



Sechsspüriger Ausbau der BAB A 565

zwischen AS Bonn-Poppelsdorf und AK Bonn-Nord

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

30.05.2006

 Schüßler-Plan

- Trassierung – Lageplan
- Trassierung – Höhenplan
- Querschnitte – Bauwerke
- Verkehrsplanerische Auswirkungen
- Städtebauliche Auswirkungen

Aufgabenstellung und Ziel der Studie

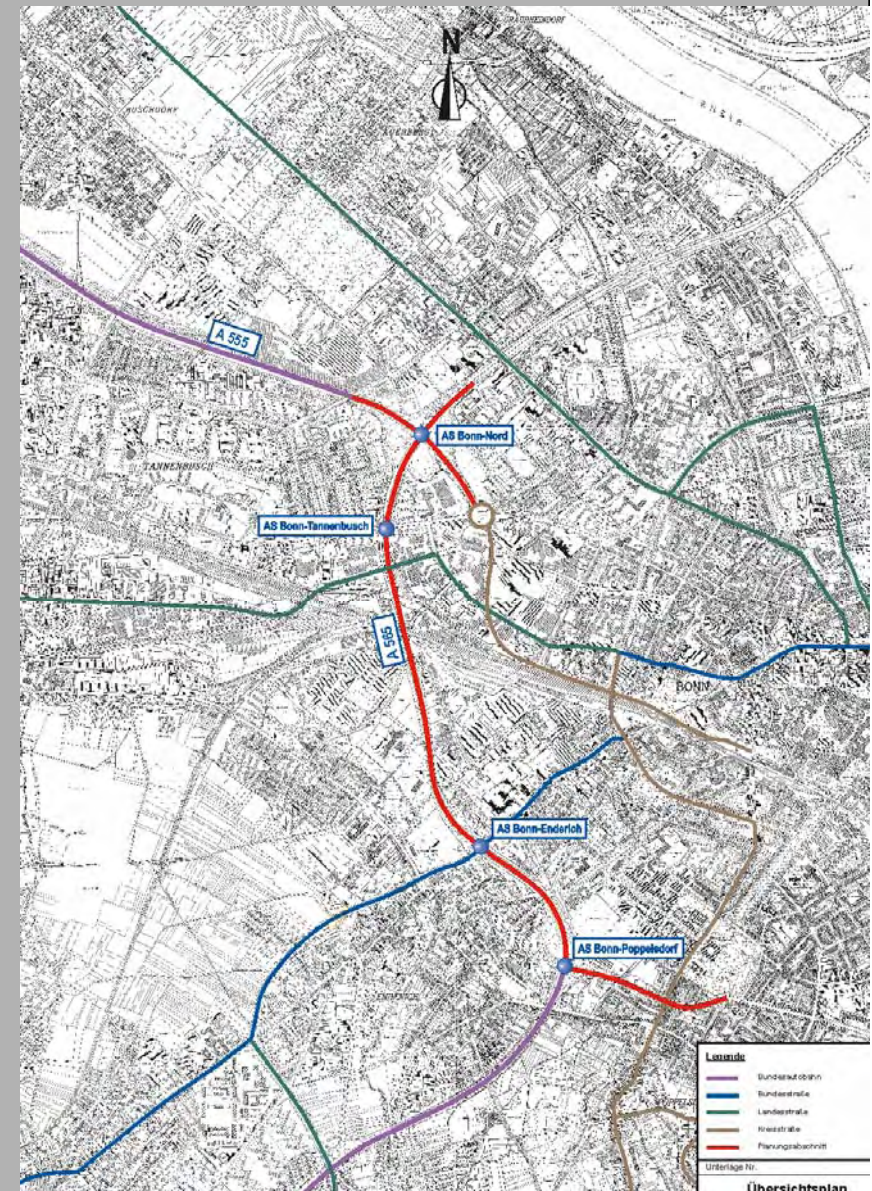
Aufgabe:

Erarbeiten und darstellen der bautechnischen und verkehrsplanerischen Auswirkungen infolge:

- Sechsspüriger Ausbau der A 565 von heute 4 Fahrspuren (ohne Standspur) auf 6 Fahrspuren (zzgl. Standspur)
- Alternative Trassenführungen in Hoch- und in Tieflage
- Vollanschluss AS Bonn-Tannenbusch
- Ergänzung fehlender Fahrbeziehungen im AK Bonn-Nord

Ziel:

Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses, Auswirkungen auf Städtebau und Immissionen

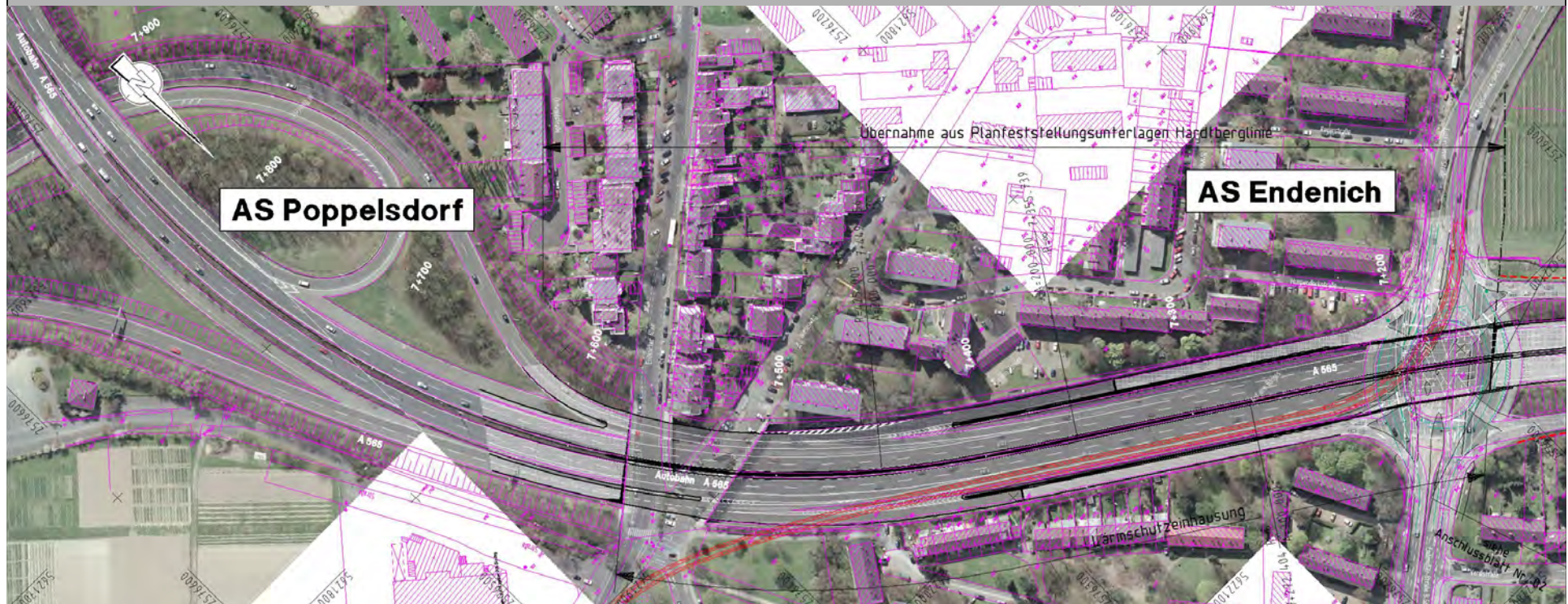




Trassierung – Lageplan

Trassierung – Lageplan Hoch- und Tieflage

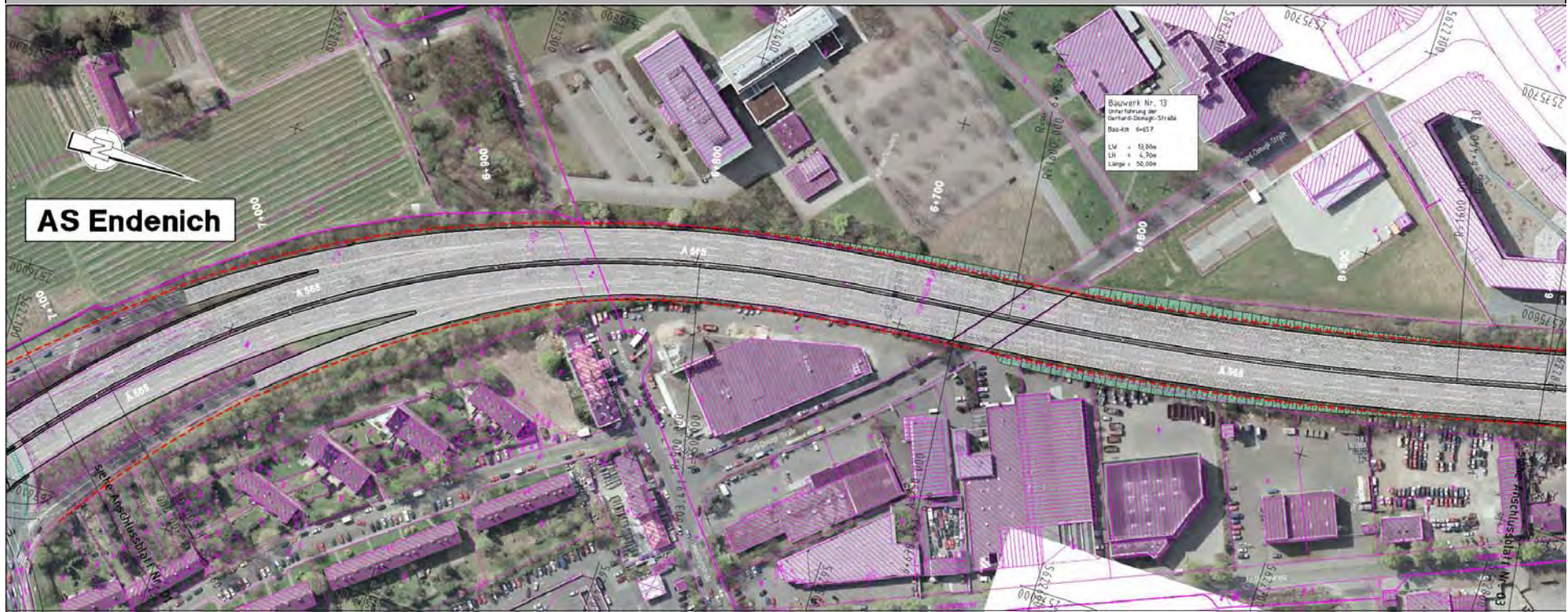
AS Bonn-Poppelsdorf und AS Bonn-Endenich



- Übernahme der Planung „Hardtberglinie“

Trassierung - Lageplan Hoch- und Tieflage

AS Bonn-Endenich bis Widerlager „Tausendfüßler“



- Aufweitung auf 3 Richtungsfahrstreifen und Manövrierfahrstreifen
(Gesamtbreite 31,50 m)

Trassierung – Lageplan Hochlage

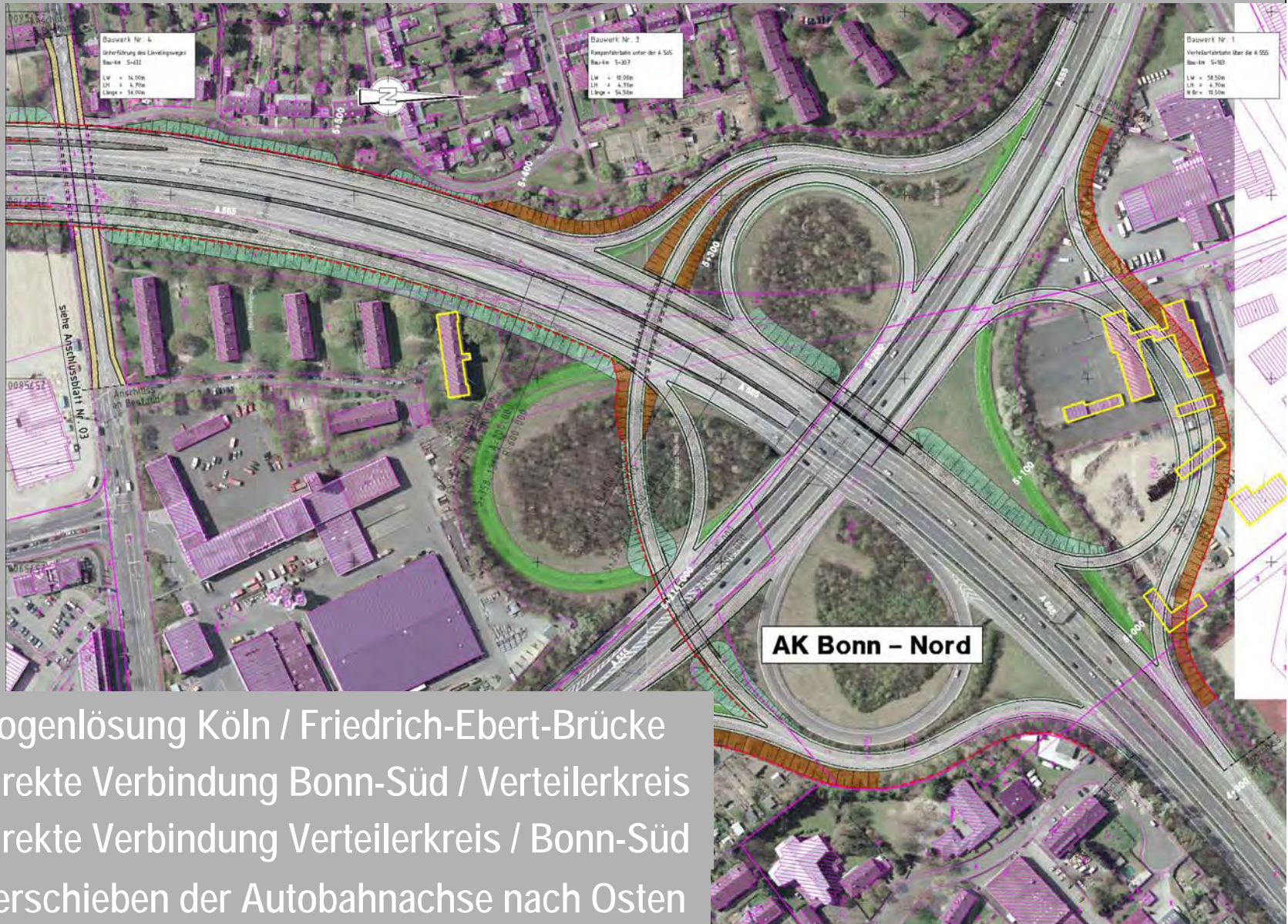
„Tausendfüßler“ bis AS Bonn-Tannenbusch

- Abschnitt Lievelingsweg bis Brühler Str. wird als Damm ausgebildet, dadurch kürzen des neuen Brückenbauwerks um ca. 185 m
- Verlegung der Anschlussstelle zur Brühler Str. dadurch Realisierung des Vollanschlusses
- Zufahrt in Südrichtung von Knoten Sonneckenstr. durch das Gelände „Am Lambarenweg“



Trassierung – Lageplan Hochlage

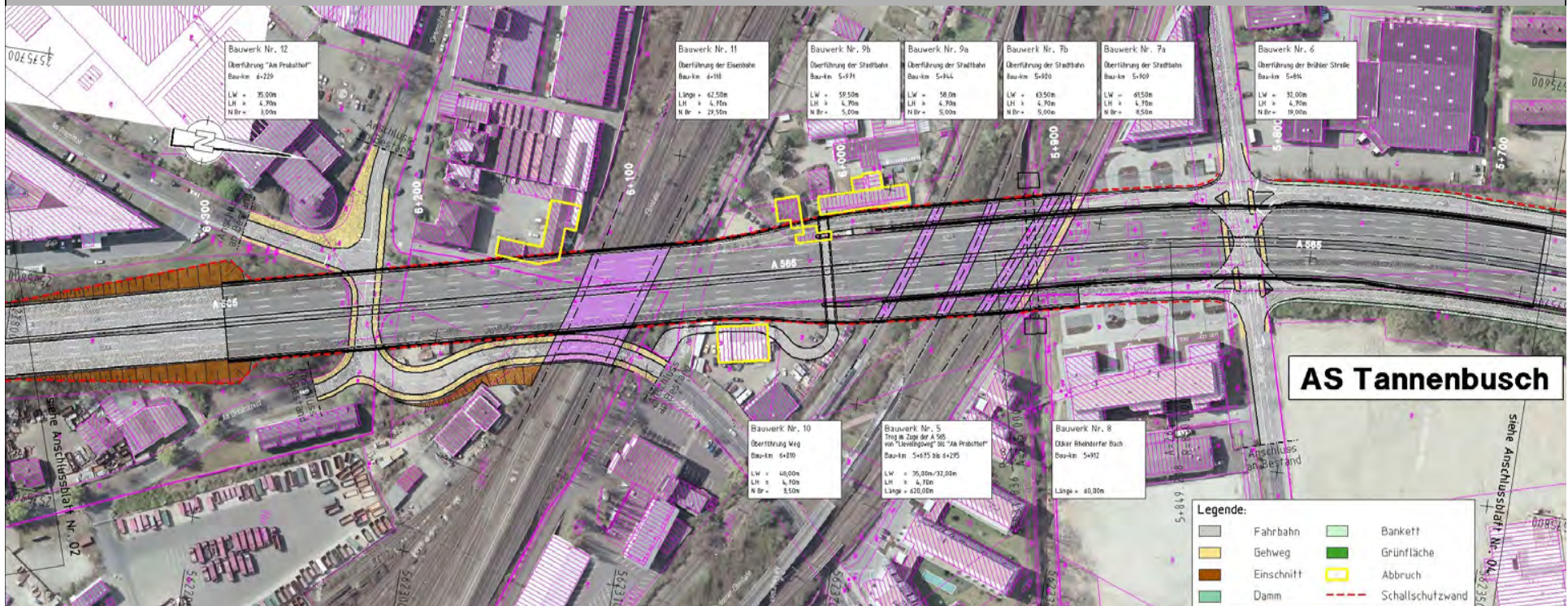
AK Bonn-Nord



- Bogenlösung Köln / Friedrich-Ebert-Brücke
- direkte Verbindung Bonn-Süd / Verteilerkreis
- direkte Verbindung Verteilerkreis / Bonn-Süd
- Verschieben der Autobahnachse nach Osten

Trassierung – Lageplan Tieflage

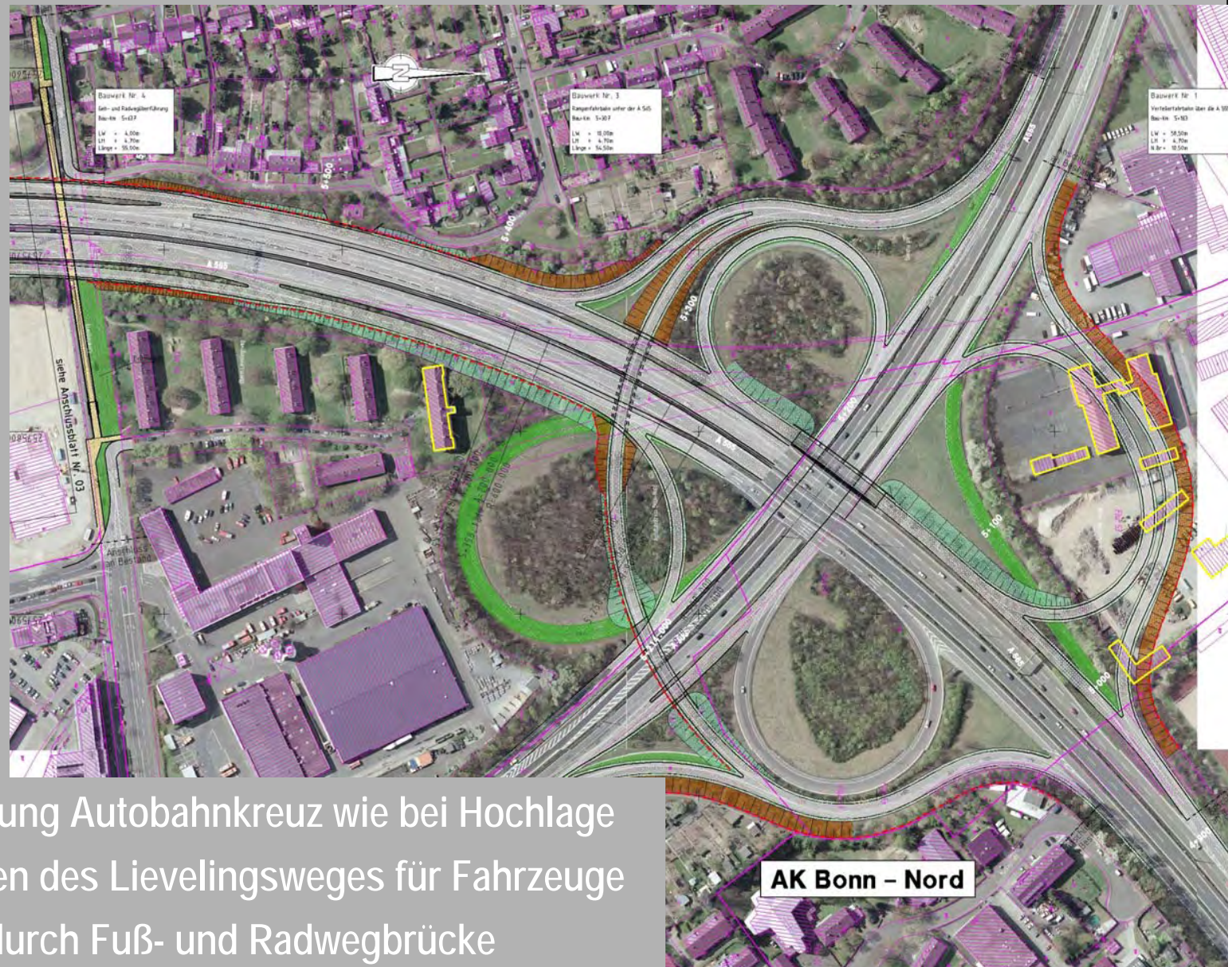
„Tausendfüßler“ bis AS Bonn-Tannenbusch



- Abschnitt Levelingsweg bis Gerhard-Domagk-Str. als Trogbauwerk
- Überführungsbauwerke für „Am Probsthof“, Eisenbahn, Stadtbahn, Brühler Str.
- Vollanschluss über Parallelrampen, Anheben der Stadtbahntrasse um ca. 0,5 m

Trassierung – Lageplan Tieflage

AK Bonn-Nord



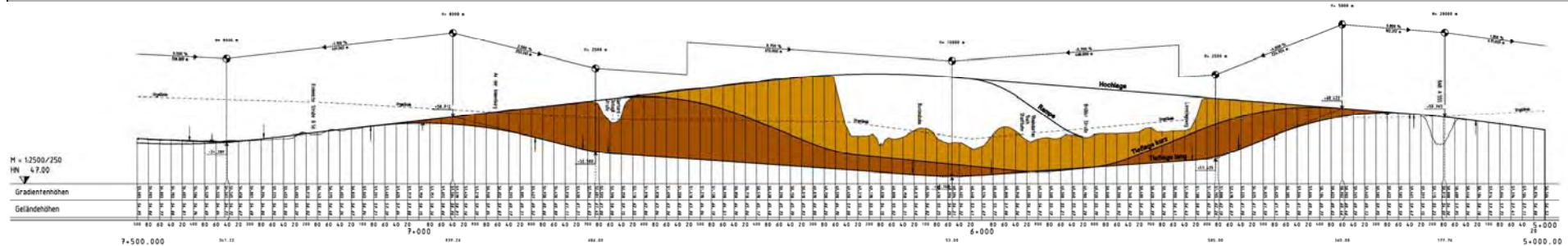
- Ausbildung Autobahnkreuz wie bei Hochlage
- Abbinden des Lievelingsweges für Fahrzeuge
- Ersatz durch Fuß- und Radwegbrücke



Trassierung – Höhenplan

Trassierung – Höhenplan

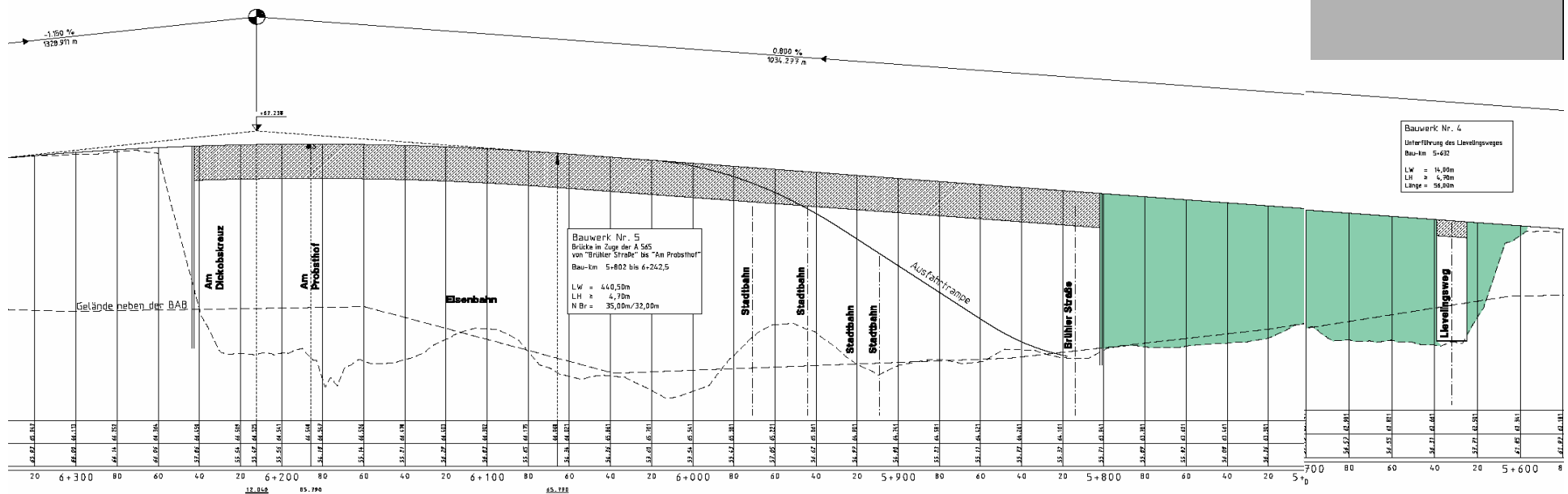
Übersicht



- Hochlage: keine Änderungen gegenüber der heutigen Gradiente
- Tieflage: Zwei Varianten:
Unterqueren oder Abbinden des Lievelingswegs

Trassierung – Höhenplan Hochlage

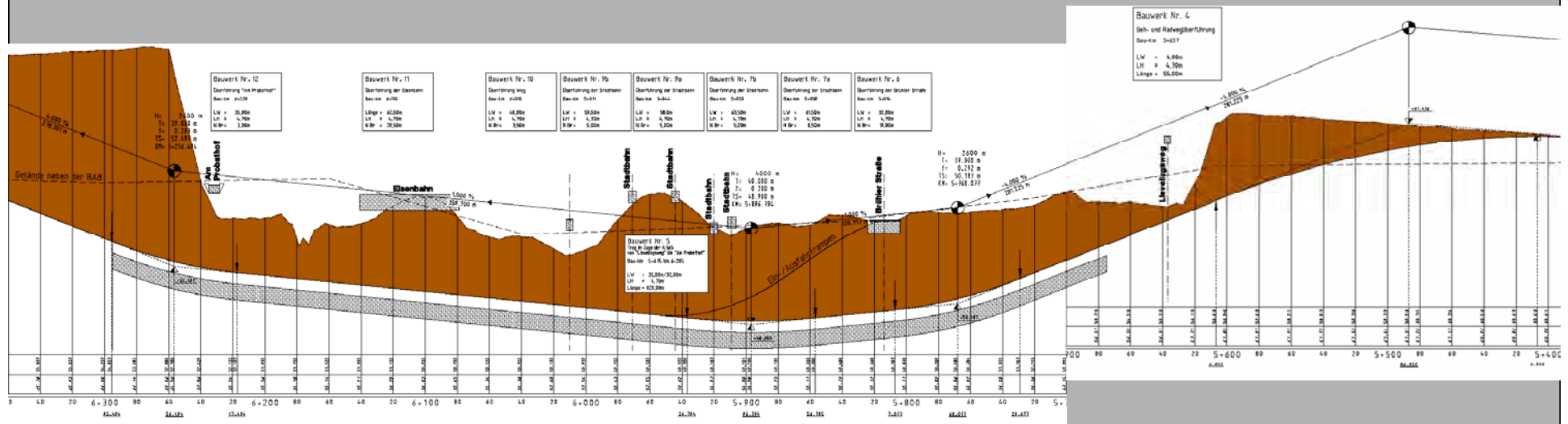
Bereich „Tausendfüßler“



- Abschnitt Lievelingsweg bis Brähler Str. wird als Damm ausgebildet,
- Längsneigungen bis 1,15 ‰
- Brückenlänge ca. 440 m

Trassierung – Höhenplan Tieflage

Bereich Eisenbahn / Stadtbahn



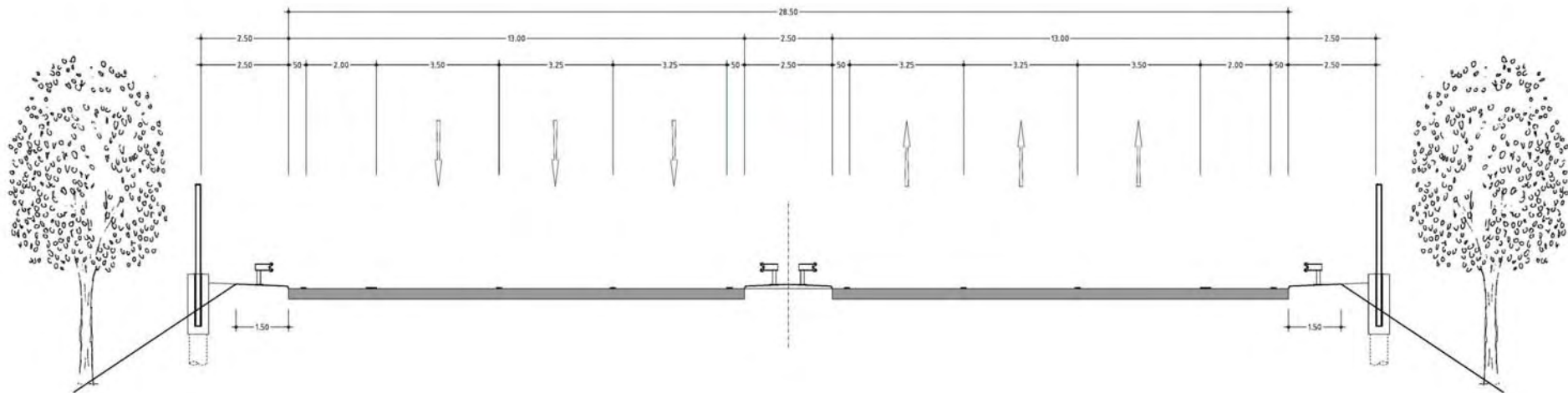
- Trog wird vom Lieseltingsweg bis „Am Probsthof“ als Grundwasserwanne ausgebildet, Länge ca. 620 m
- Längsneigungen bis 4 %



Querschnitte – Bauwerke

Querschnitte - Bauwerke Hochlage

Regelquerschnitt

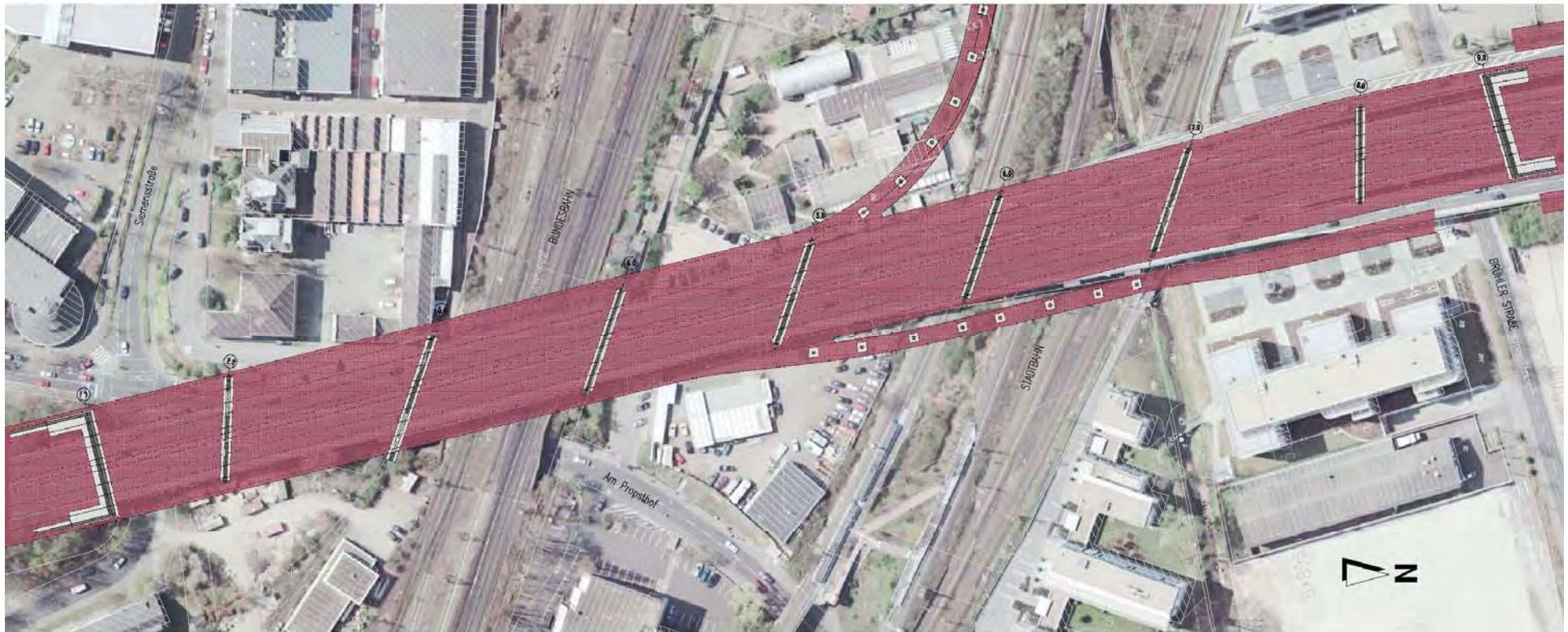


- Die Gesamtbreite des Regelquerschnittes mit 3 Fahrstreifen und Standspur beträgt inkl. Bankett 33,50 m

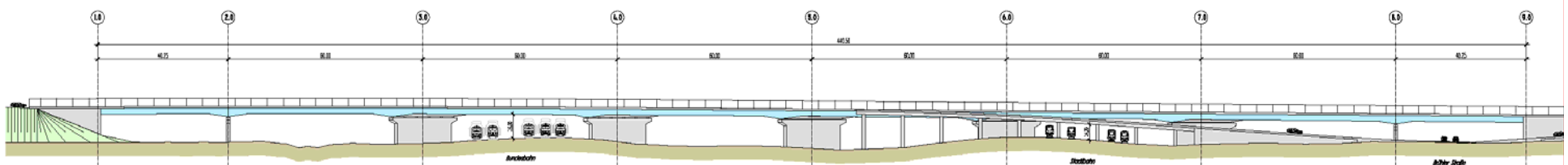
Querschnitte - Bauwerke Hochlage

Bauwerksplan „Tausendfüßler“

DRAUFSICHT 1 : 500



ANSICHT VON OSTEN 1 : 500



Querschnitte - Bauwerke Hochlage

Bauphasenplän

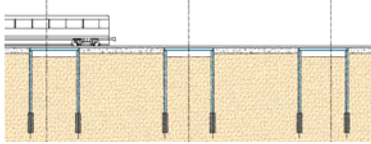
Istzustand	
PHASE 1 - Herstellung Überbau Ost auf temporäre Stützenjoche	
PHASE 2 - Verschwenkung des Verkehrs - Abbruch des bestehenden Überbaus West - Herstellung Überbau West	
PHASE 3 - Verschwenkung des Verkehrs - Querverschub Überbau Ost	
Endzustand - Verschwenkung des Verkehrs in endgültige Lage	

Querschnitte - Bauwerke Tieflage

Bauphasenpläne Bereich Eisenbahngleise / Pfeilerbereich

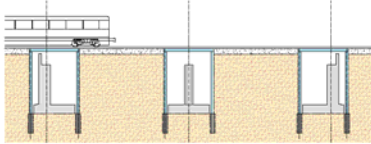
PHASE 1

- Einbau der Hilfsbrücken in Sperrpausen



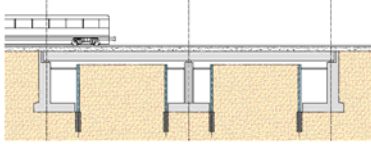
PHASE 2

- Herstellung der Widerlager und des Mittelagers unter 'rollendem Rad'



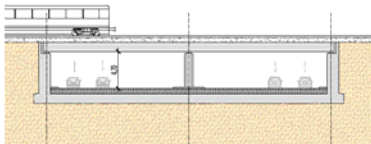
PHASE 3

- Querverschub der seitlich hergestellten Überbauten in Sperrpausen



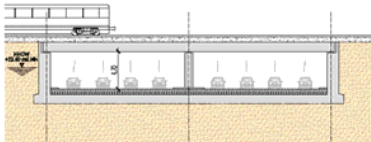
PHASE 4

- Fertigstellung des Trogbauwerks



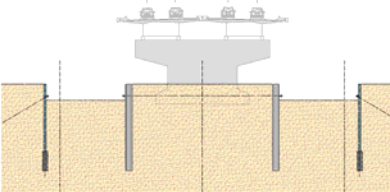
PHASE 5

- Umschwenkung des Verkehrs von Hoch- auf Tieflage



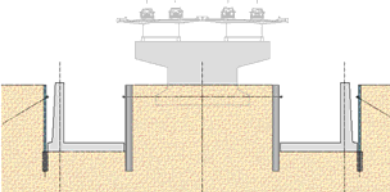
PHASE 1

- Einbau der Verbauten



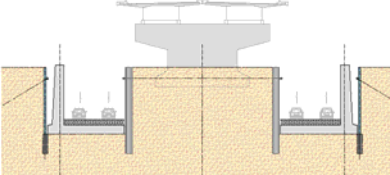
PHASE 2

- Herstellung der seitlichen Trogbereiche




PHASE 3

- Umschwenkung des Verkehrs von Hoch- auf Tieflage



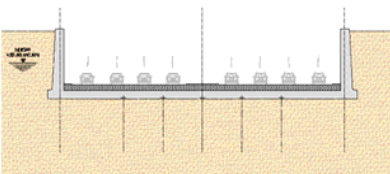
PHASE 4

- Rückbau der Pfeiler



PHASE 5

- Fertigstellung des Trogbauwerks
- Endgültige Verkehrsführung

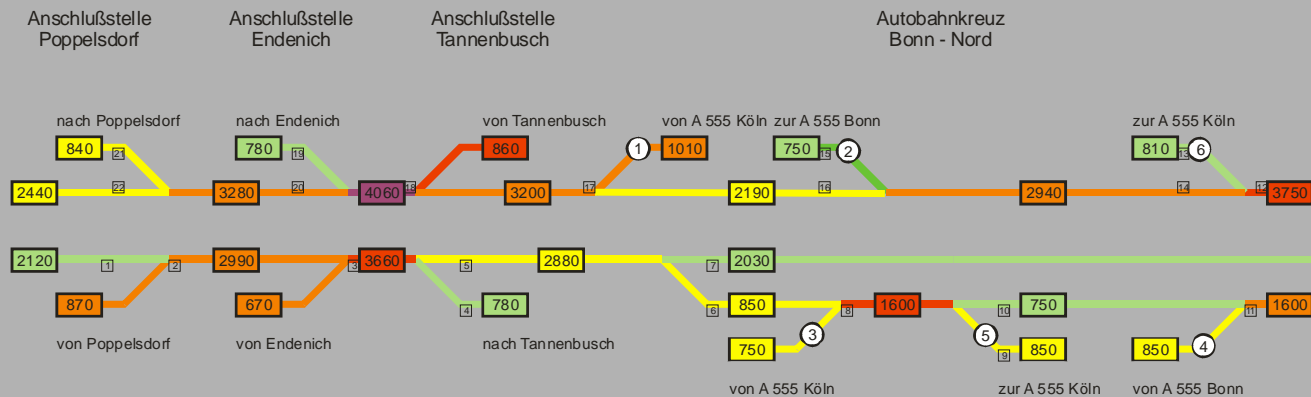




Verkehrsplanerische Auswirkungen

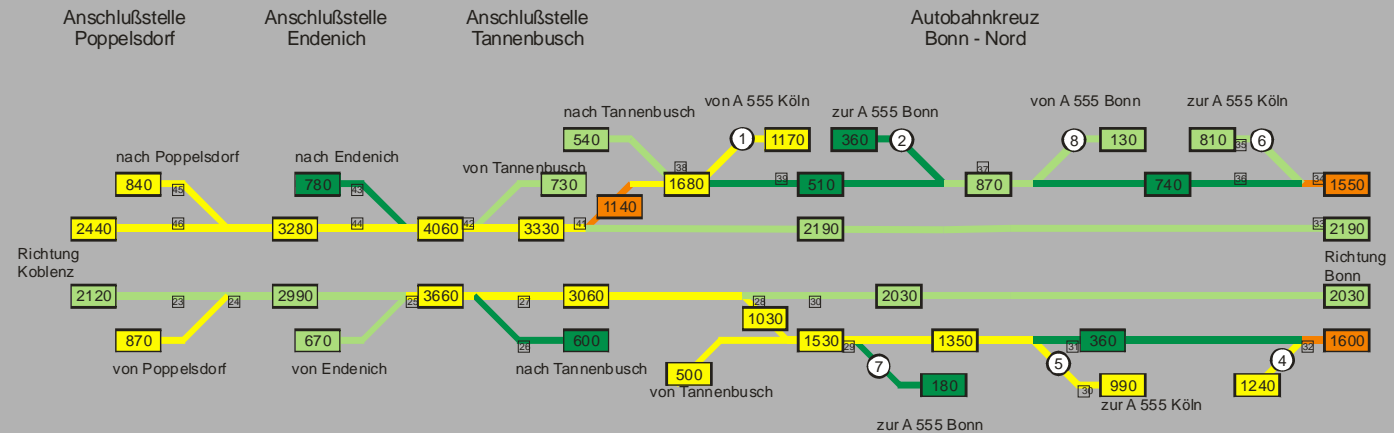
Verkehrsplanerische Auswirkungen

Leistungsfähigkeit BAB A 565



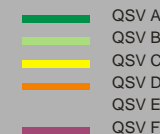
- heute:

Engpässe insbesondere zwischen Bonn-Tannenbusch und Bonn-Poppelsdorf
QSV D und E



- zukünftig:
deutliche Verbesserung auf QSV B und C
- Entlastung des innerstädtischen Netz durch
Verlagerungseffekte

Erreichte Qualitätsstufe des Verkehrsablauf (QSV)
nach HBS 2001&2005





Städtebauliche Auswirkungen

Städtebauliche Auswirkungen

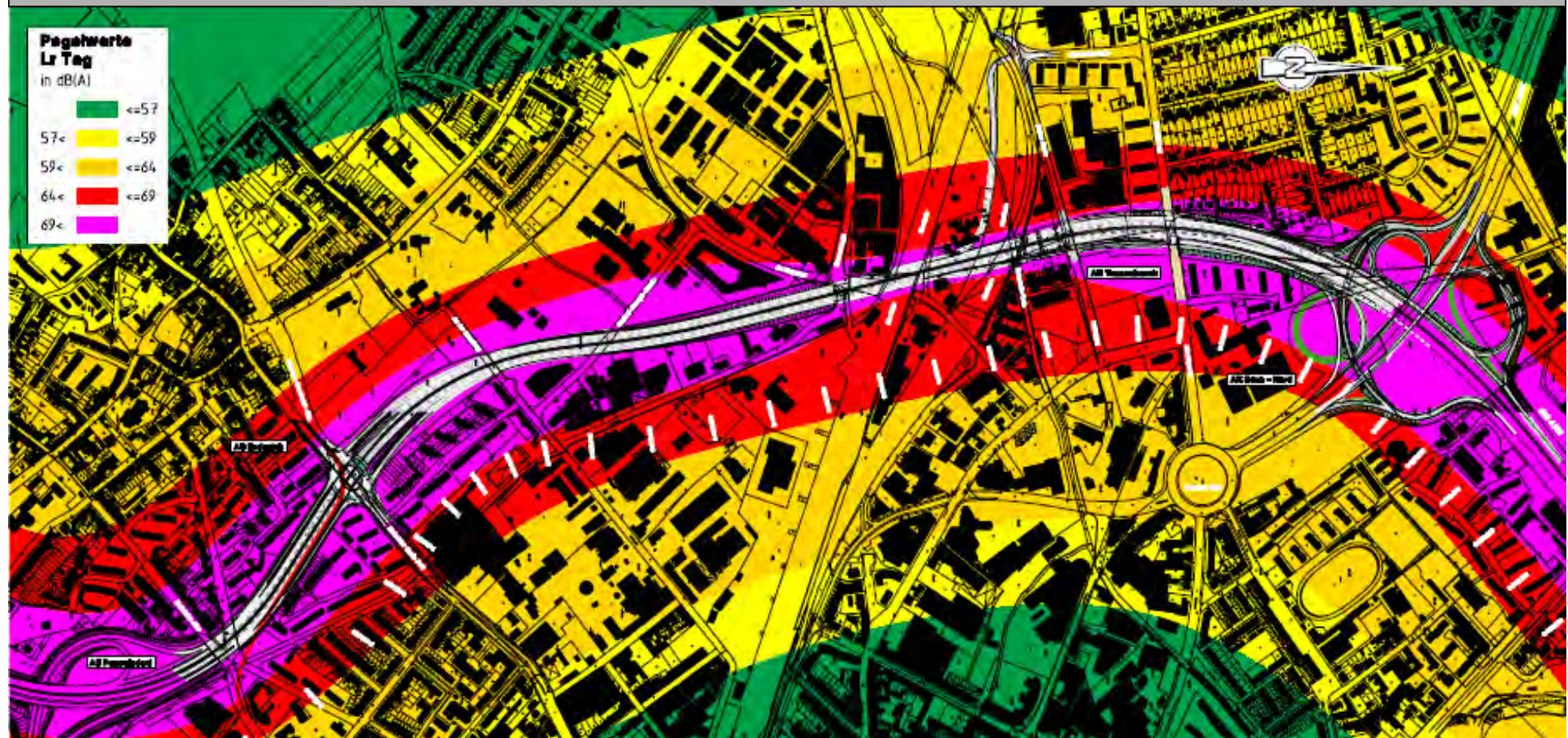
Skizze zur möglichen städtebaulichen Nutzung

- Riegelbebauung als Sicht und Lärmschutz
- Straßenbegleitgrün und Eingrünen der LSW
- Minderung der Zerschneidungswirkung bei Tieflage



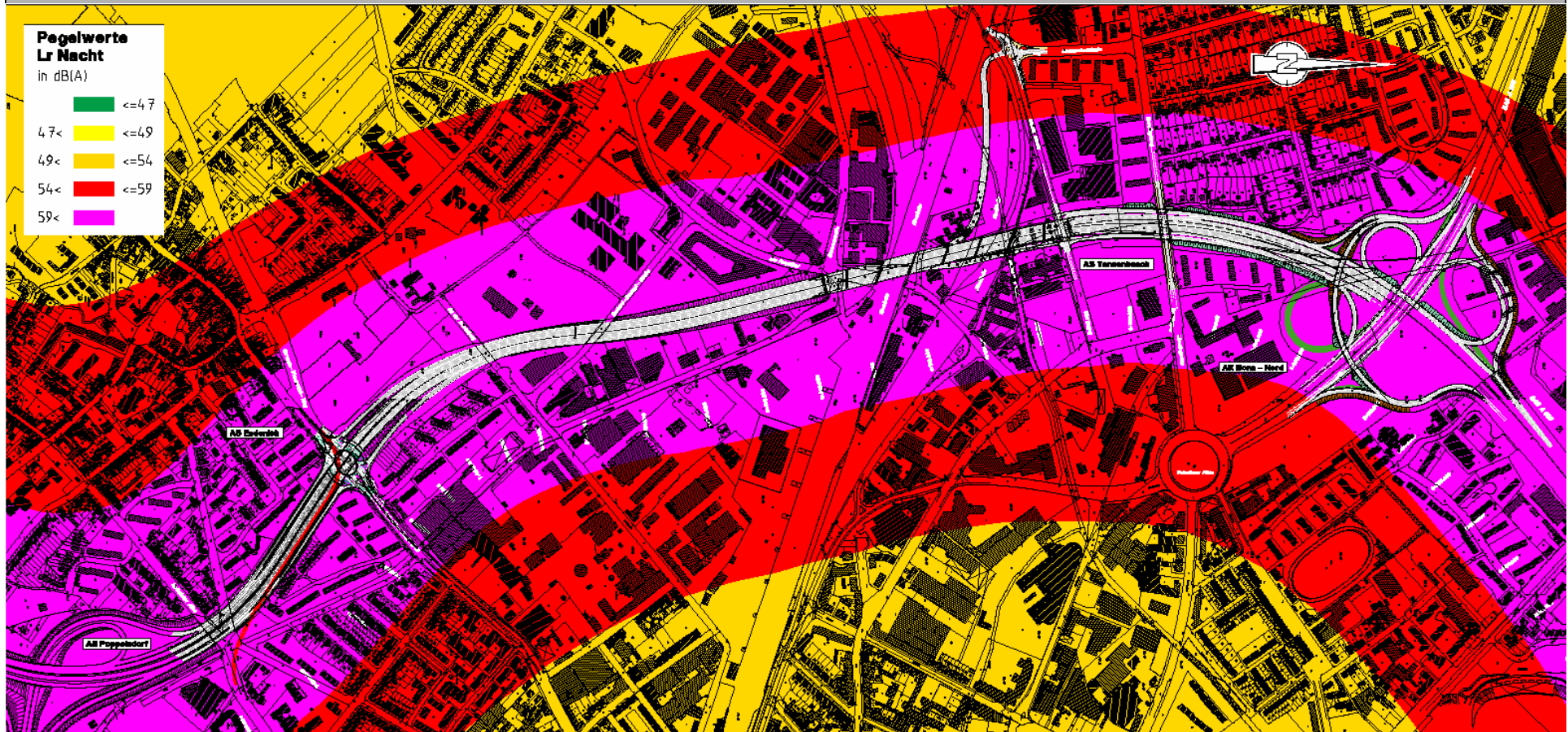
Städtebauliche Auswirkungen

Überschlägliche Pegelwerte Luftschall Tag in dB(A)



Städtebauliche Auswirkungen

Überschlägliche Pegelwerte Luftschall Nacht in dB(A)



- Die Verbreiterung der A 565, der Vollanschluß der AS Bonn-Tannenbusch und die Ergänzung des AK Bonn-Nord sind bautechnisch und verkehrstechnisch möglich.
- Die Verkehrsqualität auf der A 565 wird wesentlich verbessert.
- Das innerstädtisches Netz wird entlastet.
- Bei baulicher Veränderung der Autobahn sind die Grenzwerte der Bundesimmissionsschutzverordnung zu berücksichtigen.
- Die Baukosten betragen für die Hochlage ca. 121 Mio. € und für den Trog ca. 155 Mio. €
(ohne Grunderwerb, Leitungsumlegung und passiver Lärmschutz)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!