

Entsprechend TOP 1 wurde dieser TOP im Anschluss an die Beratungen zu TOP 4, „Finanzielle Förderung für Baumaßnahmen Fußgängerunterführung Narzissenweg“, DS-Nr. 21/0335, behandelt.

Herr Puffe bedankte sich für die ausführlichen Beantwortungen der Fragenkataloge der Fraktionen. Man habe in der letzten Sitzung sehr kritisch diskutiert und bekräftigt, wie wichtig es ist, auch die Bürger bei dieser Entscheidung mitzunehmen.

Man sei sich einig gewesen, dass die Taktverdichtung wichtig und sinnvoll ist. Allerdings könne man nicht den Individualverkehr außen vor lassen und sehenden Auges in ein Chaos hineinfahren, falls es keine Kompensationsmaßnahmen gibt.

Als beschlossen und diskutiert wurde, dass der Taktverdichtung zugestimmt wird und Kompensationsmaßnahmen gefordert wurden, habe die CDU-Fraktion die Erwartung gehabt, dass ganz konkrete Lösungen aufgezeigt werden, Lösungen, die auch funktionieren, mit denen man arbeiten und die man umsetzen kann.

Man habe konkrete Vorschläge erwartet, wie auf Basis von durchgeführten Untersuchungen Lösungen gefunden werden können.

Man würde gerne wissen, welcher Auftrag dieser Studie tatsächlich zu Grunde lag. Es sei eine Vorzugsvariante präsentiert worden, die nicht abschließend geprüft sei.

Diese Variante schlage einen Umbau der Philosophenkreuzung vor, mit dem Hinweis, ob die Ost-West-Spange (OWS) den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann und zu einer Lösung herbeiführen wird, sei nicht geprüft/simuliert worden. Fraglich sei, warum das nicht geprüft wurde. Aber dieses Ergebnis führe nicht weiter.

Aus ihrer Sicht würden an vielen Stellen falsche Annahmen für diese Empfehlungen und Studien herangezogen. Man bekomme mitgeteilt, dass die eingeflossenen Verkehrszahlen den Status Quo im Zentrum abbilden. Auf Nachfrage sei mitgeteilt worden, dass der HUMA nicht mit einer Vollauslastung der Geschäfte rechnet. Die Vollauslastung sei aber angestrebt. Es sei auch in den Zeitungen angedeutet worden, dass der neue Centermanager versucht, ein Outletcenter im obersten Bereich zu installieren. Wenn das Ziel, alle Verkaufsflächen zu füllen, erreicht ist, werde es mehr Verkehr geben.

All das finde sich in dieser Studie nicht wieder, auch auf Rückfragen nicht.

Die OWS werde nicht bis an ihre Kapazitätsgrenze den zusätzlichen Verkehr aufnehmen können. Es sei unvorstellbar, wie sie den kompletten zu erwartenden Verkehr aufgrund ihrer Gestaltung, der Geometrie und den Abbiegespuren, aufnehmen soll.

Wenn die OWS mehr genutzt werden soll, würden dort auch mehr Autos stehen, und dies führe zu einem Rückstau auf der B56.

Wenn die OWS stärker genutzt werden soll, müsse man auch über Ampelprogrammierung nachdenken, die den Verkehr aus der OWS besser abfließen lässt, weil es dann umgekehrt dazu führt, dass auf der B56 die Rotphasen länger werden und dort ggf. größere Probleme auftreten.

Andere Flächen im Stadtzentrum seien nicht berücksichtigt.

Man sei sich einig, dass eine Taktverdichtung ohne weitere Kompensation zu erheblichen Verkehrsproblemen im Stadtgebiet führen wird. Deshalb müsse die Studie fortgeführt werden. Man brauche Klarheit über die Auswirkungen von Entscheidungen, die getroffen werden sollen.

Deshalb sei der Anspruch gewesen, etwas an die Hand zu bekommen, das diskutiert werden kann, um später Entscheidungen treffen zu können.

Vielleicht müsse dies auch mit einem Verkehrskonzept der Stadt Sankt Augustin über das Stadtzentrum einhergehen, das beinhaltet, wie man in Zukunft den Verkehr abwickeln und auch die Stadtteile drum herum mit berücksichtigen will.

Es müsse zwingend eine Fortführung dieser Studie erfolgen, damit Entscheidungen getroffen werden können.

Man wolle diese Taktverdichtung, aber es brauche Kompensationsmaßnahmen. Die Taktverdichtung sei zeitlich vorgegeben. Der Zeitrahmen sei nun eng.

Die CDU-Fraktion sei enttäuscht von dieser Studie, erwarte klare Vorlagen, auf denen die Politik durch alle Fraktionen diskutieren, Abwägungen und Entscheidungen treffen kann.

Herr Schütze hatte auch mehr erwartet.

Seine Erwartung sei gewesen, Kompensationsmöglichkeiten aufgezeigt zu bekommen, nicht nur für den MIV, sondern auch für Fußgänger- und Radverkehr, z. B. Über- und Unterführungen oder Optimierungen bei Anzahl und Lage an den Stadtbahnhaltestellen. Man habe nur die möglichen Änderungen der Fahrspuren der Arnold-Janssen-Straße bekommen.

Er habe sich auch eine Mikrosimulation genauer zu den verschiedenen vier Varianten gewünscht.

Im Allgemeinen sei die Vergleichbarkeit der Daten etwas schwierig. Für Nicht-Verkehrsplaner sei es schwer, die Dokumente zu lesen.

Mit einer Troglage bekomme man den Fußgänger- und Radverkehr schneller zur Haltestelle.

Außerdem solle man den Lärmschutz nicht unterschätzen, wenn demnächst die Bahn doppelt so häufig fährt.

Herr Metz schloss sich diesen Ausführungen an. Die Taktverdichtung sei sicherlich richtig.

Aber man müsse sehen, dass die Auswirkungen minimiert werden. Der Hotspot sei die Arnold-Janssen-Straße.

Es gebe weitere problematische Querungen: Mendener Straße, Lindenhof, Südstraße, Husarenstraße. Die Husarenstraße sei auch deshalb problematisch, weil sie auch in die LSA B56 eingebunden ist. Aber da sei die Verkehrsbelastung zumindest im Querverkehr nicht so hoch.

In Hangelar werde es weniger Probleme geben.

Wichtig sei folgendes:

Wenn es an den Knotenpunkten verkehrliche Probleme gibt, werden auch die Busse von RSVG und SWB im Stau stehen.

Dort sind auch Radfahrer unterwegs, die auch betroffen sind, weil sie auch die Bahn überqueren.

Und die Fahrgäste des ÖPNV sind betroffen, die dort dann auch stehen.

In dieser Korridorstudie, seien noch ein paar Dinge unbeantwortet:

- Wieso gibt es Unterschiede bei den Schließzeiten, z. B. an der Südstraße sind deutlich längere Schrankenschließzeiten für eine Durchfahrt, als z. B. in Hangelar.
- Ist eine Einbindung in die Ampelanlage B56, Arnold-Janssen-Straße technisch denkbar? Wenn die Bahn einfährt, könnte man auch mit dem Herunterfahren der Schranke warten, bis die Ampelphase auf der B56 passt.

- Bei der Husarenstraße ist die Frage, ob man sie ähnlich umbauen könnte wie die Südstraße. Die Husarenstraße ist in die LSA an der B56 eingebunden und die Südstraße nicht. Bei der Südstraße ist die Verkehrsbelastung viel höher. Fraglich ist, ob man die Husarenstraße auch unabhängig schalten könnte.

Herr Bäsch stimmte den Vorrednern zu, was Ergänzungsbedarf, Studie und Fragen angeht.

Ein Thema sei die LSA Arnold-Janssen-Straße. Weiterhin sei fraglich, ob die Programmierung so geändert werden kann, dass man nicht nach der Schrankenöffnung das Programm bei „0“ starten lässt, sondern dass das Programm sich merkt, wo es war, und dann die Spuren freigibt, die am längsten nicht dran waren.

Er wollte wissen:

- Wie StraßenNRW generell den Umbau der Kreuzung einschätzt. Dabei sei es wichtig, die Information vor der politischen Entscheidung zu bekommen und nicht nachher.
- Auch der Fußverkehr solle attraktiv bleiben. Dazu gehöre auch, dass die Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, in möglichst kurzer Zeit zurückgelegt werden können. Auch wenn der ÖPNV gar nicht genutzt wird, stehe man an einer sehr lange geschlossenen Schranke.

Herr Gleiß teilte mit, dass man wohl ohne eine Nachbeauftragung zur Beantwortung der offenen Fragen nicht auskomme.

Herr Dr. Groneck war der Überzeugung, der beste Weg etwas zu erreichen, sei, nichts zu tun. Er sei in den letzten Tagen morgens häufig in Beuel unterwegs gewesen. Es könne jeder sehen, dass es kein Coronaverkehrsaufkommen mehr gibt. Es gebe täglich den Verkehr, der morgens aus dem RSK nach Bonn fährt mit Stau auf B56 und Kennedybrücke. Am anderen Ende in Siegburg und den Autobahnauffahrten sowie in der Stadtbahn sehe es genauso aus. Es gebe keinen coronabedingt leeren ÖPNV mehr. Es stehe ein Jahrzehnt der Baustellen an. Die großen Straßen würden in den nächsten Jahren nicht zur Verfügung stehen und die anderen eine stärkere Nutzung haben. Daher werde der ÖPNV ganz klar gebraucht.

Es gebe ein Bundesklimaschutzgesetz, wonach der umweltfreundliche Verkehr stärker zu forcieren ist, mit einem breiten Konsens dazu.

Die Linie 66 sei im Sommer 2014, als es die Bauarbeiten auf der Nordbrücke gab, auch schon einen dichteren Takt gefahren. Es habe aber seinerzeit offensichtlich funktioniert.

In Sankt Augustin gebe es elf Bahnübergänge an der S66. Das sei einer mehr als in Bonn. Bonn habe noch die Straßenknoten, wo keine Bevorrechtigung sei, und die Bahn in der LSA-Steuerung ist. Aber in Bonn gebe es schon einige im 5-Minuten-Takt, z. B. in Oberkassel, wo auch die S62 fährt. Diese Beispiele habe man auch hier vor Ort.

Es gebe kreispolitisch die Forderung, dass die Linie 66 im dem Kreisgebiet durchgängig bevorrechtigt verkehrt. Dies sei in Bonn nicht überall der Fall.

Er sehe nicht das Problem von Verlustzeiten für Fußgänger. Aktuell müssten die Fußgänger bei Schrankenschließzeiten im Stundenmittel etwa 10 bis 12 Minuten stehen. Davon ausgehend, dass es demnächst doppelt so viele sind, sei man immer noch deutlich unter 30 Minuten. An jeder Ampel habe ein Fußgänger Rotzeiten pro Stunde von eher 40 Minuten.

Herr Eul (SWB) erläuterte die großen Unterschiede im zeitlichen Ablauf zwischen der Südstraße und der Arnold-Janssen-Straße, ganz speziell aber zu den Anlagen in Hangelar.

In Hangelar inkl. Husarenstraße und Arnold-Janssen-Straße gebe es autonom laufende Anlagen.

An der Südstraße sei ein völlig anderer Ablauf. Es gebe den Zugsicherungsbereich von der Arnold-Janssen-Straße bis nach Siegburg unten in das Endgleis. „Zugsicherung“ bedeute, alle Züge fahren nicht auf Sicht, sondern auf Hauptsignal.

Herr Metz fragte nach, warum in Vilich-Müldorf und woanders auf Sicht gefahren und zwischen Arnold-Janssen-Straße und Siegburg Zugsicherung und nicht auf Sicht.

Herr Eul erklärte, dass die Bahn mit 80 km/h von der Südstraße einfährt. Man müsse die Gesamtkonstellation der Anlage berücksichtigen. Die SWB denke in erster Linie natürlich immer an den Fehlerfall. Der Fehlerfall würde bedeuten, dass die Linie 66 beispielsweise von der Siegbrücke herunterfährt, die Signale missachtet und dann über eine Zwangsbremung, also eine Zugbeeinflussung, zum Bremsen gebracht wird. Und das würde wiederum bedeuten, dass der Zug immer noch vor dem geöffneten Bahnübergang Mendener Straße zum Stehen kommt. Sicherheitstechnisch denke man natürlich nicht immer verkehrsoptimal für BÜ-Anlagen. Aber gerade die Mendener Straße sei so geplant worden, dass sie im Zugbetrieb nicht geschlossen ist, sondern der Zug, der von Siegburg kommt, mit niedriger Geschwindigkeit in den Haltepunkt einfährt. Das Einhalten dieser niedrigen Geschwindigkeit werde überwacht.

Die Anlage Stellwerk Sankt Augustin von Siegburg bis zur Arnold-Janssen-Straße sei im Zuge des ICE-Bahnhofes zur Zugsicherung überführt worden, inkl. der Einbindung der BÜ-Anlagen.

Die BÜ-Anlagen seien autonom geschaltet und so geplant und bestmöglich eingestellt, dass es möglichst kurze Schließzeiten gibt. Sie laufen völlig frei und unabhängig von anderen technischen Anlagen und sind daher auch recht leicht zu handhaben.

Die Husarenstraße sei in den 90iger Jahren die Herausforderung für die SWB als erste Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA) gewesen, in Verbindung mit der LSA, und sie spiegelt sehr gut wieder, dass das System, Verbindung LSA zu BÜ-Technik sehr gut eingestellt ist.

Frau Feld-Wielpütz zitierte den Beschluss vom 03.07.2019 aus dem damaligen Umwelt-Planungs- und Verkehrsausschuss zu TOP 4, DS-Nr. 19/0232, „Weiterentwicklung des regionalen Stadtbahnangebotes“:

*Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss begrüßt die Berücksichtigung zusätzlicher Stadtbahnfahrzeuge zur mittelfristigen Angebotsausweitung der Linie 67 in der Beschaffungsplanung der SWBV/SSB und stimmt dem dargestellten regionalen Stadtbahn-Zielnetz zu. Voraussetzung des Beschlusses ist es, dass durch kompensatorische Maßnahmen der Individualverkehr in ausreichender Qualität aufrechterhalten werden kann.*

*2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis eine Studie zur Weiterentwicklung aller Verkehrsmittel im Korridor der Stadtbahnlinie 66/67 durchführen zu lassen.*

## **- einstimmig**

Über diesen Beschluss spreche man seit dem 03.07.2019. Danach habe es ein Gespräch zwischen dem RSK und der Stadt Sankt Augustin wegen der Planungen und der Vergabe des Auftrages in Richtung Studie gegeben.

Die Politik habe einen Vorababzug der Studie bekommen und dann aufgrund der Nachfragen noch mal die Möglichkeit bekommen, in dieser Sitzung dieses wichtige Thema zu besprechen.

Es bestehe Einigkeit in diesem Gremium, dass die Taktverdichtung gewollt war.

Es sei aber nicht gewollt gewesen, dass sich den damit verbundenen Problemen nicht gewidmet wird.

Es sei legitim, wenn der Ausschuss darauf besteht und nachfragt.

Die Grundlage der Zahlen, die zu der Studie geführt haben, sei noch nicht angegeben worden. Grundsätzlich sei das Fazit nur, dass die Arnold-Janssen-Straße/Husarenstraße beauftragt war.

Die Stelle, die Sankt Augustin von anderen Orten unterscheidet, sei die B56, die regelmäßig zu sei. Das Ziel werde nicht erreicht, wenn man den Leuten sagt, dass sie alle mit der Bahn fahren sollen. Sie glaube, dass man weiter kommt, wenn man sich mit den Steuerungsmaßnahmen beschäftigt, bei denen es Maßnahmen und Möglichkeiten gibt. Zugrunde liegende Zahlen stammen aus den Jahren 2012 und 2013.

Die Situation in Sankt Augustin sei nicht ganz unproblematisch im Zusammenhang mit der zweiten Drehleiter. Das heiße, man hat durch die Taktverdichtung sehr wohl mit Einschränkungen zu rechnen.

Jetzt stelle sich die Frage, wie damit umgegangen wird.

Über den Lärmschutz habe man noch gar nicht gesprochen. Die Bahn komme dann doppelt so oft zu etwa sechs Stunden pro Tag. Und das sei für die Bürger, die unmittelbar an der Bahn wohnen, belastend. In Hangelar sei das nichts anderes.

Sie bitte darum, den Auftrag dahingehend zu ergänzen, vor allen Dingen auch mit den tatsächlichen Ist-Zahlen, auch vor dem Hintergrund der baulichen Gegebenheiten, die sich verändert haben und noch verändern werden.

Vielleicht gebe es noch Möglichkeiten, Kreuzungen auszuweiten (z. B. Bonner Straße/Ecke Wehrfeldstraße). Der Radverkehr solle zukünftig anders geplant werden. Die B56 solle umgebaut werden. Sie seien nicht damit einverstanden, dass es keine Simulation dieser Dinge in dieser Planung gebe.

Fraglich sei auch, wie die Kostenneutralität geregelt wird im Zusammenhang mit den Kompensationsmaßnahmen, z. B. Kreuzungsumbau an der Arnold-Janssen-Straße. Die Simulation sei auch aufgrund der Zahlen nicht so repräsentativ, weil die ganze Entwicklung des Zentrums auf der anderen Seite in Richtung Menden, Butterberg, nicht abgebildet sei. Dort werde noch eine riesige Fläche entwickelt.

Pause 20:36 Uhr bis 20:55 Uhr

Anschließend fasste Herr Metz die in der Pause entwickelten Überlegungen zusammen:

- Notwendigkeit der vertieften Prüfung der Optimierung an den Bahnübergängen zwischen Ort und Mülldorf im Lichte der Diskussion, inklusive Entwicklung von

Vorschlägen durch die Beteiligten, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Gutachter.

- Die Fraktionen können konkrete Vorschläge einreichen, was geprüft werden soll.
- Die Verwaltung und der Kreis führen das dann zusammen in einen Prüfkatalog.
- Erweiterung der Prüfung um das Thema „Lärmschutz“.

Herr Dr. Berbuir zeigte sich für den RSK damit einverstanden, sich noch mal mit diesem Thema zu beschäftigen.

Es wies aber auf folgendes hin: Letztendlich werde es zu Verschlechterungen kommen. Wenn die Bahnen öfter fahren, sind die Schranken öfter unten.

In 2023 und 2024 werde man sehr dankbar dafür sein, dass diese Bahn so oft fährt, weil es eine der wenigen Achsen sein wird, die noch funktioniert.

Er wisse, dass es Lärmprobleme an der Linie 66 gibt. Aber man müsse auch die Verhältnismäßigkeit sehen.

Herr Bäsch wandte ein, dass es auch dem ÖPNV helfe, wenn der Autoverkehr beschleunigt wird. Die Busse würden durch den Stau auf der B56 und anderen Straßen auch behindert, d. h. die Vermeidung von Staus helfe dem ÖPNV.

Mit der Taktverdichtung würden viele Menschen umsteigen. Das Problem werde sich dann minimieren. Es sei unstrittig, dass alle einen attraktiven ÖPNV wollen.

Die Taktverdichtung sei ein Baustein. Andere Bausteine müssten aber auch noch beachtet werden: Tarifsystem, Sauberkeit, Zuverlässigkeit. Erst wenn es auf allen Feldern Verbesserungen gibt, würden im großen Stil die Leute auf den ÖPNV umsteigen.

Herr Puffe forderte, dass der RSK Rückfragen auf die Fragen der Fraktionen stellen soll, wenn sie nötig sind. Es solle vermieden werden, dass wieder ein Gutachten vorgelegt wird, das nicht die Erwartungen erfüllt. Aus der Diskussion sei sehr deutlich geworden, dass Gutachten und Untersuchungen erwartet werden, die bis zum Ende gedacht sind und eine Entscheidungsgrundlage liefern mit Handlungsempfehlungen. Das sei der Anspruch. Das müsse jetzt Grundlage für diese weiterführende Untersuchung für die Punkte zwischen Husarenstraße und Mülldorf inkl. zusätzlicher Prüfungen von Lichtsignalanlagen.

Herr Dr. Schmied wies darauf hin, dass auch die Lebenswirklichkeit von Menschen betrachtet werden muss, die nicht nach Bonn und zurück möchten, sondern vielleicht auch beispielsweise von Buisdorf oder Birlinghoven nach Meindorf. Auch dann müsse man unfallfrei diese Strecke bewältigen können und das in weniger als einer Stunde.

Der Vorsitzende schloss die Sitzung mit dem Fazit, dass die Taktverdichtung weiterhin gewollt sei, dass man sie begrüßt sich darauf freut. Aber man freue sich auch auf Rahmenbedingungen und –verbesserungen, die am wenigsten schlechter werden.