



Verhandlungsverfahren gem. VgV

Objektplanung Verkehrsanlagen (§ 45 HOAI)


Ausbau Knotenpunkt B 56 / L 83 / Bundesgrenzschutzstraße
in Bonn

Projekt- und Leistungsbeschreibung

September 2026

1. Inhalt

1. Inhalt.....	2
2. Beschreibung der Planungsaufgabe.....	3
2.1. Allgemeines	3
i. Anlass und Ziele der Maßnahme	3
ii. Lagebeschreibung Projekt- und Planungsfläche	6
iii. Gegenstand des Vergabeverfahrens / Aufgabenbeschreibung	8
2.2. Beschreibung der Verkehrsanlage.....	10
2.3. Randbedingungen und Zwangspunkte, Leistungen des AG	12
i. Mobilität & Verkehr	12
ii. Freiraum / Angrenzende Flächen / Zwangspunkte	13
iii. Altlasten.....	15
iv. Bodendenkmäler	15
v. Kampfmittel.....	17
vi. Umweltbelange	17
vii. Versorgungsträger	21
viii. Entwässerung	22
ix. Anforderungen an die Planung	23
2.4. Weitere Objekt- und Fachplanungen	25
2.5. Anforderungen an die zu übergebenden Daten und Dokumente	26
2.6. Terminziele für die Leistungsphasen	27
2.7. Termine	27
2.8. Honorarzone gemäß HOAI	27
2.9. Anrechenbare Kosten analog § 4 i. V. m. § 46 HOAI	29
3. Leistungsumfang.....	30
4. Anlagen	32
5. Impressum	33

1.

Beschreibung der Planungsaufgabe

1.1.

Allgemeines

i. Anlass und Ziele der Maßnahme

Der Straßenknoten B 56 / L 83 / Bundesgrenzschutzstraße (Gemeindestraße) in Bonn ist nach Feststellung der Straßenbauverwaltung bereits den heutigen Verkehrsmengen nicht gewachsen, einzelne Zufahrten bzw. Fahrbeziehungen erreichen bereits im gegenwärtigen Zustand nur eine mangelhafte Qualitätsstufe im Kfz-Verkehr (QSV schlechter als „D“). Aus Gründen der Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs ist es seitens der Straßenbauverwaltung erforderlich, diesen Knotenpunkt auszubauen.

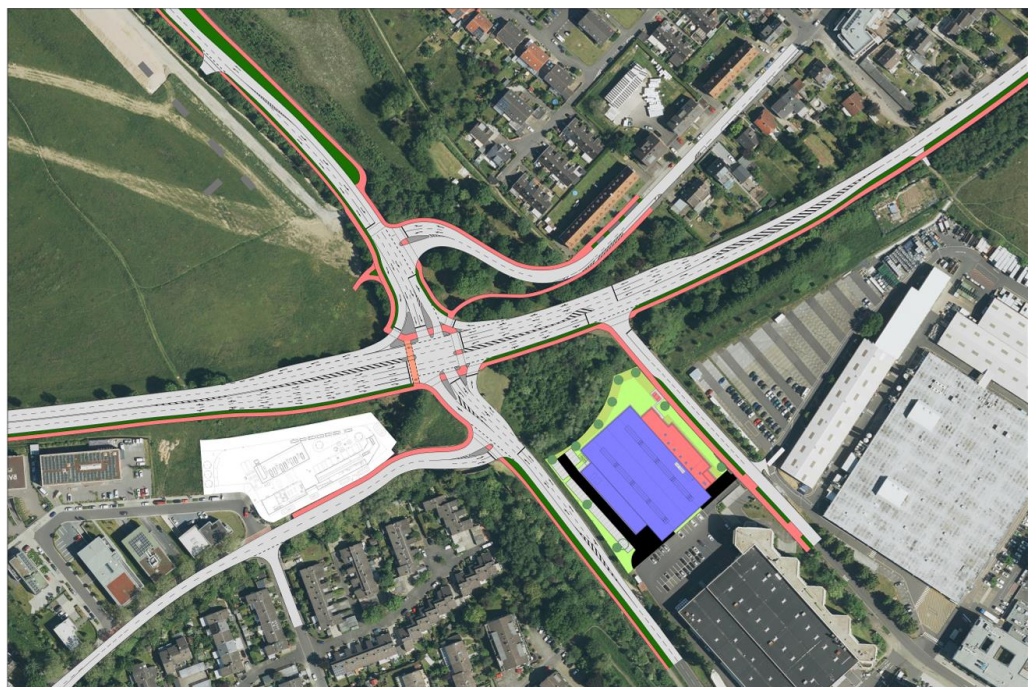


Abb. 1 - Quelle: Ausschnitt aus Verkehrsuntersuchung ohne Tunnel von Brilon Brondzio Weiser - Anlage Ratsbeschluss 13.06.2023

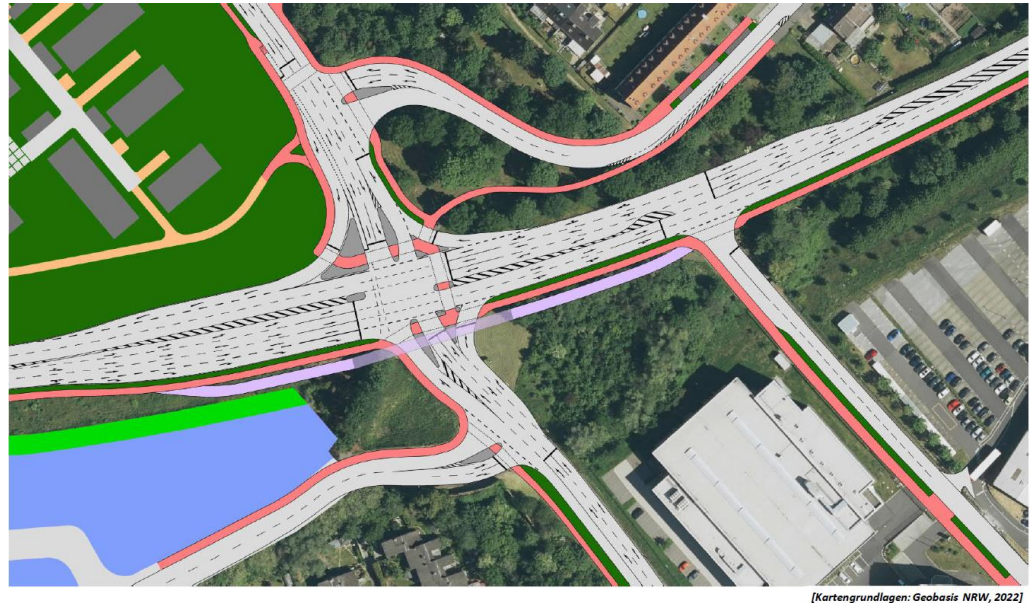


Abb. 2 - Quelle: Ausschnitt aus Verkehrsuntersuchung mit Tunnel von Brilon Brondzio Weiser - Anlage Ratsbeschluss 13.06.2023

Die Stadt Bonn stellt derzeit für das unbebaute Gebiet zwischen der B 56 und der Trasse der Stadtbahnlinie Honnef – Bonn – Siegburg den Bebauungsplan Nr. 8124-24 „Wohnpark II“ auf. Das Plangebiet ist Bestandteil der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Wohn- und Wissenschaftspark Bonn / Sankt Augustin (WTP I)“. Der Anschluss dieses künftigen Baugebietes an das übergeordnete Straßennetz (äußere Erschließung) kann ausschließlich über die Bundesgrenzschutzstraße zur B 56 vorgenommen werden.

Der Bebauungsplan Nr. 8124-24 hat vom 20.08.2020 bis 21.09.2020 gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich ausgelegen, parallel wurden gem. § 4 Abs. 2 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange eingeholt. Die Straßenbauverwaltung hat mit Schreiben vom 10.09.2020 und 16.02.2021 Bedenken gegen den Bebauungsplan geäußert und diese u.a. mit der nachzuweisenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B 56 / L 83 / Bundesgrenzschutzstraße begründet. Der Landbetrieb Straßenbau NRW ist Straßenbaulastträger für die L 83 und B 56 und somit für die Beseitigung der oben beschriebenen defizitären Leistungsfähigkeit des Knotens zuständig. Das Interesse der Stadt Bonn

liegt darin, die Maßnahme zu beschleunigen, damit die ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens so früh wie möglich nachgewiesen werden kann und damit die äußere Erschließung des Wohnparks II als gesichert gelten kann. Weiterhin besteht der Wunsch der Stadt Bonn, die Radverbindungen entlang der B56 (möglichst) durchgehend auszubilden.

Die Straßenbauverwaltung hat der Stadt Bonn mitgeteilt, dass sie aufgrund der derzeitigen Prioritätenreihung im Gesamtportfolio der von ihr zu planenden und umzusetzenden Erneuerungs- und Ausbauprojekten die Planungsarbeiten zum Ausbau des Knotens B 56 / L 83 / Bundesgrenzschutzstraße nicht vor 2030 beginnen kann. Aufgrund des bestehenden Wohnbedarfs ist die Stadt jedoch daran interessiert, dass die Planung deutlich früher in die Wege geleitet wird. Vor diesem Hintergrund erklärt die Stadt Bonn sich bereit, auf Grundlage einer Planungsvereinbarung die Planungsarbeiten im Auftrag der Straßenbauverwaltung in die Wege zu leiten. Die Stadt Bonn hat für die Koordination der Planungsarbeiten NRW.URBAN beauftragt. Mit Erlangung des Baurechts durch Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung gem. FStrG sind die von der Stadt beizubringenden Planungsleistungen im Sinne der Planungsvereinbarung erfüllt und die Straßenbauverwaltung wird ihre geäußerten Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 8124-24 als erledigt ansehen.

Es soll der Ausbau des signalgeregelten Knotens geplant werden zur Erreichung des Planfeststellungsrechts durch Planfeststellung oder, sofern die Voraussetzungen gegeben sind, durch Plangenehmigung.



Abb. 3 - Links: Blick auf den Knotenpunkt von Süden in Richtung Norden auf die Bundesgrenzschutzstraße
Rechts: Blick auf den Knotenpunkt von Osten in Richtung Westen entlang der B 56

ii. Lagebeschreibung Projekt- und Planungsfläche

Die Umbaumaßnahme betrifft den Straßenknoten B 56 / L 83 / Bundesgrenzschutzstraße (Gemeindestraße) in der Stadt Bonn, Stadtbezirk Beuel.



Abb. 4 - Lage des Plangebietes – Quelle TIM-online

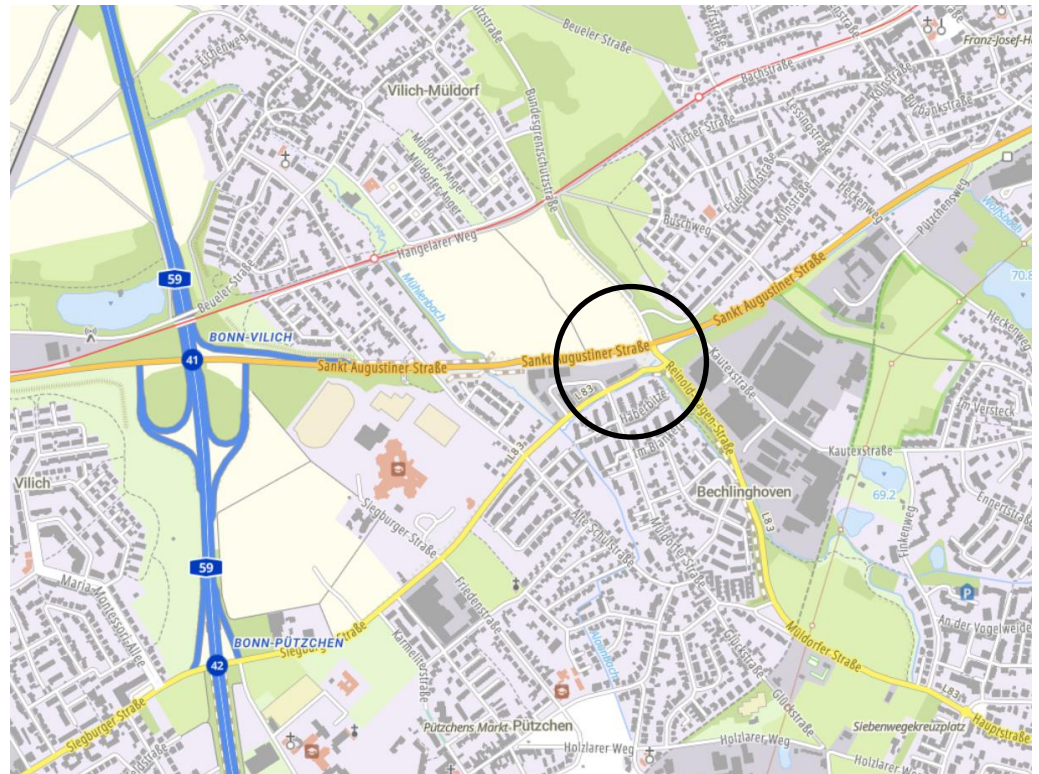


Abb. 5 - Lage des Plangebietes – Quelle TIM-online



Abb. 6 -Plangebiet des Knotenumbaus – Grundlagenkarte Liegenschaftskarte

iii. Gegenstand des Vergabeverfahrens / Aufgabenbeschreibung

Bestandteil der Ausschreibung ist die Verkehrsanlagenplanung für nachfolgende Bestandteile:

Bestandteil „a“

Innerhalb des Plangebiets ist der Umbau der bestehenden lichtsignalgesteuerten Straßenknoten (Bundesgrenzschutzstraße / Kölnstraße, B 56 / Bundesgrenzschutzstraße / Reinold-Hagen-Straße, Reinold-Hagen-Straße / Siegburgerstraße und B 56 / Kautexstraße) so zu planen, dass diese auf Grundlage des Verkehrsgutachtens mit dem Planungshorizont 2040 mindestens die Qualitätsstufe „D“ erreichen. Der Nachweis ist durch den AN im Zuge der Genehmigungsplanung zu erbringen. Mitzuplanen sind jeweils die Fuß- und Radwegeverbindungen sowie das Begleitgrün.

Die umgestalteten Straßenknoten sollen, wie die Bestandsknoten, lichtsignalgesteuert sein. Die detaillierte signaltechnische Berechnung wird als eigene Fachplanung ausgeschrieben. Die Koordination mit dem Planer der Lichtsignalanlagen ist Teil der Planungsaufgabe.

Bestandteil „b“

Zudem ist der vierstreifige Ausbau der aktuell zweispurigen Strecke der B 56 zwischen dem Straßenknoten bis zum Anschluss an die Aufweitung der Strecke im Bereich des Durchlasses des Mühlenbachs westlich des Straßenknotens zu planen. Mitzuplanen sind jeweils die Fuß- und Radwegeverbindungen sowie das Begleitgrün.

Bestandteil „c“ (optional)

Gegenstand der Planung ist ggf. die grobe Dimensionierung und der verkehrsplanerische Einbezug eines Ingenieurbauwerks (Tunnelbaumaßnahme für den Radverkehr südlich der B56), der eine planfreie (unterbrechungsfreie) Querung der Reinold-Hagen-Straße ermöglichen soll (Siehe

Abb. 2). Die Entscheidung, ob der Tunnel mitgeplant werden soll, wird spätestens bei Zuschlagserteilung vorliegen.

Bestandteil „d“ (optional)

Fiktivplanung: Die Verkehrsuntersuchung mit dem Planungshorizont 2040 gibt Auskunft darüber, welcher Verkehr sich aus dem Anschluss des Wohnparks II an die Bundesgrenzschutzstraße auf den Knotenpunkt ergibt. Die Stadt Bonn ermittelt aufgrund dieser Basis, ob sich durch Herausrechnen dieses Verkehrs, eine günstigere Planungsvariante „a-“ ergibt (bspw. durch kürzere Abbiegespuren o.ä.) als die Variante „a“. Sollte sich hieraus eine günstigere Variante ergeben können, ist eine entsprechende Fiktivplanung „a-“ durchzuführen und der Planung „a“ gegenüberzustellen, um daraus die Ausbauanteile und Kosten zu ermitteln, die sich aus dem Anschluss des Wohnparks II ergeben und deren Bau- und Planungskosten der Stadt Bonn zuzurechnen sind. Diese würden dann den Bestandteil „d“ der Planung darstellen. Der Ausschreibung liegt ein Vorabzug des Verkehrsgutachtens bei. Das finale Verkehrsgutachten wird spätestens bei der Zuschlagserteilung vorliegen.

Kostenteilung:

Die Kosten für die verschiedenen Bestandteile der Planung werden jeweils unterschiedlich zwischen dem Landesbetrieb und der Stadt Bonn verteilt. Daher sind in der Planung und deren Abrechnung die Bearbeitung der Bestandteile „a“ und „b“ sowie ggfls. „c“ und ggfls. „d“ zu trennen und auch das LV nach diesen Bestandteilen aufzugliedern. Die Abrechnung gegenüber dem AN erfolgt über die Gesamtsumme. Die daraus entstehenden zusätzlichen Leistungen sind in den Auf- und Abschlägen des Gesamtangebotes zu berücksichtigen.

1.2.

Beschreibung der Verkehrsanlage

Der aktuell vorhandene Verkehrsknoten und die westlich an den Knoten anschließende B 56 sind bereits vorhanden, entsprechen jedoch nicht der benötigten Qualitätsstufe „D“, die für den Anschluss des geplanten Wohnpark II erforderlich ist. Die B 56 ist im Bereich zwischen dem Mühlenbach und dem Knotenpunkt 2-spurig und soll 4-spurig ausgebaut werden, analog zu dem westlichen Bereich der B 56 (AS Vilich und Am Herrengarten), die bereits vierspurig ausgebaut ist. Dieser Ausbau muss sich bis über den Knotenpunkt mit der Kautexstraße in Richtung Sankt Augustin erstrecken. Dementsprechend ist auch der Knotenpunkt B 56 / Kautexstraße 4-spurig auszubauen. Der Bestandsknoten ist lichtsignalgesteuert und beleuchtet und auch die zu planende Variante des Knotenpunktes soll lichtsignalgesteuert und beleuchtet sein.

Im Rahmen einer vorliegenden Verkehrsuntersuchung für den Planungshorizont 2030 wurde die nachfolgend beschriebene Variante erstellt (siehe auch Anlage „Verkehrsgutachten Mikrosimulation“), die als Grundlage für die Planung dienen soll. Es ist zu berücksichtigen, dass sich im Rahmen eines Ratsbeschlusses vom 13.06.2023 (DS-Nr. 221646) der Stadt Bonn auf eine lichtsignalgesteuerte Variante geeinigt wurde, die mindestens die Qualitätsstufe „D“ erreicht. Daher sind im Rahmen der Variantenuntersuchung nur Varianten zu betrachten, die ebenfalls die vorgenannten Punkte erfüllen. Die vorliegende Variante, die auf Basis des Verkehrsgutachtens mit Planungshorizont 2030 erstellt wurde, wird wie folgt beschrieben:

„In Kombination mit einer neuen verkehrsabhängigen Signalsteuerung können die beiden Knotenpunkte Bundesgrenzschutzstraße / Kölnstraße und Reinold-Hagen Straße / Siegburger Straße in ihrer jetzigen Lage verbleiben. Für die Rechtsabbieger von der Bundesgrenzschutzstraße in die B 56 ist aus Leistungsfähigkeitsgründen weiterhin ein separater Bypassfahrstreifen erforderlich. Im Gegensatz zur heutigen Situation ist für die Rechtsabbieger jedoch ein separater Einfädelungsfahrstreifen in die B 56 vorgesehen. Die Fußgänger und Radfahrer werden bei dieser Lösung mit Furten

unter Signalschutz über die einzelnen Knotenpunktarme geführt. Von der Bundesgrenzschutzstraße in die Reinold-Hagen-Straße ist ein Schutzstreifen für die Radfahrer vorgesehen. Mit dem Ausbau der Kreuzung ist eine Trennung der Konfliktströme in der Nebenrichtung (Bundesgrenzschutzstraße und Reinold-Hagen-Straße) möglich. Dies betrifft die Kfz-Ströme (Linksabbieger und Gegenverkehr) sowie die Linksabbieger und parallelen Fußgängerströme. Das Sicherheitsniveau der Kreuzung wird gegenüber heute deutlich erhöht. Die beschriebene Kreuzung muss mit einer neuen verkehrsabhängigen Signalsteuerung ausgestattet und mit den Nachbarknotenpunkten koordiniert werden. Im Rahmen der Signalsteuerung können die besonderen Belange der Blinden oder des ÖPNV entsprechend berücksichtigt werden. Die Verkehrsqualität der ausgebauten Kreuzung ist rechnerisch in beiden Spitzenstunden ausreichend (Stufe D).

Südlich der B 56 zwischen B 56 und der Wohnsiedlung „Am Herrengarten“ wurde ein Fahrradweg gebaut, der den Lückenschluss des Fahrradwegs entlang des bereits 4-streifig ausgebauten Stücks der B 56 westlich des Plangebiets und der Kreuzung B 56 / L 83 / Bundesgrenzschutzstraße herstellt. Dieser Lückenschluss soll bestehen bleiben. Die Linienführung des Radweges ist ggf. anzupassen und umzuplanen, sodass dieser mit dem Knotenpunktausbau zusammenpasst.

In der beschriebenen Variante aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten fällt gegenüber dem heutigen Zustand die Querungsmöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr auf der westlichen Zufahrt weg. Zudem sind die Freigabezeiten für Rad- und Fußverkehr sehr gering, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr überhaupt gewährleisten zu können. Daher wird unter anderem im Hinblick auf den Radentscheid Bonn versucht den Radverkehr planfrei (ohne Überschneidung mit dem Kfz-Verkehr) über den Knotenpunkt B56/Reinhold-Hagen-Straße/Bundesgrenzschutzstraße zu führen. Zum aktuellen Zeitpunkt ist keine planfreie Radwegführung vorhanden. Im Zuge dessen liegt in einer Beschlussvorlage die

Empfehlung für die Variante einer planfreien Querung mittels eines Tunnels zur Unterführung der Reinhold-Hagen-Straße vor.

Daher wurden in einer Ratssitzung auf Basis einer Beschlussvorlage mehrere Varianten diskutiert, die vom Büro Brilon Bronzio Weiser vorgestellt wurden, die eine planfreie Führung des Radverkehrs zeigten.

Die Verwaltung empfahl eine Tunnellösung und die damit verbundene Planung einer planfreien Radverkehrsführung, die die L 83 (Reinhold-Hagen-Str.) unterfährt.

Als Grundlage der Planungsaufgabe wird das Verkehrsgutachten für den Planungshorizont 2040 nach Zuschlagserteilung dem AN zu übergeben.

1.3.

Randbedingungen und Zwangspunkte, Leistungen des AG

i. Mobilität & Verkehr

Zur Erschließung des süd-westlich gelegenen Gewerbepark Pützchen-Bechlinghoven in Bonn liegt eine Verkehrsuntersuchung vor. Diese enthält die Mikroskopische Verkehrssimulation B56 zwischen der Anschlussstelle Vilich und der Einmündung Kautexstraße (Stand 2025). Diese wird für den Planungshorizont 2040 fortgeschrieben und den Ausschreibungsunterlagen beigelegt. Darin enthalten sein wird die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrs aus dem an die Bundesgrenzschutzstraße anschließenden geplanten Wohnpark 2.

Zum aktuellen Zeitpunkt wird kein regulärer Linienverkehr über den Straßenknoten oder die B 56 im Planungsgebiet geführt, es ist jedoch zu berücksichtigen, dass aktuell der Nahverkehrsplan der Stadt Bonn erarbeitet wird und zukünftig ggf. Busverkehr über die Kreuzung geführt werden könnte. Zudem ist zu beachten, dass die Verbindung Kölnstraße / Bundesgrenzschutzstraße / B 56 im Bahnersatzverkehr (BE) vom Busverkehr (Gelenkbusse, in beide Fahrtrichtungen) genutzt wird. Die zukünftigen Pläne der

Stadt Bonn hinsichtlich des Nahverkehrs sind mit der Stadt Bonn abzustimmen und in der Planung zu berücksichtigen.

Die nahegelegene A59 wird ab der Anschlussstelle Bonn-Vilich bis zum Autobahnkreuz Bonn-Ost auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Die in dem Abschnitt liegende Anschlussstelle Bonn-Pützchen befindet sich in einem Übergangszustand. Dauerhaft wird sie durch die neue Anschlussstelle Bonn-Maarstraße ersetzt.

Die Autobahn GmbH soll aufgrund der mit dem Umbau einhergehenden temporären Umleitungen über die umliegenden Straßen in die Planung mit einbezogen werden, um die sich untereinander bedingenden Maßnahmen in einen sinnvollen Planungs- und Ausbauablauf zu setzen, sodass die Verkehrssituation rund um Beuel akzeptabel bleibt.

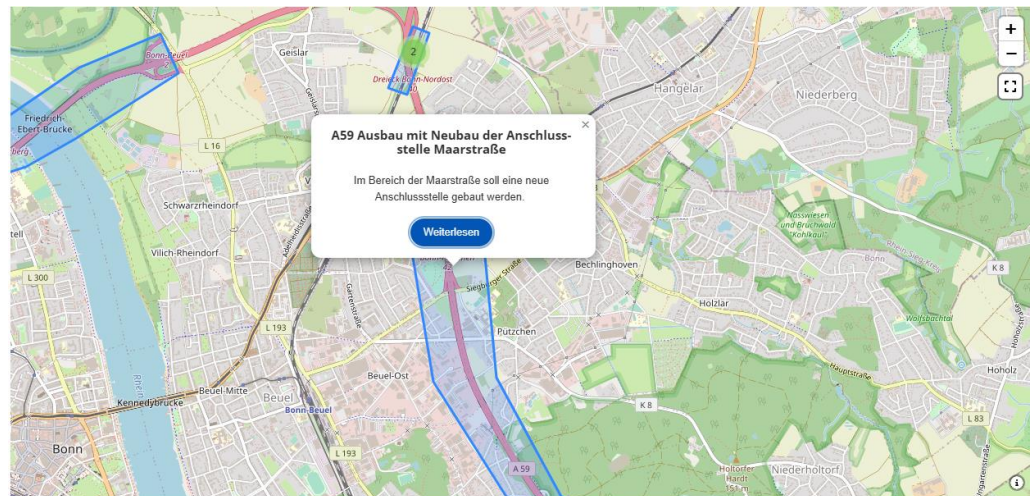


Abb. 7 - Quelle: <https://bonnbewegt.de>

ii. Freiraum / Angrenzende Flächen / Zwangspunkte

In unmittelbarer Umgebung zum Umbaugebiet befinden sich im Nordwesten eine Brachfläche, auf dessen Fläche eine Wohnbebauung „Wohnpark II“ geplant ist. Der Wohnpark soll über die Bundesgrenzschutzstraße angeschlossen werden. Im Grenzbereich zwischen Wohnpark II und der B 56 ist ein

Lärmschutzwall mit aufgesetzter Gabionen Wand einschl. Unterhaltungsweg und Entwässerung am Fuß geplant (Die Planung des Lärmschutzwalls ist nicht Teil der Ausschreibung).

Südlich der B 56 zwischen B 56 und der Wohnsiedlung „am Herrengarten“ wurde ein Fahrradweg gebaut, der den Lückenschluss des Fahrradwegs entlang des bereits 4-streifig ausgebauten Stücks der B 56 westlich des Plangebiets und der Kreuzung B 56 / L 83 / Bundesgrenzschutzstraße herstellt.



Abb. 8 - Radweg südlich der B 56 entlang des 4-spurig auszubauenden Teilstück der B 56

Südlich der B 56 befindet sich zudem eine Tankstelle und andere gewerbliche Nutzer.

Nord-Östlich des Kreuzungsbereichs befindet sich ein Wohngebiet, welches sich auf St. Augustiner Stadtgebiet befindet.

Süd-Östlich des Knotenpunktes verläuft der Wolfsbach, der südlich des Knotenpunktes der Siegburger Straße und der Reinhold-Hagen-Straße die Reinhold-Hagen-Straße unterirdisch quert und in den Mühlenbach mündet.

iii. Altlasten

Gemäß der Altlastenauskunft der Stadt Bonn liegen im Plangebiet des Knotenpunktumbaus verschiedene Altlasten vor. Die Hinweise aus der Altlastenauskunft liegen als Anlage bei und sind in der Planung zu berücksichtigen.

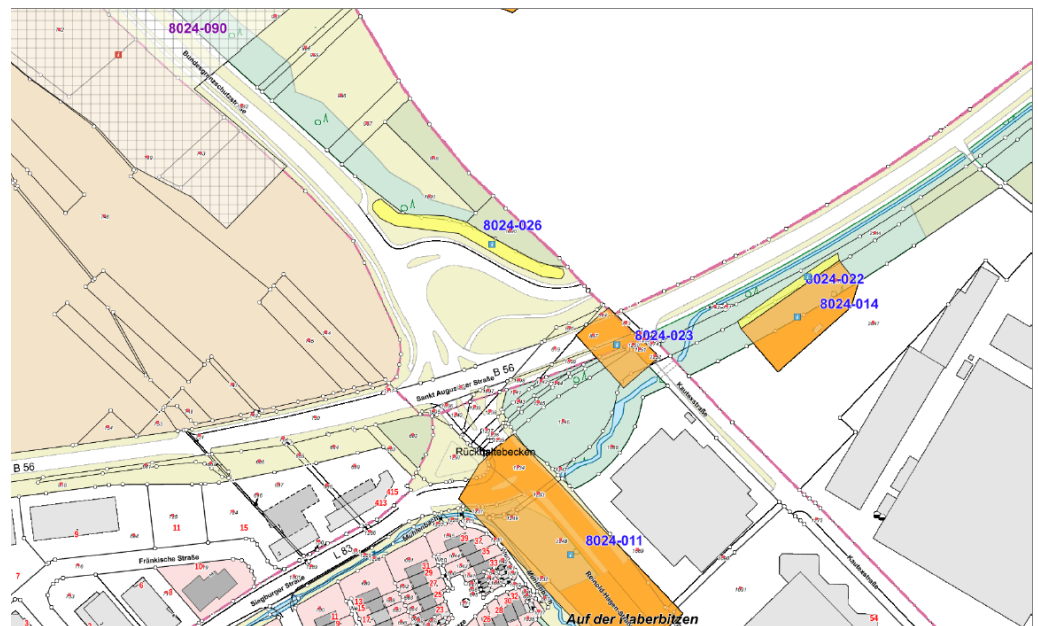


Abb. 9 - Quelle: Ausschnitt aus Anlage: Altlastenauskunft der Stadt Bonn

iv. Bodendenkmäler

Untere Denkmalbehörde / LVR:

Seitens des LVR wurde die Beurteilung der Bodenarchäologie für den aktuellen Planungsraum der Umbaumaßnahme durchgeführt. Im Bereich der Planfläche befinden sich mehrere Bodendenkmäler. Es bestehen Nachweise einer Siedlungstätigkeit aus merowingischer, karolingischer und Römischer Zeit. Es besteht eine konkrete Befunderwartung. Gegen die vorgelegte Planung bestehen jedoch keine grundsätzlichen Bedenken seitens des LVR. Es muss jedoch aufgrund der konkreten Befunderwartung in Abhängigkeit der geplanten Erdingriffe, mit der Notwendigkeit archäologischer Maßnahmen gerechnet werden. Sobald eine konkretisierte Planung vorliegt, ist das LVR erneut zu beteiligen. Hinweis: in der Vorabfrage wurde nicht der vollständige Planungsbereich abgefragt. Der Abschnitt im Osten bis zur alten Bonner Straße wurde nachträglich abgefragt. Gemäß Aussage des LVR

befinden sich keine Bodendenkmäler oder Fundstellen in der Erweiterungsfläche.

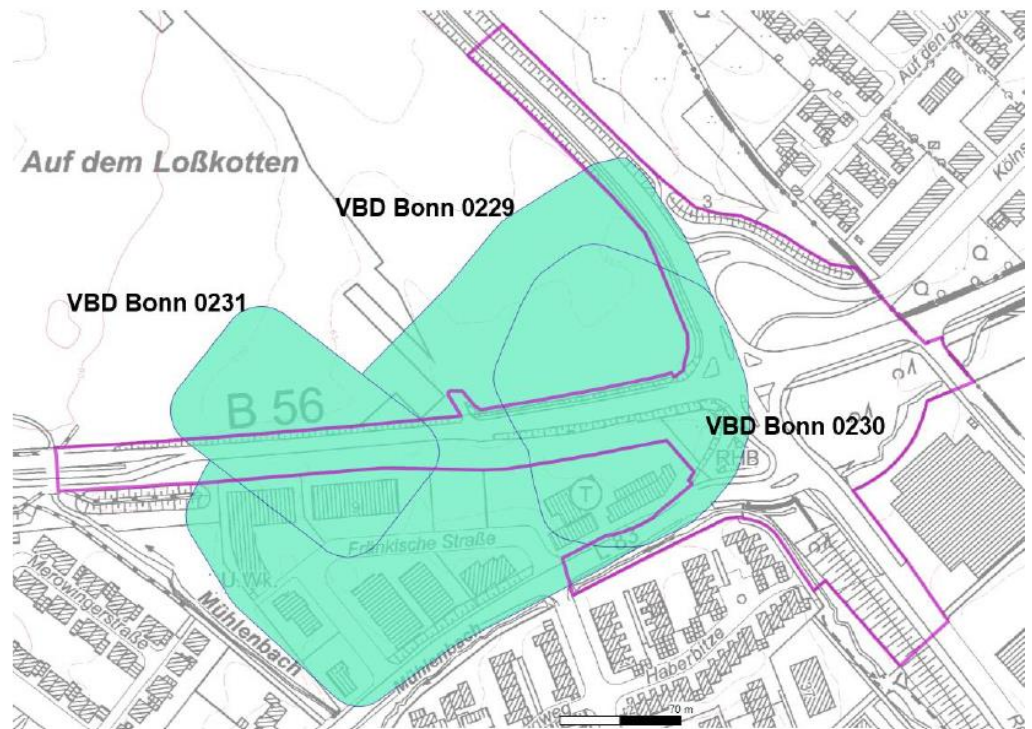


Abb. 10 - Quelle: Ausschnitt aus Anlage: LVR Verdachtsflächenanfrage

Obere Denkmalbehörde:

Seitens der oberen Denkmalbehörde sind keinerlei Landes- oder Bundes-Bodendenkmäler im Plangebiet bekannt.

v. Kampfmittel

Gemäß der Bezirksregierung Düsseldorf liegen nach Auswertung von Luftbildern aus den Jahren 1939-1945 und anderer historischer Unterlagen Hinweise auf eine mögliche Kampfmittelbelastung im Kreuzungsbereich vor. Entsprechende Hinweise des Kampfmittelbeseitigungsdienst sind in der Planung zu beachten. Sollten sich im Zuge der Planung über den abgefragten Bereich hinausgehende Abschnitte als Planungsrelevant ergeben, sind diese entsprechend abzufragen und ebenfalls die Hinweise des Kampfmittelbeseitigungsdienstes in der Planung zu berücksichtigen.

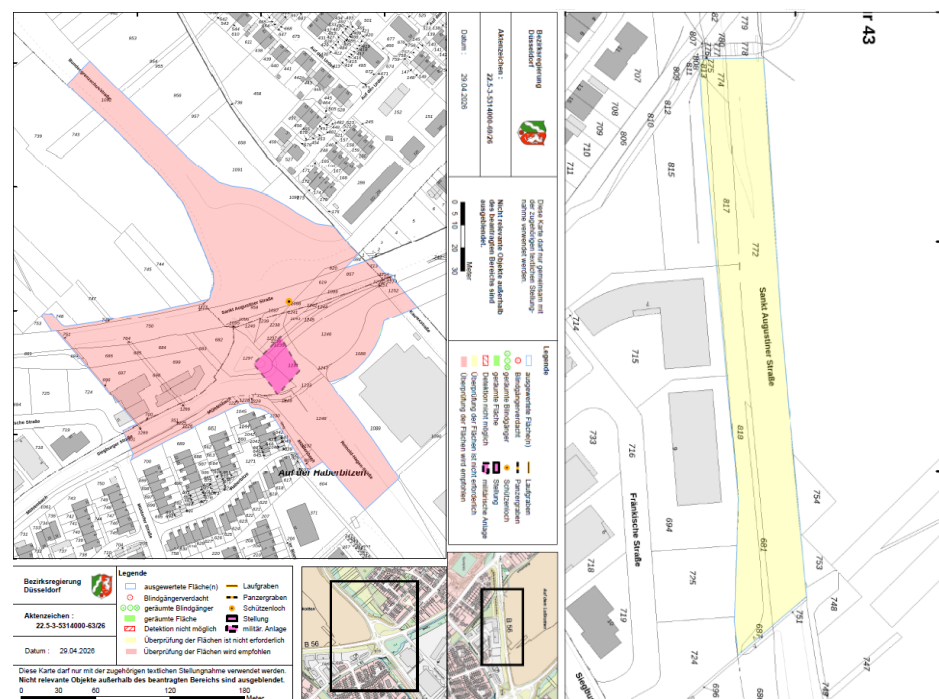


Abb. 11 - Quelle: Ausschnitte aus Anlage: Kampfmittelbeseitigungsdienst Luftbildauswertung

Hinweis: in der Vorabfrage wurde nicht der vollständige Planungsbereich abgefragt. Der Abschnitt im Osten bis zur alten Bonner Straße wird aktuell abgefragt und bei Zuschlagserteilung dem AN zur Verfügung gestellt.

vi. Umweltbelange

Parallel zur Planung des Knotenumbaus wird der Artenschutzbeitrag sowie der Landschaftspflegerischer Begleitplans seitens des AGs aufgestellt.

Aktuell sind folgende Umweltbelange zu berücksichtigen:

Artenschutzprüfung

Die Ergebnisse der Artenschutzprüfung Stufe 1 und 2 liegen vor und sind den Ausschreibungsunterlagen beigelegt. Eine ASP 3 ist nach aktuellem Stand nicht notwendig. Die Hinweise aus der ASP 1 und 2 sind in der Planung zu berücksichtigen.

Biotopeinstufung angrenzender Fläche

Biotopeinstufung der Brachfläche für den angrenzenden Wohnpark 2: Während der Planung des angrenzenden Wohnparks 2 wurde die Fläche als FFH-LRT (=Lebensraumtyp des Anhang I der FFH-Richtlinie) eingestuft und es müssen 1:1 Ausgleichsflächen für dieses Gebiet gefunden werden. Der Umbau des Knotenpunktes grenzt südlich an die eingetragenen Biotope. Die Umbaumaßnahme ist nach Möglichkeit so zu planen, dass keine Ausweitung der Fläche in das Biotop notwendig ist. Die genaue Abgrenzung der Biotopfläche zum Knotenpunkt wird seitens des AGs geklärt.

Wolfsbach

Südlich der B 56 verläuft der Wolfsbach. Insbesondere im östlichen Kreuzungsbereich verläuft dieser sehr nah entlang der B 56. Die Planung des Ausbaus des Knotenpunkts sollte so geplant werden, dass kein Eingriff in den Wolfsbach erfolgen muss.

Alleenschutz

Im westlichen Bereich des Knotenpunktes entlang der B 56 befindet sich ein Alleenbestand, der im Alleenkataster des LANUKs auftritt und gesetzlich geschützt ist. Nach Möglichkeit sollte der Alleenbestand erhalten werden. Sollte dies nicht möglich sein, sind die Unterlagen für eine Ausnahmegenehmigung zu erarbeiten und zusammenzustellen.

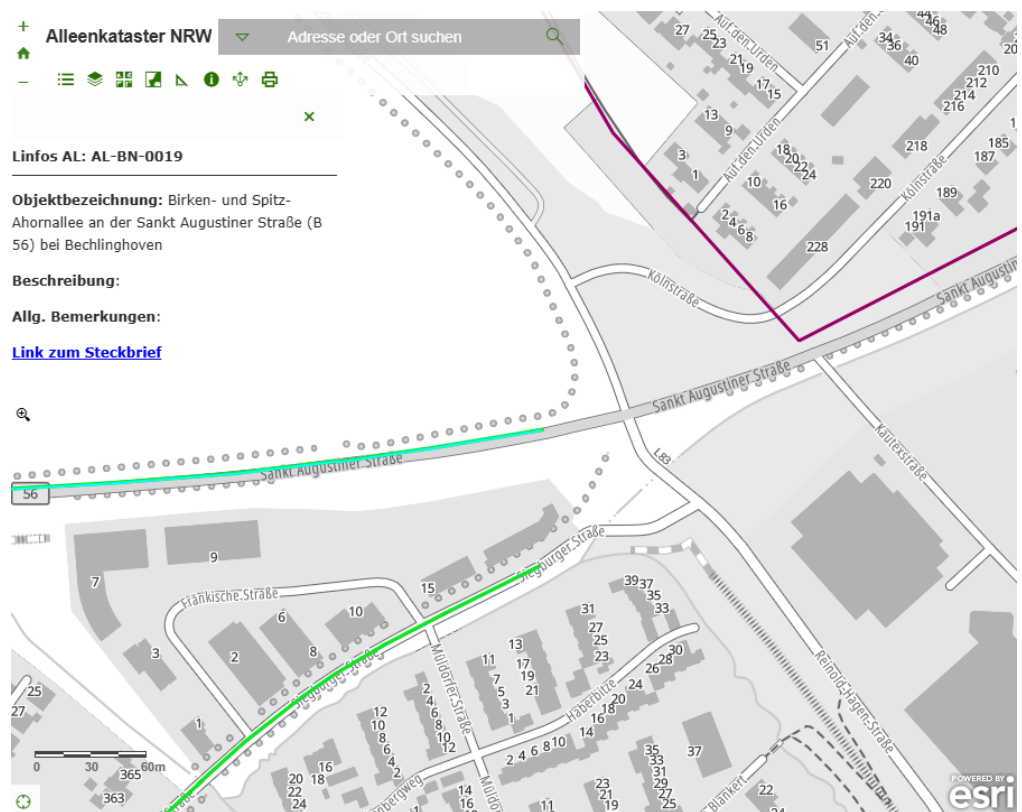


Abb. 12 - Quelle: Ausschnitte aus Alleenkataster NRW: <https://alleen.naturschutzinformationen.nrw.de/alleen/de/kataster/karte>

Baumbestand

Es ist bei der Planung darauf zu achten, dass möglichst keine oder nur geringe Eingriffe in den bestehenden Baumbestand notwendig werden.

Trinkwasserschutzzone III B

Nördlich der B 56 beginnt das Trinkwasserschutzgebiet Meindorf (Schutzzone III B). § 4 Schutz in der Zone III B der „Ordnungsbehördliche Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Meindorf im unteren Sieggebiet des Wahnbachtalsperrenverbandes (Wasserschutzgebietsverordnung Meindorf im unteren Sieggebiet) vom 7. Juni 1985“ ist zu berücksichtigen.

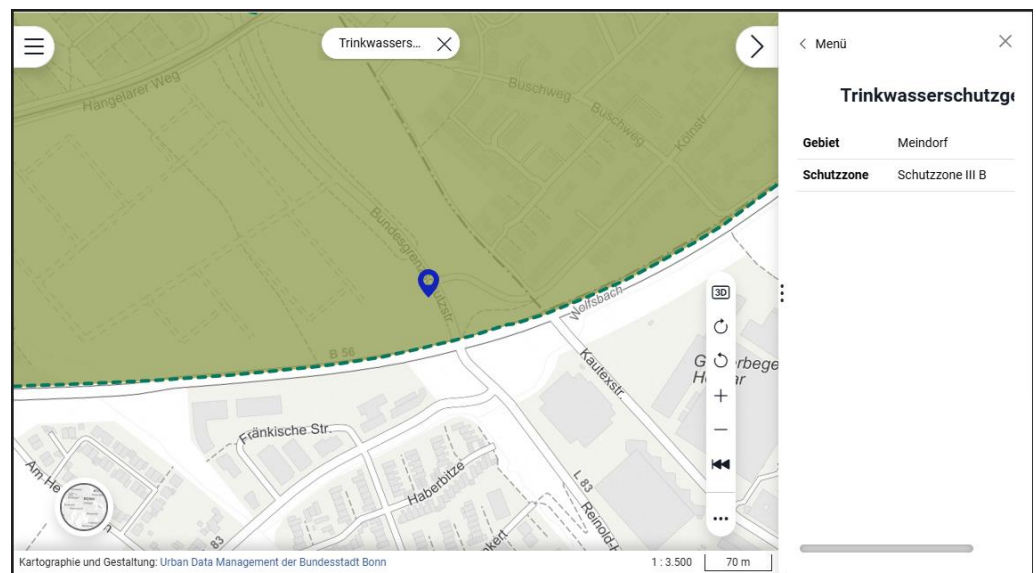


Abb. 13 - Quelle: Ausschnitt aus Urban Data Management der Bundesstadt Bonn <https://geoportal.udp.bonn.de/portal/master/>

Weiteres

Zusätzliche Umweltbelange, die sich im Zuge der Ausschreibung ergeben, sind in die Planung einzubeziehen und notwendige Abstimmungen mit den Genehmigungsbehörden sind durchzuführen und die entsprechenden Unterlagen für die Genehmigungen zu erarbeiten und zusammenzustellen.

vii. Versorgungsträger

Eine Vorabfrage beim BIL hat ergeben, dass eine Betroffenheit einer KSR-Leitung im Plangebiet vorliegt. Das Ergebnis ist der Anlage „Versorgungsträger“ beigefügt. Die Vorabfrage ist unter Vorbehalt als Anhaltspunkt anzusehen.

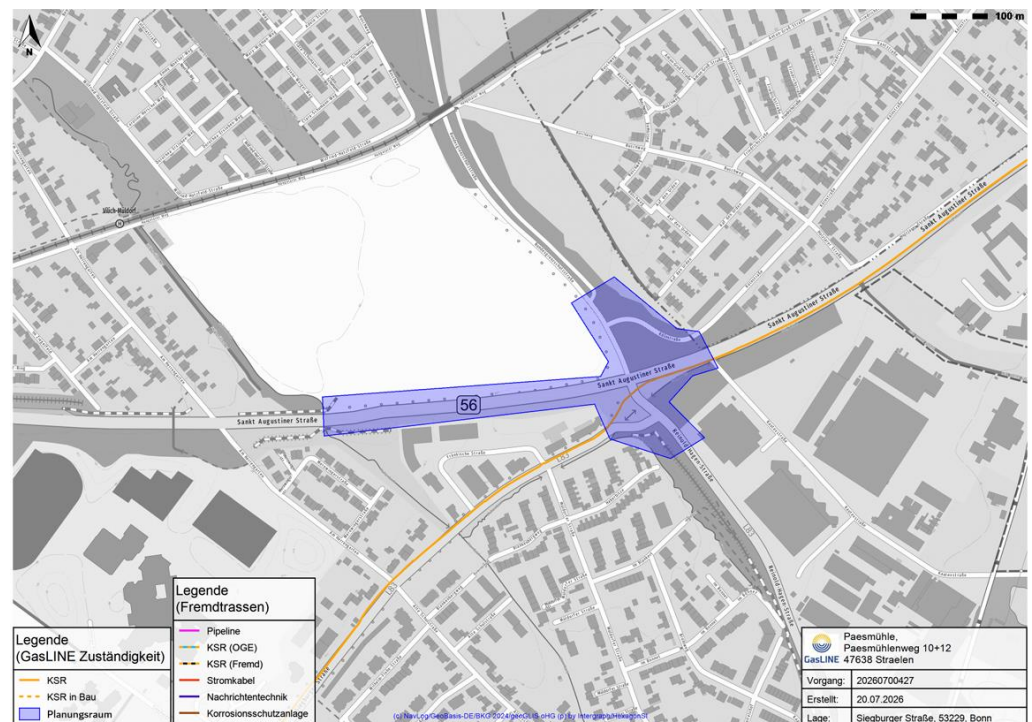


Abb. 14 - Quelle: Ausschnitt aus Anlage der Leitungsabfrage: Abfrage BIL (GasLINE)

Eine Liste mit möglichen Versorgungsträgern ist beigefügt. Es besteht keine Garantie hinsichtlich der Vollständigkeit und Richtigkeit der Kontaktliste. Die Liste ist entsprechend zu prüfen, zu ergänzen und die Versorgungsträger sind abzufragen. Die Versorgungsleitungen sind in der Planung zu berücksichtigen. (Siehe Anlage „Leitungsbetreiber“). Die Koordination der Versorgungsträger ist als besondere Leistung seitens des AN zu erbringen.

viii. Entwässerung

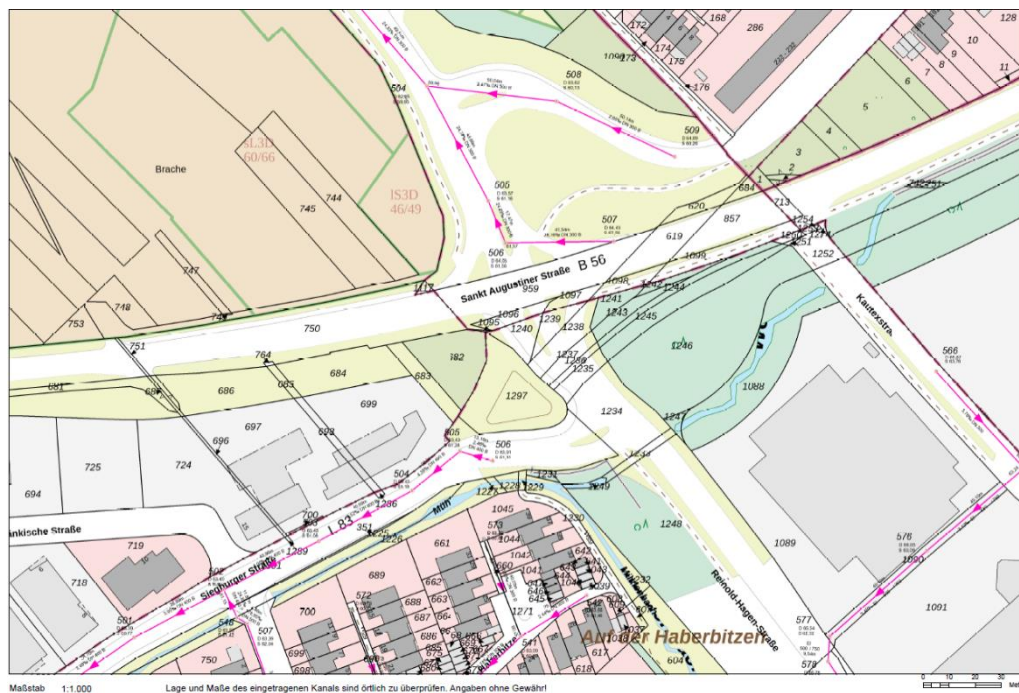


Abb. 15 - Quelle: Ausschnitt aus Anlage Kanalplan der Stadt Bonn

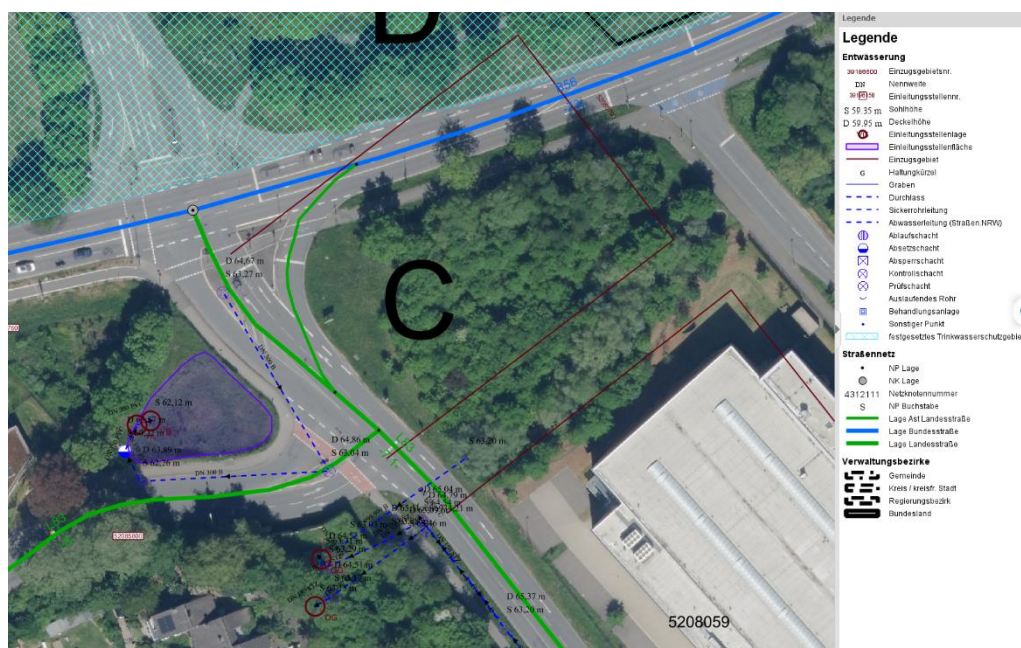


Abb. 16 – Quelle: Ausschnitt aus NWSIB schematische Entwässerung an der L83

Der Bestandsknoten ist teilweise an das Kanalnetz der Stadt Bonn angeschlossen (siehe Anlage Kanalplan). Ein Rückhaltebecken zur Entwässerung der L83 ist vorhanden (siehe Abb. 16). Die B 56 wird aktuell über die nördliche Schulter entwässert.

Der Umbau des Straßenknoten und der 4-streifige Ausbau der B 56 erfordert ein Entwässerungskonzept, das beinhaltet, wie das stark belastete Wasser aus dem Straßenbereich abgeleitet werden kann. Hierfür sind im Rahmen einer Variantenbetrachtung mindestens 3 Varianten zu entwickeln. Hieraus ist nach Abstimmung mit dem AG, den Behörden und unter Berücksichtigung der Fachbeiträge (Bodengutachtens, Versickerungsfähigkeit, etc.) die Vorzugslösung zu ermitteln und das Entwässerungskonzept auszuarbeiten. Die Beantragung der wasserbehördlichen Erlaubnis obliegt dem AG.

Zu berücksichtigen sind insbesondere die unterschiedlichen Zuständigkeiten im Bereich des Knotenpunktes für die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers.

B56 Bundesstraße – Straßen.NRW

L 83 Landesstraße – Straßen.NRW

Reinold Hagen Straße - L 83 Landesstraße – Straßen NRW

Kautexstraße Gemeindestraße – Bundesstadt Bonn

Bundesgrenzschutzstraße – Bundesstadt Bonn

ix. Anforderungen an die Planung

- Bauliche Trennung des Radverkehrs parallel zur B 56 (zwei-Richtungs-Verkehr)
- Ein Gehweg sollte im zu planenden Bereich parallel zum Radweg entsprechend den geltenden Regelmaßen errichtet werden. Dieser sollte die relevanten Wegeverbindungen ermöglichen

- Mindestens Qualitätsstufe „D“ für den Kfz-Verkehr bei Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs aus dem geplanten Wohnpark II (Planungshorizont 2040)
- Möglichst geradlinige und sichere Führung des Radverkehrs nach entsprechend geltenden Regelmanßen parallel zur B 56 mit weitestmöglicher Querung in einem Zug
- Standards der Barrierefreiheit sind einzuhalten
- Möglichst geringe Flächenversiegelung sowie Umwelteingriffe
- Berücksichtigung aller Auflagen aus Gutachten (Artenschutzgutachten, Bodenarchäologie, Altlasten, Kampfmittel, Leitungsbetreiber ...)
- Koordination und Einbezug der Beteiligten, die Baumaßnahmen im Umfeld des Plangebietes planen (Bspw. Autobahn GmbH, Stadt Bonn, Stadt Sankt Augustin,...)
- Vorhandenes Planumsniveau sollte nach Möglichkeit im Zuge des Umbaus nicht unterschritten werden
- Prüfen, ob Bestand (Deckschicht, Tragschicht und Unterbau) wiederverwendet werden kann
- Abstimmungskoordination mit Beleuchtungsplanung (Bonn Netz) für den Bereich des Knotenpunktes sowie des Geh- und Radwegs
- Abstimmungskoordination mit Fachplanung für die Lichtsignalanlagen und Berücksichtigung der Erfordernisse aus der LSA-Planung auf die Verkehrsanlagenplanung

Die LSA-Fachplanung wird als eigenes Fachlos separat ausgeschrieben und ist nicht Teil dieser Ausschreibung. (Hinweis: Für die LSA-Fachplanung werden folgende Vorgaben gemacht: Signalisierungskonzept (unter Berücksichtigung der Räumzeiten für den Fußverkehr und Vorlaufgrün für den Radverkehr) ohne gleichzeitige Freigabe des rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs von der B 56 und des parallel geführten Fuß- und Radverkehrs; die Voraussetzungen für eine spätere LSA-Busbeschleunigung sind zu schaffen)

- Konzept für nachhaltige Gestaltung des Knotenumbaus und des 4-streifigen Ausbaus (innovative Materialität, Farbgebung, Wiederverwendung des Bestands, reduzierte Anfahrtswege etc.)
- Befahrbarkeit aller Relationen durch Gelenkbusverkehr
- Einrichtung einer „einfachen“ Haltestelle für den Schienenersatzverkehr (Gelenkbusverkehr) im Umfeld (möglichst westlich) des Knotenpunkts B56 / Bundesgrenzschutzstraße auf der B56; kein barrierefreier Ausbau erforderlich, jedoch sollte eine Position gefunden werden, an der langfristig ein barrierefreier Ausbau möglich ist (18 m Länge). Lediglich Haltestellenschild, Befahrbarkeit und Anbindung an das Gehwegnetz erforderlich
- Planung wegweisender und StVO-Beschilderung
- Die Bonner Standards im Tiefbau für Anlagen in städtischer Baulast sind den Anlagen zu entnehmen. Für welche Teilbereiche der Planung diese konkret anzuwenden sind, ist im Laufe der Planung mit dem Tiefbauamt der Stadt Bonn abzustimmen.

1.4.

Weitere Objekt- und Fachplanungen

Sofern sich aus der Grundlagenermittlung und den ersten Planungsüberlegungen das Erfordernis weiterer Objekt- oder Fachplanungen ergibt, werden diese gesondert beschafft. Ein enger Austausch und Abstimmung mit weiteren an der Planung Beteiligten ist obligatorisch, um eine gute Qualität des Knotenumbaus und die Qualitätsstufe „D“ zu erreichen.

Im Zuge der Ausschreibung und Planung werden verschiedene Gutachten, wie ein Bodengutachten, Schall- und schwingungstechnische Untersuchungen und eine Vermessung beauftragt, deren Ergebnisse in der Planung berücksichtigt werden müssen. Anforderungen an das Bodengutachten, die sich aus der Planung ergeben, sind festzulegen, sodass das Bodengutachten entsprechend erweitert werden kann.

1.5.

Anforderungen an die zu übergebenden Daten und Dokumente

- Die Planunterlagen, Beschreibungen und Berechnungen sind dem Auftraggeber in digitaler Form (Planunterlagen im dwg - Format sowie im pdf-Format; Beschreibungen und Berechnungen als Word- bzw. Excel-Datei im docx- bzw. xlsx-Format; Präsentationen als PowerPoint-Datei im pptx-Format) und ☒ zusätzlich in analoger Form als kopierfähiger Farbausdruck (3-Fach) zu übergeben.
- Digitale Bestands- und Objektdaten sind im OKSTRA-, IFC- bzw. SHAPE-Format zu übergeben.
- Der Auftragnehmer hat die von ihm zu übergebenden Unterlagen im nötigen Umfang zu bearbeiten, u. a. normengerecht farbig und mit Planzeichen und Legende anzulegen sowie DIN-gerecht zu falten. Das Schriftfeld des Auftraggebers ist zu übernehmen.
- Der Auftragnehmer hat die von ihm angefertigten Unterlagen als „Verfasser“ zu unterzeichnen.
- Leistungsverzeichnisse sind im GAEB-Format zu übergeben. Für die zu erstellenden LV-Positionen sind die Richtlinien für das Anwenden des Standardleistungskataloges (STLK) im Straßen- und Brückenbau anzuwenden.

1.6.

Terminziele für die Leistungsphasen

Die unter Ziffer 3.1 definierten Leistungsphasen sind wie folgt terminlich abzuschließen:

Leistungsphasen der 1. Stufe

- Leistungsphase 1-2 gem. HOAI: Ab Auftragserteilung 6 Monate
- Leistungsphase 3 gem. HOAI: Bearbeitungszeitraum: 11 Monate
- Leistungsphase 4 gem. HOAI: Bearbeitungszeitraum 2 Monate

1.7.

Termine

Das Verfahren wird voraussichtlich spätestens Ende März 2027 mit der Beauftragung eines Ing.-Büros abgeschlossen. Der AG setzt einen Planungsbeginn spätestens 10 Tage nach Beauftragung voraus.

1.8.

Honorarzone gemäß HOAI

Das Objekt des Knotenpunktumbaus wird gemäß der Anlage 13 (zu § 47 Absatz 2, § 48 Absatz 5) Absatz 13.2 „Objektliste Verkehrsanlagen“ der Honorarzone III zugeordnet.

Das Bauprojekt ist:

- a) eine Anlage des Straßenverkehrs
 - ➔ Knotenpunkt
 - Schwierig höhengleich

Knotenpunkte				
- einfach höhengleich		x		
- schwierig höhengleich			x	
- sehr schwierig höhengleich				x
- einfach höhenungleich			x	
- schwierig höhenungleich				x
- sehr schwierig höhenungleich				x

Das Objekt des 4-streifigen Ausbaus wird gemäß der Anlage 13 (zu § 47 Absatz 2, § 48 Absatz 5) Absatz 13.2 „Objektliste Verkehrsanlagen“ der Honorarzone III zugeordnet.

Das Bauprojekt ist:

- b) eine Anlage des Straßenverkehrs
 - ➔ Außerörtliche Straße
 - mit besonderen Zwangspunkten oder in bewegtem Gelände

a) Anlagen des Straßenverkehrs				
Außerörtliche Straßen				
- ohne besondere Zwangspunkte oder im wenig bewegten Gelände		x		
- mit besonderen Zwangspunkten oder in bewegtem Gelände			x	
- mit vielen besonderen Zwangspunkten oder in stark bewegtem Gelände				x
- im Gebirge				x

1.9.

Anrechenbare Kosten analog § 4 i. V. m. § 46 HOAI

Die vorläufigen anrechenbaren Kosten wurden ausgehend von einer vorliegenden Kostenvorschätzung vom Landesbetrieb Straßen.NRW wie folgt ermittelt:

Umbau Knotenpunkt			
Anrechenbare Kosten (Baukosten)			
Bezugsjahr	Baupreisindex	Anrechenbare Kosten netto (gerundet)	
2016	80,9	1.891.000 €	
2026	147,8	3.454.000 €	

4-streifiger Ausbau			
Anrechenbare Kosten (Baukosten)			
Bezugsjahr	Baupreisindex	Anrechenbare Kosten netto (gerundet)	
2016	80,9	765.000 €	
2026	147,8	1.397.000 €	

2. Leistungsumfang

Gegenstand des Vergabeverfahrens sind die ingenieurtechnischen Leistungen, die im Rahmen der Objektplanungen Verkehrsanlagen erbracht werden müssen.

Die Inhalte der Grundleistungen sind in Anlehnung an das Leistungsbild der HOAI mit der konkretisierten Leistungsbeschreibung gemäß dem „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau“ (HVA F-StB) dem Honorarformular zu entnehmen.

Die Leistungsbeschreibung beinhaltet die Objektplanung der Verkehrsanlagen gemäß Anlage 13 zu § 47 Abs. 2 i. V. m. § 48 Abs. 5 HOAI für die Grundleistungen und besonderen Leistungen der

- Leistungsphase 1 Grundlagenermittlung
- Leistungsphase 2 Vorplanung
- Leistungsphase 3 Entwurfsplanung
- Leistungsphase 4 Genehmigungsplanung

Die folgenden besonderen Leistungen werden beauftragt:

- Erstellung von Leitungsbestandsplänen
- Untersuchung zur Nachhaltigkeit
- Koordination der Versorgungsträger
- Koordination der LSA- und Beleuchtungsplanung

Als optionale Leistung werden folgende besonderen Leistungen abgefragt:

- Anfertigen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Tunnelvariante (Bestandteil „c“)

- Fiktivplanung (Vorplanungstiefe – LP 2) und Fiktivkostenberechnung (Kostenteilung) (Bestandteil „d“)

Die besondere Leistung Mitwirkung bei der Beschaffung der Zustimmung von Betroffenen wird nach tatsächlich angefallenen Stunden abgerechnet.

3. Anlagen

Anlage: Altlasten

Anlage: Artenschutzgutachten

Anlage: Bebauungspläne der umliegenden Flächen

Anlage: Biotopereintragung Wohnpark II

Anlage: Bodenarchäologie

Anlage: Bautechnische Grundsätze und Standards der Bundesstadt Bonn
- für den Bau und die Sanierung von Straßenanlagen im Bonner Stadtgebiet

Anlage: Kampfmittelabfrage

Anlage: Kanalplan

Anlage: Leitungsabfrage und -betreiber

Anlage: Plangebiet

Anlage: Trinkwasserschutzgebiet

Anlage: Verkehrsgutachten

(Entwurf Mikrosimulation Planungshorizont 2030)

Hinweis: finale Version mit Planungshorizont 2040 wird bei Auftragserteilung vorgelegt.

Anlage: Vermessung Stand 09.2012

Hinweis: aktualisierte Vermessung wird seitens des AG beauftragt und bei Auftragserteilung vorgelegt

Anlage: Kostenrahmen

Anlage: Leistungsbild

Anlage: Muster Vertrag

Anlage: Allgemeine Vertragsbedingungen

Anlage: Muster Datenschutzvereinbarung

4.

Impressum



NRW.URBAN GmbH
Hansaallee 299
40549 Düsseldorf

info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

Bearbeitet von:

i.A. Isabel Thelen

Düsseldorf, den 21.09.2026

im Namen und im Auftrag von

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

Bundesstadt Bonn
Stadtplanungsamt
Berliner Platz 2, 53111 Bonn