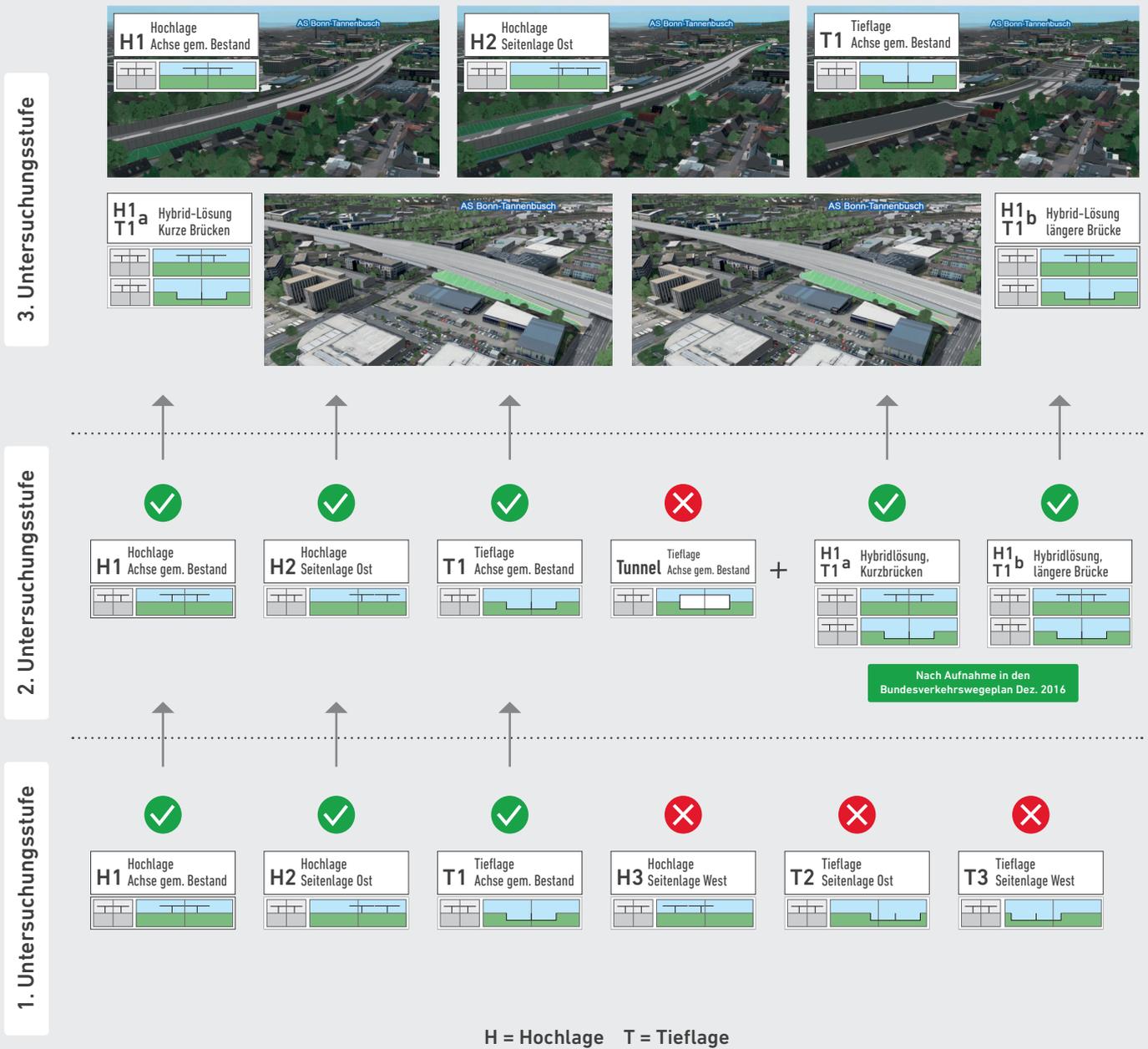




**Der „Tausendfüßler“**

# Fünf Varianten für einen Neubau des „Tausendfüßlers“ werden im Detail untersucht

Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord





# Der „Tausendfüßler“

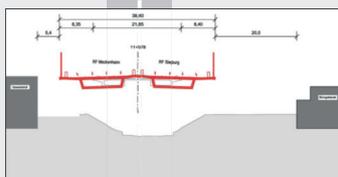
## Die wesentlichen Merkmale der fünf Varianten

### Varianten

### wesentliche Merkmale

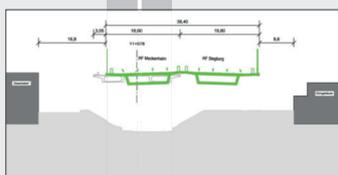
Richtung Westen Gewerbehof      Richtung Osten Bürogebäude

**H1** Hochlage  
Achse gem. Bestand



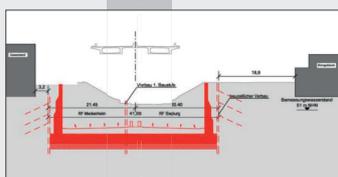
- ▶ Kein Achsversatz
- ▶ Keine Eingriffe in die Wohnnutzung
- ▶ Teilabriss Gewerbehof „Am Propsthof“ und Überbauung Tierheim
- ▶ Konventioneller Brückenbau, geringes Risiko
- ▶ Bauzeit ca. 4,5 Jahre

**H2** Hochlage  
Seitenlage Ost



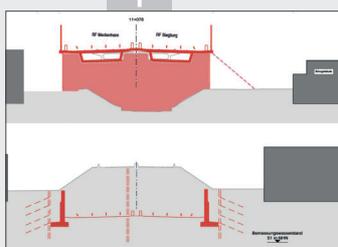
- ▶ Hauptachse um ca. 11,4 m nach Osten versetzt
- ▶ Keine Eingriffe in die Wohnnutzung
- ▶ Geringe Überbauung ADAC und Grundflächenbedarf Gewerbehöfe „Am Dickobskreuz“
- ▶ Konventioneller Brückenbau, geringes Risiko
- ▶ Bauzeit ca. 4 Jahre

**T1** Tieflage  
Achse gem. Bestand



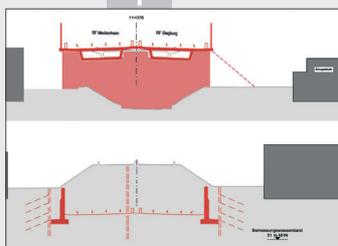
- ▶ Achsversatz von ca. 0,5 m
- ▶ Keine Eingriffe in die Wohnnutzung
- ▶ Sperrung der Ausfahrt Bonn-Tannenbusch bis Endzustand
- ▶ Teilabriss Tierheim / Teilabriss Gewerbehof „Am Propsthof“, Verringerung Gewerbefläche Abschleppdienst, Trafoversetzung DB AG
- ▶ Konventionelles Trogbauwerk, geringes Risiko
- ▶ Bauzeit ca. 7 Jahre

**H1 T1a** Hybrid-Lösung  
Kurze Brücken



- ▶ kein Achsversatz
- ▶ Trennungswirkung durch Damm- bzw. Stützwandansichten
- ▶ keine Eingriffe in die Wohnnutzung
- ▶ Teilabriss Gewerbehof „Am Propsthof“, Teilabriss Tierheim, Verringerung Gewerbefläche Abschleppdienst, Trafoversetzung DB AG, Entfall von Lager- und Stellflächen unterhalb der BAB
- ▶ Gerhard-Domagk-Straße wird abgebunden, innerstädtische Ersatztrasse erforderlich
- ▶ konventionelles Trog- bzw. Brückenbauwerk, geringes Risiko
- ▶ Bauzeit ca. 6 Jahre

**H1 T1b** Hybrid-Lösung  
Längere Brücke



- ▶ kein Achsversatz
- ▶ Trennungswirkung durch Damm- bzw. Stützwandansichten zwischen „Brühler Straße“ und „Lielievingsweg“
- ▶ keine Eingriffe in die Wohnnutzung
- ▶ Teilabriss Gewerbehof „Am Propsthof“, Überbauung Tierheim, Trafoversetzung DB AG, Entfall von Lager- und Stellflächen unterhalb der BAB
- ▶ „Gerhard-Domagk-Straße“ wird abgebunden, innerstädtische Ersatztrasse erforderlich
- ▶ konventionelles Trog- bzw. Brückenbauwerk, geringes Risiko
- ▶ Bauzeit ca. 6 Jahre





# Die wesentlichen Merkmale der nicht weiter verfolgten Varianten

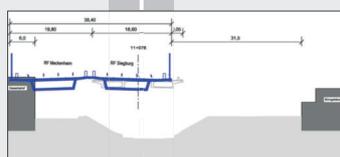
## Varianten

## wesentliche Merkmale Begründung Ausschluss

Richtung Westen  
Gewerbehof

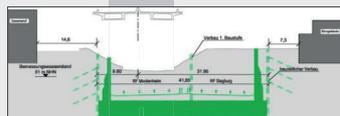
Richtung Osten  
Bürogebäude

**H3** Hochlage  
Seitenlage West



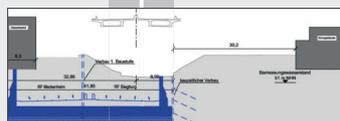
- ▶ Überbauung Wohngebäude
- ▶ Teilabriss Gewerbegebiet „Am Propsthof“ / „Siemensstraße“
- ▶ Überbauung / Teilabriss Tierheim
- ▶ Abriss Bürogebäude „Brühler Straße 26“
- ▶ Versetzen Trafo der DB AG

**T2** Tieflage  
Seitenlage Ost



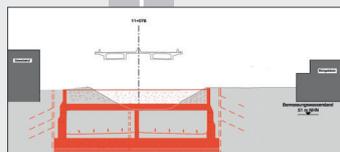
- ▶ Teilabriss Wohnbebauung „Am Dickobskreuz 1-2“
- ▶ Teilabriss Gewerbegebiet „Am Dickobskreuz“
- ▶ Abriss Stellwerk
- ▶ Versetzen Trafo der DB AG
- ▶ Abriss Bürogebäude „Brühler Straße 7“
- ▶ Bauzeit wegen Stellwerkneubau nicht bezifferbar

**T3** Tieflage  
Seitenlage West



- ▶ Abriss Wohnbebauung „Meisenweg 1“
- ▶ Teilabriss Gewerbegebiet „Am Propsthof“ / „Siemensstraße“
- ▶ Teilabriss Tierheim
- ▶ Versetzen Trafo der DB AG
- ▶ Abriss Bürogebäude „Brühler Straße 26“

**Tunnel** Tieflage  
Achse gem. Bestand



- ▶ Dükering querender Kanäle wird von der Stadt abgelehnt
- ▶ Hohe Gradientenlage nicht umsetzbar
- ▶ Mehrkosten Überschüttung ca. 5.000-10.000 €/m (netto)
- ▶ Zusatzkosten betriebstechnische Tunnelausstattung ca. 8 Mio. € (netto)
- ▶ Höhere Betriebskosten gegenüber Trog
- ▶ Kurzer Tunnel (670 m) liegt im Gewerbegebiet, in den Wohngebiete vor und hinter dem Tunnel geringe Lärm-entlastung zu erwarten
- ▶ Langer Tunnel (1260 m), Tunnelportale südlich der „Gerhardt-Domagk-Straße“ und im Norden südlich des AK Bonn-Nord Höhe „Meisenweg“, Bündelung Lärm- und Schadstoffemissionen in Wohngebietsnähe





# Der „Tausendfüßler“

## Die fünf Varianten im Vergleich

Kriterien	H1	H1 T1 a	H1 T1 b	H2	T1
	Hochlage Achse gem. Bestand	Hybrid-Lösung Kurze Brücken	Hybrid-Lösung längere Brücke	Hochlage Seitenlage Ost	Tieflage Achse gem. Bestand
Städtebauliche Wirkung/Nutzung	○	○	○	○	○
Eingriff in DB-Strecken	○	○	○	○	○
Eingriffe in Fremdgelände	○	○	○	○	○
Eingriffe in Gewerbebebauung	○	○	○	○	○
AS BN-Tannenbusch	○	noch nicht abschließend untersucht	noch nicht abschließend untersucht	○	○
Bauzeitlicher Flächenbedarf	○	noch nicht abschließend untersucht	noch nicht abschließend untersucht	○	○
Baustellentransporte	○	○	○	○	○
Risiken	○	noch nicht abschließend untersucht	noch nicht abschließend untersucht	○	○
Lärmsituation	○	○	○	○	○
Schutzgüter Umwelt	○	○	○	○	○
Gesamtbauzeit	○	noch nicht abschließend untersucht	noch nicht abschließend untersucht	○	○
Investitionskosten	○	noch nicht abschließend untersucht	noch nicht abschließend untersucht	○	○

Die Varianten wurden zueinander in Vergleich gesetzt

○ = bezeichnet günstiges Abschneiden    ○ = steht für neutrales Abschneiden    ○ = bezeichnet schlechtes Abschneiden

