

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 15.02.2024

Drucksache Nr.: **24/0044**

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

12.03.2024

Behandlung

öffentlich / Entscheidung

Betreff

Vorstellung der Ergebnisse der „Korridorstudie Stadtbahnlinie 66 – Stufe 2“

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt die „Korridorstudie Stadtbahnlinie 66 – Stufe 2“ zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung die Umsetzung der darin gemachten Empfehlungen zu verfolgen. Vordringlich umzusetzen sind die „Variante 2“ für die Umgestaltung des Knotenpunktes B 56/L 143 (einschließlich Bahnübergang) und die Umgestaltung des Knotenpunktes L 143/Rathausallee, um die mit der Taktverdichtung der Stadtbahn verbundenen häufigeren Schrankenschließungen zeitnah zumindest teilweise zu kompensieren. Als langfristige und grundlegende Lösung strebt der Ausschuss für Mobilität weiterhin eine planfreie Lösung für den Bereich B 56/L 143/Bahnübergang an.

Sachverhalt / Begründung:

Nach Vorstellung der „Korridorstudie Linie 66“ im Ausschuss für Mobilität (DS-Nr. 21/0255) gab es seitens der Ausschussmitglieder zahlreiche Nachfragen. Diese wurden von Auftragnehmer und Verwaltung ausführlich beantwortet. Übrig geblieben waren jedoch etliche Wünsche nach vertiefter Untersuchung einzelner Fragestellungen sowie einige neue Untersuchungsaspekte, die allerdings nicht immer genau umschrieben waren.

Nach gründlichem Abstimmungsprozess zwischen Politik, Verwaltung, Rhein-Sieg-Kreis und Auftragnehmer wurde vom Ausschuss für Mobilität ein Arbeitsprogramm beschlossen (DS-Nr. 22/0320), auf dessen Grundlage eine weitere, deutlich tiefergehende zweite Stufe der Korridorstudie Linie 66 beauftragt wurde.

Wichtigste Kernaufgabe war eine zusammenhängende Mikrosimulation der gesamten Ortsdurchfahrt der B 56 (Hammstraße/Husarenstraße bis K 2, Meerstraße/Mendener Straße) für verschiedene Szenarien, unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre geplanter bzw.

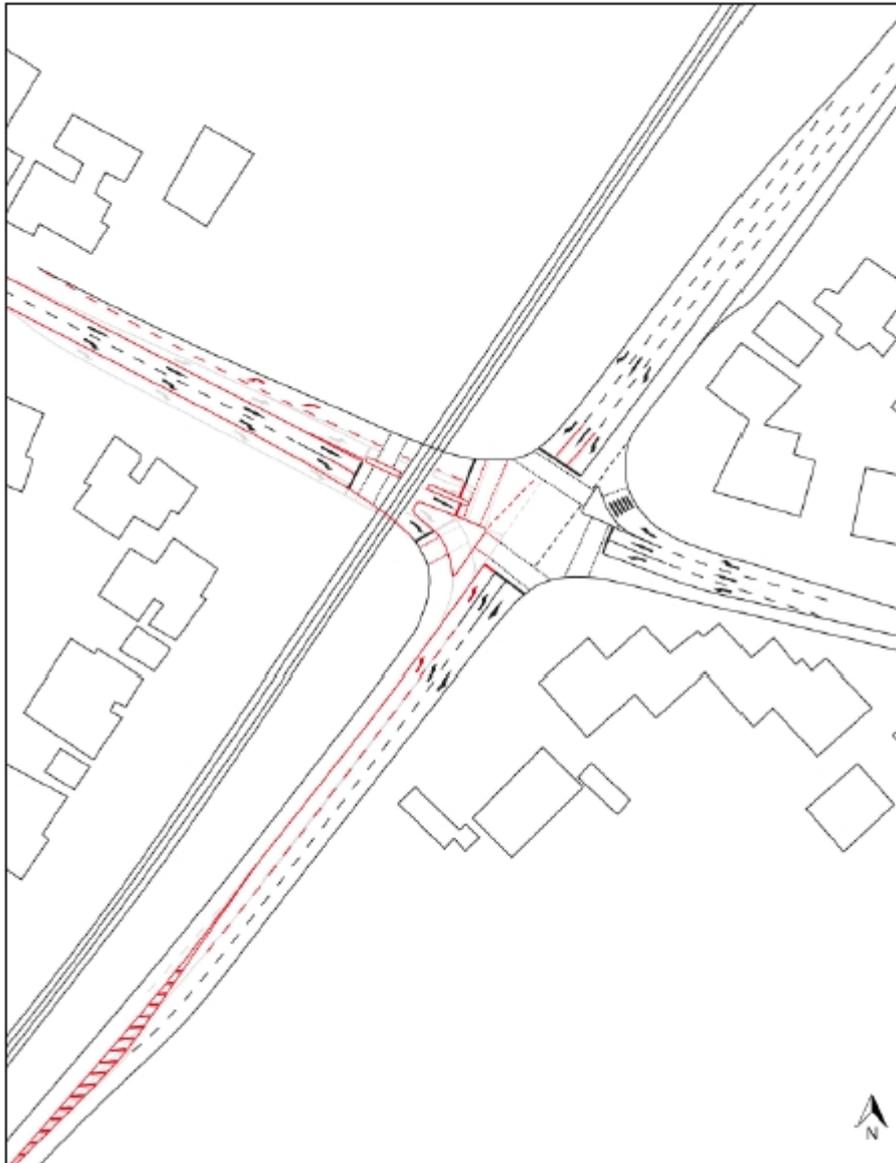
absehbarer städtebaulicher Entwicklungen. Aus den Ergebnissen waren konkrete Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Die Ergebnisse der Mikrosimulation und die daraus für die B 56 abgeleiteten Empfehlungen für die Spuraufteilungen lagen im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2023 vor und wurden vom Auftragnehmer für die Umbauplanung der Ortsdurchfahrt der B 56 in der Planung berücksichtigt (vgl. DS-Nr. 24/0045).

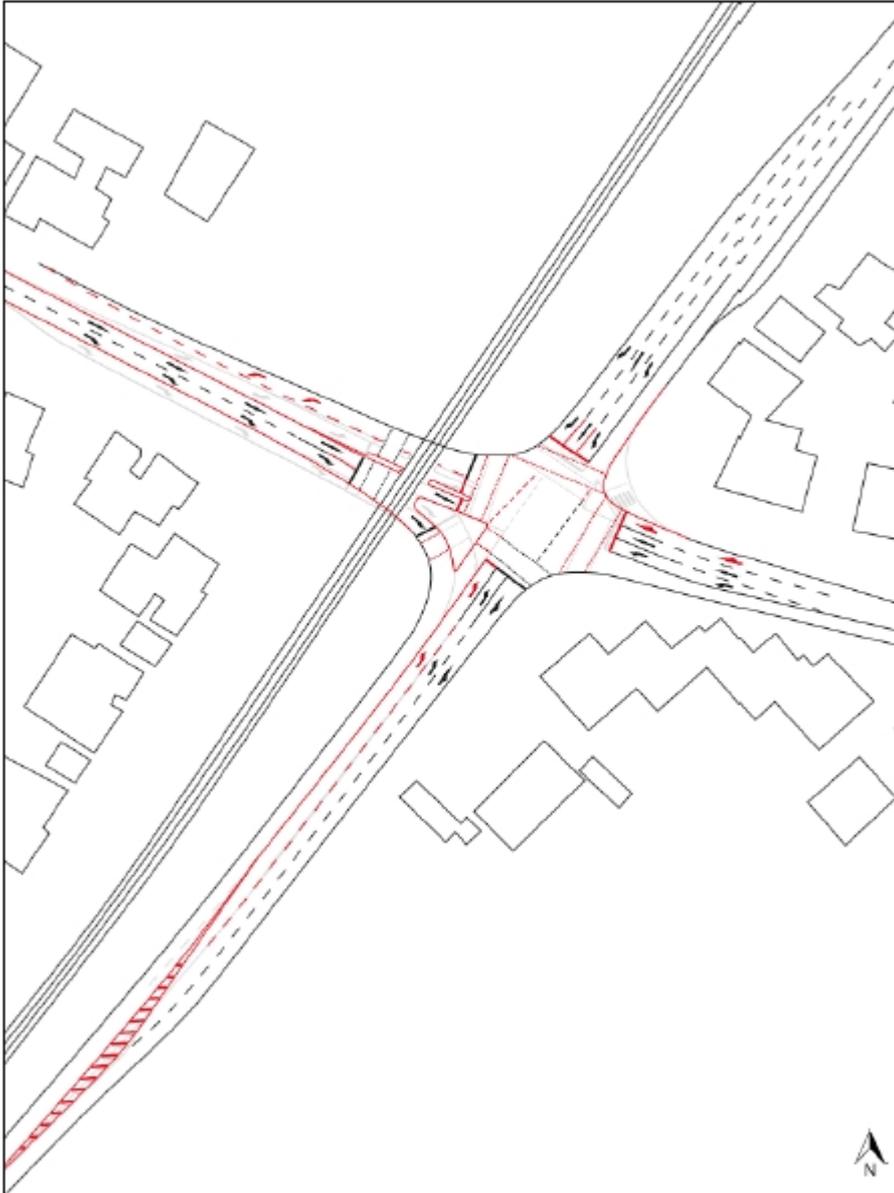
Die wichtigste Empfehlung für die nachfolgende Umplanung der B 56 bezieht sich auf die Umgestaltung des Knotenpunktes B 56/L 143, sowie davon abgeleitet die notwendige Umgestaltung des Knotenpunktes L 143/Rathausallee (zur besseren Abwicklung der dann über die Ost-West-Spange geleiteten Verkehre). Daher sollen diese beiden Punkte explizit beschlossen werden.

Dabei weicht die Beschlussempfehlung „Variante 2“ von der gutachterlichen Empfehlung „Variante 3“ ab. Die beiden Varianten unterscheiden sich (nur) dahingehend, dass bei Variante 2 die freie Rechtsabbiegespur von der Hennefer Straße auf die B 56 Richtung Siegburg beibehalten wird, während bei Variante 3 die Rechtsabbieger über die Signalanlage geführt werden.

Variante 2



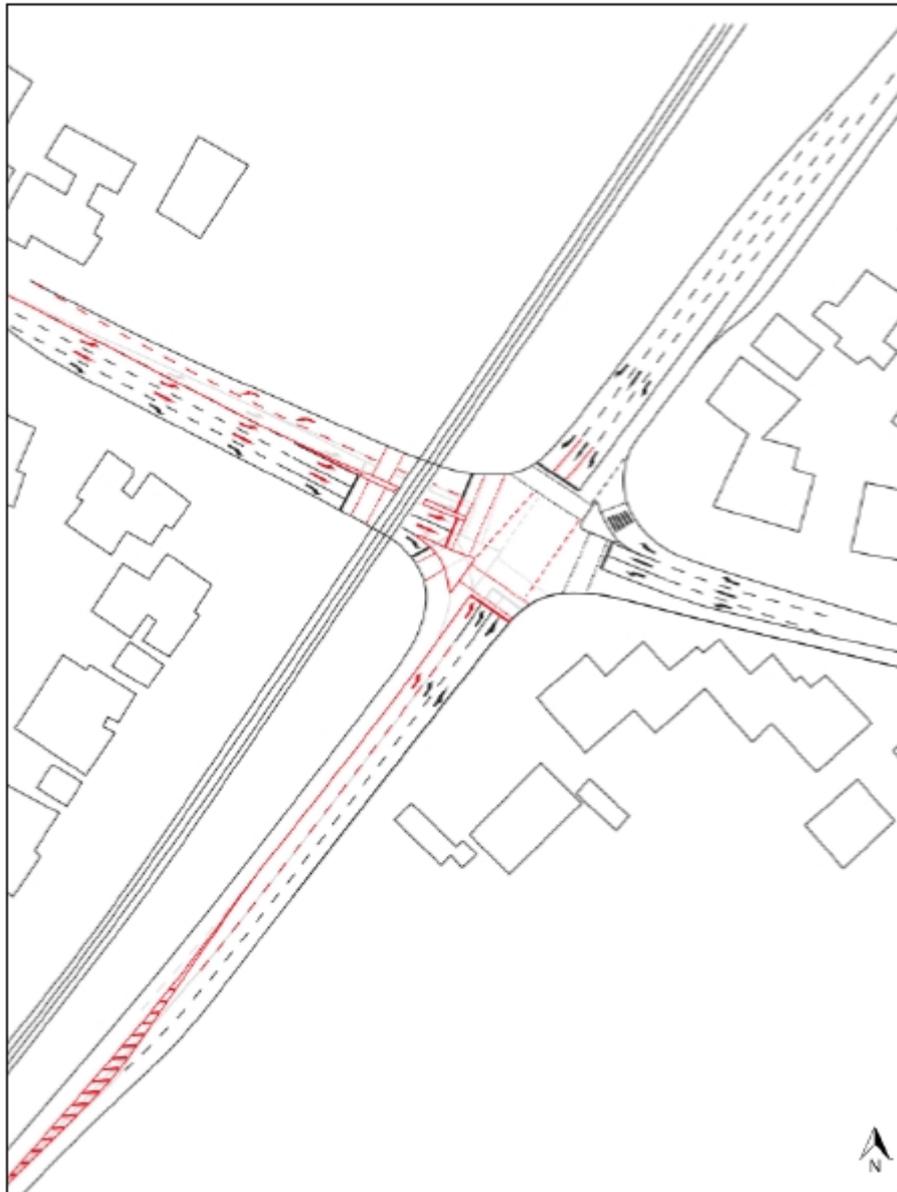
Variante 3



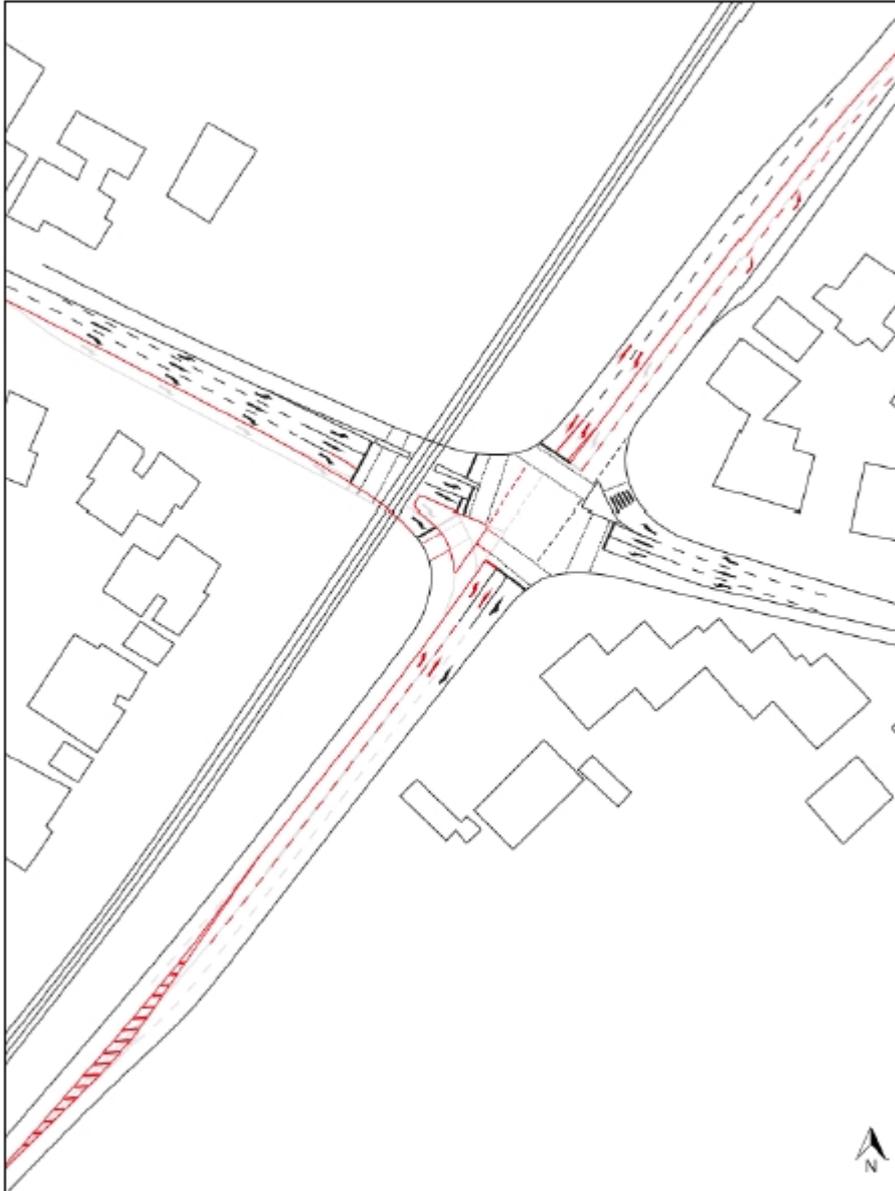
Der Gutachter hat darauf hingewiesen, dass die „Widerstandserhöhung“ von Variante 3 unter Umständen unzulässigen Schleichverkehr über den Zedernweg induzieren könnte, da die Aufhebung der freien Rechtsabbiegefahrbahn zeitweise zu einem Rückstau mit längeren Wartezeiten für die von der Hennefer Straße rechts auf die Bonner Straße abbiegenden Fahrzeuge führen kann. Gleichwohl wurde Variante 3 empfohlen, da freie Rechtsabbiegefahrbahnen im Allgemeinen und innerorts im Besonderen aus Sicherheitsgründen (insbesondere für den Radverkehr) nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. Zum Schutz des Zedernweg vor unzulässigem Schleichverkehr schlägt die Verwaltungsvorlage dennoch die Beibehaltung der freien Rechtsabbiegefahrbahn vor. Unter Sicherheitsgesichtspunkten erscheint dies vertretbar, da der Radverkehr im Zuge der B 56 hier unmittelbar parallel zum Kfz-Verkehr auf einem Radfahrstreifen geführt wird, während sich das Unfallrisiko primär auf die auf Dreiecksinseln abgesetzte Führung des Radverkehrs auf baulichen Radwegen bezieht.

Die Varianten 1 und 4 wurden bereits im Rahmen der ersten Stufe der Korridorstudie verworfen und nicht weiterverfolgt, da sie sich bei näherer Prüfung als deutlich weniger leistungsfähig erwiesen hatten:

Variante 1



Variante 4



Im Gegensatz zu den Varianten 2 und 3 wurde hier die Linksabbiegemöglichkeit von der Arnold-Janssen-Straße auf die B 56 in Richtung Siegburg beibehalten wobei die relativ wenigen Linksabbieger viel Freigabezeit für bedeutendere Verkehrsströme blockieren und damit die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes beeinträchtigen.

Zu Beginn der Überlegungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes und Bahnübergangs wurden seitens des Planungsbüros für die Umbauplanung der B 56 auch planfreie Lösungen wie z. B. der nachfolgend abgebildete zwei-Ebenen-Kreisverkehr mit Untertunnelung der Stadtbahn angedacht:



Wichtigster Vorteil der planfreien Lösungen zur Querung der Stadtbahn ist die völlige Unabhängigkeit von Schrankenschließzeiten. Weitere Vorteile sind – je nach Ausgestaltung – weitere Entflechtungen von Verkehrsströmen die neben leichterem Verkehrsfluss auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen können.

Mit Blick auf die unregelmäßige Finanzierung der sehr hohen Kosten (eine Förderung aus ÖPNV-Mitteln ist ausgeschlossen) und den sehr langen Realisierungszeitraum einerseits und die Notwendigkeit zeitgerecht zur Stadtbahntakterhöhung eine funktionsfähige Lösung umsetzen zu können andererseits, konnten diese Ideen im Rahmen der aktuellen Maßnahmenplanung nicht weiterverfolgt werden. Daher wurden in der Korridorstudie die in überschaubarem Zeit- und Kostenrahmen liegenden Lösungsmöglichkeiten untersucht.

Die Verwaltung wird den Ausschuss regelmäßig über die Umsetzung der Empfehlungen informieren und – soweit es sich nicht um das laufende Geschäft der Verwaltung handelt – entsprechende Beschlussvorlagen einbringen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von

über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.

über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen.
Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.

Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Anlage:

Schlussbericht „Korridorstudie Stadtbahnlinie 66 – Stufe 2“

- Hinweise:
Angesichts des Umfangs von 232 Seiten und der Tatsache, dass die zahlreichen farbigen Darstellungen im schwarz/weiß-Druck der Sitzungsvorlagen in weiten Teilen kaum bis nicht lesbar sind, wird der Schlussbericht nur elektronisch im Ratsinformationssystem bereitgestellt.
- Beide Stufen der Korridorstudie wurden in einem Dokument zusammengefasst. Der erste Teil des Dokumentes entspricht der damals vorgestellten ersten Stufe der Korridorstudie und wurde nicht verändert. Neu ist nur die „Korridorstudie Teil 2“ (ab Seite 106). Zur besseren Übersicht wird empfohlen, zunächst das Vorwort (Seite 10) zu lesen, in dem die Gliederung und wesentliche neue Untersuchungsaspekte kompakt dargestellt sind.