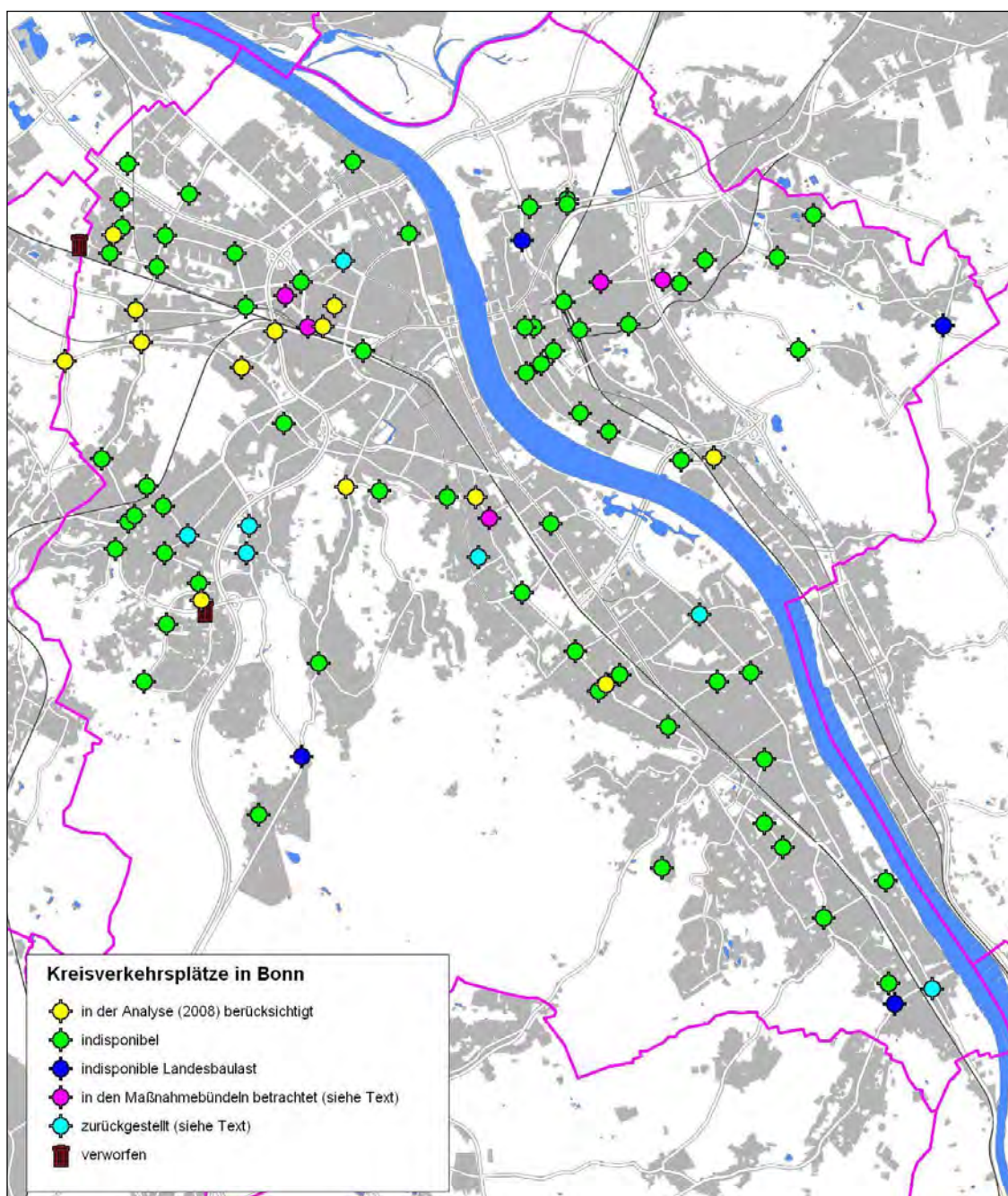


Abb. 10.97: Handhabung der Kreiselplanungen

makroskopischen Verkehrsmodells nur eine grobe Betrachtung der Verkehrsflüsse möglich ist, die nicht den erweiterten Bemessungsansprüchen des HBS [HBS05] genügen.

Dagegen wurde In Abstimmung mit der Stadt der nicht in der Liste vorhandene Knoten *Ublerstr. / Plittersdorfer Str.* als zukünftiger Kreisverkehrsplatz (als indisponibel) implementiert.

10.3.3.3 Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Hardtbergbahn

In der Prognose 2020 wird die Hardtbergbahn (Straßenbahnlinie 62) als realisiert unterstellt. Der vorgesehene Infrastrukturausbau besteht aus folgenden wesentlichen Bestandteilen:

- Die Linie 62 wird aus Beuel kommend nicht mehr nach Dottendorf, sondern zum Hardtberg geführt. Sie verkehrt zur Hauptverkehrszeit (HVZ) im 6,7-Min-Takt (9-mal pro Stunde).
- Am Hauptbahnhof wird die Straßenbahnlinie 62 (zusammen mit der Linie 61) aus östlicher Richtung kommend in die unterirdische Stadtbahnhaltestelle eingeführt. Der oberirdische Streckenabschnitt *Stadthaus* ↔ *Hauptbahnhof* ↔ *Poppelsdorfer Allee* mit den Zwischenhaltestellen *Thomas-Mann-Str.*, *Hauptbahnhof* und *Poppelsdorfer Allee* wird aufgegeben.
- Die Weiterführung erfolgt über eine Straßenbahnneubaustrecke in Tieflage vom Hbf aus in südwestliche Richtung. Unterhalb der *Poppelsdorfer Allee* zweigt die Linie 61 (Auerberg ↔ Hbf ↔ Dottendorf) in südliche Richtung ab und erreicht über eine Rampe im Bonner Talweg vor der neuen Haltestelle *St. Petrus-Krankenhaus* wieder die Oberfläche.
- Die Linie 62 wird in Tunnellage bis kurz vor die *A565* geführt und dann auf Straßenniveau bis Brüser Berg.
- Die Neubaustrecke hat zwischen Hauptbahnhof und dem Streckenende an der Südwache eine Streckenlänge von ca. 9 km.
- Da die Linie 62 den Südbereich Hbf ↔ Dottendorf nicht mehr mitbedient, wird die Linie 61 von einem 10-Minuten-Takt in der HVZ auf einen 6,7-Min-Takt umgestellt.
- Durch die neue Linie war ein Busanpassungsnetz gemäß „*Verkehrsprognose Hardtberglinie*“ (siehe **Abb. 10.96**) erforderlich, das an das Einzugsgebiet der Hardtberglinie angepasst ist.
- eine zentrale Bushaltestelle östlich *Beuel Bahnhof* zum Umstieg auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für alle in der *Königswinterer Str.* verkehrenden Buslinien.

Die Hardtberglinie hat auch Folgen für den MIV:

- Die Ausfahrt aus der *Schubertstr.* in Richtung *Endenicher Allee* und *Wiesenweg* muss wegen der kreuzenden Hardtbergbahntrasse in Verbindung mit der geplanten Haltestelle *Wiesenweg* aufgehoben werden. Die *Schubertstr.* wird daher von einer Einbahnstraße zur Sackgasse und muss daher beiden Fahrtrichtungen befahrbar sein (Maßnahme MIV-111).
- Die Auswirkungen auf den MIV durch Gleiskörper in den Fahrbahnen der betroffenen Straßen werden vernachlässigt.

10.3.3.4 Maßnahmen auf der DB-Strecke RB23 (Bonn ↔ Euskirchen)

Auf der DB-Strecke RB23 zwischen Bonn Hbf und Euskirchen werden zusätzlich 4 Haltepunkte eingerichtet. Im Bonner Stadtgebiet sind dies

- Haltepunkt *Auf dem Hügel*
- Haltepunkt *Helmholtzstraße*

Im Bonn umgebenden Rhein-Sieg-Kreis sind es

- Haltepunkt *Impekoven*
- Haltepunkt *Rheinbach-Ost*

Durch den zu Fahrzeitverkürzungen führenden zweigleisigen Ausbau *Witterschlick* ↔ *Duisdorf* gelingt es, den Taktknoten in Bonn Hbf und Euskirchen trotz der zusätzlichen Haltepunkte zu erhalten.

10.3.3.5 Maßnahme „Haltepunkt *Bundesviertel*“

Das Bundesviertel wird durch den DB-Haltepunkt *Bundesviertel* an das regionale Schienennetz angebunden. Dort halten im Bezugsfall 2020 alle RB und RE-Linien. Mit dem neuen Haltepunkt wird das Busnetz für die Linien 610 und 611 so geändert, dass diese ebenfalls dort halten und somit eine direkte Bahn-Bus-Verknüpfung möglich wird.

10.3.3.6 Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der S-Bahntrasse für die S13

Das Bedienungskonzept für die S13 sieht vor, dass sie von Troisdorf über Bonn-Beuel bis Bonn-Oberkassel verlängert wird. Jeder dritte Zug fährt weiter nach Rheinland-Pfalz und ersetzt die heutige Regionalbahn RB27. Außerdem gibt es neue Halte in Vilich (mit Umstieg zur Stadtbahn) und Ramersdorf (Nähe Schießbergweg mit Umstieg zur Straßenbahn). Im DB-Nahverkehr zwischen Köln und Bonn (rechtsrheinisch) wird durch die S13 der Takt verkürzt.

Die Einführung der S13 hat Auswirkungen auf das übrige Verkehrsangebot:

- Die heutige RB27 (Mönchengladbach – Köln – Bonn Beuel – Koblenz) entfällt im Abschnitt Köln – Koblenz.
- Die ebenfalls über die rechtsrheinische Schienentrasse verkehrende RE8 (Mönchengladbach – Köln – Bonn Beuel – Koblenz) hält in Bonn-Oberkassel, Bonn-Beuel und Troisdorf und fährt statt über Köln/Bonn Flughafen über Porz nach Köln.
- Die Schnellbuslinie *Airport-Express-Bus* S60 (ehemals 670) entfällt.
- An der *Küdinghovener Str.* wird der Bahnübergang durch eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung ersetzt (Maßnahme MIV-121).
- Der Knoten *B56 / Gartenstr.* wird durch zusätzliche Abbiegespuren ausgebaut (Maßnahme MIV-122).
- Im Zusammenhang mit dem Bau der S-Bahntrasse wird der Bahnübergang *Gartenstr.* beseitigt und durch eine Fuß- und Radwegeüberführung ersetzt (Maßnahme MIV-123). Damit sich wegen des beseitigten Bahnübergangs *Gartenstr.* die Verbindung von Neu Vilich zu den nördlichen Bereichen des Stadtbezirks Beuel nicht verschlechtert, wird eine neue Westumgehung Neu Vilich gebaut (Maßnahme MIV-124, „*Verbindung Gerhardstr. ↔ Gartenstr.*“).

10.3.3.7 Maßnahmenkomplex *Rabinstr. / Am alten Friedhof / Thomastr.*

- Der Knoten *Rabinstr. / Am alten Friedhof / Thomastr.* ist als Kreisels ausgebildet (Maßnahme MIV-131, siehe auch Abschnitt 10.3.3.2). Die alte Rechtsabbiegespur aus der *Rabinstr.* in Richtung *Am alten Friedhof* bleibt als Bypass des Kreisels bestehen. Auch der Busparkplatz *Rabinstr. – Thomastr.* wird an den Kreisels angeschlossen.
- Die *Rabinstr.* selbst ist vom neuen Kreisels bis zur *Thomas-Mann-Str.* im Gegensatz zu heute auch in umgekehrter Richtung befahrbar mit 1 Spur (Maßnahme MIV-132). Dafür werden in diesem Bereich die beiden Fahrspuren der bisherigen Einbahnstraße auf 1 Fahrspur vermindert. Aus der *Noeggerathstr.* kann dann auch in Richtung Bahnhof abgelenkt werden.
- Der mittlere Abschnitt der *Thomas-Mann-Str.* zwischen *Budapester Str.* und *Münsterstr.* ist hinsichtlich der erlaubten Einbahnstraßenfahrtrichtung umgedreht (Maßnahme MIV-133). Eine Einfahrt in diesen Abschnitt ist nur aus der *Budapester Str.* möglich.
- Der nördliche Abschnitt der *Thomas-Mann-Str.* (zwischen *Budapester Str.* und *Berliner Platz*) ist nicht mehr vom MIV befahrbar (Maßnahme MIV-134).

- Der südliche Abschnitt (zwischen *Münsterstr.* und *Rabinstr.*) bleibt wie bisher in beiden Richtungen befahrbar.

10.3.3.8 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung der MUK-Strecke

- Der Knoten *Mittelstr. / Ubierstr. / Plittersdorfer Str.* wird in einen Kreisverkehrsplatz umgewandelt (Maßnahme MIV-141, siehe auch Abschnitt 10.3.3.2).
- Die Flächen für den Kfz-Verkehr werden vom Knoten *Mittelstr. / Kennedyallee* bis zum Knoten *Konstantinstr. / Tannenallee* durch Schutzstreifen und gelegentliche Parkplätze reduziert (Maßnahme MIV-142). Dementsprechend ergeben sich Widerstandserhöhungen für den MIV. Ausnahme ist der *Römerplatz*. Dort ändert sich nichts.

10.3.3.9 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Uni-Campus' Poppelsdorf (HSEP)

Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen (siehe dazu auch Abschnitte 4.2.2.2 und 4.2.2.4) hat insbesondere die Aufgabe des Standortes Römerstraße (ehemalige PH) und der Umzug der betroffenen Einrichtungen in den Campus Poppelsdorf, den Campus Enderich, den Campus Hofgarten sowie zum *Kaiser-Karl-Ring* (Psychologie). Weiterhin sind umfangreiche Verlagerungen der universitären Einrichtungen innerhalb des Campus Poppelsdorf geplant. Schließlich ist auch der Wegzug einiger Einrichtungen in das Gelände des Universitätsklinikums Bonn (siehe Abschnitt 10.3.3.10) geplant. Neben den dadurch bewirkten Veränderungen der Transportnachfrageverflechtungen hat dies auch Einfluss auf Anbindungen der Transportnachfrage an das Straßennetzmodell in der Weise, dass entsprechende Erschließungsstraßen errichtet sowie Fahr- und Abbiebemöglichkeiten in bestehenden Straßen verändert werden müssen.

- Auf dem Campus-Gelände wird ein Parkhaus für Studenten und Bedienstete mit ca. 800 Stellplätzen errichtet⁶⁹ (Maßnahme MIV-151). Zufahrten in das Campus-Gelände sind aus der *Carl-Troll-Str.* und der *Endericher Allee* möglich. Linksabbieger aus der *Endericher Allee* in das Campus-Gelände besitzen dabei eine separate Linksabbiegespur.
- Die *Karlrobert-Kreiten-Str.* wird als Einbahnstraße in Richtung *Meckenheimer Allee* geführt (Maßnahme MIV-152).
- Der *Katzenburgweg* wird als Einbahnstraße in Richtung *Carl-Troll-Str.* geführt (Maßnahme MIV-153). Linksabbieger aus der *Meckenheimer Allee* in den *Katzenburgweg* besitzen dabei eine separate Linksabbiegespur.
- Die Einfahrt in die *Kekuléstr.* sowohl von der *Carl-Troll-Str.* als auch von der *Clemens-August-Str.* ist nur durch Rechtsabbiegen erlaubt (Maßnahme MIV-154).

10.3.3.10 Maßnahmen im Universitätsklinikum Bonn (UKB)

Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in Bonn haben auch die Konzentrationsabsichten des Universitätsklinikums Bonn auf den Hauptstandort Venusberg. Vor allem im Hinblick auf die Medizinischen Einrichtungen in der *Wilhelmstr.* (Medizinische Poliklinik) und in der *Adenauerallee* (Kinderklinik) sind im Raum Bonn entsprechende räumliche Veränderungen der Transportnachfrage zu erwarten. Zudem ist die Errichtung des Deutschen Zentrums für neurodegenerative Erkrankungen (DZNE), die im Süden des Klinikgebietes östlich der heutigen Neurochirurgie/Neurologie angelegt

⁶⁹ Im Rahmen des Mobilitätsplan für die Universität Bonn, der begleitend zur Hochschulstandortentwicklungsplanung (HSEP) aufzustellen ist, wird in einer Untersuchungsvariante davon ausgegangen, dass auf ein Parkhaus verzichtet werden kann, wenn seitens der Universität geeignete Mobilitätsmanagementmaßnahmen ergriffen werden. Aufgrund der noch offenen Umsetzung gehen diese Überlegungen hier nicht ein.

werden soll, zu berücksichtigen. Schließlich trägt auch die Verlagerung einiger Institute vom Campus Poppelsdorf in das neue Biomedizinische Zentrum auf dem Venusberg zu weiteren Veränderungen bei. Ähnlich wie bei den HSEP-Maßnahmen bestehen daher auch hier Einflüsse auf die Anbindungen der Transportnachfrage an das Straßennetzmodell.

- Auf dem UKB-Gelände werden neue Planstraßen angelegt⁷⁰.
- Anlage neuer Parkbauten auf dem UKB-Gelände (Parkhaus Mitte und Parkhaus Süd) mit Anbindung an die neuen Planstraßen

10.3.3.11 Erschließung neuer größerer Baugebiete

- „Am Hölder“: Neue Erschließungsstraße *Kurfürstenplatz* mit Anschluss an den neuen Kreis *Reichsstr. / Röttgener Str.* (Maßnahme MIV-161, siehe B-Plan „Am Hölder“ – Vorzugslösung vom Sept. 2003)
- „Am Bruch“: Rückbau des Abschnittes der diagonal durch das Bebauungsplangebiet verlaufenden *Lessenicher Str.* (Maßnahme MIV-162, siehe Drucksache 0512780ST6)
- „Im Rosenfeld“: Erschließung durch Anbindung an die *Schickgasse* mit Einrichtung einer Tempo-30-Zone (Maßnahme MIV-163).
- „Wissenschaftspark West“: Erschließung durch Anbindung an die *Siegburger Str.* ca. 300m östlich der *AS Pützchen*⁷¹ (Maßnahme MIV-164).
- „Wohnpark Vilich Müldorf Nord (Bebauungsplan 8125-11)“: Erschließung durch Anbindung über die Straßen *Buschweg* an die *Flughafenstr.* und *Clara-Schumann-Weg* an die *Bundesgrenzschutzstr.*
- „Wohnpark Vilich Müldorf Süd“ (Bebauungsplan 8124-24): Erschließung durch Anbindung über eine Planstraße an die *Bundesgrenzschutzstr.*

10.3.3.12 Sonstige Maßnahmen

- Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der *Turmstr.* zwischen *Kennedyallee* und *Wurzerstr.* (siehe Drucksache 0512412EB6) haben Auswirkungen auf die Kapazität des betreffenden Streckenzugs (Maßnahme MIV-171).
- Die *Rüngsdorfer Str.* ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen (Maßnahme MIV-172).
- Auf dem *Kaiser-Karl-Ring* ⊕ *Hochstadenring* zwischen dem Richtungsabschnitt *Kölnstr.* → *Bornheimer Str.* fällt eine Kfz-Richtungsfahrspur weg, um dafür den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen (Maßnahme MIV-173).
- Aus der *Ulrich-von-Hassell-Str.* darf in die fahrtrichtungsgetrennte *Julius-Leber-Str.* nur rechts (nach Süden) abgebogen werden (Maßnahme MIV-174). Die Überfahrt auf die nach Norden führende Fahrbahn wird unterbrochen. Damit ist auch ein Linksabbiegen aus dem Gelände der Basketballhalle (d.h. nach Süden) nicht mehr möglich. Stattdessen müssen diese Verkehre im Basketballhallengelände zunächst auf den inneren Erschließungsstraßen des Basketballhallengelände zu dem ca. 100m südlich gelegenen neuen Kreis fahren, von dem aus Abbiegemöglichkeiten in alle Fahrtrichtungen bestehen.

⁷⁰ Eine im Rahmen der Ausbauplanung erwogene Anbindung der südlichen UKB-Einrichtungen an eine ausgebaute *Karl-Landsteiner-Str.* ist wegen unklarer Umsetzungsbedingungen jedoch nicht implementiert.

⁷¹ Beim Wegfall der *AS Pützchen* wäre hier eine Anbindung an die *Sankt Augustiner Str.* denkbar. Eine solche Anbindung wird allerdings nicht im VEP Bonn betrachtet. Die Wirkungen möglicher Anbindungsvarianten des Wissenschaftspark West müssen im Rahmen einer vertiefenden Verkehrsuntersuchung geprüft werden.

- Errichtung des neuen Telekom Parkhauses an der *Nahom-Goldmann-Allee* mit Einfahrt in der *Olof-Palme-Allee* und Ausfahrt in die *Nahom-Goldmann-Allee*.
- Errichtung einer Tiefgarage im *Wohnpark Bonn Village* (ehemaliges Miesen-Gelände) mit Anbindung an die *Christian-Miesen-Str.*

10.3.3.13 Maßnahmen im Umland

- Maßnahmen des Rhein-Sieg-Kreises (Kreisstraßen)
 - ☞ *K14* – Ortsumfahrung Wachtberg-Gimmersdorf (Maßnahme MIV-I101)
 - ☞ *K29* – Ortsumfahrung Troisdorf-Kriegsdorf (Maßnahme MIV-I102)
- Maßnahmen des Landes (Landesstraßen)
 - ☞ *L269* – Ortsumfahrung Rheidt und Mondorf (Maßnahme MIV-I201)
 - ☞ *L274* – Neubau der Ortsumfahrung Niederkassel bis Troisdorf-Spich (Maßnahme MIV-I202)
 - ☞ *L332* – Ortsumfahrung Eschmar bis Troisdorf-Sieglar mit Anschluss an die *A59* (Maßnahme MIV-I203)
 - ☞ OU Bornheim-Roisdorf (*L281n*, Maßnahme MIV-I204)
 - Verlauf: 2-spurig von *L118* (*Roisdorfer Str.* in Bornheim) ↔ *Grootestr.*
 - Anschlüsse:
 - × *Hohe Str.*, die vorfahrtgebend einmündet
 - × *Grootestr.* durch einen Kleinkreisel

Im Zusammenhang mit dieser Ortsumfahrung ist die *L118* bis zur *AS Bornheim* 4-spurig ausgebaut (Maßnahme MIV-I205).
- Maßnahmen des Bundes (Autobahnen und Bundesstraßen)
 - ☞ *A1: AS Blankenheim* ↔ *AS Daun*; 4-streifiger Neubau (Lückenschluss in der Eifel, Maßnahme MIV-I301)
 - ☞ *A3: AK Leverkusen* ↔ *AK Köln-Ost*; Ausbau von 4 (6) auf 8 Streifen (Maßnahme MIV-I302)
 - ☞ *A59: AD Köln-Porz* ↔ *AS Wahn*; Ausbau von 5 auf 6 Streifen (Fahrtrichtung Köln hat bereits 3 Streifen, Maßnahme MIV-I303)
 - ☞ *A59: AS Wahn* ↔ *AD St. Augustin/W*; Ausbau von 4 auf 6 Streifen (Maßnahme MIV-I304)
 - ☞ *A59: AD St. Augustin/W* ↔ *AD Bonn-Beuel*; Ausbau von 6 auf 8 Streifen (Maßnahme MIV-I305)
 - ☞ *A59: AD Bonn-Beuel* ↔ *AS Bonn-Beuel-Ost*; Ausbau von 4 auf 6 Streifen (Maßnahme MIV-I306)
 - ☞ *B51*: Ortsumfahrung Köln-Meschenich; 2-streifiger Neubau (Maßnahme MIV-I307)
 - ☞ *B56*: Ortsumfahrung Miel mit Vollanschluss an *A61* (Maßnahme MIV-I308)
 - ☞ *B265*: Ausbau Köln-Militärtring ↔ Liblar (Maßnahme MIV-I309)

10.3.4 Ergebnisse der Verkehrsprognose 2020 für den MIV und ÖPNV

Die folgenden Karten stellen zum Überblick die Rechenergebnisse für die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 für die ganze Stadt dar. Bei den MIV-Karten wurden wiederum zur Verbesserung der Übersichtlichkeit zwei Nullen weggelassen, die Größenklassen der Belastung ist also, sofern angegeben, mit 100 zu multiplizieren. Damit die Karten einfacher überblickt werden können, werden beim MIV die Belastungsklassen farbig codiert. Beim ÖPNV sind die Fahrzeuge farbig codiert (blau- Bus, grün-Stadt-/Straßenbahn, schwarz-Eisenbahn).

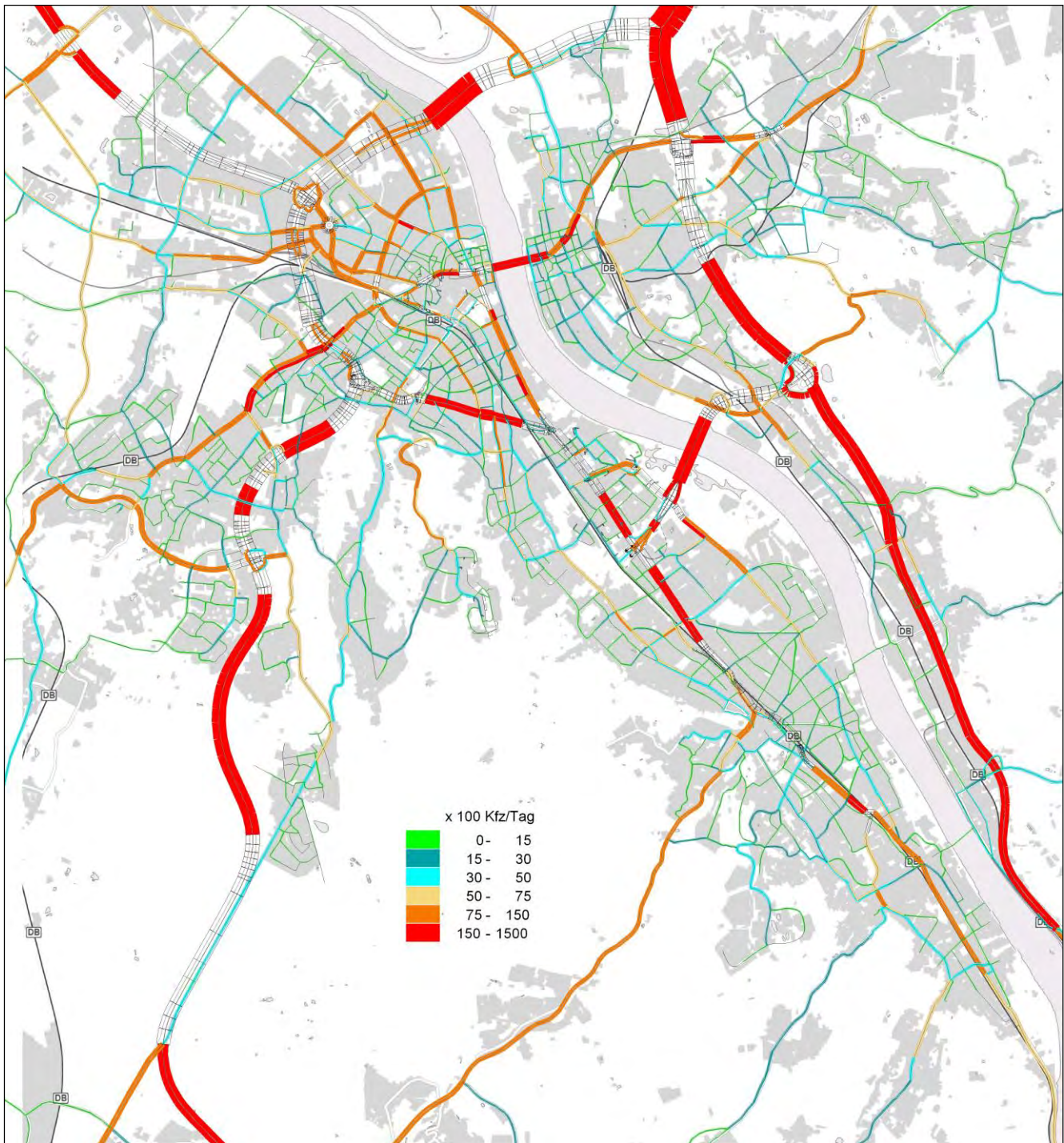


Abb. 10.98: Werktägliche Verkehrsstärken im Straßennetz von 2020

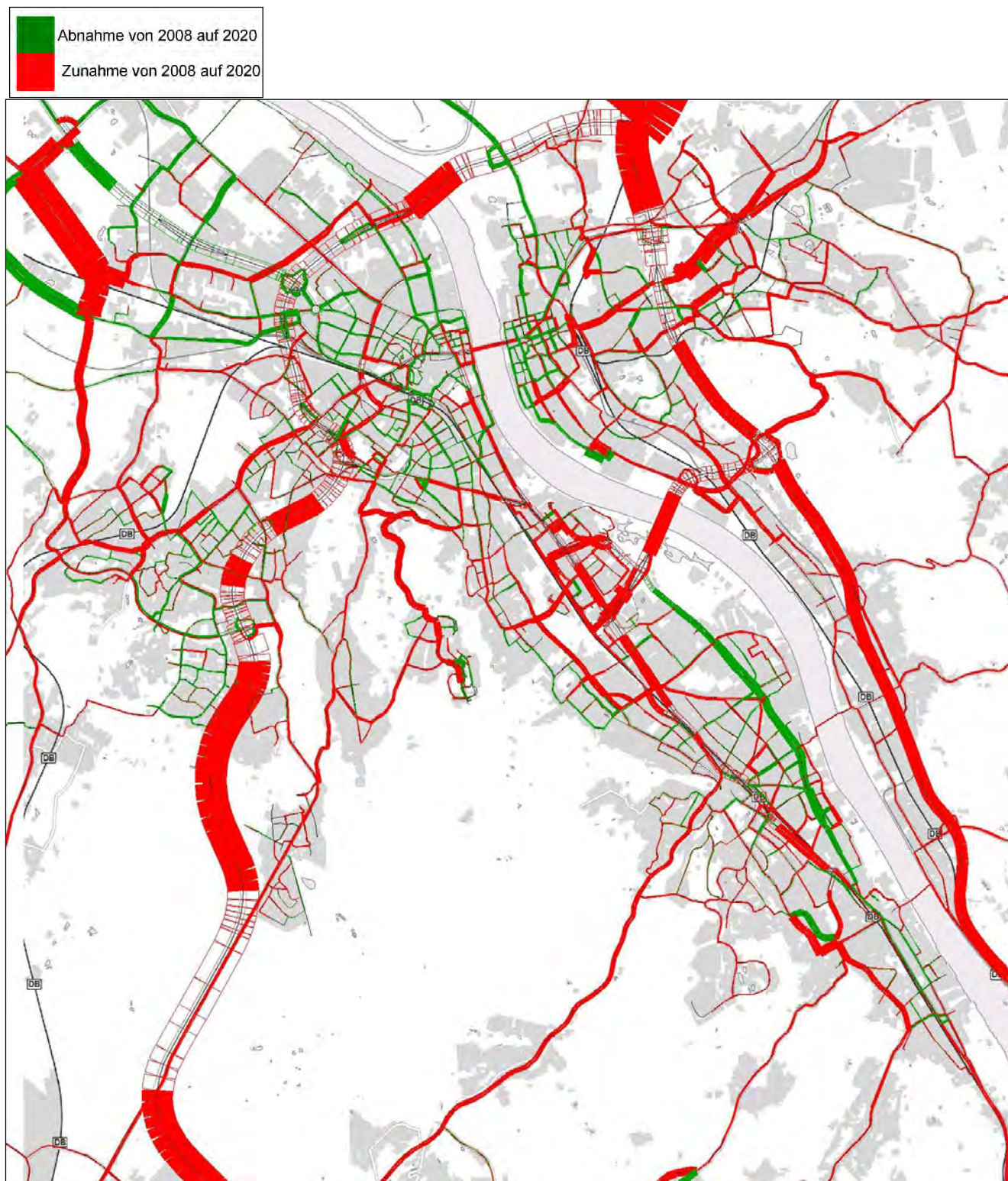


Abb. 10.99: Veränderung der Verkehrsstärken bezogen auf die Situation 2008 (siehe **Abb. 10.90**)

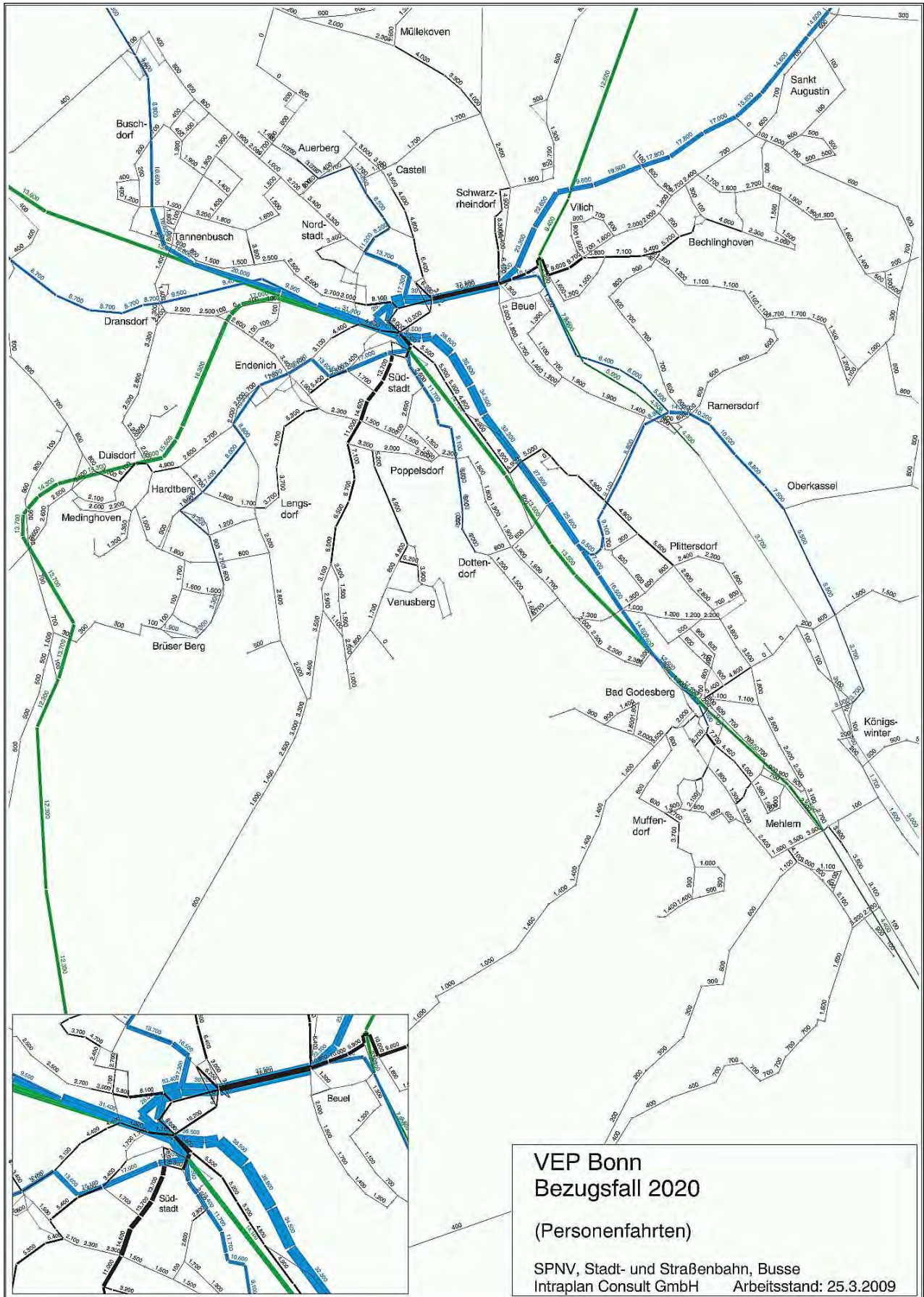


Abb. 10.100: Tägliche Personenfahrten im ÖPNV-Liniennetz des Bezugsfalls 2020

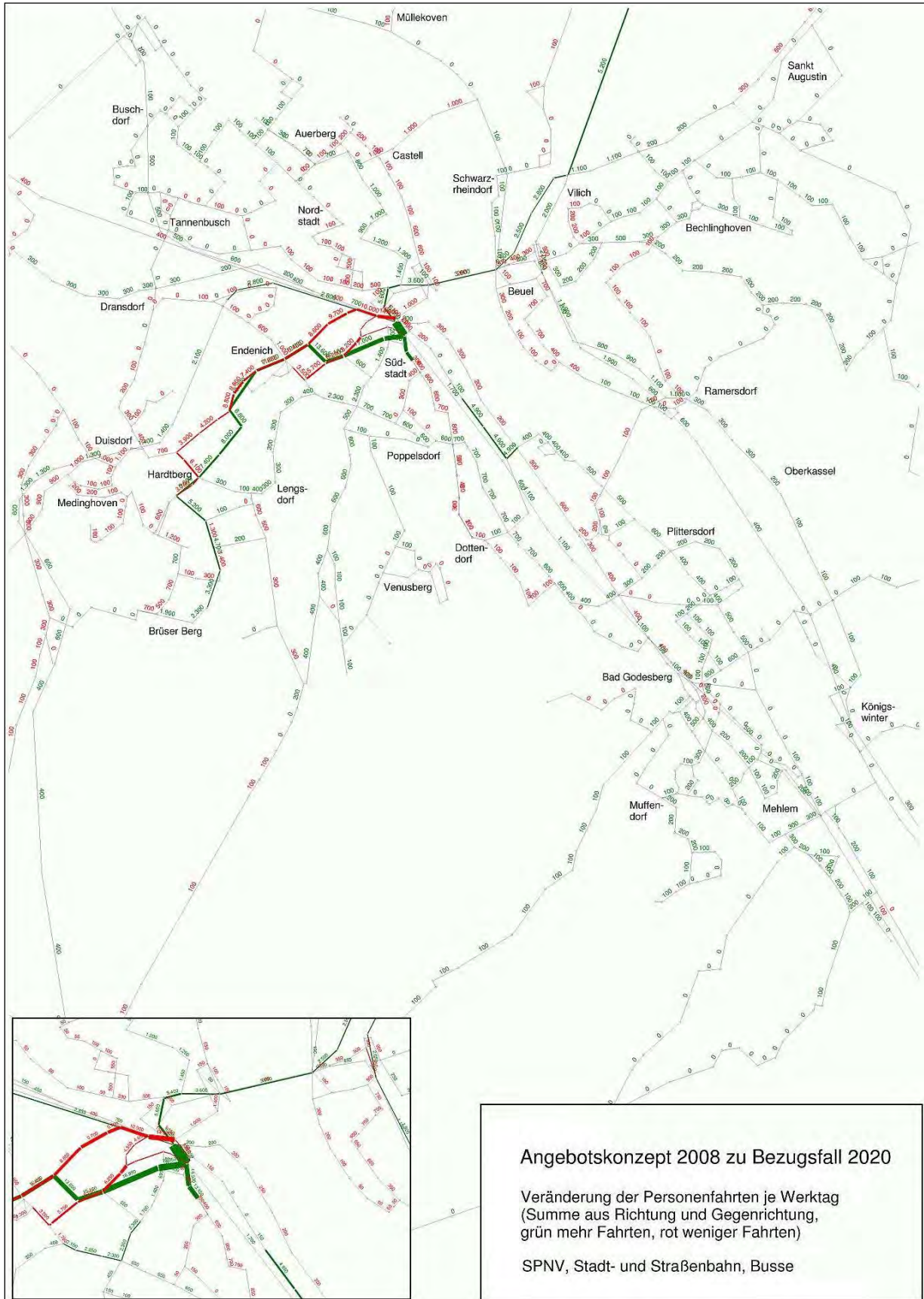


Abb. 10.101: Veränderung der werktäglichen Verkehrsstärken im ÖPNV-Liniennetz 2020 in Bezug auf 2008

10.4 Disponible Maßnahmen 2020

Die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen der Auftaktveranstaltung genannt wurden, differenzierten sich nur hinsichtlich der Verkehrssektoren und der räumlichen Lage. Eine weitere inhaltliche Differenzierung konnte hinsichtlich der Existenz räumlicher Angaben vorgenommen werden. In diesem Sinne sind die Maßnahmennennungen noch unterschieden in lokalisierbare Vorschläge, bei denen ein Ort, eine Straße, ÖPNV-Linie oder ein konkreter Raum spezifiziert wurde und weiteren Anregungen.

Darüber hinaus wurden auch Wünsche oder weniger konkrete Maßnahmen genannt, die eher durch Förderung oder gesetzgeberische Aktivitäten auf Landes- oder Bundesebene zu steuern sind. Sie sind als verkehrssektorübergreifende Maßnahmen in Abschnitt 10.4.1 zusammengefasst.

Die Maßnahmenvorschläge wurden dann thematisch sortiert und hinsichtlich ihrer Sinnhaftigkeit einschätzend bewertet. Im Ergebnis wurde ein „Maßnahmenkatalog“ aufgestellt, der mit dem VEP-Beirat abgestimmt wurde. Einige Maßnahmen wurden dabei als sogenannte „indisponible“ Maßnahmen identifiziert, die aufgrund bereits vorliegender Beschlüsse oder gesicherter Finanzierung mit hoher Sicherheit bis zum Jahr 2020 realisiert werden (siehe dazu Anhang 10.3.3).

10.4.1 Verkehrssektorübergreifende Maßnahmenvorschläge aus dem Dialogprozess

- Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes fördern
- Begriff „großräumig“ nicht als gesamtstädtisch fehlinterpretieren; regionales Denken forcieren
- Erreichbarkeit der Ziele für Beruf, Einkauf, Freizeit von allen Orten der Region ermöglichen (hauptsächlich im ÖPNV)
- Trennung der Verkehrsströme und –mittel
- Unterscheidung zwischen und Berücksichtigung von verschiedenen Reiseanlässen (z.B. privat, beruflich, touristisch, etc.)
- kein Verkehrskollaps, auch unter Berücksichtigung des ÖPNV-Ausbaus
- Finanzielles Push-Pull-System erzeugen
- Pendler berücksichtigen, die in Bonn arbeiten, aber dort nicht wohnen

10.4.2 Motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr

10.4.2.1 Lokalisierbare Maßnahmenvorschläge

Die Spalten der anschließenden Tabelle haben die folgende Bedeutung

- Quelle:

Herkunft des Maßnahmenvorschlags	
AV	Vorschlag wurde auf der Auftaktveranstaltung genannt
MW	Vorschlag wurde auf dem Maßnahmenworkshop genannt
FO	Vorschlag aus dem VEP-Forum
79	Nicht realisierte Maßnahme aus dem VEP 1979
HK	Vorschlag stammt aus einem bestehenden Handlungskonzept
Post	Nachtrag (hauptsächlich per Email)
Rev	Revision (im Nachgang optimierter Vorschlag)
- Weiterverarbeitung:

„+“	Maßnahme wird weiterverfolgt
„-“	Maßnahme wird nicht weiterverfolgt (siehe Bemerkungen)

„IND“ Maßnahme ist indisponibel und daher Teil
der Referenzsituation (siehe Abschnitt 10.3.3)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbearbeitung
Änderungen im BAB-System				
1	79	Venusberg-Mitteltunnel: A562 - Venusberg - Lengsdorf - A565	Maßnahme war Teil des Bundesverkehrswegeplans, ist dort aber mittlerweile verworfen worden	-
2	MW	Halbanschluss der Schlesienstr. an die A555	untersucht vom Landesbetrieb Straßenbau	+
3	MW	Verlegung des Endericher Ei's nach Norden und dort Anschluss an An der Immenburg / Immenburgstr.	soll zunächst nicht weiterverfolgt werden; Zweck ist die Aufwertung zu einer vollwertigen Anschlussstelle mit der Möglichkeit in und aus dem BAB-System ein-/auszufahren; nur in Verbindung mit 42 (Rückbaumöglichkeit der Endericher Str.)	-
4	MW	Anschluss der Carl-Troll-Str. an den A565-Zubringer (Reuterstr.)	sinnvolle Entlastung des Stadtsystems vom Hochschulverkehr	+
5	AV	Entschärfung der Verkehrssituation A565 / Niederkasseler Str. (z.B. durch Kreisverkehrsplatz)	nicht relevant für den VEP	-
6a	MW	A565: AS Bonn-Poppelsdorf - AD Beuel: Erweiterung um eine Fahrspur je Richtung	Voruntersuchung liegt vor; verkehrliche Wirkung soll im VEP untersucht werden	+
6b	Rev	A565: Nordkreisel - AD Beuel: Erweiterung um eine Fahrspur je Richtung		+
6c	Rev	Westboulevard von Poppelsdorfer Kreisel - Nordkreisel und Neuordnung der anzuschließenden Stadtstraßen		+
7a	MW	Anbindung der Bundesgrenzschutzstr. als HVS an das AD Bonn-Beuel und an der B56 Anschluss an den geplanten Großkreisel	sinnvolle Ergänzung und Entlastung der B56	+
7b	Rev	Anbindung der Bundesgrenzschutzstr. als HVS an die A565 durch Überbrückung der A59	kostengünstigere Alternative zu 7a	+
8	MW	A59: AS Bonn-Beuel-Ost - AK Bonn-Ost: Erweiterung um eine Fahrspur pro Richtung		+
9	AV	Entschärfung der Verkehrssituation im Anschluss der Oberkasseler Str. an die A562.		+
10a	79	Wegfall der A59-AS Pützchen	wenn B56 verbreitert wird; fertiger Vorentwurf	+
10b	79	Neubau der A59-AS Maarstr.	fertiger Vorentwurf	+
11	MW	Verlagerung des MIV aus der Innenstadt durch Ausbau des BAB-Ringsystems mit Anschluss an den Reutertunnel	Maßnahme ist Teil des Bundesfernstraßennetzes	-
12	79	Venusberg-Südtunnel: A562 - Ückesdorf - A565 - Witterschlick - B56	Maßnahme war Teil des Bundesverkehrswegeplans, ist dort aber mittlerweile verworfen worden	-
13	Post	Projekt Venusbergtunnel beibehalten	Maßnahme war Teil des Bundesverkehrswegeplans, ist dort aber mittlerweile verworfen worden	-
14	AV	Rückbau des AK Bonn-Ost zu einem Autobahndreieck; Abbindung der Oberkasseler Str.	Rückbau teuer; verlagerte Verkehre führen über Landgrabenweg	+
15	AV	Konrad-Adenauer-Brücke aus dem Autobahnnetz nehmen	keine verkehrliche Wirkung; keine Veränderung der Leistungsfähigkeit; bei Umwidmung als Landstraße oder Gemeindestraße würden die Erhaltungskosten dem Land oder der Gemeinde zufallen	-
16	AV	Verlegung der Auffahrt auf die A562 zwischen Petra-Kelly-Allee und Ludwig-Erhard-Allee zum Platz der Vereinten Nationen	nach derzeitigem Stand auch technisch nicht ausführbar	-
Maßnahmen im südlichen Stadtbezirk Bonn				
18	AV	Verbesserung der Fahrtmöglichkeiten Südstadt, Poppelsdorfer Allee oder Kessenich - Bundesviertel	wird durch diverse andere Maßnahmen, die als Bündel zusammengestellt werden, geprüft	-
19	Post	Einrichtung einer Grünen Welle auf der Reuterstr. (Störungen durch Argelanderstr.)	überflüssig wenn 22 realisiert wird; Konflikt mit 41	+
20	MW	Umbau des Knotens Rheinweg / Karl-Barth-Str. / Markusstr. zum Kreisverkehrsplatz		+
21	MW	Verkehrssicherheit auf der Provinzialstr. im Abschnitt Konrad-Adenauer-Damm - Reichsstr. erhöhen	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme: ist zwar modelltechnisch abbildbar, jedoch werden am Stadtrand kaum Effekte ablesbar sein	+
22	79	Reutertunnel: Verlegung der Kfz-Fahrbahn unter die Reuterstr.	Option für die Zukunft	-

Abb. 10.102.: Liste der Maßnahmenvorschläge für den MIV

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmevorschlags	Bemerkungen	Weiterbe- arbeitung
Maßnahmen im westlichen Stadtbezirk Bonn				
24	MW	Hohe Str. ins Hauptverkehrsstraßennetz aufnehmen		+
25	AV	Verbesserung des Durchflusses im gesamten Hermann-Wandersleb-Ring (Grüne Welle)	wegen der Querverkehre problematisch; Prioritäten vorgeben	+
26	79	Verbindung Endenich - Alfter (über Meßdorfer Feld)	Meßdorfer Feld ist als Naherholungsbereich festgesetzt worden (Ratsbeschluss)	-
27	79	Umfahrung des Ortszentrums Ippendorf	durch die seit 1979 stattgefundene Siedlungsentwicklung (neue Wohnbebauungen) kaum noch möglich	-
28	79	L118n (Westtangente Bonn in alter Trassenführung)	inzwischen durch neue Lage der L118n mit Anschluss an Konrad-Adenauer-Damm realisiert	-
29	79	L281n - Ortsumfahrung Roisdorf (bis Anschluss Hohe Str.)	alternative Führung der L183n im Vergleich zur heutigen Westtangententrasse	-
Maßnahmen im Stadtbezirk Beuel				
31	MW	Umbau des Knotens Pützchens Chaussee / Im Thelenpfad / Am Herz-Jesu-Kloster zum Kreisverkehrsplatz		+
32a	Post	Knoten Landgrabenweg / Dietrich-Bonhoeffer-Str. LSA-Schaltung überprüfen (zu hohe Wartezeiten)		+
32b	Post	Grüne Welle auf der Sankt Augustiner Str. (B56)		+
33	AV	Schaffung einer Verbindung zwischen Siegburger Str. und Gustav-Kessler-Str.	kürzt die Verbindung über Königwinterer Str. (mit LSA) ab; wegen starker Höhenunterschiede (Topografie) aber problematisch	-
34	79	Ausbau des Schießbergweges (zur Entlastung der Königwinterer Str. in Ramersdorf)	durch die stattgefundene Entwicklung (T-Mobile) kaum noch möglich	-
35	AV	Schaffung einer Verbindung zwischen Samansstr. und An der Umkehr	Prüfung für Fuß- und Radwegverkehr	-
36	AV	Verbesserung der Situation am LSA-Knoten K8 / Am Herz-Jesu-Kloster / Im Thelenpfad (in Pützchen)	siehe 31	-
37	AV	Verbesserung der Situation am Kreisverkehrknoten Hauptstr. / Paul-Langen-Str. / Am Rehsprung (Siebenwegekreuzplatz in Holzlar)	nicht relevant für den VEP; kann durch Zebrastreifen o.ä. erfüllt werden	-
Verkehrsberuhigungen, Umwidmungen und Rückbau von Straßenzügen				
39	MW	Umgestaltung Belderberg	bei Alternativangebot Rheinquerung	+
40	MW	Umgestaltung der Bornheimer Str. im Bereich Berliner Platz - Ellerstr.		+
41	MW	Umgestaltung der Reuterstr.		+
42	MW	Umgestaltung der Endenicher Str.	nur bei Alternativangebot, etwa Verlegung Endenicher Ei (3)	+
43	79	Umgestaltung der Römerstr. (als Wohnstraße)	eher lokale Wirkungen (abhängig von der Entwicklung des ehemaligen Universitätsstandortes)	+
44a	MW	Umgestaltung der Königwinterer Str. (Schließung für den MIV)	Schließung nicht möglich, Verkehrsberuhigter Bereich wird modelltechnisch vorgeschlagen	+
44b	Rev	Umgestaltung der Königwinterer Str. (Erhöhung der Durchfahrwiderstände)		+
45	Post	Verkehrsberuhigte Gestaltung der Roncallistr. in Höhe der Dorfkirche		+
46	MW	Umgestaltung Am Burgweiher	Zweispurigkeit muß erhalten bleiben	+
47	79	Umgestaltung der Gotenstr. (als Wohnstraße)	nach dem Bau B9-Tunnel treten hier nur noch lokale Wirkungen auf.	+
48	79	Umgestaltung der Dottendorfer Str. (als Wohnstraße)	mit Realisierung einer anderen niveaufreien Querung machbar (61)	+
49	Post	Koblenzer Str. (Abschnitt Aennchen Platz - Am Kurpark): SharedSpace-Konzept umsetzen		+
50a	AV	Tempo-30-Zone im Wohnumfeld der Rüngsdorfer Str.	wird auf jeden Fall realisiert und ist daher indisponibel (Teil des Bezugfalls)	IND
50b	Post	Koblenzer Str. (Abschnitt Am Kurpark-Theodor-Heuss-Str.): städtebaulich aufwerten		+
51	79	Umgestaltung der Drachenburgstr. (westlicher Teil als Wohnstraße, östlicher Teil bleibt Gewerbestraße)	wegen Busdurchfahrt ist ein weiterer Rückbau eher unwahrscheinlich, geringfügige Anpassungen lokal wirksam	+
52	79	Umgestaltung der Elisabethstr. (als Wohnstraße)	Anpassung möglich, jedoch ohne Netzeffekte	+

Abb. 10.102.: Liste der Maßnahmevorschläge für den MIV (Fortsetzung)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmevorschlags	Bemerkungen	Weiterbe- arbeitung
53	79	Rückbau der Achse Wittelsbacher Ring - Bonner Talweg bis Reuterstr. als Wohnstraße	gehört zum HVS-Netz; aufgrund der durchführenden Schienentrasse und des nicht realisierten Reutertunnels nicht möglich; erzeugt hohe Umwegverkehre	-
54	79	Umgestaltung der Achse Schiefelingsweg - Fontainengraben (als Wohnstraße)	wäre In Verbindung mit 1 denkbar; Hardtberglinie ist indisponibel	-
55	79	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Pützchen + Holzlar + Holtorf (Verlagerung auf Ring A59 - B56 - K8 - Ennertaufstieg)	durch seit 1979 ergriffene Maßnahmen überflüssig geworden	-
56	Post	Achse Heerstr. - Rosental als Fahrradstraße anordnen		+
Niveaufreie Querungen der linksrheinischen DB-Trasse				
57a	MW	Untertunnelung der DB-Trasse Marie-Kahle-Allee - Chr.-Miesen-Str. - Dottendorfer Str.		+
57b	MW	Untertunnelung der DB-Trasse Dottendorfer Str - Ollenhauerstr.		+
58	MW	Niveaufreie Querung der DB-Trasse in Fortsetzung der A562 bis Servatiusstr.	konkurrierender Vorschlag zum favorisierten 57a	+
59	MW	Niveaufreie Querung der DB-Trasse in Fortsetzung der Olof-Palme-Allee bis Servatiusstr. (vorbei am Südfriedhof)	konkurrierender Vorschlag zum favorisierten 57a	+
60	AV	Niveaufreie Querung der DB-Trasse in Höhe der A562 (Venusberg-Tunnel): Schranken weg; Tieferlegung der DB-Trasse; Vermeidung eines Tunnelbaus im Anschluss an A562	siehe 58	-
61	79	Untertunnelung der DB-Trasse Marie-Kahle-Allee - Hausdorffstr.	wegen Wohngebieten nicht empfehlenswert; überholte Planung (siehe 57a)	-
62	MW	Niveaufreie Querung der DB-Trasse in Höhe der Drachenburgstr.	derzeit keine technische Machbarkeit absehbar. Prüfen, ob eine Erweiterung des Knoten Mallwitzstr. weiterführend ist.	-
Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der S13-Trasse				
64b	MW	Verlegung der Gartenstr. vom Bahnübergang Gartenstr. bis Gerhardstr.	wird auf jeden Fall realisiert und ist daher indisponibel (Teil des Bezugfalls)	IND
64a	Post	Verlegung der Gartenstr. von Gerhardstr. bis Siegburger Str.		+
65	MW	Aufhebung des Bahnübergangs Gartenstr.	wird auf jeden Fall realisiert und ist daher indisponibel (Teil des Bezugfalls)	IND
66	MW	Auf dem Grendt: Verbreiterung der Brücke	nicht relevant für den VEP	-
67	MW	Aufhebung des Bahnübergangs Küdinghovener Str. (Umwandlung in eine Rad- und Fußgängerunterführung)	wird auf jeden Fall realisiert und ist daher indisponibel (Teil des Bezugfalls)	IND
Verkehrskonzept Bonner Innenstadt und Erweiterungen				
69	79	Viktoriaunterführung: Querung der DB-Trasse nordwestlich von Bonn Hbf (Entlastungsmaßnahme für die Bornheimer Str.)	soll zunächst nicht weiterverfolgt werden	-
70	MW	Anbindung der Viktoriaabrücke an die Thomastr. (Entlastungsmaßnahme für die Bornheimer Str.)	Konkurrenz zur favorisierten Viktoriaunterführung (siehe 69)	+
71	HK	Stärkung der Tangentialen Am Alten Friedhof - Bertha-von-Suttner-Platz mit Ausbau der Rabinstr. für den Zweirichtungsverkehr	wird auf jeden Fall realisiert und ist daher indisponibel (Teil des Bezugfalls); Wirkung würde noch verstärkt in Verbindung mit 69	IND
72	HK	Aufhebung des Cityringes (z.B. durch Kappung im Bahnhofsbereich)	soll zunächst nicht weiterverfolgt werden; Planungsvariante aus dem Bahnhofsgutachten; zu entscheiden wäre Variante 1 oder Variante 8	-
73a	HK	Linksabbiegemöglichkeit im Knoten Bertha-von-Suttner-Platz / Sandkaule / Berliner Freiheit / Belderberg schaffen	Dauerthema, das bisher nicht gelöst werden kann, nur mit Tunnellösung oder Tieferlegung Stadtbahn umzusetzen, eigentlich aber sinnvoll	+
73b	Rev	Linksabbiegemöglichkeit Belderberg >>> Bertha-von-Suttner-Platz und Berliner Freiheit >>> Belderberg schaffen	Alternative zu 73a	+
74	HK	Parkhaus Rabinstr. (auf dem Platz des alten Rheinufereisenbahnhofs)		+
75	HK	Umbau des Knotens Thomastr. / Am Alten Friedhof als Kreisverkehrsplatz	ist bereits in Planung und indisponibel (Teil des Bezugfalls)	IND
76	HK	Einbahnstraßenrichtung der Thomas-Mann-Str. umdrehen und Knoten Budapester Str. sowie Münsterstr. ausbauen (Bus-Tauglichkeit)	ist bereits in Planung	IND

Abb. 10.102.: Liste der Maßnahmevorschläge für den MIV (Fortsetzung)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbearbeitung
77	HK	Areal Thomas-Mann-Str. / Rabinstr. + Fahrrad- und Fußgängerampe zur Unterführung: Taxi- und Kiss-and-Ride-Vorfahrt für den Bahnhof	ist bereits in Planung	+
78	HK	Schließung und Rückbau der Nordunterführung für den MIV (zur Verbesserung der Bahnquerung für den Radverkehr)	nur in Verbindung mit 69 oder 70 denkbar	+
79	HK	Am Hof: Straße mit Schwerpunkt Fußgänger und ÖPNV umbauen	zu verstehen in Verbindung mit 72	+
80a	HK	Verbindung Wesselstr. - Am Hauptbahnhof schaffen und Einbahnstraße in der Südunterführung aufheben	gemäß bisheriger Ratsbeschlusslage in Planung	+
80b	Rev	Verbindung Wesselstr. - Am Hauptbahnhof schaffen + Einbahnstraße in der Südunterführung aufheben + Geradeausfahrverbot Poppelsdorfer Allee NO >>> Poppelsdorfer Allee SW (Knoten Baumschulallee)	als Alternative zu 80a; die Maßnahmenkombination zeigte positive Effekte in einem Vorgutachten	+
81a	Post	Am Boeselagerhof: Rückbau als verkehrsberuhigter Bereich mit Durchfahrmöglichkeit für den ÖPNV und Erhalt der TG-Einfahrt		+
81b	Rev	Am Boeselagerhof: Umgestaltung als Shared-Space-Bereich		+
82	79	B56 - Ausbau im Bereich der Innenstadt (Citytangente)	nur als Tunnel denkbar; hohe Realisierungshürden	-
83	AV	Auflösung des City-Rings	siehe 72	-
84	AV	kein Durchgangsverkehr durch die Innenstadt	keine eigene Maßnahme, Ziel der Netzergänzungen ist es, Alternativrouten attraktiver zu machen, und so dieses Ziel zu erreichen	-
85	79	Ausbau der Verbindung Am Alten Friedhof - Hbf - Hofgarten - Adenauer-Allee (B9)	nur als Tunnel denkbar; hohe Realisierungshürden	-
86	HK	Am Hauptbahnhof: im Bereich vor dem Hauptbahnhof umbauen (mit Schwerpunkt ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger)	zu verstehen in Verbindung mit 72. Modelltechnisch zunächst nicht relevant über 72 hinaus	-
87	HK	Neues Parkhaus im Bereich der Südost-Unterführung	nur in Zusammenhang mit Baumaßnahme Kaiserplatz vorgesehen, kein eigentlich städtisches Thema	-
88	HK	Neu- und Umgestaltung Quantiusstr. mit Berücksichtigung von Gegenverkehr	in engem Zusammenhang mit dem Gebäudekonzept vor Ort	-
Verkehrskonzept Bonner Norden und Erweiterungen				
90	HK	Direktrampe für die Beziehung A555 → AS Auerberg im AK Bonn-Nord errichten	eliminiert beide Stromverflechtungsbereiche im AK Bonn-Nord auf und beseitigt Rückstausituationen auf der A565; untersucht vom Landesbetrieb Straßenbau	+
91a	HK	Einmündung Brühler Str. / Bornheimer Str. zur Kapazitätserhöhung ausbauen (durch Einrichtung einer LSA)	sinnvolle Maßnahme im Berufsverkehr	+
91b	Rev	Einmündung Brühler Str. / Bornheimer Str. zur Kapazitätserhöhung ausbauen (durch einen Kreisel)		+
92	MW	Umbau des Knotens Heinrich-Böll-Ring / Ennemoserstr. zum Kreisverkehrsplatz		+
93	MW	Umbau des Knotens Brühler Str. / Soenneckenstr. / Justus-von-Liebig-Str. zum Kreisverkehrsplatz	der vorhandene Raum bietet die Möglichkeit; modelltechnisch untergeordnet	IND
94	Post	Entschärfung der Verkehrssituation im Bereich Bornheimer Straße durch Ableitung des Verkehrs über Ennemoserstr. in Richtung Knoten Am Propsthof / Siemensstr.	im Zusammenhang mit 92	+
95	HK	AS Bonn-Tannenbusch an die Brühler Str. verlegen und zum Vollanschluss ausbauen	städtische Effekte eher gering; untersucht vom Landesbetrieb Straßenbau	-
96	HK	Spiralförmige Markierung im Potsdamer Platz; anbringen (Turbo-Kreisel)	Anpassung möglich, erhöht Kreiseldurchsatz; jedoch ohne Netzereffekte	

Abb. 10.102: Liste der Maßnahmenvorschläge für den MIV (Fortsetzung)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbearbeitung
Verkehrskonzept Bechlinghoven und Erweiterungen				
98	HK	Verbreiterung der B56	sollte in Verbindung mit 7a, 7b und 100 geprüft werden	+
99	Post	B56 zwischen OD-Grenze und Stadtgrenze Hangelar: Tempolimit 50km/h aufheben		+
100	HK	Leistungsfähigkeit des Knotens B56 / L83n / Siegburger Str. verbessern (z.B. durch Anlage als Kreisverkehrsplatz)	sollte in Verbindung mit 7a, 7b und 98 geprüft werden	+
101	AV	Verlängerung des Alaunbachwegs bis zur Pützchens Chaussee inkl. direkter Verbindung zum Teufelsbachweg und diesen weiter verlängern zur Müldorfer Str.		+
102	HK	Ortszentrum Bechlinghoven: Parkkonzept umsetzen und Knoten umgestalten (Anlage von Kreisverkehrsplätzen und Rechts-vor-Links-Regelungen)	für Geschwindigkeitsverhalten wichtig, nicht modellrelevant	+
103	HK	Teufelsbachweg bis zur L83n verlängern	in 101 enthalten	-
104	79	Südfahrt Pützchen / Bechlinghoven (L83 - K8)	siehe 101	-
105a	79	Verlegung der L16: Führung auf der Ostseite der A59	in Abstimmung mit Sankt Augustin; siehe auch 7a/7b	+
105b	Rev	Verlegung der L16: Querung der A59	in Abstimmung mit Sankt Augustin; siehe auch 7a/7b	-
106	79	Anschluss der BGS-Str. an eine verlegte L16	in Abstimmung mit Sankt Augustin; im Zusammenhang mit 105 oder 7a/7b	+
107	Post	Knoten B56 / Heckenweg / Kautexstr.: LSA-Schaltung überprüfen (zu hohe Wartezeiten)	nicht relevant für den VEP	-
108	AV	Bündelung des Verkehrs auf der B56	wird durch diverse andere Maßnahmen, die als Bündel zusammengestellt werden, geprüft	-
109	Post	Querverbindung Richthofenstr. - Bundesgrenzschutzstr.	in Abstimmung mit Sankt Augustin; im Zusammenhang mit 105a/b oder 7a/b	+
Verkehrskonzept Beuel-Mitte				
110	HK	Verkehrskonzept Beueler Osten umsetzen		+
111	HK	Verkehrskonzept Beueler Citybereich umsetzen		+
112	HK	Umbau des Knotens Königswinterer Str. / Siegburger Str. zum Kreisverkehrsplatz		IND
113	HK	Umbau des Knotens Königswinterer Str. / Maarstr. zum Kreisverkehrsplatz		IND
114	HK	Umbau des Knotens Siegburger Str. / Gartenstr. zum Kreisverkehrsplatz		+
115	HK	Verbindung Paulusstr. - Maarstr. schaffen		+
Verkehrskonzept Bad Godesberg				
117b	HK	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Streckenzug Mittelstr. / Ubierrstr. / Konstantinstr.	wird auf jeden Fall realisiert und ist daher indisponibel (Teil des Bezugesfalls)	IND
117a	Post	Umbau des Knotens Mittelstr. / Kennedyallee zum Kreisverkehrsplatz		IND
118	AV	Reduzierung des MIV in der Ubierrstr. um 50%	Reduzierung bereits durch den B9-Tunnel erreicht, weitere Reduzierungen gehen mit Nachteilen der Erschließungsqualität einher; siehe auch 117b	-
Verkehrskonzept Graurheindorf				
120	HK	Sperrung des Milchgasserweg (Mondorfer Fähre) - An der Pfaffenmütze	ohne Fährbetrieb nicht mehr erforderlich; Zusatzbelastungen auf der Kopenhagener Str. sind jedoch möglich.	+
121	HK	Einbahnstraßenführungskonzept Graurheindorf umsetzen		+
122	HK	Neue Erschließungsstraße rückseitig zur Bebauung an der Estermannstraße im Bereich "Auf den Batterien"	eher städtebauliche Fragestellung; ist als Alternative zu 123 zu verstehen	-
123	HK	Neue Erschließungsstraße Herseler Str. - An der Rheindorfer Burg mit Anschluss Kranenweg		+

Abb. 10.102.: Liste der Maßnahmenvorschläge für den MIV (Fortsetzung)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbe- arbeitung
Parkraumkonzept Universitätsklinikum Bonn - Venusberg				
124	HK	Verkehrliche Erfordernisse des Parkraumkonzeptes Universitätsklinikum Bonn umsetzen	wird im Rahmen einer separaten Verkehrsuntersuchung geprüft; Konzept liegt bisher noch nicht vor, städtebauliche Entwicklungsparameter können eingestellt werden	-
Regionales Verkehrskonzept für den Siebengebirgsraum				
126	HK	Maßnahme 5.0: Neuführung der L268 (L490) von Bellinghausen bis zur Kreuzung L490/K25 einschließlich einer neuen ausschließlich nach Süden gerichteten AS an die A3	sinnvoll in Verbindung mit 127a; jedoch Gefahr eines hohen induzierten Verkehrs.	-
127a	HK	Maßnahme 6: Neuführung der L490 zwischen AK Bonn-Ost (A59/A562/B42) und Kreuzung L490/K25	politisch abgelehnt; sinnvoll in Verbindung mit 126; schwierige Trassenführung.	-
127c	HK	Maßnahme 4: Ortsumfahrung Königswinter-Ittenbach mit Ölbergtunnel (L331n)		+
129	HK	Maßnahme 1: Neubau der L490 zwischen Grüner Weg (L268) und Langemarckstr. (L490)	Alternativverbindung mit dann eher lokalen Entlastungseffekten	-
130	HK	Maßnahme 2: Sperrung der L268 an der Kreuzung L268/K25	In Verbindung mit 133. Kann in Oberkassel zu erheblichen Mehrbelastungen führen.	-
131	HK	Maßnahme 3: Neubau der Anschlussstelle Langemarckstr. (B42 / L490)	führt zu erheblichen Mehrbelastungen und lokalen Entlastungseffekten, kann lokal geprüft werden	-
133	HK	Maßnahme 5.1: Neuführung der L268 (Umgehung Heisterbacherrott)	nicht notwendig bei Umsetzung von 126	-
Weitere Maßnahmen im Bereich Siebengebirge und Ennert				
127b	Post	Verbesserung der Verkehrssituation in St. Augustin und dem nördlichen Königswinter mit Ausbau der K8 und Anschluss an die A3 bei Dambroich	in Abstimmung mit Sankt Augustin; gemäß RSK soll die Maßnahme in Verbindung mit 98 und dem Ölbergtunnel bei Ittenbach geprüft werden	+
128	MW	Umbau des Knotens Oberkasseler Str. / Pützchens Chaussee zum Kreisverkehrsplatz		IND
132	AV	Halbanschluss A3 an L268 (bei Königswinter-Thomasberg / Königswinter-Bellinghausen)	wurde im Rahmen des VK Siebengebirgsraum verworfen. Es bestehen aber Alternativen (siehe 126).	-
134a	79	Ennertaufstieg (B56n): AK Bonn-Ost - Niederholthor - Stieldorf - A3	Maßnahme war Teil des Bundesverkehrswegeplans, ist dort aber mittlerweile verworfen worden	-
134b	HK	Maßnahmen aus der verkehrswirtschaftl. Untersuchung zur Mobilität in Bonn und dem südlichen Rhein-Sieg-Kreis	Untersuchung vom Landesbetrieb Straßenbau unter Einbeziehung des Großraumes Köln-Koblenz; Ergebnisse sollen im VEP Eingang finden (laufende Untersuchung)	+
135	79	K8n - Ortsumfahrung Hoholz-Gielgen (mit Anschluss an die B56n - Ennertaufstieg)	nur in Verbindung mit 134a	-
136	AV	Halbanschluss A3 an L143 (bei Sankt Augustin-Birlinghoven / Hennef-Dambroich)	Problematische Trassenfortführung durch Wohn- oder Landschaftsschutzgebiete; es bestehen aber Alternativen (siehe 127b)	-
137	AV	Entschärfung der Verkehrssituation im Knoten Oberkasseler Str. / Pützchens Chaussee	siehe 128	-
138	MW	Ausbau der Oberkasseler Str. (kann den zukünftigen Verkehr nicht mehr aufnehmen)	bei Aufnahme der neuen Siebengebirgerschließung nicht erforderlich	-
Rahmenvereinbarung zum Bürgernationalpark Siebengebirge				
140	HK	Entlastung der Oberkasseler Str.	erreichbar durch VK Siebengebirgsraum; keine Maßnahme	-
141	HK	Entlastung der L490	erreichbar durch VK Siebengebirgsraum; keine Maßnahme	-
142	HK	Entlastung der K25	erreichbar durch VK Siebengebirgsraum; keine Maßnahme	-
Park- und Verkehrskonzept Bundesviertel				
144	HK	Bereich Museumsmeile: Parkkonzept umsetzen (Bewirtschaftung)		+
145	HK	Bereich Tulpenfeld: Parkkonzept umsetzen (Bewirtschaftung)		+
146	HK	Bereich Johanniterviertel: Parkkonzept umsetzen (Bewirtschaftung)		+
147	HK	Ehemaligen Busparkplatz an der Petra-Kelly-Allee bewirtschaften		+

Abb. 10.102.: Liste der Maßnahmenvorschläge für den MIV (Fortsetzung)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbe- arbeitung
Verkehrskonzept UN Campus				
149	HK	Verkehrliche Erfordernisse des Entwurfskonzeptes UN-Campus (einschl. WCCB) umsetzen	indisponibel für 2020, da bis dahin schon umgesetzt	IND
Wirtschaftsverkehr				
151	MW	Reduktion von Lkw-Durchgangsverkehren auf der Königswinterer Str. in Oberkassel (siehe DS-Nr. 0712576)	erfordert ein Konzept zur Lkw-Führung, ist jedoch im Modell nicht relevant, da Daten nicht vorliegen	+
152	AV	Erhalt der Güterverkehrsstelle am Bahnhof Beuel		+
153	Post	Fahrverbot für Lkw-Durchgangsverkehr in Auf dem Hügel	die Zielverkehre müssten geprüft werden (z.B. MVA)	+
154	Post	MVA an die Schiene anschließen um Lkw-Aufkommen zu verringern	eventuell Synergieeffekte mit 153	+
155	Post	Wiederbelebung der Schienengüterverkehrsanbindung an die Aluminiumwerke		+

Abb. 10.102.: Liste der Maßnahmenvorschläge für den MIV (Fortsetzung)

10.4.2.2 Weitere Anregungen aus dem Dialogprozess

- Ausnutzen von Steuerungsmöglichkeiten zur Verminderung des MIV
 - ☞ Förderung des Mobilitätsmanagement wie z.B.
 - private Fahrgemeinschaften
 - betriebliches Mobilitätsmanagement
 - ☞ City Bike
 - ☞ Verkehrssystemmanagement (City Traffic)
 - ☞ Bauliche Maßnahmen
- Thema „Hauptverkehrsstraßennetz Bonn“: Angebracht wäre eine Neudefinition. In diesem Zusammenhang wäre auch die Definition eines Vorrangnetzes in digitalen Straßenkarten, die in Navigationssystemen zum Einsatz kommen, eine Möglichkeit, ortsfremden Verkehr durch unempfindliche Straßen zu leiten.
- Thema „Stellplatznormen“: Über die Wirkungen der Stellplatzablösesatzung (Ablösesummen), Stellplatzbeschränkungssatzungen, etc. müsste mal nachgedacht werden.
- Thema „Verkehrssystemmanagement durch Einführung von Pfortner-Ampeln“: Hier ist noch unklar wo derartige Anlagen stehen sollen und ob sich die Interessenunterschiede der verschiedenen Baulastträger (Gemeinde, Land, Bund) hinsichtlich der beabsichtigten Ziele nicht kontraproduktiv auswirken.
- Maßnahmen aus den Anforderungen der Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung ableiten (z.B. Einführung von Umweltzonen)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. neue Tempo-30-Zonen)
- Verlangsamung der Durchgangsstraßen
- Erreichbarkeit von Bonn durch den MIV nicht erleichtern
- Mitnahme von Personen fördern durch betriebliches Mobilitätsmanagement
- Reduzierung des MIV
 - ☞ in Bad Godesberg
 - ☞ in Beuel

- ↵ in und durch Duisdorf
- ↵ insgesamt 20% weniger MIV (z. B. durch die Anlage von P+R-Plätzen)
- ↵ autofreie Innenstadt
- ↵ mehr autofreie Events
- City-Maut einführen
- automatische Tempodrosselung des MIV (Reduzierung der Unfälle)
- Kein weiterer Ausbau von Durchgangsstraßen
- Durchfluss verbessern durch Optimierung der Ampelschaltungen
- Erreichbarkeit der Stadtteilzentren verbessern
- Parkkonzept entwickeln und/oder vorhandene Parkflächen effektiver nutzen
- P+R-Plätze: Sicherheit erhöhen
- Quartiersgaragen für Wohngebiete in Bad Godesberg
- Untersuchen, welche Güter- und Warenströme betrachtet werden sollten und welche Transporte planerisch beeinflussbar sind. Erfahrungen zeigen, dass Transportunternehmen bei neuen Restriktionen ihre Flotte so anpassen, dass sie damit die neuen Regeln einhalten können ohne ihre Transportorganisation nennenswert zu verändern.
- Vermeidung von Güterverkehr in der Stadt durch Festlegung maximaler Gewichtsklassen oder von Durchfahrverboten
- Lärm von A562, A59, A565, Schiene + Luftverkehr
- Leistungsfähigkeit A59/A562
- Nachgedacht werden müsste auch über mögliche Zentrallager für die City-Logistik im Bereich Bonn. Insbesondere wäre dabei die Konkurrenz zum GVZ Eifeltor zu berücksichtigen.
 - ↵ Güterbahnhof in der Weststadt: Nutzungsmöglichkeiten prüfen
 - ↵ Rheindorfer Hafen: Ausbaumöglichkeiten prüfen; Bessere Anbindung an das BAB-Netz schaffen
- Potentiale
 - ↵ Schutzgut Mensch (gesundheitsfreundlicher Verkehr)
 - Überschreiten von Luftschadstoffemissionsgrenzwerten
 - Möglichkeit zur Errichtung von Umweltzonen (wie in Köln)
 - Überschreiten von Lärmimmissionsgrenzwerten (in der Folge sind bessere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich)
 - Flächeninanspruchnahme
 - ↵ Verkehrsmanagementsystem; Verkehrsleitsystem; moderne LSA-Technik
 - ↵ Potentiale anderer Verkehrsmitteln
 - ↵ Verlagerung von MIV zu Dienstleistung und Service als Sicherung der Lebensgrundlage
 - ↵ viele Tempo-30-Zonen in Bad Godesberg
 - ↵ B56-Ausbau und Bündelung des Verkehrs (insbesondere in Beuel)
- Hemmnisse
 - ↵ Trägheit der Betroffenen
 - ↵ Diktat der Auto-Argumentation
 - ↵ unintelligente Logistiksysteme
 - ↵ fehlendes regionales Denken
 - ↵ Anlieferverkehr, der zur Versorgungssicherung notwendig ist

- ↪ Die Zuständigkeiten bei der Infrastrukturfinanzierung hemmen das Denken in Systemen
- ↪ Zu geringer Modal-Split (z.B. in Bad Godesberg)

10.4.3 Öffentlicher Verkehr

10.4.3.1 Lokalisierbare Maßnahmenvorschläge

Die Spalten der anschließenden Tabelle haben die folgende Bedeutung

- Quelle:

Herkunft des Maßnahmenvorschlags	
AV	Vorschlag wurde auf der Auftaktveranstaltung genannt
MW	Vorschlag wurde auf dem Maßnahmenworkshop genannt
FO	Sitzungen des VEP-Forums
79	Nicht realisierte Maßnahme aus dem VEP 1979
HK	Vorschlag stammt aus einem bestehenden Handlungskonzept
Post	Nachtrag (hauptsächlich per Email)
Rev	Revision (im Nachgang optimierter Vorschlag)

- Weiterverarbeitung:

„+“	Maßnahme wird weiterverfolgt
„-“	Maßnahme wird nicht weiterverfolgt (siehe Bemerkungen)
„IND“	Maßnahme ist indisponibel und daher Teil der Referenzsituation (siehe Abschnitt 10.3.3)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbe- arbeitung
Ringlinien				
1a	AV	Ringlinie über Nord- und Südbrücke	In Verbindung mit 2; für Tangentiallinie im Bereich Nordbrücke wird kein ausreichender Bedarf gesehen	-
1b	Rev	Aufteilung der Linie 62 in eine Linie nach Oberkassel und eine Linie nach Bad Godesberg über Konrad-Adenauer-Brücke	erfolversprechende Zusammenfassung von 1a und 2	+
2	AV	Ringlinie Adenauerbrücke - Bonn Hbf - Kennedybrücke - Beuel - Adenauerbrücke (ausgeprägt als Schienentrasse)	In Verbindung mit 1	-
3	Post	Ringbahn um den Rhein	entspricht 1a	-
Innenstadt				
5	Post	Linie 61 + 62 im Bereich des Hbf unterirdisch bis zum Talweg führen	wird auf jeden Fall realisiert und ist daher indisponibel (Teil des Bezugfalls)	IND
6	Post	ZOB am Hauptbahnhof soll bestehen bleiben (kein "Mini-ZOB")	qualitative Maßnahme	+
Ost-West-Verbindungen				
8	AV	Beschleunigung der wichtigen Ost-West-Verbindungen	Beschleunigung von Bahnstrecken auf Mischbetriebsstrecken mit MIV denkbar, auf reinen ÖV-Trassen sind Beschleunigungsreserven nicht vorhanden	+
9	MW	Straßenbahnlinie 64: Innenstadt - Beuel - Pützchen - Holzlar-Kohlkaul (über die RSE-Schienentrasse)		+
10	AV	Beschleunigung der Linie 66	Beschleunigung von Bahnstrecken auf Mischbetriebsstrecken mit MIV denkbar, auf reinen ÖV-Trassen sind Beschleunigungsreserven nicht vorhanden	+
11	AV	bessere Verknüpfung des ÖPNV mit Beuel Bf, insbesondere Optimierung der Anschlusssicherung zwischen Regionalbahn und Stadtbahn	qualitative Maßnahme	+
12	Post	Vorrangschaltung für Linie 66 zwischen Adelheidsstr. und Stadthaus	wird im Rahmen von 8 untersucht	-
13	AV	ÖPNV-Vorrang auf der Kennedybrücke	wird im Rahmen von 8 untersucht	-
14	AV	Verbindung Bf Beuel - Hangelar durch Nutzung der RSE-Gleistrasse über Gewerbegebiet Beuel - Pützchen - Holzlar zur B56 (als Straßenbahnverbindung)	Hangelar ist bereits über die Linie 66 optimal an Bonn angebunden; die Alternative 9 ist jedoch zielführender	-

Abb. 10.103: Liste der Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbearbeitung
15	AV	Verbesserung der Situation an der Haltestelle Konrad-Adenauer-Platz	Vorschlag wird folgendermaßen interpretiert: Optimierung der LSA-Schaltung für Umsteiger zwischen den Linien 62 und 66, qualitative Maßnahme	+
16	AV	Neuanlage eines ZOB auf der Vorderseite von Beuel Bf, dort wo die Straßenbahn hält	Vorschlag bedeutet erhebliche Umwegfahrten/ Fahrzeitverlängerungen für einen Großteil der Buslinien	-
Ergänzende Verbindungen im Zusammenhang mit der Hardtbergbahn (62neu)				
18	AV	Bau der Hardtbergbahn zwischen Bonn Hbf und Brüser Berg	Teil des Bezugsfalls	IND
19	AV	Hardtbergbahn-Abzweig: Rochusstr. - Duisdorf-Rathaus - Am Burgweiher - Derlestr. - Konrad-Adenauer-Damm - Pascalstr.	Parallelverkehr zur RB 23, keine Chancen auf Durchsetzbarkeit	-
20	MW	Hardtbergbahn-Abzweig: Rochusstr. - Duisdorf-Rathaus - Am Burgweiher - Duisdorf Bf - Medinghoven	Parallelverkehr zur RB 23, keine Chancen auf Durchsetzbarkeit	-
21	79	Hardtberglinie (ursprüngliche Trassenführung): Poppelsdorfer Allee + Immenburgstr.; durch die Ortsteilzentren Eendenich + Duisdorf	Alte Planung aus dem VEP 1979, mittlerweile überholt	-
22	AV	Verlegung der Buslinienführung zwischen Duisdorf-Rathaus und Im Pützengarten entlang der B56	Verknüpfungspunkt Duisdorf Bf zu bedeutend	-
23	AV	kürzerer Takt auf dem rechtsrheinischen Teil der Linie 62	durch Hardtberglinie (Linie 62) bereits im Bezugsfall verwirklicht	IND
Maßnahmen im Zusammenhang mit der RB23				
24	AV	zusätzlich 4 Haltepunkte an der DB-Strecke RB23: Auf dem Hügel, Helmholzstraße, Impekoven, Rheinbach-Ost	Teil des Bezugsfalls	IND
25	AV	Taktknoten der Voreifelbahn (RB23) in Bonn Hbf und Euskirchen trotz zusätzlicher Haltepunkte erhalten	Teil des Bezugsfalls	IND
26	AV	neues Betriebskonzept für die DB-Strecke RB23 (Hbf - Euskirchen), Takt werktags: 10min (unterstützt durch Expresszüge), Takt Wochenende: 15min	10-Min-Takt morgens und ab mittags bis abends, für weitere Expresszüge ist die Nachfrage nicht ausreichend	-
27a	AV	Durchbindung Voreifelbahn (RB23) mit Ahrtalbahn (RB30)	jeder Zug der Ahrtalbahn wird mit der Voreifelbahn mit kurzer Haltezeit am Hauptbahnhof verbunden	-
27b	Rev	10-Minuten-Takt RB 23 und Durchbindung mit RB 30 am Hbf	Zusammenfassung von 26 und 27a	+
28	AV	Einbindung des Ahrgebietes ins VRS-Gebiet	VRS-Tarif wurde zum 15.06.2008 ins Ahrgebiet ausgeweitet	-
29	AV	bessere ÖPNV-Verbindung (Röttgen Ückesdorf) - (Hardthöhe Lengsdorf) - Duisdorf - Zentrum (dadurch auch bessere Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete wie Kottenforst)	kleinteilige Maßnahme; Verbesserung wird im Rahmen der Fortschreibung des Buskonzeptes 2008 bearbeitet; solange bietet Linie 843 diese Verbindung	-
Ergänzungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der neuen S13				
31	AV	Taktverkürzung im DB-Nahverkehr zwischen Köln und Bonn rechtsrheinisch, insbesondere in den Abendzeiten	Teil des Bezugsfalls; Grundbedienung Bonn - Flughafen erfolgt zukünftig mit S13 (auch zu Tagesrandzeiten), zusätzliche Fahrten im Regionalverkehr durch Verlängerung RRX-Linie 4 nach Koblenz (siehe 39)	IND
32	AV	Anbindung von Bad Godesberg - Konrad-Adenauer-Brücke - Ramersdorf durch S13 (2-System-Strecke)	wird nicht aufgenommen, Verbindung Beuel - Südbrücke - Bad Godesberg über Stadtbahn (siehe 2)	-
33	MW	2-System-Stadtbahn Linie Flughafen Köln-Bonn - Beuel Bf - Ramersdorf - Südbrücke - Bonn Hbf - Bornheim	wird nicht aufgenommen, Verbindung Beuel - Südbrücke - Bad Godesberg über Stadtbahn (siehe 2)	-
34	AV	2 System-Anschluss S13/ Stadtbahn/ Straßenbahn in Vilich: RSB13 Köln - Flughafen - Bonn Hbf - Bad Godesberg	Umstellung S13 auf 15-Minuten-Takt, jede zweite Fahrt der S13 als RSB13 ab Vilich über Stadtbahnstrecke (Kennedybrücke - Hbf) nach Bad Godesberg, restl. Fahrten nach Oberkassel	+
35	Post	zusätzliche Fahrten der RE8 zu Tagesrandzeiten	entspricht 31	-
36	Post	Umsteigefreie Stadtbahnverbindung Bonn Hbf - Troisdorf - Flughafen Köln-Bonn	entspricht 34	-
37	Post	Kombinationsverkehr Linie 66 und zukünftige S13 durch Beuel	entspricht 34	-
38	AV	Verbindung beider Bahnstrecken links- und rechtsrheinisch über die Südbrücke	entspricht 33	-
39	Post	Einbindung Bonn in das RRX-System, rechte Rheinseite	Verlängerung RRX-Linie 4 nach Koblenz, heutiger RE8 übernimmt Halte der RB	+

Abb. 10.103: Liste der Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV (Fortsetzung)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbearbeitung
Verbindungen nach Buschdorf, Auerberg und Graurheindorf				
40	MW	Verlängerung der Linie 61: Kopenhagener Str. - Buschdorf - Hersel (über die HGK-Schientrasse)	Endpunkt Hersel, Linie 60 (über Kölnstr., siehe 41) verkehrt nach Hersel	+
41a	MW	Linie 61 oder 65 über Kölnstr. bis Auerberg führen (einschl. Verbreiterung der Fahrradverkehrsflächen)		-
41b	Rev	Neue Führung der Linie 61: über Kölnstr. - Auerberg - Buschdorf - Tannenbusch Mitte (über die HGK-Schientrasse)		+
42a	MW	Verlängerung der Linie 63: Tannenbusch-Mitte - Buschdorf - Auerberg (über die HGK-Schientrasse)	Verlängerung Linie 61 von Auerberg über Buschdorf nach Tannenbusch Mitte als Straßenbahn	-
42b	Rev	Verlängerung der Linie 63: Tannenbusch-Mitte - Buschdorf - Hersel	die Verbindung Buschdorf - Auerberg wird durch 41b realisiert	+
43	Post	Linie 61 bis Hersel über die HGK-Schientrasse	entspricht 40	-
44	AV	Linie 61 über Buschdorf weiterführen bis Hersel	Verbindung entspricht im Wesentlichen 40; Trassenführung in der Flensburger Str. und in Hersel ist wegen der Raumsituation jedoch problematisch	-
45	79	Verlängerung der Linie 61: Kopenhagener Str. - Graurheindorf	voraussichtlich zu geringes Fahrgastaufkommen (heutiges Aufkommen beim Bus nur 400 Pers/Werktag)	-
46	Post	Alternative Trassenführung der Linie 61 über Römerstr. (mit Hafenanbindung) bis Augustusring	Trassenführung in Römerstr. überlagert sich mit dem Einzugsbereich der vorhandenen Stadtbahnstrecke durch die Graurheindorfer Str.	-
Verbindungen zwischen Gronau, Kessenich und Dottendorf				
48	AV	Linien 61 und 62 weiterführen von Quirinusplatz zum Posttower	Führung zum Posttower technisch problematisch	-
49	79	Verlängerung der Linie 61: Quirinusplatz - Dottendorfer Str. - Platz der Vereinten Nationen	Führung technisch problematisch, keine Reisezeitvorteile im Verkehr Bundesviertel - Innenstadt	-
50a	AV	Neue Verbindung: Dottendorf - Uniklinik Nord	Realisierung als Linie 69 (Zahnradbahn, Seilbahn oder Schrägaufzug) denkbar	+
50b	Rev	Neue Verbindung: Hindenburgplatz - Uniklinik Nord - Haupttor - Nervenklinik/Demenzzentrum	erfolgreichere Alternative zu 50a mit erweiterter Führung	+
Verbindungen nach Bad Godesberg				
52a	MW	Verlängerung der Straßenbahn/Stadtbahn: Stadthalle - Pennenfeld - Muffendorf - Lannesdorf - Mehlem - Meckenheimer Str.	Ausführung als Stadtbahntrasse, damit schnelle Verbindung in die Bonner Innenstadt	+
52b	Rev	Verlängerung der Linien 16 und 63: Stadthalle - Pennenfeld - Muffendorf - Lannesdorf - Antoniterstr. - Auf dem Domhof	Alternative zu 52a	+
53	AV	Verlängerung der Linie 61: Quirinusplatz - Bad Godesberg über Friesdorfer Str.	konkurrierende Trassenführung zu 54, die Verbindung wird durch Linie 612 im Buskonzept 2008 geboten	-
54	AV	Verlängerung der Linie 61: Quirinusplatz - Bad Godesberg über Hochkreuzallee und bestehender B9-Trasse bis Stadthalle	konkurrierende Trassenführung zu 53, Realisierung aussichtsreicher als bei 53	+
55	AV	Taktverdichtung der Linie 610 zwischen Hbf und Bf Bad Godesberg auf 5-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit (Regierungsviertel-Anbindungen in beide Richtungen)	keine weitere Berücksichtigung, da im VEP nur Schienenverkehrsprojekte betrachtet werden	-
56	MW	Verlängerung der RB48 bis Meckenheimer Str. (Mehlem-Zentrum)		+
57	79	Verlängerung der Linie 16 und 63: Stadthalle - Pennenfeld - Muffendorf - Lannesdorf - Meckenheimer Str.	entspricht 52	-
58	AV	Weiterführung der Linie 16 und 63: Stadthalle - Lannesdorf/Mehlem	entspricht 52	-
59	Post	Linie 18 vom Hbf bis Bad Godesberg weiterführen	wegen langer Linienführung von Köln-Thielenbruch ist eine schlechte Betriebsqualität zu erwarten	-
60	AV	ÖPNV Regierungsviertel - Meckenheim verstärken (insbesondere durch neue Schnellbuslinie über Bad Godesberg)	Verbindung Regierungsviertel - Meckenheim besteht mit Stadtbahn und Linie 855 mit Umsteigen in Bad Godesberg; voraussichtlich zu geringes Fahrgastaufkommen für eigene Buslinie	-

Abb. 10.103: Liste der Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV (Fortsetzung)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbe- arbeitung
61	AV	Verbesserung der Busverbindungen Regierungsviertel - Bad Godesberg - Pennenfeld (insbesondere zur Hauptverkehrszeit) - Wachtberg	die Verbindung besteht mit Linie 637 (60min-Takt); Umsteigeverbindungen in Godesberg: Linie 856; nicht jede von Süden in Godesberg endende Linie kann nach Hochkreuz/Friesdorf verlängert werden; Stadtbahnanschluss in Godesberg im 6-7min-Takt	-
62	FO	Verbesserung der Verbindung Bad Godesberg - Beuel (über Südbrücke)	kann durch 32 realisiert werden	-
Sonstiges				
64	Post	Linientausch 66 und 16/63: Linie 66 Siegburg - Hbf - Bad Godesberg, Linie 16/63 Köln - Tannenbusch - Hbf - Ramersdorf - Bad Honnef	Fahrtzahl Siegburg - Bonn - Bad Honnef wie heute	+
65a	AV	Straßenbahnverbindung Bonn - Köln über Schwarzrheindorf, L16, L269, RSVG-Trasse, Lülsdorf, Langel, Zündorf (Verlängerung der KVB-Linie 7)	10-Min-Takt Bonn - Zündorf morgens/abends, sonst 20-Minuten-Takt	+
65b	Rev	Haltestelle an der Kreuzung Sankt-Augustiner-Str. / Niederkasseler Str. / Königswinterer Str. errichten		+
66	AV	2 System-Anschluss der Linie 66 im Bereich Vilich an die bestehende DB-Strecke (Verbindung Hangelar-Beuel Bf)	komplementäre Maßnahme zu 34, mangels Nachfrage nicht weiter verfolgt	-
67	AV	Neuer Haltepunkt "T-Mobile" oder "Rheinaue rechtsrheinisch"		+
68	AV	Shuttlebusse oder Sammeltaxen in Randbezirken (z.B. Niederholtorf) zu ÖPNV-Verkehrsknotenpunkten (z.B. Pützchen oder Ramersdorf)	qualitative Maßnahme, aber keine weitere Berücksichtigung, da im VEP nur Schienenverkehrsprojekte betrachtet werden	-
69	AV	Fährverbindung auf dem Rhein im Korridor BonnVisio - Graurheindorf - Mondorf		+
70	AV	Taktverkürzung durch Einbindung Bonn in das RRRX-System, linke Rheinseite	Taktverdichtung durch RRRX-Linie 6 bis Bad Godesberg (ergibt in Überlagerung mit bestehenden RE-Linien einen 30-Minuten-Takt)	+
71	AV	Schnelllinie S16 Bonn - Köln über Wesseling (Rheinuferbahn)	zusätzliche Schnelllinie Bonn/Heussallee - Köln/Reichenspergerplatz als "Fast-S-Bahn" im ganztägigen 20-Minuten-Takt	+
72	AV	DB-Haltepunkt Bundesviertel einrichten und Bundesviertel anbinden	Teil des Bezugsfalls	IND
73	MW	3. Gleis zwischen Bahnhof und Südbrücke anlegen	qualitative Maßnahme	+
74	MW	DB-Haltepunkt Tannenbusch anlegen	Halt aller RB	+
75	AV	bessere Anbindung des Pleiser Ländchens (mit Vinxel, Stieldorf, Oelinghoven, Rauschendorf, Bockeroth, Thomasberg, Heisterbacherrott, Uthweiler, Oberpleis, Ittenbach) an Beuel Bf, Ramersdorf und Bonn Hbf	keine weitere Berücksichtigung, da im VEP nur Schienenverkehrsprojekte betrachtet werden	-
76	Post	Buslinien von den Siebengebirgsorten (z.B. Vinxel) zur Stadtbahn (kleine Busse im Shuttleverkehr)	entspricht 75	-
77	MW	Einführung eines Wasserbusses mit Anlegern Dahlmannstr. - Johannes-Bücher-Ufer - Stadtgarten - Bonn-Beuel	entspricht 69	-
78	AV	Bessere Anbindungen von Alfter an Bonn durch Stadtbahnabzweig Tannenbusch-Süd - Alfter	keine Berücksichtigung, Alfter ist über die Stadtbahnlinien 18 und 68, durch die DB sowie die Linien 605 und 633 an Bonn ausreichend angebunden	-
79	HK	Hst. Heinrich-Böll-Ring nach Norden verlegen um die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze an der Brühler Str. zu verbessern	Die Brühler Str. wird durch die Linie 602 im Buskonzept 2008 ausreichend erschlossen	-
80	Post	Ganztägiger 10 Minuten Takt der Linien 18/68 zwischen Bornheim und Bonn Hbf		+

Abb. 10.103: Liste der Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV (Fortsetzung)

LfdNr	Quelle	Bezeichnung des Maßnahmenvorschlags	Bemerkungen	Weiterbe- arbeitung
Anlage oder Erweiterung von P+R-Plätzen (einschl. B+R)				
81	MW	Erweiterung der P+R-Plätze (einschl. B+R) an Hst Mehlem	qualitative Maßnahme	+
82	MW	Erweiterung der P+R-Plätze (einschl. B+R) an Hst Ramersdorf	Kapazitätserhöhung einfach durchzuführen, Größenordnung 50 ist machbar, qualitative Maßnahme	+
83	MW	Erweiterung der P+R-Plätze (einschl. B+R) an Hst Vilich	qualitative Maßnahme	+
84	MW	Erweiterung der P+R-Plätze (einschl. B+R) an Hst Duisdorf	qualitative Maßnahme	+
85	MW	Anlage von P+R-Plätzen (einschl. B+R) an der neuen Baskets Halle	qualitative Maßnahme	+
86	FO	Anlage von P+R-Plätzen (einschl. B+R) in Auerberg	qualitative Maßnahme	+
87	FO	Anlage von P+R-Plätzen (einschl. B+R) in Buschdorf	qualitative Maßnahme	+
88	AV	Einrichten eines B+R-Platzes am DB-Bahnhof Mehlem	entspricht 81	-
89	AV	Verbesserung der P+R-Situation an der U-Bahn-Haltestelle Ramersdorf	entspricht 82	-

Abb. 10.103: Liste der Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV (Fortsetzung)

10.4.3.2 SPNV-Planung des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR)

Der Nahverkehr Rheinland hat eine mittel- bis lanfristige Planungskonzeption für den SPNV erarbeitet. Dieses Planungskonzept 2016 -2030 soll als Basis des zukünftigen SPNV-Nahverkehrsplans im Rheinland dienen. Über den Zielhorizont des VEP2020 der Stadt Bonn hinaus weist das Konzept mit seiner Entwicklungsstufe für das Jahr 2030. Die Darstellung zeigt das zukünftige Zusammenspiel von RRX-Strecken, S-Bahnen und Regionalbahnen, bzw. Regionalexpress-Zügen.

Entwicklungsstufe 2030 - SüdWest

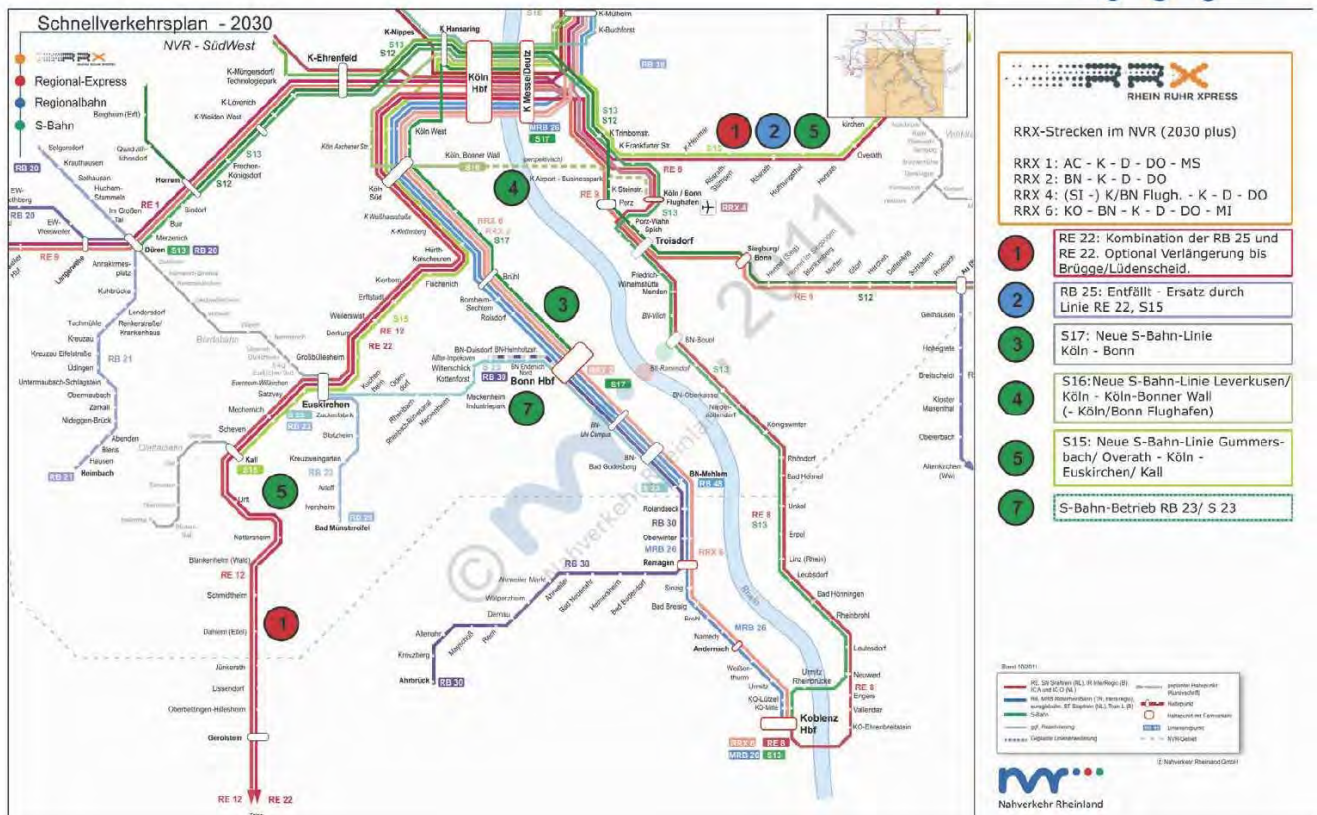


Abb. 10.103: Liste der Maßnahmevorschlge für den ÖPNV-Darstellung des Planungskonzeptes 2016/2030 des NVR

10.4.3.3 Weitere Anregungen aus dem Dialogprozess

10.4.3.3.1 Lokaler ÖPNV

- Mobilitätszentrale „BonnMobil“ sollte verbessert werden
- Ortsteile verbinden
- Barrierefreiheit sicherstellen
- für jeden nutzbar
- Bushauptachsen mit Bussonderspuren
- Jobtickets fördern
- Thema Tarife
 - ↪ Vereinfachung des Tarifsystems (z.B. schnelles drumherum)
 - ↪ Vereinfachung der Kundeninformationen hinsichtlich der Tarifzonen
 - ↪ Preise verringern
- Takt
 - ↪ Taktverkürzung (mindestens 10 Minuten, vergl. Linie 61 + 62: trotz 5-Minuten-Takt immer voll)

- ↵ Anschlussicherung vor allem in Schwachverkehrszeiten (SVZ)
- Individualisierung des ÖPNV: andere Formen, die auf geringere Nachfrage ohne Verringerung des Angebots reagieren
- FUNKTIONIERENDE [sic] Ampelvorrangschaltungen für den ÖPNV
- oberirdische Straßenbahnen erhalten
- Sicherheit durch höhere Personalpräsenz
 - ↵ an den Haltestellen (auch mit der Konsequenz der Videoüberwachung)
 - ↵ in den U-Bahnen/Regionalbahnen
- Mehr ÖPNV auf die Schiene (Straßenbahn)
- Stärkung des ÖPNV
- „kleiner Nahverkehrsplan“ für Neubaugebiete; die Planung von Neubaugebieten sollten zeitgleich ÖPNV-Planungsaktivitäten auslösen (Zuzug von Bevölkerung oder Beschäftigten erzeugt auch neue ÖPNV-Nutzer)
- Bestandsgarantie für bestehende ÖPNV-Linien (im Rahmen von Planfeststellungsverfahren)
- attraktive Fährverbindung auf dem Rhein
- barrierefreier Ausbau, insbesondere zur Verkürzung der Umsteigezeiten
- Schienennetzplan bilden, um die verschiedenen schienengebundenen Verkehre zu verknüpfen
- Potentiale
 - ↵ Klima- und Umweltbewusstsein in der Bevölkerung vorhanden
 - ↵ wirtschaftliche Entwicklung, Betriebsgründungseffekte und Arbeitsplatzzuwachs in Bonn (dem Wachstum der Stadt folgt eine höhere Nachfrage im ÖPNV)
 - ↵ bestehende Jobtickets und Schülertickets und deren Ausbaufähigkeit
 - ↵ ÖPNV ist volkswirtschaftlich günstig; MIV ist teuer (Lärm + Abgase)
 - ↵ kompakte Stadt, kompakte Einzelhandels- und Arbeitsplatzschwerpunkte
 - ↵ Siedlungsflächen an der Stadtbahn
 - ↵ gemeinsamer Betrieb von Stadtbahn und S-Bahn
 - ↵ Personalpräsenz gegen Vandalismus
 - ↵ Ausbau von P+R-Plätzen und ÖPNV-Aktivierung
 - ↵ relativ gute rheinparallele Schienenanbindung
 - ↵ guter ÖPNV; gutes Busnetz
- Hemmnisse
 - ↵ Verknüpfungen im Schienennetz fehlen und hindern dessen Ausbaufähigkeit
 - ↵ Das Tarifsystem ist zu kompliziert und die Fahrpreise sind z.T. zu hoch (z.B. Einzeltickets, Einzelfahrt, Radfahrer)
 - ↵ Wegfall von Linien (z.B. 622 nach Holtorf)
 - ↵ nicht funktionierende Ampelschaltungen (z.B. in Beuel)
 - ↵ geringe Budgets für ÖPNV, obwohl ÖPNV volkswirtschaftlich sinnvoll ist
 - ↵ fehlende Quartiersbusse
 - ↵ mangelnder Platz in Fahrzeugen, etwa für Kinderwagen und Rollstühle

- ↔ fehlende Verbindungskurven im Schienennetz
- ↔ fehlende morgendliche Kapazitäten im ÖPNV (z.B. Linie 66)
- ↔ Unpünktlichkeit und Ausfälle im ÖPNV
- ↔ mangelnde Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften
- ↔ Überlastung einzelner Schienenverkehrsknotenpunkte (z.B. Landgericht/Berliner Platz)
- ↔ Förderung des MIV durch Stellplatzsatzungen
- ↔ unterschiedliche Bahnsysteme
- ↔ Autofixiertheit in Verwaltung und Politik und Einzelhandelsverbänden
- ↔ Zeitverluste durch mangelnde Umsteigemöglichkeiten in Schwachlastzeiten
- ↔ Mangelnde Sicherheit in den Stationen und in den Bahnen (wegen fehlendem Personal)
- ↔ selten realisierte B+R-Plätze an DB-Haltepunkten (und dort, wo sie realisiert sind, sind sie häufig unsicher)
- ↔ fehlende attraktive Zubringerbuslinien aus dem RSK zur Schiene (wegen zu langem Takt)
- ↔ Rheinbarriere
- ↔ Werktags zu starke morgendliche ÖPNV-Nutzung durch Schüler
- ↔ Umwegfahrten z. B. Nord-Süd-Verbindungen in Beuel

10.4.3.3.2 Regionaler ÖPNV

- Entlastungsstrecke für den Güterverkehr durch Bonn anlegen
- Schienenfernverkehr linksrheinisch verbessern (z.B. durch Einführung von Expresslinien)
- abgestimmte regionale ÖPNV-Planung zwischen Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
- Trennung zwischen DB-Nah- und DB-Fernverkehr aufheben
- ÖPNV-Angebote insbesondere auf ältere Menschen ausrichten
- S13 schneller fertigstellen
- das Schienennetz von 1911 sollte Vorbild sein
- Potentiale
 - ↔ viele brachliegende Schienentrassen
 - ↔ Siedlungsstruktur unterstützt die Anlage von ÖPNV-Linien
 - ↔ Arbeitsplatzschwerpunkte liegen schienenaffin (z.B. Bundesviertel)
 - ↔ Realisierungsbeispiele für 2-System-Bahnen vorhanden
- Hemmnisse
 - ↔ schlechter Zustand brachliegender Schienentrassen
 - ↔ DB AG
 - ↔ Finanzierungsstrukturen
 - ↔ Trennung von Nah- und Fernverkehr bei der Bahn
 - ↔ Siebengebirge zu kleinteilig (disperse Siedlungsstruktur)
 - ↔ unterschiedliche Wahrnehmung der Verkehrsprobleme von Stadt und Umland
 - ↔ Rheinbarriere
 - ↔ zu L158 – ÖPNV – kein Wille

10.4.4 Radverkehr

10.4.4.1 Lokalisierbare Maßnahmenvorschläge

Bewertungsschema und Priorisierung sind in Abschnitt 6.2.6.3 erläutert (**Abb. 6.38**, Seite 493).

LfdNr	Maßnahmenvorschlag	Lage/Abschnitt	Grund der Maßnahme	Bemerkung	Zusammenhg															
					RA-Netz	RF-Netz	RV-Stärke	V.Sicherheit	KFZ-Stärke	subj. Sicherh.	Oberfläche	Konflikt	Punkte	Priorität						
Maßnahmen zur Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit im öffentlichen Raum																				
BN 39	Beleuchtungskonzept (bessere Ausleuchtung der Wege)	Uferpromenade: H.-Ehlers-Straße - Kennedybrücke	Erhöhung der Sicherheit im öffentl. Raum	Ein Beleuchtungskonzept ist im Wettbewerbsverfahren "Bonn - Stadt am Rhein" vorgesehen (vgl. Gestaltungshandbuch). Hierbei sollte darauf geachtet werden, dass nicht nur Lichtakzente gesetzt werden, sondern auch die Ausleuchtung der Wege verbessert wird.	0	6	4	8	0	0	0	5	0	0	23	C				
Maßnahmen zur Konfliktminderung																				
BN 1	Wegverbreiterung	Leinpfad: Römerbad - Rheindorfer Hafen	Wegeabschnitt ist für einen gemeinsamen Geh-/Radweg und 2-Richtungsbetrieb zu schmal.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.1) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	6	4	8	0	0	0	0	0	10	28	C				
BN 17	Wegverbreiterung	Heinz-Stelling-Weg: Verweyenstr. - Am Propshof	Gemeinsamer Geh-/Radweg zu schmal (1,50m)	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.21) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	2	0	4	0	0	0	0	0	10	16	C				
BN 25	Kfz-Linksabbiegemöglichkeit in Ri. Maxstraße/Breite Straße abschaffen (Kfz können über U-Turn-Möglichkeit Wilhelmstraße als Rechtsabbieger in die Nordstadt fahren). Frei gewordenen Zufahrtbereich als Aufstellbereich für den Radverkehr nutzen.	Berliner Platz: Knotenzufahrt Maxstraße	Erschließung Zentrum (Hauptzufahrtbereich); Konflikt mit Fußverkehr: Zu kleine und sich überschneidende Furt- und Aufstellbereiche.	Maßnahme ist eine Erweiterung der Maßnahme-Nr. 2.12 aus dem Radwege Ausbauprogramm 2008ff. (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	0	8	0	0	0	0	0	10	22	C				
BN 30	Freigabe für Radverkehr aufheben; im Gegenzug Radverkehrsachse Budapester Straße - Windeckstraße ausbauen	Vivatsgasse: Sternstraße - Münsterplatz	Konflikt mit Fußverkehr		0	4	2	8	0	0	0	0	0	5	19	C				
BN 32	Anlage Schutzstreifen; einhüftiges Parken auf heutigem Radweg anordnen; langfristig: Straßenumbau	Baumschulallee: Poppelsdorfer Allee Bachstraße	Konflikte mit Fußgängern und ruhendem Kfz-Verkehr (schmäler getr. GW/RW neben ruhendem Kfz-Verkehr)		0	4	2	4	0	7	0	0	5	22	C					
BN 34	Verbreiterung der Unterführung	Poppelsdorfer Allee: Bahnunterführung	Erschließung Zentrum (Hauptzufahrtbereich); Konflikt mit Fußverkehr	Diese Maßnahme ist im Zuge der Umbauplanungen im Bahnhofsbereich zu berücksichtigen.	10	4	2	8	5	0	0	0	10	39	B					
BN 37	Anlage eines einseitigen Schutzstreifens in Fahrtrichtung Zentrum prüfen.	Clemens-August-Str.: Karlr.-Kreiten-Str. - Sebastianstr.	Konflikt mit Fußgängern (2-Richtungsradweg im Seitenraum)	Einseitiger Schutzstreifen in Ri. Zentrum wurde bereits innerhalb der Stadtverwaltung diskutiert.	0	4	2	8	10	7	0	0	10	41	B					
BN 38	Verbreiterung des Radweges auf Kosten des benachbarten Grünbereichs (evtl. Bahngelände); ggf. Untersuchung weiterer Varianten (z.B. Fahrbahnführung des Radverkehrs, Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr, Einrichtung einer Fahrradstraße).	Kaiserstraße: Straßburger Weg - Königstraße	2-Richtungsradweg für Radverkehrsaufkommen zu schmal.		0	6	2	8	0	3	0	0	5	24	C					
BN 42	Einrichtung einer Fahrradstraße; Bordsteinabsenkungen auf Radweg im Bereich Bonn-Center; Änderung der Stellplatzanordnung; langfristig: Straßenumbau	Straßburger Weg: Rheinweg - Bonn Center	2-Richtungsradweg für Radverkehrsaufkommen zu schmal.	Maßnahme ohne Straßenumbau ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.21) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	6	2	8	0	0	0	0	10	26	C					

Abb. 10.105: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr im Stadtbezirk Bonn

LfdNr	Maßnahmenvorschlag	Lage/Abschnitt	Grund der Maßnahme	Bemerkung	Zusammenhg																
					RA-Netz	RF-Netz	RV-Stärke	V-Sicherheit	KFZ-Stärke	subj. Sicherh.	Oberfläche	Konflikt	Punkte	Priorität							
Maßnahmen zum Netzlückenschluss																					
BN 8	Neubau Mittelinsel in Lievelingsweg (Höhe Haus-Nr. 104), zur Sicherung des Fahrbahnseitenwechsel; Gemeinsamen Geh-/Radweg (2-Ri.-Verkehr) in Höhe Tankstelle anordnen; Furt einfärben und Radfahr-Piktogramme markieren. Verzicht auf freien Rechtsabbieger für Kfz-Verkehr aus Richtung Dorotheenstr.; stattdessen Radweg baulich anlegen; Furt über Dorotheenstr. markieren. Heutige Sperrfläche baulich als Insel ausführen.	Potsdamer Platz: Lievelingsweg - Dorotheenstraße	Netzlücke	Wegfall des freien Rechtsabbiegers verkehrstechnisch überprüfen. Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.10) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	2	0	4	5	7	0	0	5	33	B						
BN 9	Ausbau/Anlage paralleler Verbindungsweg entlang Rheinbacher Bach.	Vorgebirgsstraße - Kölnstraße	Netzlücke	Detailplanung notwendig.	10	2	0	4	0	0	0	0	0	16	C						
BN 10	Anlage Bahnübergang	Mörikestraße / Stadtbahnlinie 16	Netzverdichtung	kleinräumige Netzrelevanz	10	0	0	0	0	0	0	0	5	15	D						
BN 11	Anlage Bahnübergang	An der Dransdorfer Burg / Stadtbahnlinie 16	Netzlücke/Netzverdichtung		10	0	0	0	0	0	0	0	5	15	D						
BN 15	Neuanlage eines Weges als Geh-/Radweg	Messdorfer Feld: Siemensstraße - Burgweg	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.9) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	4	2	4	0	3	0	4	0	27	C						
BN 16	Neuanlage eines Weges als Geh-/Radweg	An der Schwarzen Brücke: Euskirchner Bahnweg - Carl-Justi- Str.	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.20) (Ratsvorlage 0711516NV4) (vgl. DS-Nr. 0711986)	10	2	0	4	0	0	0	6	5	27	C						
BN 18	Neubau Mittelinsel; Neubau eines Weges als Geh-/Radweg	H.-Böll-Ring / Spessartstraße	Netzlücke: fehlende Querungsmöglichkeit über H.-Böll-Ring und fehlender Verbindungsweg zur Spessartstraße.	keine hohe Netzbedeutung für den VEP; Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.22) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	6	2	8	0	7	0	0	5	38	B						
BN 19	Heutigen Aufstellbereich am signalisierten Knoten für geradeaus fahrende Radfahrer aus Richtung Frongasse um einen Aufstellbereich für links in die Eendenicher Straße abbiegende Radfahrer ergänzen; eigenen Signalmast für Radfahrer setzen; Anpassung der LSA	Eendenicher Straße: Frongasse - Pastoratsgasse	Verbesserung der Anbindung Eendenicher Straße für gegengerichteten Radverkehr.	Maßnahme bereits in Ausbau- programm 2007/2008 (nur Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung/ Beschilderung), weitergehende Maßnahmen für Verkehrsablauf sinnvoll (Nr. 2.13) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	4	2	8	0	0	0	0	0	24	C						
BN 20	Einrichtung einer Fahrradstraße im gesamten Abschnitt	Heerstraße - Rosental	Rheinverbindung des Radverkehrs	Maßnahme hat zahlreiche Einzelmaßnahmen zur Folge (Anpassung LSA, Öffnung Einbahnstraßen, etc.)	10	4	0	8	0	0	0	0	0	22	C						
BN 21	Neubau eines Weges als Geh-/Radweg (2-Ri.-Verkehr) auf Nordseite bis Fußgänger-LSA: Breite 2,50m. Verlegung der Fahrbahn südwärts; Länge ca. 170m	Thomastraße: Am alten Friedhof - Heerstraße	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.11) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	6	2	8	5	7	0	0	0	38	B						
BN 22	Anlage einer radfahrgerechten Bahnunterführung	Eendenicher Straße - Am alten Friedhof	Netzlücke; Querungsbedarf		10	4	0	4	0	0	5	0	5	28	C						
BN 23	Anlage einer Radverkehrsführung	Rabinstraße: Th.-Mann-Straße - Thomastr.	Netzlücke; Anbindung Hauptbahnhof	Maßnahme und deren Ausführung steht im Zusammenhang mit Maßnahme-Nr. BN 33 Ausgestaltung der Maßnahme steht in Zusammenhang mit der zukünftigen Führungsform im Bahnhofsbereich	10	6	2	8	5	7	0	0	0	38	B						
BN 24	Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	Thomas-Mann-Str.: Berliner Platz - Am Hauptbahnhof	Netzlücke; Abschnitt Radverkehrstangenten; Anbindung Hauptbahnhof	Maßnahme steht in Zusammenhang mit vorgesehener Änderung der freigegebenen Fahrtrichtung	10	4	0	8	0	0	0	0	0	22	C						
BN 26	Einrichtung von Radverkehrstangenten	Zentrum	Durchquerbarkeit/Umfahrung Innenstadt	Gesamtmaßnahme hat zahlreiche Detailmaßnahmen zur Folge. Vgl. Maßnahmen-Nr. BN 24/29/36/33	10	4	2	8	10	7	0	0	5	46	A						

Abb. 10.105: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr im Stadtbezirk Bonn (Fortsetzung)

LfdNr	Maßnahmenvorschlag	Lage/Abschnitt	Grund der Maßnahme	Bemerkung	Zusammenh											
					RA-Netz	RF-Netz	RV-Stärke	V-Sicherheit	KFZ-Stärke	subj. Sicherh.	Oberfläche	Konflikt	Punkte	Priorität		
BN 29	Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	Budapester Straße: Th.-Mann-Straße - Friedensplatz	Netzlücke; Anbindung Radverkehrstangenten; Erschließung Zentrum	Maßnahme steht in Zusammenhang mit Maßnahme-Nr. BN 24. Im Zuge des geplanten Sparkassenumbaus bietet sich die Chance einer radfahrgerechten Umgestaltung.	10	4	2	8	0	0	0	0	0	0	24	C
BN 31	Umbau der Unterführung: Verbreiterung der Rampen, Zufahrtsmöglichkeit zur Th.-Mann-Straße	Thomas-Mann-Str. - Meckenheimer Allee	Erschließung Zentrum; Anbindung Radverkehrstangenten; Konflikt mit Fußverkehr		10	4	0	8	0	0	0	0	0	5	27	C
BN 33	Anlage einer Radverkehrsführung	Am Hauptbahnhof: Kaiserplatz - Thomas-Mann-Str.	Netzlücke; Abschnitt der Radverkehrstangenten; Anbindung Hauptbahnhof	Maßnahme und deren Ausführung steht im Zusammenhang mit den Planungen im Bahnhofsbereich	10	4	2	8	10	7	0	0	0	41	B	
BN 36	Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	Stockenstraße: Bischofsplatz - Regina-Pacis-Weg	Netzlücke; Anbindung Radverkehrstangenten; Erschließung Zentrum	Der Bereich ist Teil der Umgestaltungsplanungen „Stadt zum Rhein“, die Belange des Radverkehrs sind hierbei zu berücksichtigen.	10	2	0	8	0	3	0	0	0	23	C	
BN 41	Neuanlage eines Weges als Geh-/Radweg	Oskar-Walzel-Straße - Rheinweg	Netzlücke		10	6	2	8	0	0	0	0	0	26	C	
BN 43	Mehrere Varianten zur Problemlösung sind zu untersuchen und zu vergleichen: z.B. Anlage eines Fahrradlifts, schienengebundene ÖPNV-Verbindung, Einrichtung eines Fahrradbusses bzw. Bus mit Fahrradanhänger, etc.	Dottendorf (Hindenburgplatz) - Venusberg	Topographie		10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	D	
Maßnahmen zur Querungsabsicherung																
BN 3	Kreisverkehr: nutzergerechte Einpassung des Radverkehrs signalisierter Knotenpunkt: fahrbahnahe Führung des RV, Einrichtung separater Radfahrtsignale, indirekte Linksabbiegemöglichkeiten	Schlesienstraße / Oppelner Straße	Verkehrssicherheit; Komfort (weit abgesetzte Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt)		0	4	2	4	0	3	0	0	5	18	C	
BN 5	Indirektes Linksabbiegen an allen vier Zufahrten anbieten: Markierung Aufstellbereiche und Einrichtung Radfahrtsignale mit eigenen Signalgebern (Vorlaufgrün für Radfahrer). Haltlinien für Kfz Verkehr tlw. zurückverlegen.	Hohe Straße / Schlesienstraße	Unkomfortable bzw. fehlende Radverkehrsführung am Knoten.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.1) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	5	3	0	0	5	23	C	
BN 13	Zufahrt Soenneckerstraße: Furt über freien Rechtsabbieger markieren, Schutzstreifen und ARAS markieren.	Brühler Straße / Soenneckerstraße	Komfortsteigerung (komplizierte Radverkehrsführung im Knoten)	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.6) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	6	2	8	0	7	0	0	5	28	C	
BN 14	Bordsteinabsenkung in Höhe des selbständig geführten Weges.	Brühler Straße / bahnbegleitender Weg	Keine Möglichkeit für Radfahrer von Fahrbahn auf den selbständig geführten Weg aufzufahren oder in Gegenrichtung auf die Fahrbahn zu fahren.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.7) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	6	2	8	0	7	0	0	5	28	C	
BN 27	Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr am Knoten bzgl. Umbau Kennedybrücke.	Bertha-v.-Suttner-Platz	keine Abbiegemöglichkeiten für Radfahrer; keine Anbindung Friedrichstraße	Im Ausbauzustand (Februar 2010) bestehen keine Abbiegemöglichkeiten. Mit dem vorgesehenen Umbau ist hierfür eine Lösung vorgesehen. Ggf. ist die Einrichtung von separaten Radfahrtsignalen und indirekten Linksabbiegemöglichkeiten zu prüfen.	0	4	0	8	10	10	0	0	5	37	B	
BN 28	Einrichtung einer Lichtsignalanlage (Beibehaltung der Baustellen-LSA)	Berliner Freiheit: Höhe Doetschstraße	Querungsbedarf	Auch für Fußgängerverkehr relevant.	0	4	2	8	5	10	0	0	5	34	B	

Abb. 10.105: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr im Stadtbezirk Bonn (Fortsetzung)

LfdNr	Maßnahmenvorschlag	Lage/Abschnitt	Grund der Maßnahme	Bemerkung	Zusammenf.										
					RA-Netz	RF-Netz	RV-Stärke	V.Sicherheit	KFz-Stärke	subj. Sicherheit	Oberfläche	Konflikt	Punkte	Priorität	
Maßnahmen zur Konfliktminderung															
BG 1	Wegverbreiterung	Heimkehrerweg - V.-Sandt-Ufer (Bonn+Godesberg)	Wegeabschnitt ist für einen Radweg im 2-Richtungsbetrieb bei hohem Radverkehrsaufkommen zu schmal. Konflikte mit Fußgängern und Inlineskatern.	Maßnahme für den Abschnitt Heimkehrerweg ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.7) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	6	4	8	0	0	0	0	10	28	C
BG 9	Benutzungspflicht aufheben; Schutzstreifen einseitig auf Westseite markieren	Zanderstraße: H.-Böckler-Allee - A. Magnus-Str.	Konflikte mit Fußgängerverkehr (unkomfortable Seitenraumführung im Zweirichtungsverkehr)	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.7) (Beschlussvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	0	0	0	0	5	15	D
BG 10	Beidseitig Schutzstreifen markieren	Max-Planck-Str.: Rhodosstraße - A. Magnus-Str.	Führung im Seitenraum (getrennter Geh-/Radweg bzw. Gehweg+Radfahrer frei) zu schmal und unkomfortabel.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.3) (Beschlussvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	0	0	0	0	10	20	C
BG 17	Wegverbreiterung	Rheinufer: Gunterstraße - Stadtgrenze	Wegeabschnitt ist für einen Radweg im 2-Richtungsbetrieb bei hohem Radverkehrsaufkommen zu schmal. Konflikte mit Fußgängern und Inlineskatern.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.5) (Beschlussvorlage 0711516NV4)	0	6	4	8	0	0	0	0	10	28	C
Maßnahmen zum Netzlückenschluss															
BG 5	In Höhe Oststraße an Engstelle die Wartepflicht für Radverkehr verdeutlichen und Einfahrbereich Am Kurpark sicher gestalten.	Koblenzer Straße: Aennchenplatz - Am Kurpark	Netzlücke	Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung ist bei der Umgestaltungsplanung berücksichtigt.	10	2	0	4	0	0	0	0	0	16	C
BG 11	Anlage Radverkehrsführung prüfen	Galileistraße: Mallwitzstraße - Drachenburgstraße	Netzlücke		10	2	0	4	5	0	0	0	0	21	C
BG 13	Mehrere Varianten zur Problemlösung sind zu untersuchen und zu vergleichen: z.B. Anlage eines Fahrradlifts, schienengebundene ÖPNV-Verbindung, Einrichtung eines Fahrradbusses bzw. Bus mit Fahrradanhänger, etc.	Heiderhof - Lannesdorf	Topographie / Netzlücke		10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	D
Maßnahmen zur Querungsabsicherung															
BG 4	ARAS in Zufahrt Villichgasse anlegen.	Burgstr. / Villichgasse	Fehlende Radverkehrsführung in der Zufahrt Villichgasse.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.4) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	8	0	7	0	0	5	26	C
BG 6	Anlage ARAS in Zufahrt Moltkestr. vor Rechtsabbiegefahrstreifen; Indirektes Linksabbiegen aus Ri. Rheinalle anbieten.	Moltkestr. / Löbestr.	Fehlende bzw. unzureichende Radverkehrsführung am Knoten.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.1) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	8	5	3	0	0	5	27	C
BG 8	ARAS anlegen	Kurfürstenallee / Friedrich-Ebert-Str.	Keine gesicherte Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrer aus Ri. Kurfürstenallee (Bad Godesberg Zentrum).	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.3) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	0	3	0	0	5	18	C
BG 12	Radverkehrsführung anbieten (Detailplanung notwendig)	Mainzer Straße / Drachenburgstraße	Fehlende Radverkehrsführung am Knoten.		0	4	0	4	5	7	0	0	5	25	C
BG 14	Anlage ARAS in den Zufahrten Siegfriedstraße und Meckenheimer Str.	Mainzer Straße / Siegfriedstraße	Fehlende Radverkehrsführung am Knoten.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.8) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	0	0	0	0	5	15	D
BG 15	Anlage ARAS in der Zufahrt Meckenheimer Straße	Meckenheimer Str. / Bachemer Straße	Fehlende Radverkehrsführung am Knoten.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.9) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	0	0	0	0	5	15	D
BG 16	ARAS bei Zufahrt aus Ri. Meckenheimer Str. anlegen; Auffahrt zum gegenüberliegenden Radweg anlegen;	Meckenheimer Str. / Hagenstr.	Fehlende Radverkehrsführung am Knoten.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.4) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	2	2	4	0	3	0	0	5	16	C

Abb. 10.106: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr im Stadtbezirk Bad Godesberg

LfdNr	Maßnahmenvorschlag	Lage/Abschnitt	Grund der Maßnahme	Bemerkung	Zusammenh																
					RA-Netz	RF-Netz	RV-Stärke	V-Sicherheit	KFZ-Stärke	subj. Sicherh.	Oberfläche	Konflikt	Punkte	Priorität							
Maßnahmen zur Sicherung des Längsverkehrs																					
BG 2	Ublerstr.-Am Büchel: Beidseitig Schutzstreifen markieren und vor Geradeausfahrtstreifen ARAS anlegen. Am Büchel - V.-Sandt-Ufer: Beidseitig SS markieren	Rheinallee: Ublerstraße - Von- Sandt-Ufer	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.1) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	4	2	8	0	0	0	0	0	0	24	C					
BG 3	Beidseitig Schutzstreifen markieren	Rheinallee: Bahnunterführung - Dürenstraße	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.2) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	4	2	8	0	0	0	0	0	0	24	C					
BG 7	Schutzstreifen einseitig markieren	Friedrich-Ebert-Str.: Moltkestr. - Von-d.- Heydt-Straße	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.2) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	2	0	4	0	0	0	0	0	0	16	C					

Abb. 10.106: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr im Stadtbezirk Bad Godesberg (Fortsetzung)

LfdNr	Maßnahmenvorschlag	Lage/Abschnitt	Grund der Maßnahme	Bemerkung	Zusammenhg																
					RA-Netz	RF-Netz	RV-Stärke	V-Sicherheit	KFZ-Stärke	subj. Sicherh.	Oberfläche	Konflikt	Punkte	Priorität							
Maßnahmen zur Konfliktminderung																					
BL 3	Verbreiterung der Unterführung	Obere Wilhelmstraße - Siegburger Straße	Unterführung: Konflikte mit Fußverkehr, Angsträum	Ggf. ist die Maßnahme bei Umbau des Bahnhofes (S13, Bebauung Bahngelände entlang Königswinterer Str.) zu berücksichtigen.	0	4	0	8	5	0	5	0	10	32	B						
BL 4	Anlage eines einseitigen Radfahrstreifens (stadtauswärts) oder eines baulichen angelegten Radweges prüfen.	Siegburger Str.: Pützchens Chaussee - Friedenstr.	Gem. GW/RW zu schmal für Zweirichtungsverkehr	Ggf. ist die Maßnahme erst nach Verlegung des BAB-Anschlusses zur Maarstraße aufgrund eines dann verringerten Kfz-Aufkommens durchführbar.	0	4	2	4	10	7	0	4	10	41	B						
BL 5	Benutzungspflicht aufheben (VZ 241 entfernen); Zur Sicherung der Fahrbahnführung ggf. zul. Höchstgeschwindigkeit von 30km/h anordnen.	Friedenstraße: Siegburger Str. - Marktstr.	Benutzungspflichtiger getrennter Geh-/Radweg ist zu schmal.	Fahrbahn ist für Markierung einer Radverkehrsführung zu schmal. Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.2) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	0	3	0	0	10	23	C						
Maßnahmen zum Netzlückenschluss																					
BL 1	Anlage eines 2-Ri.-Radweges	Siegau: F.-Ebert-Brücke - Parkplatz L269	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.1) (Ratsvorlagen 0711516NV4, 0712578NV6)	10	6	4	8	10	3	0	6	0	47	A						
BL 2	Anlage eines einseitigen Zweirichtungsradweges prüfen.	B 56: Abschnitt Clemensstr. – Bundesgrenzschutzstr.	Netzlücke	Detailplanung notwendig.	10	4	0	4	5	10	0	0	5	38	B						
BL 7	Anlage einer Radverkehrsführung	Bahnparalleler Weg vom Bhf. Beuel bis zur Limpericher Str.	Netzlücke	Detailplanung notwendig.	10	6	0	4	0	0	0	0	0	20	C						
BL 8	Anlage einer Radverkehrsführung	Königswinterer Str.: Siegburger Str. - Landgrabenweg	Netzlücke	Detailplanung notwendig.	10	4	0	4	5	7	0	0	10	40	B						
BL 9	Anlage eines 2-Ri.-Radweges	Oberkasseler Straße: P-Zufahrt Rheinhöhenweg - Löwenburgstraße	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 1.2) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	2	0	4	5	7	0	0	0	28	C						
BL 10	Vorzugsvariante: Anlage einer Fußgänger-/Radfahrerbrücke Alternativ: Einrichtung einer Fährverbindung	Rheinquerung zwischen Kennedybrücke und K.-Adenauer-Brücke (Bonn+Beuel)	Minderung der Barrierewirkung des Rheins, da teils große Umwege für Radfahrer / Fußgänger über vielbefahrene Brücken in Kauf genommen werden müssen.	Zur Bestimmung der genauen Lage der Querungsmöglichkeit und Ausführung (Brücke oder Fähre für Radfahrer und Fußgänger) sollte eine Machbarkeitsstudie angefertigt werden.	10	4	0	8	0	0	0	0	0	22	C						
Maßnahmen zur Querungsabsicherung																					
BL 6	ARAS bei den Zufahrten Limpericher Str. und Auf der Schleide anlegen.	J.-Link-Str. / Limpericher Str.	Fehlende Radverkehrsführung am Knoten.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.1) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	0	3	0	0	5	18	C						

Abb. 10.107: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr im Stadtbezirk Beuel

LfdNr	Maßnahmenvorschlag	Lage/Abschnitt	Grund der Maßnahme	Bemerkung	Zusammenhg															
					RA-Netz	RF-Netz	RV-Stärke	V-Sicherheit	KFZ-Stärke	subj. Sicherh.	Oberfläche	Konflikt	Punkte	Priorität						
Maßnahmen zum Netzlückenschluss																				
HB 1	Anlage eines Radweges	Bahnparalleler Weg im Abschnitt Bahnhofstr. – Lessenicher Str.	Netzlücke		10	0	0	4	0	7	0	0	0	21	C					
HB 5	Anlage eines Radweges	K.-Adenauer-Damm: Abschnitt J.-Leber-Str. – Fußgängerbrücke	Netzlücke		10	0	0	4	5	10	0	0	0	29	C					
HB 6	Anlage eines Radweges	Brüser Damm: Abschnitt K.-Adenauer-Damm – Gaußstr	Netzlücke		10	4	2	4	5	7	0	0	0	32	B					
Maßnahmen zur Querungsabsicherung																				
HB 2	Anlage von zwei Mittelinseln am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens und auf Rochusstraße am Beginn des Parkstreifens	Am Burgweiher/ Rochusstraße	fehlendes Führungs- und Querungsangebot	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.2) (Ratsvorlage 0711516NV4)	0	4	2	4	5	7	0	0	5	27	C					
Maßnahmen zur Sicherung des Längsverkehrs																				
HB 3	Beidseitig Schutzstreifen markieren	Am Burgweiher: Im Mühlenfeld - Maarweg	Netzlücke	Maßnahme steht in Verbindung mit Umgestaltung des Bereiches <i>Am Burgweiher</i> und ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.1) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	4	0	4	5	7	0	0	0	30	C					
HB 4	Beidseitig Schutzstreifen markieren	An der Ohlismühle: Nikolaus-Groß-Str. - Schallengasse	Netzlücke	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Radwege-Ausbauprogramms 2008ff. (Nr. 2.3) (Ratsvorlage 0711516NV4)	10	4	2	4	0	0	0	0	0	20	C					

Abb. 10.108: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr im Stadtbezirk Hardtberg

10.4.4.2 Weitere Anregungen aus dem Dialogprozess

- Signalisierungsgrundsätze für Radverkehr festlegen (siehe Beispiel Münster)
- Querungsmöglichkeiten der Bahnlinien für Fußgänger und außerhalb der Innenstadt verbessern
- Velo-City-Ring
- Potentiale
 - ☞ direkte Verbindungen, keine Umwege
 - ☞ Radwegachsen parallel zu Bahnlinien (z. B. 62 Ramersdorf↔Beuel) ohne Seitenwechsel
 - ☞ Öffnung Thomas-Mann-Straße in Gegenrichtung für Räder und Taxis
 - ☞ Verbreiterung Radweg Kaiserstraße
 - ☞ Öffnung sämtlicher Einbahnstraßen für Radverkehr
 - ☞ Verbreiterung der POP-Unterführung
 - ☞ Nutzung der Kenntnisse von Alltagsfahrern
 - ☞ Über- oder Unterführung entlang der Bahnlinie
 - ☞ An Radwegen: Bordsteinkante auf 0 cm
 - ☞ Kaiserstraße komplett als Fahrradstraße
 - ☞ Entkopplung von Rad- und Fußwegen wo möglich
 - ☞ Fahrradabstellräume ebenerdig bei neuen Wohnhäusern oder Arbeitsstätten
 - ☞ provisorische Ampel an der Kennedybrücke auf Bonner Seite zur Dauereinrichtung machen
 - ☞ Verhältnis (Breite) zwischen Fuß- und Radweg zu Gunsten der Radfahrer verbessern

- ↵ Venusberg: Radmitnahmegarantie im ÖPNV
- ↵ Radwege nicht auf Bürgersteig
- ↵ grüner Pfeil für Radfahrer
- ↵ überdachte Radstationen am Bahnhof Beuel
- ↵ Rheinufer in Beuel
- ↵ kreuzungsfreie Radfahrstrecke Bröltalbahnhof
- Hemmnisse
 - ↵ schlechte Wahrnehmung des Rades als Alltagsverkehrsmittel
 - ↵ Bedarfsampeln
 - ↵ bessere Ampelschaltungen
 - ↵ Abschaffung des Schildes Radfahrer absteigen
 - ↵ Baustellenabsicherung
 - ↵ Masten provisorischer Verkehrsschilder befinden sich immer auf dem Radweg
 - ↵ unvermittelter Übergang eines Radweges in einen Fußweg
 - ↵ 2-Richtungsradwege
 - ↵ Verkehrsberuhigungsschwellen behindern im Wesentlichen Radfahrer
 - ↵ keine einheitliche Radwegführung an Straßen
 - ↵ Abschaffung von „Mofas frei“ auf Radwegen
 - ↵ Gefährdung der Radfahrer durch Minikreisel mit zu leicht überfahrbaren Kreisinseln ohne Kanten
 - ↵ Oberflächenbeschaffenheit (Asphalt – Kopfsteinpflaster, Wurzelaufbrüche)
 - ↵ Glascontainer neben Radwegen
 - ↵ wenig Abstellanlagen in der City
 - ↵ Reinigung (Schnee, Blätter, Glas)
 - ↵ mangelnde Verkehrsdisziplin der Radfahrer
 - ↵ Fußgänger und Inliner
 - ↵ Rheinuferradweg südlich langer Eugen wird von Fußgängern und Joggern genutzt (T-Mobile-Hinweise)
 - ↵ schlechtes Wetter beim Fahrradfahren
 - ↵ in Bonn-Zentrum
 - Verkehrsfluss im Sinne der Fußgänger und Radfahrer
 - Straßenraumausnutzung
 - zu viele Parkplätze, z. B. Raum für Rad- und Fußwege wird verschwendet
 - zu wenig Einbahnstraßen im Sinne des Radverkehrs
 - wenig Förderung des Nichtmotorisierten Verkehrs
 - Unfälle
 - Lärm
 - Ampelschaltungen

↪ in Bad Godesberg

- Godesburg liegt auf dem Berg
- Fahrradrouten im Gewerbegebiet
- Trennung Fahrrad-/Fußwege durch Gebüsche
- uneinheitliche Radverkehrsverbindungen
- Cityteil der Koblenzer Straße: Einbahnstraße auch für Radverkehr
- bisher kein politischer Wille zur Verbesserung des MUK-Streckenzugs

↪ in Beuel

- Ampelschaltungen
- unzureichende Erschließung Teufelsbachweg (Toom-Markt)
- fehlende Radständer (Friedrich-Breuer-Str.)
- natürliches Hindernis Rhein
- Erschließung Rheinufer
- hoher täglicher Gewerbeverkehr
- Straßenführung Kennedybrücke – Hermannstraße
- mangelndes politisches Umsetzungsvermögen
- zu wenig B + R-Parkplätze in Ramersdorf (wegen Fremdparkern)

10.4.5 Fußverkehr

10.4.5.1 Lokalisierbare Maßnahmenvorschläge

Punktesystem und Priorisierung sind in Abschnitt 6.2.7.1.2 erläutert (**Abb. 6.42** auf Seite 499).

LfdNr	vgl. Radverkehr Maßnahme	Maßnahmenvorschlag	Lage (Bezirk)	Grund der Maßnahme/Bemerkung	Barrierefreiheit	Konfliktminderung	Verkehrssicherheit	Komfortsteigerung	Querungsabsich.	Punkte	Priorität
Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit											
BN 4		Umbau des gesamten Bereichs: Anlage separate Wartefläche für den Radverkehr; Bordsteinabsenkung am Knoten Maxstr. / Breite Str. und Anlage eines Querungsbereichs für Fußgänger	Maxstr. / Breite Str.	Barriere für Mobilitätseingeschränkte: hoher Bord	5	3	0	1	0	9	B
BN 16		Anlage einer barrierefreien Rampe bzw. eines Fahrstuhls	Brassertufer / Oper Bonn	Barriere für Mobilitätseingeschränkte: Treppenanlage; auch bei Wettbewerb "Bonn - Stadt zum Rhein" beachten	5	0	0	1	0	6	C
BN 20	BN 31	Ausbau/Umbau der Unterführung; ggf. Gehwegbereich auf Nordseite öffnen und Fußgänger-LSA in Höhe Rampe in Richtung Meckenheimer Allee verlagern; Barrierefreier Ausbau/ Umbau der Unterführung	Am Hauptbahnhof / Herwartstr.	Konflikte mit Radverkehr im Bereich der Unterführung; Barriere für Mobilitätseingeschränkte: Treppenanlagen und steile Rampen; Maßnahme ist im Zuge der Umbauplanungen im Bahnhofsbereich zu berücksichtigen.	5	3	5	1	0	14	A
BN 26		Anlage einer barrierefreien Rampe bzw. eines Fahrstuhls	Brassertufer / Alter Zoll	Barriere für Mobilitätseingeschränkte: Treppenanlage auch bei Wettbewerb "Bonn - Stadt zum Rhein" beachten	5	0	0	1	0	6	C
Maßnahmen zur Erhöhung des Gehkomforts und zur Konfliktminderung											
BN 3		Neuordnung des Seitenraums	Maxstr.: Abschnitt Breite Str. - Weiherstr.	Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern aufgrund beengter Platzverhältnisse (Poller, Bäume, abgestellte mot. Zweiräder)	5	3	0	1	0	9	B
BN 5	BN 25	Umbau des gesamten Bereichs: Anlage separate Wartefläche für den Radverkehr; Bordsteinabsenkung am Knoten Maxstr. / Breite Str. und Anlage eines Querungsbereichs für Fußgänger	Maxstr. / Berliner Platz	Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern aufgrund des zu kleinen Aufstellbereichs für Radverkehr und des schmalen Gehwegbereichs	0	3	5	1	0	9	B
BN 7		Langfristig Umgestaltung der Straße	Langgasse	Schmaler Fußweg beidseitig (ca. 1,0 m)	5	0	0	1	0	6	C
BN 12		Platz- / Knotenpunktsgestaltung	Budapester Str. / Zufahrt Friedensplatz	unzureichende Knotenpunktsgestaltung; trotz hohem Bedarf keine Querungsmöglichkeit für Fußgänger vorgesehen. Die Maßnahme ist ggf. im Zuge des Sparkassenneubaus zu berücksichtigen.	5	0	0	1	3	9	B
BN 13	BN 30	Freigabe für Radverkehr aufheben; im Gegenzug Radverkehrsachse Budapester Str. - Windeckstr. ausbauen	Vivatgasse	Konflikt mit Radverkehr	0	3	5	1	0	9	B
BN 14		Niveaugleiche Gestaltung der Friedrichstr. in der Kesselgasse fortführen.	Kesselgasse	Schmaler Fußweg beidseitig (ca. 1,0 m)	5	0	0	1	0	6	C
BN 15		Unterführung freundlicher gestalten und barrierefrei umbauen	Fußgängerunterführung Belderberg	Unterführung ist relativ hell, teilweise defekte Lampen und schmutziger Gesamteindruck. Rampen sind für Rollstuhlfahrer zu steil.	5	0	0	1	3	9	B
BN 24		Änderung der Straßenraumaufteilung prüfen, so dass evtl. lediglich einhüftiges Parken vorgesehen wird. Abschnitt des Parkbereichs eingrenzen, im Bereich des Koblenzer Tores das Parken nicht zulassen (vgl. Nr. 26).	Belderberg	Schmale Restfußwegbreite (tlw. <1,5 m) durch legalisiertes Gehwegparken. auch bei Wettbewerb "Bonn - Stadt zum Rhein" beachten	5	3	0	1	0	9	B
BN 27	BN 34	Langfristig Verbreiterung der Unterführung	Poppelsdorfer Allee / Kaiserplatz	Konflikte mit Radverkehr im Bereich der Poppelsdorfer Unterführung	0	3	5	1	0	9	B
BN 29		Verkehrsberuhigten Bereich anordnen; langfristig Straßenraum umbauen (Mischverkehrsfläche)	Dyroffstr.	Beidseitig sehr schmale Fußwege (tlw. < 1,0 m).	5	3	5	1	0	14	A
BN 31		Gehwegparken abschaffen; ggf. ruhenden Kfz-Verkehr auf die Fahrbahn bringen oder einhüftiges Parken zulassen.	Am Hofgarten	Schmale Restfußwegbreite (< 1,0 m) durch legalisiertes Gehwegparken.	5	3	5	1	0	14	A
BN 32		Legalisiertes Gehwegparken abschaffen; ggf. sind Alternativlösungen wie z.B. die Einrichtung eines Mischverkehrsbereichs anzustreben.	Erste Fährgasse	Sehr schmale Restfußwegbreite (Engstelle; < 1,0 m) durch legalisiertes, einhüftiges Gehwegparken direkt vor dem Knotenpunkt und Abfallbehälter.	5	3	5	1	0	14	A
BN 34	BN 39	Beleuchtungskonzept (bessere Ausleuchtung der Wege)	Uferpromenade: Abschnitt H.-Ehlers-Str. - Kennedybrücke	Erhöhung der Sicherheit im öffentl. Raum	5	0	5	1	0	11	B

Abb. 10.109: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Fußverkehr im Stadtbezirk Bonn

LfdNr	vgl. Radverkehr Maßnahme	Maßnahmenvorschlag	Lage (Bezirk)	Grund der Maßnahme/Bemerkung	Barrierefreiheit						Priorität
					Konfliktminderung	Verkehrssicherheit	Komfortsteigerung	Querungsabsich.	Punkte		
Maßnahmen zum Netzlückenschluss											
BN 36		Prüfung der Anlage einer Fußgängerbrücke parallel zur Bahnbrücke in Höhe des zukünftigen Haltepunkts	Auf dem Hügel	Netzlücke, fehlende Anbindung des zukünftigen Bahnhaltepunkts "Auf dem Hügel"	0	0	0	1	3	4	C
Maßnahmen zur Querungsabsicherung											
BN 1		Gehwegbereich aufpflastern bzw. Bevorrechtigung des Fußverkehrs mit Hilfe von Markierungen verdeutlichen	Weierstr. / Zufahrt Stadthaus-P	fehlende Markierung / Absicherung Gehwegbereich	0	0	5	0	0	5	C
BN 2		Anlage eines Fußgängerüberwegs im Verlauf der Maxstr.	Maxstr. / Weierstr.	fehlende Querungsabsicherung Die Maßnahme ist im Zuge der Umbauplanungen im Bahnhofsbereich zu berücksichtigen	0	0	5	1	3	9	B
BN 6		Anlage einer Fußgänger-LSA prüfen	Oxfordstr.	Im Abschnitt Kasernenstr. - Kölnstr. besteht hoher Querungsbedarf	0	0	5	1	3	9	B
BN 8		Freihaltung der Eckausrundungen (Sichtbeziehungen) ggf. durch Poller auf Sperrflächenmarkierung/ Fahrbahn absichern; Anlage von Fußgängerüberwegen bzw. von Mittelinseln in Kombination mit Fußgängerüberwegen über Doetschstraße und östlichem Knotenpunktsarm der Josefstr.	Josefstr. / Doetschstr.	fehlende Querungsabsicherung	5	0	5	1	3	14	A
BN 9		Anlage von Fußgängerüberwegen über Josefstr. und Erzbergerufer; Bord absenken	Erzbergerufer / Josefstr.	fehlende Querungsabsicherung; Barriere für Mobilitätseingeschränkte: hoher Bord	5	0	5	1	3	14	A
BN 10	BN 28	Überprüfung, ob LSA für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet werden kann	Berliner Freiheit / Doetschstr.	keine Querungsmöglichkeit über Berliner Freiheit (starke Trennwirkung des gesamten Straßenabschnitts), dadurch oft gefährliche Querungen von Fußgängern und Radfahrern	5	0	5	1	3	14	A
BN 11		Einrichtung einer konfliktfreien Signalschaltung (Rundum-Grün-Schaltung) oder alternativer Knotenpunktsgestaltungen prüfen.	Th.-Mann-Str. / Budapester Str.	Konflikt von abbiegenden Bussen / Taxen mit querenden Fußgängern aufgrund gleichzeitiger Freigabe.	0	3	5	1	0	9	B
BN 17		Anlage eines Fußgängerüberwegs im Verlauf der Münsterstr.	Münsterstr. / Mülheimer Platz	fehlende Querungsabsicherung Eine Umgestaltung des Knotenpunktsbereichs sollte ggf. im Zuge der Planungen zum „Haus der Bildung“ berücksichtigt werden.	0	0	5	1	3	9	B
BN 18		Fußgängerfurt über Rathausgasse anlegen; aufgrund starker Abbiegeströme des Busverkehrs konfliktfreie Signalschaltung prüfen	Belderberg / Rheingasse	Fehlende Querungsmöglichkeit über Rathausgasse	0	0	5	1	3	9	B
BN 19		Anlage eines Fußgängerüberwegs bzw. einer Mittelinsel in Kombination mit einem Fußgängerüberweg über Rheingasse	Rheingasse / Am Boeselagerhof	fehlende Querungsabsicherung über Rheingasse	0	0	5	1	3	9	B
BN 21		Signalschaltung bzgl. häufigerer Freigabezeiten für Fußverkehr prüfen (ggf. Phasenabbruch bei nicht ausgelasteten Fahrzeugphasen)	Am Hauptbahnhof / Poststr.	Viele Rotlichtmissachtungen aufgrund langer Wartezeiten für den Fußverkehr	0	3	5	1	0	9	B
BN 22		Anlage einer weiteren Fußgänger-LSA prüfen	Am Hauptbahnhof / ZOB	Fehlende Querungsmöglichkeit über Am Hauptbahnhof im südlichen Abschnitt vor Südunterführung. Die Maßnahme ist im Zuge der Umbauplanungen im Bahnhofsbereich zu berücksichtigen	0	0	5	1	3	9	B
BN 23		Seitenraum im Bereich der Sperrfläche vorziehen (auf der Seite vor dem ruhenden Verkehr)	Wesselstr. / Gerh.-v.-Are-Str.	Fehlende Querungsabsicherung über Wesselstr.	0	0	5	1	3	9	B
BN 25		Einrichtung einer Querungsanlage auf beiden Seiten des Koblenzer Tores.	Belderberg / Franziskanerstr.	In Höhe Koblenzer Tor besteht auf beiden Seiten des Tores Querungsbedarf; keine Querungsmöglichkeit vorhanden, Fahrbahnteiler werden zum Queren benutzt.	0	0	5	1	3	9	B
BN 28		Anlage eines Fußgängerüberwegs über Kaiserstr.	Kaiserstr. / Hans-lwand-Str.	fehlende Querungsabsicherung	0	0	5	1	3	9	B
BN 30		Aufpflasterung bis zum Fahrbahnrand erweitern, so dass Fußgänger nicht abgesetzt "Maarflach" queren können. Testweise Entfernung der Poller.	Am Hofgarten / Maarflach	Engstelle (< 1,5 m) aufgrund Abpollerung im Kurvenbereich. Schlechte Sichtverhältnisse auf zurückversetzte, aufgepflasterte Querungsstelle.	5	0	5	1	0	11	B
BN 33		Anlage eines Fußgängerüberwegs über Brassertufer	Brassertufer / Erste Fährgasse	fehlende Querungsabsicherung; auch bei Wettbewerb "Bonn - Stadt zum Rhein" beachten	0	0	5	1	3	9	B
BN 35		Anlage einer Querungsanlage prüfen (beim Bau eines geplanten Kreisverkehrs wird Querung ermöglicht)	Am alten Friedhof	Im Abschnitt Rabinstr. - Bornheimer Str. besteht Querungsbedarf	0	0	5	1	3	9	B

Abb. 10.109: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Fußverkehr im Stadtbezirk Bonn (Fortsetzung)

LfdNr	vgl. Radverkehr Maßnahme	Maßnahmenvorschlag	Lage (Bezirk)	Grund der Maßnahme/Bemerkung	Barrierefreiheit	Konfliktminderung	Verkehrssicherheit	Komfortsteigerung	Querungsabsich.	Punkte	Priorität
Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit											
BG 1		Erreichbarkeit der Godesburg durch Anlage Aufzug, etc. verbessern.	Innenstadt	Schlechte / fehlende Erreichbarkeit der Godesburg für Mobilitätseingeschränkte	5	0	0	1	0	6	C
BG 4		Rampe anlegen	Koblenzer Str. / Zugang Kurfürstenquelle	Barriere für Mobilitätseingeschränkte: Treppenanlage	5	0	0	1	0	6	C
Maßnahmen zur Erhöhung des Gehkomforts und zur Konfliktminderung											
BG 6		Asphaltierung des Gehbereichs	F.-Ebert-Str.	Abschnitt Kurfürstenallee - Parkplatz: wassergebundene Decke	0	0	0	1	0	1	D
BG 13	BG 1	Wegverbreiterung und für Fußgänger freigeben.	Heimkehrerweg - V.-Sandt-Ufer (Bonn+Godesberg)	Radweg, der gerne von Fußgängern benutzt wird.	0	3	5	1	0	9	B
BG 15	BG 12	Knoten fuß- und radfahrerfreundlich einrichten: für Fußverkehr insbesondere Signalisierung prüfen	Mainzer Str. / Drachenburgstr.	Knotenpunkt wurde in Auftaktveranstaltung als fußgängerunfreundlich benannt.	0	0	0	1	0	1	D
Maßnahmen zur Querungsabsicherung											
BG 2		Anlage einer weiteren Fußgängerfurt über Burgstr. prüfen	Burgstr. / Villichgasse	Fehlende Querungsmöglichkeit über Burgstr. Eine bessere, offenere Zugänglichkeit der Wege zur Godesburg ist im Zuge der Umbauplanungen der City-Terrassen zu berücksichtigen.	0	0	0	1	3	4	C
BG 3		Anlage eines Fußgängerüberweges	Schwertberger Str. / Brunnenallee	fehlende Querungssicherung über Brunnenallee	0	0	5	1	3	9	B
BG 5		Anlage einer Mittelinsel	Kurfürstenallee / Zufahrt Parkplatz	fehlende Querungssicherung über Kurfürstenallee	0	0	5	1	3	9	B
BG 7		Anlage einer Mittelinsel bzw. eines Fußgängerüberweges	Koblenzer Str. / F.-Ebert-Str.	fehlende Querungssicherung über Koblenzer Str.	0	0	5	1	3	9	B
BG 8		Anlage einer Mittelinsel	Rheinallee / Rüngsdorfer Str.	fehlende Querungssicherung über Rheinallee Die Maßnahme ist im Zuge der Planungen im Bereich der Endhaltestelle Rheinallee zu berücksichtigen.	0	0	5	1	3	9	B
BG 9		Anlage eines Fußgängerüberweges	Rheinallee / Dürenstr.	fehlende Querungssicherung über Rheinallee/Busschleife Die Maßnahme ist im Zuge der Planungen im Bereich der Endhaltestelle Rheinallee zu berücksichtigen.	0	0	5	1	3	9	B
BG 10		Anlage eines Fußgängerüberweges	Rüngsdorfer Str. / Von-Groote-Platz	fehlende Querungssicherung über Rüngsdorfer Str. Die Maßnahme ist im Zuge der Planungen im Bereich der Endhaltestelle Rheinallee zu berücksichtigen.	0	0	5	1	3	9	B
BG 11		Anlage einer Mittelinsel	Rheinallee / Am Büchel	fehlende Querungssicherung über Rheinallee	0	0	5	1	3	9	B
BG 12		Anlage einer Mittelinsel bzw. eines Fußgängerüberweges	Ubiestr. / Mirbachstr.	fehlende Querungssicherung über Ubiestr. Die Maßnahme dient der Schulwegsicherung und ist im Zuge der Planungen zur MUK-Strecke zu berücksichtigen.	0	0	5	1	3	9	B
BG 14		Anlage von Querungsanlagen über Mainzer Str. prüfen.	Mainzer Str.	Fehlende Querungsmöglichkeit in Höhe Parkplatzzufahrt Bahnhof Mehlem	0	0	5	1	3	9	B
BG 16		Anlage von Querungsanlagen über Galileistr. und Drachenfelsstr. prüfen.	Galileistr. / Drachenburgstr.	Fehlende Querungsmöglichkeiten	0	0	5	1	3	9	B

Abb. 10.110: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Fußverkehr im Stadtbezirk Bad Godesberg



Verkehrsentwicklungsplan Bonn
Anhänge

LfdNr	vgj. Radverkehr Maßnahme	Maßnahmenvorschlag	Lage (Bezirk)	Grund der Maßnahme/Bemerkung	Barrierefreiheit	Konfliktminderung	Verkehrssicherheit	Komfortsteigerung	Querungsabsich.	Punkte	Priorität
Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit											
BL 5	BL 3	Langfristig Umbau der Unterführung zur Herstellung von Barrierefreiheit und Konfliktminderung mit dem Radverkehr	Obere Wilhelmstr. / Königswinterer Str.	Konflikte mit Radverkehr im Bereich der Unterführung; Barriere für Mobilitätseingeschränkte: steile Rampen	5	3	5	1	0	14	A
Maßnahmen zur Erhöhung des Gehkomforts und zur Konfliktminderung											
BL 3		Beleuchtungskonzept (bessere Ausleuchtung der Wege)	Bröltalbahnhof	Erhöhung der Sicherheit im öffentl. Raum	5	0	5	1	0	11	B
BL 4		Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einrichten, tlw. Kfz-Stellplätze entfernen, um ein angenehmeres Gehen zu ermöglichen	Fried.-Breuer-Str. - Obere Wilhelmstr.	Aufenthaltsqualität für Fußgänger erhöhen; Forderung aus Auftaktveranstaltung: Fußgängerzone Die Maßnahme ist in das Planungskonzept zur Oberen Wilhelmstraße einzubeziehen.	5	3	0	1	0	9	B
Maßnahmen zum Netzlückenschluss											
BL 13	BL 10	Vorzugsvariante: Anlage einer Fußgänger-/Radfahrerbrücke; Alternativ: Einrichtung einer Fährverbindung	Rheinquerung (Bonn+Beuel)	Minderung der Barrierewirkung des Rheins, da teils große Umwege für Radfahrer / Fußgänger über vielbefahrene Brücken in Kauf genommen werden müssen.	0	3	0	1	0	4	C
Maßnahmen zur Querungsabsicherung											
BL 1		Anlage einer Fahrbahneinengung bzw. einer Plateauaufpflasterung, ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg.	Bröltalbahnhof / Rheinaustr.	Fehlende Querungsabsicherung über Rheinaustr.	0	0	5	1	3	9	B
BL 2		Anlage einer Fahrbahneinengung bzw. einer Plateauaufpflasterung, ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg.	Bröltalbahnhof / Rheindorfer Str.	Fehlende Querungsabsicherung über Rheindorfer Str.	0	0	5	1	3	9	B
BL 6		Anlage einer Mittelinsel prüfen.	Siegburger Str.: Abschnitt Paulustr. - Zugang Schauspiel	Fehlende Querungsmöglichkeit in Höhe Theaterzugang / Haltestelle Schauspielhalle	0	0	5	1	3	9	B
BL 7		Anlage einer Mittelinsel ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg	Limpericher Str. / Zingsheimstr.	Fehlende Querungsabsicherung über Limpericher Str. Bei Umsetzung eines geplanten Kreisverkehrs am Knotenpunkt Auf der Schleide / Goetheallee ist die Maßnahme ggf. hinfällig.	0	0	5	1	3	9	B
BL 8		Anlage einer Mittelinsel prüfen.	Hermannstr. / Steinerstr.	Fehlende Querungsmöglichkeit in Höhe Steinerstraße (Heimtmuseum Beuel)	0	0	5	1	3	9	B
BL 9		Anlage einer Mittelinsel ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg	Auf der Schleide / An Sankt Josef	Fehlende Querungsabsicherung über Auf der Schleide Bei Umsetzung eines geplanten Kreisverkehrs am Knotenpunkt Auf der Schleide / Goetheallee ist die Maßnahme ggf. hinfällig.	0	0	5	1	3	9	B
BL 10		Anlage einer Mittelinsel ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg	Goetheallee	Fehlende Querungsabsicherung in Höhe Hallenbad	0	0	5	1	3	9	B
BL 11		Anlage einer Mittelinsel ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg	Beueler Bahnhofplatz / Goetheallee	Fehlende Querungsabsicherung über Bahnhofplatz	0	0	5	1	3	9	B
BL 12		Anlage einer Fußgängerfurt (LSA) auch über die nördliche Knotenzufahrt.	Königswinterer Str. / Maarstr.	Ungesicherte Querungen über Königswinterer Str., da in Wegebeziehung richtung Bahnhof keine Fußgängerfurt eingerichtet ist. Die Maßnahme ist im Zuge der Planungsuntersuchungen zur Königswinterer Str. zu berücksichtigen.	0	0	0	1	3	4	C

Abb. 10.111: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Fußverkehr im Stadtbezirk Beuel

LfdNr	vgl. Radverkehr Maßnahme	Maßnahmenvorschlag	Lage (Bezirk)	Grund der Maßnahme/Bemerkung							
					Barrierefreiheit	Konfliktminderung	Verkehrssicherheit	Komfortsteigerung	Querungsabsich.	Punkte	Priorität
Maßnahmen zur Erhöhung des Gehkomforts und zur Konfliktminderung											
HB 2		Verbreiterung des Weges durch Verkleinerung des Pflanzbeetes	Rochusstr. / B56	Konflikt mit Radverkehr aufgrund gemeinsamer Führung auf schmalem Weg	0	3	5	1	0	9	B
Maßnahmen zum Netzlückenschluss											
HB 5	HB 5	Anlage eines Geh-/Radweges	K.-Adenauer-Damm: Abschnitt J.-Leber-Str. – Fußgängerbrücke	Der Abschnitt stellt eine Netzlücke im Wegenetz in Richtung Basketshalle dar.	5	0	0	1	0	6	C
HB 6	HB 6	Anlage eines Geh-/Radweges	K.-Adenauer-Damm: Abschnitt J.-Leber-Str. – Fußgängerbrücke	Auf der Westseite des Brüser Damms besteht keine Wegeverbindung. Bewohner des Brüser Bergs müssen deswegen große Umwege in Kauf nehmen.	5	0	0	1	0	6	C
Maßnahmen zur Querungsabsicherung											
HB 1		Anlage einer Mittelinsel oder ggf. einer Fußgängersignalanlage über die Rochusstr. prüfen.	Rochusstr. / Ladestr.	Fehlende Querungsabsicherung über Rochusstr.	0	0	5	1	3	9	B
HB 3		Anlage einer Mittelinsel	Am Burgweiher / Im Mühlenfeld	Fehlende Querungsabsicherung über Am Burgweiher. Die Maßnahme ist bei der Straßenraumgestaltung für den Bereich Am Burgweiher zu berücksichtigen.	0	0	5	1	3	9	B
HB 4		Anlage eines multifunktionalen Mittelstreifens entlang der Straße Am Burgweiher als lineares Querungsangebot für den Fußverkehr.	Am Burgweiher: Abschnitt Bahnhofstr. / Villemombler Str.	Fehlende Querungsabsicherung über Am Burgweiher. Die Maßnahme ist bei der Straßenraumgestaltung für den Bereich Am Burgweiher zu berücksichtigen.	0	0	5	1	3	9	B

Abb. 10.112: Liste der Maßnahmenvorschläge für den Fußverkehr im Stadtbezirk Hardtberg

10.4.5.2 Weitere Anregungen aus dem Dialogprozess

- Potentiale
 - ☞ Rheinufer Erholung, gute Verkehrsqualität
 - ☞ Qualität Innenstadt
 - ☞ Qualität in VB-Bereichen
 - ☞ Handlungsdruck (Bahnquerung)
 - ☞ Fußwegebeziehungen werden geachtet (durch die Stadt Bonn)
 - ☞ „Stadtwandern“
 - ☞ fußläufige Erreichbarkeit von Schulen
 - ☞ fußläufige Nahversorgung
 - ☞ klare Zielgruppen: Kinder, ältere, behinderte Menschen
- Hemmnisse
 - ☞ Bahntrassen und fehlende Querungsmöglichkeiten
 - ☞ Straßenverkehrsordnung (z. B. Grünpfeil)
 - ☞ Konkurrenz mit anderen Verkehrssektoren (Bahnbeschleunigung und Fußgängerquerung)
 - ☞ nicht ausreichende Verkehrsberuhigung
 - ☞ Parkraumangebot (Querungsstellen)
 - ☞ verfügbarer Raum
 - ☞ falsch parkende PKW (es wäre mehr Kontrolle durch Ordnungsamt notwendig)

- ↵ soziale (Un)Sicherheit
- ↵ schmale Fußwege (in Dorfbereichen)
- ↵ private Interessen (Grünbewuchs)
- ↵ mangelnde Rücksicht
- ↵ fehlende Schulwegesicherheit (insb. im Schulumfeld)
- ↵ fehlende Sensibilität für Schulwegesicherheit (auch seitens der Eltern)
- ↵ fehlende Zebrastreifen beim Kreisel Hauptstraße (in Holzlar)
- ↵ Autos auf Gehwegen
- ↵ Querungen „Am Burgweiher“ und Grün
- ↵ in Hardtberg
 - Straßenbahn: Geld? sonstige Interessen anderer?
 - Bus >15/20 Minuten-Taktung (unattraktiv wegen Gedränge)

10.5 Großkarten

Die im Text verkleinerten Belastungskarten für den MIV werden hier mit lesbaren Zahlen dargestellt:
Analysesituation 2005 (Abb. 3.36)

Zwischenzustand 2008

Bezugsfall 2020

Maßnahmenbündel M1

Maßnahmenbündel M2

Maßnahmenbündel M3