STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FB 6/10 / Fachbereich 6/10 - Planung und Liegenschaften

Sitzungsvorlage

Datum: 15.11.2007
Drucksache Nr.: **07/0451**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	11.12.2007	öffentlich / Kenntnisnahme

---

Betreff

Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht des Büros Planersocietät zur Kenntnis.

Problembeschreibung/Begründung:

Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Sankt Augustin

<u>Sachstandsbericht für den Ausschuss UPV am 11.12.2007</u>

Arbeitsablauf und Mitwirkung der Bürgerschaft

Im Arbeitsablauf steht die Fortschreibung des VEP derzeit am Abschluss der analytischen Phase - im Übergang zur Entwicklung und Darstellung der wesentlichen konzeptionellen Teile des VEP. Im Frühjahr 2008 werden das Konzept und die wesentlichen Maßnahmen zur Diskussion gestellt, die VEP-Beschlussvorlage folgt im Lauf des Jahres.
Im August waren im Ausschuss bereits die Herangehensweise und erste Analysen vorgestellt worden; die Anforderungen aus dem Ausschuss an den VEP, v. a. zum Thema Verkehrssicherheit, wurden bei der weiteren Arbeit berücksichtigt.

Am 16. Oktober trafen sich rund 80 Einwohner zur Auftaktveranstaltung im Rathaus, nachdem mit einem Faltblatt zum VEP an fast alle Haushalte über den VEP informiert und die Bürger zur Mitwirkung am VEP eingeladen wurden. Die zahlreichen Beiträge, Anregungen und Fragen aus allen Stadtteilen – gesammelt im Plenum, auf Zettelwänden und in kleinen Runden an Stehtischen vor den Karten - sind eine wertvolle, sachlich-kritische Unterstützung für die Arbeit des VEP in den Stadtteilen. Die Auftaktveranstaltung bestätigte insgesamt das Problemverständnis und die Herangehensweise von Verwaltung und Fachbüro.

Im Nachgang sind über 20 Emails mit genaueren Beschreibungen von Problemlagen und Verbesserungsvorschlägen eingegangen. Die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung und der Einführungsvortrag durch das Büro Planersocietät sind auf der städtischen Homepage www.sankt-augustin.de für jedermann nachzulesen; die wichtigsten Punkte sind auch in diesem Zwischenbericht benannt.

Im ersten Verkehrsforum am 6.12.2007, 18:00 Uhr im Rathaus, diskutieren Vertreter öffentlicher Belange, Vertreter der Fraktionen sowie Bürger, die sich auf der Auftaktveranstaltung zur kontinuierlichen Mitarbeit im Verkehrsforum gemeldet haben. Dieses Forum zum VEP kann teilweise anknüpfen an einer ähnlichen verkehrsbezogenen Runde bei der Erarbeitung des StEK 2025.

Die Internetseite zum VEP berichtet weiter kontinuierlich über die Ergebnisse der folgenden Verkehrsforen zum VEP.

Thema Verkehrssicherheit

Die Auswertung der Unfallstatistik der Polizei für die letzten Jahre hat ein besonderes Augenmerk auf die Unfälle mit Personenschäden mit Beteiligung von Kindern und älteren Menschen. Sie ergab nur wenige auffällige Orte, sondern bestätigte die bundesweiten Trends und Problemlagen. Demnach sind sowohl Kinder wie auch ältere Menschen beim Queren der Fahrbahn und bei höheren Kfz-Geschwindigkeiten gefährdet. Der Sicherung von Fahrbahnquerungen in den Ortsdurchfahrten muss daher im VEP besonders im Fokus stehen. Die Unfallzahlen sind seit dem letzten VEP aus dem Jahr 1992 zurückgegangen, sicher durch die Umsetzung des VEP von 1992, aber auch durch bundesweite Trends (Anschnallpflicht etc.). Trotzdem können sich die Kinder zu Fuß und mit dem Rad noch nicht überall sicher bewegen.

Die Überprüfung der aktuellen Schulwegpläne 2007/2008 zu den Grundschulen vor Ort ergab keine wesentlichen Mängel der Schulwegpläne, wie z. B. etwaige Gefahrenpunkte. Jedoch bestehen in vielen Straßen im Aktionsraum von Kindern (links und rechts der Schulwegrouten) sowie auf den Schulwegen von älteren Kindern beträchtliche Sicherheitsdefizite. Diese sollen v. a. im Zuge der Unterstützung von bestehenden Tempo-30-Regelungen (s. u.) planerisch angegangen werden.

Die öffentliche Diskussion um die alternde Gesellschaft sensibilisiert auch für die Sicherheit und die Mobilitätssicherung älterer Menschen in Sankt Augustin. Dies ist einer der besonderen Gegenstände der VEP-Fortschreibung in Verbindung mit dem Thema Barrierefreiheit. Auch die Kreispolizeibehörde beobachtet die nicht geringe Unfallentwicklung älterer Menschen mit dem Pkw und auf dem Fahrrad intensiv. Für die Verkehrsplanung stellt sich daher die Frage, ob künftig nicht eine klar verständliche und auf die Einschränkungen im Alter bezogene Gestaltung des Straßenraums Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes haben sollte. Dies kann jedoch sicher nur am Einzelfall beurteilt werden.

Durch einen intensiven Dialog mit der Bürgerschaft und den Schulen erhofft sich der VEP einen Anstoß zur Verkehrssicherheit als gesamtgesellschaftlicher Aufgabe, über die VEP-Phase als Zeitraum intensiver Auseinandersetzung mit dem Verkehr in Sankt Augustin hinaus.

Qualifizierung der Straßenräume

Ein großer Teil des Straßennetzes ist in einer Zeit gebaut worden als die Frage der Verträglichkeit für alle und der Geschwindigkeitsdämpfung weniger im Mittelpunkt standen als die der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs. Der daraus resultierende Umgestaltungsbedarf stand

bereits im Mittelpunkt des VEP von 1992. Die Stadt Sankt Augustin ist seitdem durch Kreisel an Knotenpunkten, fast flächendeckende Tempo-30-Regelungen, Querungshilfen und gesicherte Radfahrverbindungen auf diesem Weg bereits gut vorangekommen. Für die VEP-Fortschreibung stellt sich die Frage, wie dieser Weg angesichts der begrenzten Ressourcen am wirkungsvollsten weiter beschritten werden kann.

Aus der straßenräumlichen Analyse der Ortsdurchfahrten, der Problemanalyse im Straßennetz insgesamt und aus den Problembeschreibungen der Bürgerschaft stellt sich der dringlichste Handlungsbedarf in denjenigen Straßenräumen dar, wo die Tempo-30-Regelung und die Straßenraumgestaltung bisher noch weit auseinander gehen. Dies bestätigen auch die Geschwindigkeitsmessungen des Ordnungsamts.

Für den Straßentyp der nötigen Unterstützung von Tempo 30 durch Umgestaltung steht exemplarisch die Niederpleiser Straße. Für den 18. Dezember 2007 ist hierzu mit den Anwohnern ein Treffen angesetzt, um gemeinsam zu besprechen, welche Maßnahmen kurzfristig eine Geschwindigkeitsdämpfung bewirken können und welche Umbauten mittelfristig geeignet wären in den jeweiligen Straßenräumen das bestehende Verkehrsaufkommen und die sichere Verkehrsteilnahme aller „unter einen Hut zu bekommen“.

Eine weitere Frage der Qualifizierung des Straßennetzes betrifft die Verkehrslenkung in den jeweiligen Quartieren. Im Mittelpunkt der Diskussion der Auftaktveranstaltung stand die Frage, inwieweit das Netz der Wohnstraßen in den Stadtteilen noch weiter gegen Schleichverkehre von den Hauptstraßen abgebunden werden soll. Inwieweit gibt es Ausweichverkehre zum Beispiel zur Umfahrung des kritischen Knotens der B56 mit der Arnold-Jansen-Straße durch den Zedernweg? Oder ist der Kfz-Verkehr als Folge der alltäglichen Verkehrsmittelwahl der Einwohner im Quartier eher „hausgemacht“? Ebenso gab es in der Auftaktveranstaltung Widerspruch zur Forderung nach dem weitergehenden Abschnüren von Wohnstraßen („Schnür meine Straße ab – ich möchte verkehrsberuhigt wohnen! Sollen doch andere mit hohem Verkehrsaufkommen leben“).

Bei der Qualifizierung des Straßennetzes geht es weiterhin um einzelne Ortsdurchfahrten wie in Niederpleis und anderen Stadtteilen, wo wichtige Straßenzüge im Herzen des Stadtteils zu reinen ‚transitorischen’ Räumen durchfahrenden Verkehrs geworden sind. Da es sich hier meist um klassifizierte Straßen in Baulast Dritter handelt, geht es im VEP darum, das öffentliche Interesse der Stadt Sankt Augustin an einer angemessenen Gestaltung zu begründen und zu untermauern.

Aus Sicht des Fachbüros besteht die Qualifizierung des Straßennetzes schließlich auch aus zwei zusätzlichen Aspekten:

1 der landschaftlichen Erlebnisqualität der Straßen am Rand oder außerhalb der Siedlungsbereiche, die mit den Reiz der Stadt Sankt Augustin ausmachen

2 ggf. auch der straßenräumlichen Qualität der beiden „neuen Einkaufsstandorte“ Alte Heerstraße und Einsteinstraße, wo durch das Einzelhandels- und Freizeitangebot inzwischen ein Teil des öffentlichen Lebens stattfindet – sicherlich teilweise zu Lasten der traditionellen Ortszentren.

Straßennetzerweiterungen

Die Modellierung des Straßennetzes im Rahmen des VEP ist weitgehend abgeschlossen. Sie dient dazu, künftige Veränderungen im Straßennetz in ihren Folgewirkungen verminderten oder erhöhten Verkehrsaufkommens vorherzusagen. Die Modellierung wird abgeglichen mit den aktuellen Verkehrszählungen aller wesentlichen Knoten im Juni 2007, ebenfalls im Rahmen des VEP. In die Betrachtung gehen in den nächsten Arbeitsschritten auch mittel-

und langfristige Trends (Horizont 2015 sowie StEK-Horizont 2025) mit ein.

Dieses Modell wird in der folgenden Arbeit vor allem zu folgenden Netzergänzungen, wie sie im StEK 2025 bereits skizziert sind, prognostische Aussagen zu folgenden Projekten ermöglichen:

1. der Themenkomplex der L16n gemeinsam mit der Stadt Bonn, als Umfahrung von Meindorf mit verschiedenen Trassenvarianten und im Zusammenspiel mit dem Gewerbegebiet Menden Süd
2. dies auch im Zusammenhang mit unterschiedlichen Anbindungsalternativen des Standortes Aeropark Hangelar
3. verschiedene Szenarien der Zentrumsanbindung an die B56
4. die Wirkungen einer Teilumfahrung von Niederpleis zwischen Pleistalstraße und Anschluss der A 560 bei Buisdorf.

Am kritischen Knoten Bonner Straße/Arnold-Janssen-Straße/Hennefer Straße dokumentiert eine aktuelle Verkehrszählung und Verkehrsbeobachtung (Oktober 2007) den mit der Signalumstellung im Sommer dieses Jahres erreichten Stand.

Nahmobilität, Fuß / Rad

Bei der Auftaktveranstaltung wurde angemerkt, „für Wege zu Fuß böte sich Sankt Augustin bisher nicht gerade an“. Dabei lebt die Qualität der Ortsteilzentren davon, dass man sich dort auf der Straße (zu Fuß unterwegs) trifft. Die bereits erreichte Qualität im Hangelarer Ortszentrum oder in der Burgstraße in Menden ermutigt, die anderen Straßen und Orte aus der Fußgängerperspektive genauer zu betrachten. Dies verbindet sich mit den Anforderungen der Barrierefreiheit für die zunehmende Zahl älterer Menschen mit ihren Einschränkungen beim Gehen, Hören oder Sehen. Die VEP-Bearbeiter erwarten hierzu im Verkehrsforum unterstützende Hinweise von den Experten zu Behindertenfragen, aber ebenso auch aus der Alltagserfahrung von Einwohnern im Stadtteil.

Das Fahrrad spielt – ohne über eine Empirie der Verkehrsmittelwahl und der Fahrradnutzung in Sankt Augustin zu verfügen – sicherlich in der Alltagsmobilität eine wesentliche Rolle. Dabei sind für die Radverkehrsstrategie im VEP verschiedene Zielgruppen und unterschiedliche Anforderungen an das Netz zu unterscheiden:

1. Verkehrsgewandte Radfahrerinnen und Radfahrer benötigen zügige, umwegfreie Verbindungen zum Arbeitsplatz, zur Schule usw. auch bei Dunkelheit und Nässe „alltagstauglich“.
2. Für Kinder und Jugendliche muss das Straßen- und Wegenetz im Wohnumfeld und zwischen den Stadtteilen so sicher und verständlich sein, dass mit zunehmendem Alter der Aktionsraum eigenständiger Mobilität gefahrlos möglich ist.
3. Für Ältere soll das Radverkehrsnetz komfortabel sein und ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Bei Altersgebrechlichkeit muss das Fahrrad die täglichen Besorgungen ermöglichen, wenn die Wege zu Fuß zu weit und beschwerlich werden, auch der Bus nicht direkt ins Ortszentrum führt und das Steuern eines eigenen Autos nicht mehr in Frage kommt.
4. Im Freizeitverkehr in Sankt Augustin am Abend oder am Wochenende, mit Fahrrad oder Inlinern, gilt es möglichst störungs- und autofrei gemeinsam in der Landschaft unterwegs zu sein.

Mit diesen Kriterien überprüfte der VEP das recht brauchbare, mit durchgängiger Fahrradwegweisung verdeutlichte Radverkehrsnetz. Auf Basis der fundierten VEP-Arbeiten von 1992 und den Verbesserungen seitdem, lässt sich der Handlungsbedarf für den aktuellen VEP skizzieren.

Das alltagstaugliche Hauptnetz führt zu den Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkten, Bahnstationen und direkt in die Nachbarstädte. Hier geht es vor allem um Qualitätsmängel, beispielsweise um

1 Netzlücken, gibt es in den Ortszentren von Niederpleis, Menden, Meindorf, Birlinghoven etc.

2 Querungsstellen, um die Sicherung der Übergänge von einseitigen Zweirichtungsradwegen zu beidseitigen Radverkehrsanlagen

3 die Breiten der Radwege (auf Abschnitten der Alten Heerstraße und der B56 in Mülldorf).

Die verbesserten Radwege der B 56, Bonner Straße, in Ort und Mülldorf sowie der verbesserte Straßenraum insgesamt sind in Planung beim Landesbetrieb. Hierbei und bei den weiteren Planungen kommt der Stadt ein neuer Stand der Technik zum Umgang mit dem Radverkehr unter schwierigen räumlichen Bedingungen zu Gute. Die aktuell anstehende StVO-Änderung in Verbindung mit neuen technischen Regelwerken für den Straßenraum insgesamt (RASt 2006) sowie für Radverkehrsanlagen (ERA 2008) erweitern die Möglichkeiten, in Ortsdurchfahrten zu Lösungen zu kommen, wo man bisher kaum eine unstrittige Radverkehrsführung anbieten konnte.

Als zweites wird der VEP ein freizeitbezogenes Routennetz darstellen, das die Bewegungsfreiheit mit dem Fahrrad abseits des Autoverkehrs und die landschaftliche Qualität des Wohnstandorts Sankt Augustin besser in Wert setzt. Auch hier gibt es förderliche Impulse für eine relativ kurzfristige Umsetzung: durch die Regionale 2010.

1 Das Projekt „RadRegioRheinland“ qualifiziert das vorhandene Routennetz im regionalen Zusammenhang, auch im Zusammenhang mit elektronischen Routingsystemen für den Radverkehr in NRW; für Sankt Augustin ergibt sich quasi eine Ringstruktur mit Siegaue, Pleistal und Querspange über den Niederberg.

2 Das Projekt „Grünes C“ entwickelt z. B. zusätzlich die Landschaft und die Zugänglichkeit des „zentralen Parks“ (Grüne Mitte) zwischen Meindorf, Menden, Ort und Mülldorf. Die Spazier-/Inliner-/Radfahrverbindungen (sog. „Links“) verbinden die Landschafträume der Region bis hin zum Rheinufer.

Als Netzlücke verbleibt dann in Sankt Augustin eine Verbindung zwischen Hangelar und Meindorf, die am besten im Zusammenhang mit den vorgesehenen Straßennetzergänzungen zu betrachten wäre.

Erreichbarkeit mit Bus und Bahn

Im Mittelpunkt der Auftaktveranstaltung standen beim ÖPNV die fehlende Busbedienung am Abend für Niederberg und Großenbusch, außerdem die schlechte Anbindung der Institute am Schloss Birlinghoven aus den Stadtteilen. Generell sei eine bessere Vernetzung der Stadtteile untereinander mit ÖPNV für städtisches Leben in Sankt Augustin nötig - statt nur Verbindungen nach Siegburg und Bonn. Auch die Frage nach Kleinbussen im Stadtverkehr wurde aufgeworfen. Das Thema Barrierefreiheit (z. B. zu den neuen Stationen der S13) und das Thema Park + Ride solle im VEP nicht fehlen.

Vorher bereits hatte die Stadt Sankt Augustin - auf Basis der Arbeiten des interfraktionellen Arbeitskreises und der VEP-Analysen - dem Rhein-Sieg-Kreis für den neuen Nahverkehrsplan die wesentlichen Problembereiche und örtlichen Anforderungen mitgeteilt. Besonders im Hinblick auf die Auseinandersetzung mit dem Bonner Buskonzept 2008 hat auch diese frühzeitige Artikulation der städtischen Interessen zu einer Untersuchung der Linie 529 durch den Kreis und zu einem gemeinsamen Vorgehen der beiden Aufgabenträger beigetragen.

Eigene konzeptionelle Beiträge des VEP aus Perspektive der Stadt zur gleichzeitig laufenden Nahverkehrsplanung des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn sind angekündigt. Hierzu schafft der VEP in seiner Analyse der Erreichbarkeiten nach Ortsteilen und Tageszeiten ebenso einen Beitrag wie bereits erarbeitete Konzepte wie zur AST-Bedienung.

In Vertretung

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

<Name des Unterzeichnenden>

Die Maßnahme
☒ hat keine finanzielle Auswirkungen
☐ hat finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten belaufen sich auf €.
☐ Sie stehen im ☐ Verw. Haushalt ☐ Verm. Haushalt unter der Haushaltsstelle zur Verfügung.
☐ Der Haushaltsansatz reicht nicht aus. Die Bewilligung über- oder außerplanmäßiger Ausgaben ist erforderlich
Für die Finanzierung wurden bereits veranschlagt €, insgesamt sind € bereitzustellen. Davon im laufenden Haushaltsjahr €.