

# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6/10 / Fachbereich 6/10 - Planung und Liegenschaften

## Sitzungsvorlage

Datum: 07.04.2008

Drucksache Nr.: **08/0129**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	06.05.2008	öffentlich / Kenntnisnahme

---

### Betreff

**Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans; 4. Sachstandsbericht**

### Beschlussvorschlag:

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

### Problembeschreibung/Begründung:

#### **Aktueller VEP-Arbeitsstand**

Die Arbeiten zum VEP befinden sich mitten in der konzeptionellen Phase vom groben Ziel ins Umsetzungsdetail (siehe auch Sachstandsberichte zum Ausschuss UPV vom 11.12.2007 und 12.02.2008). Die einzelnen Konzepte und Maßnahmen werden im Nachlauf zur UPV-Ausschusssitzung im VEP-Bericht des Bearbeiters detailliert dargestellt, in der Verwaltung abgestimmt und als zusammenfassendes Dokument für die UPV-Ausschusssitzung im August 2008 vorbereitet.

Die Handlungsfelder für das vorgeschlagene VEP-Maßnahmenprogramm konzentrieren sich auf die drei Verkehrsmittel MIV (Straßennetzentwicklung), Fuß/Rad (Nahmobilität) und ÖPNV. Die zwei Querschnitts-Handlungsfelder befassen sich mit der Verkehrssicherheit sowie mit den verkehrlichen Beiträgen zum Leitbild der WISSENSSTADT<sup>PLUS</sup>. Der VEP-Bericht erläutert schließlich für die einzelnen Ortsteile, wie die Maßnahmen lokal zusammenwirken, besonders in den Ortsdurchfahrten und Zentren.

Die Diskussionen im öffentlichen VEP-Forum haben nach drei Sitzungen am 15.04.2008 einen Abschluss gefunden. Die Ergebnisse dieser Sitzungen werden nun zusammen mit den Emails aus der Einwohnerschaft im VEP-Bericht ausgewertet und dokumentiert. Ein kurzer Überblick über die Partizipation zum VEP ist für die UPV-Ausschusssitzung vorgesehen.

Nach Vorliegen der ÖPNV-Fahrgastdaten (VRS-Erhebung 2004) konnte inzwischen auch das letzte fehlende VEP-Handlungsfeld angegangen werden. Die konzeptionellen Überlegungen des VEP aus Sicht der Stadt Sankt Augustin sind für den interfraktionellen Arbeitskreis am 08.04. und am 23.04.2008 vorbereitet. Ziel ist es, nach Beratung im Ausschuss UPV den konzeptionellen Beitrag des Sankt Augustiner VEP zum ÖPNV frühzeitig in die laufenden Arbeiten am Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises und die Planungen der Bundesstadt Bonn einfließen zu lassen.

Im Folgenden werden die zwei noch nicht im Ausschuss skizzierten Themen knapp beschrieben:

### ***Konzeptionelle Ansätze zum ÖPNV-Angebot***

Die aktuellen Bedienungsmängel wurden bereits diskutiert, v. a. ab Freitag-Abend für das Gebiet südlich und nördlich der Alten Heerstraße sowie die schlechte Anbindung der FhG-Institute Schloss Birlinghoven. Der Blick auf die Bedarfsstrukturen zeigt weitere auf Dauer problematische Angebote, die von den Bürgern nicht wie erhofft angenommen werden, besonders folgende außerhalb der Schulzeiten nur schwach in Anspruch genommene Linien

- 540 zum Zentrum
- 517/518 zum Zentrum
- 508 zwischen Zentrum und Dambroich.

Die vorgeschlagene Netzveränderung soll dies beheben, hat aber in Einzelfällen für einzelne Relationen auch Nachteile gegenüber heute. Dabei bedarf der Verkehr zu den einzelnen Schulen noch einer gesonderten Betrachtung. Als Alternative zu einer weitergehenden Netzreform als Inhalt des Nahverkehrsplans des RSK kommt auch eine bereits fertig vorliegende und abgestimmte AST-Planung in Frage, die den Status-quo ergänzt.

Ausgangspunkt der Überlegung ist die Bonner Planung einer verbesserten Anbindung des Schlosses Birlinghoven (sowie der östlichen Bonner Stadtteile) an die Stadtbahn in Hangelar mit einer neuen Linie 627 von Ramersdorf. Bei Aufgabe der bisherigen Linie 538 könnten der Linie 508 als neuer Verbindung Troisdorf – Sankt Augustin – Hennef mehr Fahrgäste zugeführt werden, verstärkt durch die Erschließung des Gebiets Am Engelsgraben. Dies ermöglicht es, die heutige Linie 529 von Hennef direkter als Dauerangebot über die Alte Heerstraße und die Stadtbahn Hangelar Ost (Nutzung des P+R-Platzes zum Wenden) in attraktiver Form nach Bonn zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zu führen.

Eine eigenständige Sankt Augustiner Stadtlinie ließe sich in verschiedener Weise optimieren: für die Anforderungen älterer Menschen und im Hinblick auf die Kosten. Die Midi- oder Kleinbusse würden in der Nebenverkehrszeit (außerhalb der Morgenspitze) in dichten Haltestellenabständen die Wohngebiete und alle wesentlichen Einkaufsstandorte zwischen dem S-Bahnhof Menden, dem Markt und Hangelar verbinden.

### ***Bündelung der Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten***

Die Umsetzung der VEP-Inhalte, die sich entsprechend dem Problemdruck in den Ortszentren konzentrieren, ist in den meisten Fällen nur mit den Baulastträgern Landesbetrieb Straßen NRW bzw. Rhein-Sieg-Kreis möglich.

- Niederpreis:

Als derzeit erfolgversprechendste Variante für die Notlage in der Hauptstraße wird die Kombination von zwei Kreisverkehren (Pleistalstraße, Paul-Gerhard-Straße) mit

einem durchgängigen Zweirichtungsradweg auf der Nordseite näher untersucht. Voraussetzung ist die Inanspruchnahme des Hofgrundstücks an der Ecke Paul-Gerhardt-Straße. Die Planung steht im Zusammenhang mit der Prüfung der Teilumfahrung nach StEK 2025 / FNP-Entwurf, außerdem mit einer Anpassung der Schulstraße für die Anforderungen der Verkehrssicherheit (Tempo-30-Gestaltung, Kreisverkehre an der Niederpleiser Straße und Mülldorfer Straße).

- Buisdorf:

Die Möglichkeiten der Umgestaltung und Geschwindigkeitsdämpfung im überbreiten Abschnitt beschränken sich nach Umklassifizierung zur L 333 vermutlich auf punktuelle Maßnahmen, die damit umso wirksamer sein müssen (evtl. ein Kreisel an der Ringstraße, um die von Hennef kommenden Kfz-Lenker zuverlässig auf ein verträgliches Tempo zu bringen).

- Birlinghoven:

Der Straßenquerschnitt im zentralen Bereich erlaubt keine planerisch befriedigende Gestaltung, allenfalls einen einseitig auf der Südseite verbreiterten Fuß-Radweg. Umso wichtiger ist es, den visuellen „Durchschuss“ zu korrigieren und an den Ortseinfahrten verträgliche Geschwindigkeiten zu erreichen: Vor dem Wasserschlosschen kann dies mit einer besseren Gestaltung in Form eines repräsentativen Kreisverkehrsplatzes verbunden werden.

- Hangelar:

Die Kölnstraße funktioniert trotz der Enge im Tempo-20-Bereich für alle Verkehrsteilnehmer recht gut. Die Aufenthaltsfunktion des Ortszentrums kann durch Sitzgelegenheiten und Überprüfung einzelner störender Stellplätze gestärkt werden. Von einer Zufahrtsbeschränkung in der Morgenspitze zur Abwehr von Schleichverkehr wird abgeraten.

- Meindorf:

Schon vor der Entlastung durch eine L16n bietet der Knoten an der Geislarer-/Bahnhofstraße Möglichkeiten zur Erleichterung der Fahrbahnquerung. Der Übergangsbereich vom (Außerorts-)Radweg aus Geislar in den Tempo-30-Abschnitt kann an der Liebfrauenstraße besser gestaltet werden.

- Menden:

Die Siegstraße stellt im engen mittleren Abschnitt eines der dominanten Probleme für den nicht-motorisierten Verkehr dar. Die Netzlücke im Radverkehrsnetz kann (im Hinblick auf die anstehende StVO-Änderung) durch sog. Sicherheitsstreifen geschlossen werden. Mittelfristig ist hier in Abhängigkeit von der Siedlungsentwicklung mit einer Verkehrszunahme zu rechnen, die zusätzliche punktuelle Umbauten für sichere Fußgängerquerung erfordern könnte.

- Mülldorf:

Der Landesbetrieb plant in Verbindung mit regelwerkkonformen Radwegbreiten eine grundlegende Aufwertung der Bonner Straße, mit neuen Baumpflanzungen und einer Neuordnung des Knotens an der Meerstraße / Mendener Straße. Die Kreisverkehrslösung verspricht deutliche Verbesserungen für Kfz-Nutzer, Radfahrer und auch für Busfahrgäste zum Umsteigen.

- Ort (Zentrum):

Die Arbeiten zur Zentrumsanbindung haben bisher noch keinen ausreichenden Arbeitsstand zur Diskussion der unterschiedlichen Varianten erreicht (Stadtbahntief-  
lage, Bahnunterführungen an verschiedenen Stellen in Abhängigkeit von den künftigen  
städtebaulichen Rahmenbedingungen).

- Ort (Alte Heerstraße):

Der Einkaufsstandort hat zunehmend Zentrumseigenschaften und einen hohen Öff-  
entlichkeitsanspruch an den Straßenraum. Über die laufende Planung verbesserter  
Radverkehrsanlagen hinaus bestehen städtebauliche Potenziale und gestalterische  
Möglichkeiten zur Attraktivierung und für den Aufenthalt.

Planersocietät 15.04.2008

In Vertretung

Rainer Gleß  
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen 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 €  
bereitstellen. Davon im laufenden Haushaltsjahr €.