

Federführung:
61 Stadtplanungsamt

Dezernat:
Dez. III

S13-Haltestelle in Beuel-Vilich

Beratungsfolge

Bezirksvertretung Beuel	28.04.2021	Kenntnisnahme
Ausschuss für Mobilität und Verkehr	02.06.2021	Kenntnisnahme
Rat	24.06.2021	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme:

Die Verwaltung beabsichtigt, kurzfristig eine Machbarkeitsstudie zur zukünftigen Gestaltung des P+R Parkplatzes am Haltepunkt Vilich in Auftrag zu geben. Neben Fragen zur Erschließung sowie Dimensionierung der Anlage sollen darin auch Fragen zur Ausstattung (z.B. Fahrradabstellplätze, E-Ladesäulen, etc.) beantwortet werden. Die im Antrag genannten Vorschläge können dabei geprüft und ggfls. berücksichtigt werden.

Anlage/n

Keine



Mitteilung:

Für die Anlage von P+R und B+R am Kreuzungshaltepunkt Vilich der Stadtbahnlinie 66 und der S 13 soll eine Machbarkeitsstudie mit folgenden Inhalten erstellt werden.

I. RAHMENBEDINGUNGEN

Die DB-Strecke der S-Bahnlinie S 13 von Troisdorf nach Bonn Oberkassel ist planfestgestellt. Die Finanzierung wurde im Dezember 2014 durch eine Vereinbarung zwischen DB, Land und NVR sichergestellt. Der Bau begann im Jahr 2017. Die Inbetriebnahme der S 13 soll nach heutigem Stand Ende 2026 bis zum Bf. Beuel erfolgen.

In Höhe der Brücke der Stadtbahnlinie 66 in Bonn-Vilich wird ein Haltepunkt der S 13 entstehen, der durch ein Kreuzungsbauwerk mit einer neuen Haltestelle der Stadtbahnlinien 66/67 verbunden wird. Die **Stadtbahnlinien 66/67** sollen in Zukunft eine Taktverdichtung auf einen gemeinsamen 5-Minuten-Takt in beiden Richtungen über den Tag erhalten (s. DS-Nr. 1911567EB3).

Der **vorhandene P+R-Platz** westlich der Gartenstraße zwischen Stadtbahn und B 56 ist im Zuge der Gleiserneuerung Kennedybrücke 1992 als Provisorium angelegt worden, verfügt über eine teils wassergebundene Decke und steht im Eigentum der "Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein Sieg-Kreises" (SSB). Er hat eine direkte Einfahrt von der B 56, während die Ausfahrt über die Gartenstraße erfolgt. Zwischenzeitlich war auch die Fläche östlich der Gartenstraße provisorisch befestigt worden und wurde als P+R-Platz genutzt. Seit Baubeginn der S 13 wurde sie als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen.

Zunächst hatte die Planung eines neuen P+R –Platzes einschließlich Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Planfeststellungsverfahren Eingang gefunden. Der **neue P+R-Platz** soll auf der Fläche zwischen Gartenstraße/Stadtbahnlinie/DB/B 56 entstehen. Im **Planfeststellungsbeschluss** vom 24.02.2011 ist der geplante P+R-Platz vom Eisenbahnbundesamt (EBA) jedoch nicht planfestgestellt worden, da P+R-Anlagen nicht zu den Aufgaben der DB gehörten. Somit muss das Baurecht hierfür anderweitig sichergestellt werden.

Die Bauzeit des neuen Kreuzungshaltepunktes und des benachbarten Brückenbauwerkes der B 56 liegt in den Jahren 2017 – 2025. Um die beiden Brückenbauwerke der Stadtbahn und der B 56 bauen zu können, ist zwischen diesen Verkehrswegen eine **provisorische Brücke** errichtet worden, über die zunächst der Verkehr der Bundesstraße geführt wurde und daran anschließend die Gleise der Stadtbahn gelegt wurden. Als Bauzufahrt hierzu wird auch die Fläche des zukünftigen P+R-Platzes zwischen Gartenstraße/Stadtbahnlinie/DB/B 56 benötigt, sodass ein solcher hier frühestens nach 2025 gebaut werden kann.

Ferner wird im Zuge des S 13-Baus die Brücke der **Schultheißstraße** erneuert. Als weitere Maßnahme im Zuge der S 13 wird der Bahnübergang Gartenstraße über die DB aufgehoben und hier eine Fußgängerüberführung hergestellt, die Gartenstraße wird mit einer **Unterführung** unter der Eisenbahnstrecke mit der **Gerhardstraße** verbunden.

Die **Kreuzung der Gartenstraße / B 56** wurde im Hinblick auf das Projekt „Vilicher Arkaden“ (Einzelhandel, Freizeitnutzungen u.a.) sowie auf die seinerzeit anstehende Vermarktung des städtischen Grundstücks westlich der Gartenstraße bereits den damit verbundenen neuen Anforderungen angepasst, indem Linksabbiegemöglichkeiten geschaffen wurden. Seither wurde das städtische Grundstück mit einem Baumarkt bebaut.

II. Untersuchungsumfang der Machbarkeitsstudie

Die Erfahrungen mit den **Ein- und Ausfahrten der o.g. beiden provisorischen P+R-Plätze** in der unmittelbaren Nähe zur Kreuzung Gartenstraße / B 56 auf den sehr kurzen Streckenabschnitt der Gartenstraße zwischen **B 56** und **Bahnübergang (BÜ)** der Stadtbahn haben bereits gezeigt, dass hierdurch die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der gesamten Zufahrtsituation, des BÜ und der Kreuzung beeinträchtigt wird.

Zunächst soll durch eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung des **Knotens B 56 – Gartenstraße** einschließlich des kurzen Abschnitts der Gartenstraße zwischen der B 56 und der Stadtbahn und der Kreuzungssituation mit der Stadtbahn die **freien Kapazitäten** dieses Knotens im Hinblick auf eine zukünftige zusätzliche P+R-Nutzung an dieser Stelle ermittelt werden. Hierbei sollte auch die zukünftige Taktverdichtung der Stadtbahnlinie am Bahnübergang Gartenstraße/Ewigstraße mitbetrachtet werden.

Aufbauend auf diesen ermittelten Kapazitäten sollen Lösungsmöglichkeiten **für einen P+R-Platz** und ggf. für die Situation der Ein- und Ausfahrten im Kontext zum Knoten B 56 – Gartenstraße und dem Bahnübergang an dieser Stelle aufgezeigt werden.

Des Weiteren steht die Fläche östlich der DB zwischen **Beueler Straße** und Stadtbahn als mögliche P+R-Fläche und B+R-Standort in der Diskussion. Diese befindet sich jedoch in privatem Eigentum und ist mit Altablagerungen belastet. Hierbei spielt auch eine mögliche Zufahrt über die B 56 eine Rolle.

Die **Förderung der Nahmobilität** (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) hat im Allgemeinen in der Verkehrsplanung in Bonn Vorrang vor P+R, da der P+R-Verkehr möglichst weit vor der Stadt abgefangen werden soll und in Bonn kaum Flächen in der gebührenden Entfernung zur Verfügung stehen; ebenso besteht die Gefahr, dass die Buslinien in den Stadtrandgebieten weniger Fahrgäste bekommen, da durch P+R oft auch die Tarifgrenzen übersprungen werden.

Im städtischen Parkraumkonzept, welches zur Zeit erarbeitet wird, sollen für Vilich und Neu-Vilich Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen entwickelt werden, um die **angrenzenden Wohnstraßen** nicht durch P+R-Verkehr zu beeinträchtigen.

Ferner soll auch die Gartenstraße zwischen Adelheidisstraße und Ewigstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden und lediglich für die Anlieger und die Fahrradfahrer und Fußgänger geöffnet bleiben (vgl. DS-Nr. 1910135ST5).

LEISTUNGEN im Rahmen der Studie:

I: Grundlagen für eine Machbarkeit von P+R und B+R am Haltepunkt Vilich

1. Zählungen

- Bestehender P+R-Platz (hierbei sind auch Luftbilder aus der Zeit vor dem S-Bahn-Bau auszuwerten, die schon eine Ausdehnung der Parktätigkeiten auf die Nachbarfläche zeigen)
- Knoten Gartenstraße / B 56 einschließlich Bahnübergang der Stadtbahn (alle Verkehrsarten / 6:00-10:00, 15:00-19:00)
- Fahrräder B+R

2. Parkplätze Vilicher Arkaden und Bauhaus (Interviews)

- Gibt es Probleme mit P+R?
- Welche Maßnahmen wurden ggf. dagegen ergriffen?

3. Leistungsfähigkeitsbetrachtung (vormittags + nachmittags) Kreuzung B 56 / Gartenstraße mit Ein-/Ausfahrt P+R und Schrankenschließzeiten an der Stadtbahn unter der Maßgabe: Wieviel zusätzlicher Verkehr (Zielverkehr P+R) ist hier noch verkehrstechnisch abwickelbar? Auswirkungen Taktverdichtung auf Schrankenschließzeiten.

4. Anforderungsprofil Mobilitäts-Hub

- Ausstattung festlegen: Leihfahräder, Sharingangebote (PKW, E-Scouter), Ladesäulen, Fahrradboxen, überdachte Fahrradständer, Fahrradparkhaus inklusive Erschließung, On-Demand-Verkehre, Kiosk, Taxistand ...
- Flächenbedarf einschl. Erweiterungsflächen
- Standort in Nähe zum Haltepunkt

II. Machbarkeit P+R-Platz und B+R

1. neuer P+R-Platz und B+R-Standort auf Fläche zwischen Gartenstraße/Stadtbahnlinie/DB/B 56

- Kapazitätsreserven des Knotens Gartenstraße / B 56 (s. o.) = Anzahl einzurichtender Parkplätze
- Ist ggf. eine Beibehaltung des vorhandenen P+R-Platzes sinnvoll und / oder notwendig?
- Prüfung einer direkten Einfahrt von der B 56
- OPTION: Umgestaltung des Knotens B 56 / Gartenstraße für eine größtmögliche P+R-Nutzung mit entsprechender Leistungsfähigkeit
- OPTION: Befestigung des vorhandenen P+R-Platzes mit Markierung der Parkstände einschl. Klärung der Notwendigkeit einer LBP
- Überschlägige Prüfung eines Parkhauses / Parkpaletten (generelle Machbarkeit; kein architektonischer Entwurf, aber Kubatur, Außenmaße, Anordnung und Anzahl Parkplätze, Ein- und Ausfahrt)
- Berücksichtigung weiterer Planungsparameter:
 - Gasleitung, Überbaubarkeit
 - Notwendigkeit einer Überarbeitung der vorliegenden LBP
 - Hinweis auf Schallschutz (Ergebnisse aus der Planfeststellung S 13,
 - Notwendigkeit einer neuen Betrachtung klären)
- Standort für Mobilitäts-Hub einschließlich Flächen für überdachtes B+R
- OPTION: Sperrung des BÜ Gartenstraße der Stadtbahn für den MIV prüfen

- Plan 1:1000 ggf. einschließlich OPTION Knotenausbau
Gartenstraße / B 56
 - Vereinfachte Querschnittsskizze: Darstellung Parkhaus /
Parkpalette mit Bebauung in der Nachbarschaft.
2. P+R-Platz und B+R-Standort an der Beueler Straße zwischen DB und THW
- Privater Eigentümer
 - Vorübergehende Inanspruchnahme durch S 13:
Baustelleneinrichtungsfläche und Bereitstellungsfläche für Oberboden
 - Altablagerungen: Hinweis auf notwendige Untersuchungen, grobe
Abschätzung der Machbarkeit und der finanziellen Auswirkungen
 - Erschließung über Beueler Straße: Bewertung hinsichtlich zu
erwartendes Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrt Vilich und Vilich-Müldorf und in
Bezug auf den Schulweg
 - Mögliche Vorschläge zur Erschließung über B 56 und einer Querung
Stadtbahn prüfen
 - Standort für Mobilitäts-Hub einschließlich Flächen für überdachtes
B+R
 - Plan 1:1000

3. Anbindung Busverkehr

- Welche Stadtteile sollen angebunden werden?
- Welche bestehenden Buslinien kommen in Betracht?
- Oder: Ist eine neue Buslinie angebracht?
- Lage der Haltestelle
- Genauere Linienführung bleibt der weiteren Planung überlassen!
- Lage der Haltestelle in den Plänen (s. o.) darstellen

4. Kosten und Förderung

- Überschlägige Schätzkosten der jeweiligen Maßnahmen
- Aussagen zur Förderung
- Aussagen zu einer evtl. Bewirtschaftung des P+R-Platzes
(Förderfähigkeit, Beispiele, Trägerschaft, Betrieb, Vermeidung von Dauerparken von
Fluggästen)

ANGESTREBTER ZEITPLAN

- 09/2021: Information Ausschüsse über Inhalte der Machbarkeitsstudie
- 11/2021: Angebotseinholung

- 01/2022: Vergabe
- 06-09/2022: Vorstellung der Ergebnisse in Ausschüssen und Bürgerversammlung
- 12/2022: Ratsbeschluss

Die Finanzierung der Untersuchung erfolgt voraussichtlich über die ÖPNV-Pauschale (100 % Landesmittel).