Während der Diskussion ergab sich die Notwendigkeit,

TOP 9
Sachstandsbericht Planung Umbau Ortsdurchfahrt B56, DS-Nr. 21/0020

und

TOP 10
Sachstandsbericht Taktverdichtung Linie 66/“Korridorstudie“, DS-Nr. 21/0021

zusammen zu behandeln.

Die Protokollierung erfolgt unter TOP 9.

Herr Bäsch (SPD-Fraktion) freute sich darüber, dass es mit den Planungen jetzt endlich losgeht. Es sei interessant zu wissen, wie die Zeitschiene aussieht und in welchen Zeiträumen mit welchen Planungsschritten zu rechnen ist. Interessant sei die Idee mit der Stadtbahnunterführung zur Südstraße.

Herr Gleß hoffte, bereits in der nächsten Sitzung des Mobilitätsausschusses schon etwas präsentieren zu können. Aktuell lägen zwar zwei Entwürfe für die Planung des Umbaus der Ortsdurchfahrt B56 und die Korridorstudie „Taktverdichtung Linie 66“ vor. Aber man sei sich verwaltungsintern einig gewesen, dass Beides nicht vorstellungsreif ist. Sobald etwas Präsentables vorliegt, werde der Ausschuss informiert, am besten über beide Themen, inklusive der barrierefreien Querungsmöglichkeit im Bereich der Südstraße.

Frau Feld-Wielpütz zitierte die Sitzungsvorlage: „Wegen der unmittelbaren Auswirkungen auf die Gestaltung des Knotenpunktes B56/Südstraße/Wehrfeldstraße wird weiterhin die Machbarkeit einer Stadtbahnunterführung im Zuge der Südstraße geprüft.“ Sie erläuterte, im damaligen UPV sei die Verwaltung beauftragt worden zu prüfen, welche Möglichkeiten es gibt, den Bereich S66, z. B. tiefer zu legen oder eine entsprechende Unterführungsmöglichkeit herbeizuführen. Dieses sei im Zusammenhang mit dem BPlan 516 besprochen worden (Bereich Alter Bauhof, gegenüber von der KSK).
Grundsätzlich stehe die CDU-Fraktion zum Umbau der B56. Man wünsche, dass es dazu eine Bürgerbeteiligung gibt.
Es müsse auch eine Lösung für den Bereich in Mülldorf an der Kreuzung Meerstraße/Mendener Straße gefunden werden. Da sei man nicht Träger und Herr des Verfahrens. Aber es sei ein ganz schwieriger Punkt. Und dafür gebe es jetzt den Planer. Da müsse man jetzt abwarten, was vorgestellt und das dann diskutieren.

Herr Schütze konnte sich auch eine Unterführung an der Stelle nicht wirklich vorstellen.
Fraglich sei, ob man nicht die S66 an der Stelle in einen Trog legen könne, also die Straßenbahn tieferlegen, nicht als U-Bahn, sondern in einen kurzen Trog, damit die Südstraße nicht tiefer- oder höher gelegt werden muss.

Herr Gleß merkte an, dass auf die S66 immer so reagiert wurde, dass entweder Überführungen gebaut wurden, Brückenbauwerke oder die Ost-West-Spange (OWS), also eine Unterführung. Es sei als gegeben angesehen worden, dass die Linie 66 ebenerdig geführt wird, mit allen Konsequenzen.

Ausschlaggebend sei die Beschlussfassung über die Taktverdichtung der Linie 66 und die daraus folgende Konsequenz. Man müsse sich überlegen, wie darauf reagiert wird und was man im ganzen Stadtgebiet tun kann. Das eine sei mit dem anderen einhergehend.
Viele Millionen Euro seien investiert worden, um die Trennung durch B56 und Stadtbahnlinie zu überwinden. Man müsse sich auch mit der Frage auseinandersetzen, was die Stadt sich wünschen würde, unabhängig von den Kosten.
Es gebe eine ganze Menge Städte und Gemeinden in der Region, in denen zur Überwindung von verkehrlichen Problemen die Bahn tiefergelegt worden ist. In Bonn seien eine Reihe von U-Bahnen gebaut worden.
Man werde ein abschließendes Statement ableiten müssen.
Er sehe, dass im ganzen Land viel Geld investiert wird für die Tieferlegung, vor allem von Bahnen, siehe die Nord-Süd-Bahn in Köln. Anderswo sei es möglich. Und deswegen solle es auch hier möglich sein, eine Bahn tieferzulegen, wenn in Sankt Augustin etwas Derartiges gewollt ist.
Es müssten abschließende Statements entwickelt werden im Hinblick auf:

- Wie wird mit der Taktverdichtung grundsätzlich umgegangen?
- Wie wird mit der Trennung des Stadtgebietes in Ost und West durch die B56 und die Stadtbahnlinie umgegangen?
- Wie wird mit der Frage umgegangen, wie die B56 umgestaltet werden soll?

Er wünsche ein einziges Gutachten und bekomme jetzt zwei.
Man müsse sich darüber im Klaren sein, wie mit diesen wichtigen, die Stadt Sankt Augustin trennenden, Korridor umgegangen wird.
Man solle nicht zu bange sein, möglicherweise Dinge zu fordern, die vielleicht auch mal ein paar Millionen Euro mehr kosten als andere Dinge. Es gehe um die Zukunftsträchtigkeit dieses Raumes und um die Nachhaltigkeit von Planung und nicht um die korrekte Schaltung von Ampelanlagen, um eine grüne Welle zu erzeugen.

Herr Metz erläuterte, dass die B56 eine hochkritische Route für den Nahverkehr sei, aber auch für die städtebauliche Gestaltung. Das spiele bei den Grünen eine immer stärkere Rolle aufgrund der klimatischen Entwicklung. Es sei eine Hauptschlagader für den Verkehr, sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Rad- und den Fußgängerverkehr. Man spreche von städtebaulicher Gestaltung, von einer attraktiven Ader, die durch Sankt Augustin geht, die ein gewisses Erscheinungsbild hat, bis zum Thema Begrünung und Klimawandelanpassung.
Die Taktverdichtung komme 2023, und bis dahin dürfte die Südstraße noch nicht untertunnelt sein.
Alle wüssten, dass eine Tieferlegung nicht so einfach ist. Aber das zeige auch, dass es länger dauern wird. Man habe die Hoffnung, dass die Korridorstudie auch diese Perspektive hat.
Wichtig sei aber auch, dass man da kurzfristiger denkt. Es sei wichtig, dass man mit den SSB und den Stadtwerken in Kontakt tritt, um Dinge zu optimieren.
Bei einem Vergleich der Schrankenschließzeiten sehe man, dass z. B. in Hangelar die Schranken viel kürzer geschlossen sind als in Mülldorf. Das mache bei einer Taktverdichtung einiges aus. Solche kurzfristigen, kleinen Optimierungen könnten auch schon viel helfen. Alle längerfristigen Maßnahmen seien eben nur längerfristig zu realisieren.

Frau Feld-Wielpütz ging es noch mal um diese Machbarkeitsstudie. Sie meine nicht nur den finanziellen Aspekt.
Wenn es irgendeine Möglichkeit gibt, die Bahn in eine Troglage oder diese Unterführung zu bekommen, dann wäre dieses wünschenswert für diese Stadt.
Der erste Antrag zur Umplanung der Ortsdurchfahrt B56 sei etwa in 2010 gestellt worden. Seitdem seien genau diese Punkte immer wieder, größtenteils einvernehmlich, besprochen worden.

Man sei jetzt an einem weiten Punkt in dem Bereich. Planerisch sei eigentlich fast alles abgeschlossen und jetzt komme man zu der Ortsdurchfahrt.
Sie habe nur Bedenken, dass eine Troglage ein Horizont ist, der weit weg ist. Die Auswirkungen der Taktverdichtung spüre man schon 2023. Bis dahin sei nicht mehr so viel Zeit.
Für Mülldorf gebe es dann die entsprechenden Probleme, und die würden erheblich sein. Es gebe die Problematik der sehr langen Schrankenschließzeiten. In dem alten gewachsenen Ortskern könne der Verkehr nicht abfließen.
An der Mendener Straße im Bereich „Am Lindenhof“, an der Wehrfeldstraße und in Hangelar werde es ähnliche Probleme geben.
Und da müsse man entsprechende Kompensationsmaßnahmen, auch was den Lärmschutz betrifft, einfordern.

Herr Bäsch war dankbar, dass Herr Gleß den Punkt so ausgeführt hat. Niemand könne ernsthaft bestreiten, dass in 100 Jahren die Linie 66 zwischen Stadthaus in Bonn und zumindest bis Mülldorf in der Tieflage sein wird.
Die einzige Strecke, die es nicht sein wird, sei zwischen Vilich-Müldorf und Vilich. Er glaube nicht, dass man unter die A59 gehen wird.
Fraglich sei, wann man sich auf den Weg macht, und wie diese Schritte sein können. Mit einer Tieferlegung durch das Stadtgebiet könne man natürlich auch viele andere Probleme lösen, weil man da noch Flächen bekomme, z. B. für Radverkehr oder andere Zwecke.
Der Weg werde dahin gehen, und daher sei er dankbar, dass man versucht, diese Denkblockaden aufzulösen. Die Finanzierung sehe er auch nicht problematisch. Eine Stadt wie Berlin habe auch nicht wesentlich mehr Geld, und dort sei die U-Bahn unter wesentlich schwereren Bedingungen Ende letzten Jahres fertiggestellt worden.
Dieser Weg werde sich über Jahre hinziehen. Man müsse auch kleinteilige Lösungen angehen. Dazu gehöre auch die Optimierung der Schaltung und die Steuerung der Bahn.