

An die
SPD-Kreistagsfraktion

nachrichtlich:

CDU-Kreistagsfraktion
Kreistagsfraktion DIE GRÜNEN
FDP-Kreistagsfraktion
AfD-Kreistagsfraktion
Kreistagsfraktion DIE LINKE
und Einzelabgeordnete

Ihre Anfrage vom 20.09.2021 zur Taktverdichtung der Linie 66

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

mit Ihrer Anfrage vom 20.09.2021 zur „Taktverdichtung der Linie 66“ bitten Sie in Ergänzung zur „Korridorstudie“ um schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

1.) Mit welchen Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Mendener Straße (Kreisstraße 2) und in der Straße Am Lindenhof rechnet die Kreisverwaltung in Folge der Taktverdichtung?

Die Verwaltung rechnet damit, dass die Taktverdichtung gegenüber dem heutigen Zustand keine kritischen Auswirkungen auf die K2 und die Straße Am Lindenhof haben wird. Insbesondere wird davon ausgegangen, dass kurzfristig auftretende Rückstaulängen infolge der Schrankenschließung keine veränderten Auswirkungen auf den Verkehrsablauf der B56 zur Folge haben werden. Grundlage dafür ist der in der Korridorstudie durchgeführte Vergleich mit ähnlichen Stadtbahnstrecken, im konkreten Fall mit der Strecke der Linien 3/18 in Köln-Holweide und Köln-Dellbrück (vgl. Kapitel 3.4.1), die

tagesdurchgängig im 5'-Takt befahren wird. Diese Strecke weist mehrere hinsichtlich der Geometrie vergleichbare beschränkte Bahnübergänge mit gegenüber Mülldorf stärkerer MIV-Querschnittsbelastung auf. Verkehrsprobleme sind der Stadt Köln nicht bekannt.

2.) Welche baulichen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen will die Kreisverwaltung an der K 2 durchführen, um die Verkehrssituation in Folge der Taktverdichtung für PKW, Fahrräder und Fußgänger:innen zu entspannen?

Der Rhein-Sieg-Kreis plant keine baulichen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen an der K2. Seitens der Stadt Sankt Augustin werden unterschiedliche Lösungen untersucht, um insbesondere die Gehwegsituation und Barrierefreiheit zu verbessern. Im Kontext des von der Stadt Sankt Augustin empfohlenen Rückbaus der baufälligen und in nicht barrierefreien Fußgängerunterführung Narzissenweg stellt dies eine wichtige Kompensationsmaßnahme dar.

Aufgrund der räumlichen Enge ist eine Verbesserung für alle Verkehrsträger im bestehenden Straßenraum nicht möglich, sondern es empfiehlt sich eine Priorisierung der Verkehrsarten. Ein Ansatz, um dem nichtmotorisierten Verkehr mehr Platz bereitstellen zu können, ist die Idee einer gegenläufigen Einbahnführung Mendener Straße/Am Lindenhof. Aufgrund der Wechselwirkungen mit den Knotenpunkten an der B56 kann eine abschließende Aussage zur Machbarkeit aktuell noch nicht gegeben werden.

3.) Gibt es seitens der Kreisverwaltung Konzepte für den P+R-Verkehr, der bereits heute am Fahrbahnrand der K 2 stattfindet? Inwiefern sollen auch vermehrt sichere Fahrradabstellplätze im Zuge der Taktverdichtung geschaffen werden?

Die Stadtbahnhaltestelle Mülldorf steht seitens der SSB zur Erneuerung an. Zwischen SSB und der Stadt Sankt Augustin wurde eine enge Abstimmung vereinbart. In diesem Kontext wird auch auf die Bereitstellung ausreichend hochwertiger und sicherer Fahrradabstellplätze geachtet.

Für Park+Ride-Verkehre ist der Standort Mülldorf aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Sankt Augustin grundsätzlich nicht geeignet. Zum einen stehen keine geeigneten Flächen zur Verfügung, zum anderen würde ein P+R-Platz zusätzlichen MIV mitten in ein Siedlungsgebiet hineinziehen und dieses damit zusätzlich belasten.

Um das Haltestellenumfeld vor „wildem“ P+R zu schützen, ist ein Parkraummanagement mit Bewohnerparken denkbar. Die Stadt Sankt Augustin verfolgt diese Strategie aktuell für das Zentrumsumfeld, was den Bereich Mülldorf teilweise mit einschließt.

4.) Welche Möglichkeiten zur Finanzierung von Unterführungen unter der Linie 66 bestehen seitens des Rhein-Sieg-Kreises, um die barrierefreie Kreuzung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nach der Taktverdichtung optimal zu ermöglichen?

Barrierefreie Kreuzungsmöglichkeiten für den NMIV bestehen bereits über die Bahnübergänge. Die zu erwartenden Schrankenschließzeiten sind auch nach der Taktverdichtung deutlich geringer als die Rotzeiten an bestehenden LSA an Straßenknoten, jeweils bezogen auf das Stundenmittel. In der Vergangenheit hat es sich zudem gezeigt, dass Fußgänger und Radfahrende niveaugleiche Bahnübergänge gegenüber Unterführungen trotz Wartezeiten an Schranken i.A. bevorzugen bzw. vielerorts sogar den Ersatz von Unterführungen durch niveaugleiche Bahnübergänge einfordern. Gängige Finanzierungsinstrumente sowie der Rechtsrahmen für neue niveaufreie Querungen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) bedingen dagegen konträr dazu i.A. einen Ersatz (und keine Ergänzung!) von Bahnübergängen. Insofern sieht die Verwaltung in der Realisierung von neuen Unterführungen kein Projekt zur Attraktivitätssteigerung des NMIV.

5.) Welche Gespräche wurden seitens des Kreises mit der Stadt Sankt Augustin und dem Straßenbulasträger der Kreuzung B56 / Arnold-Janssen-Straße geführt, um die in der Korridorstudie notwendigen Umbaumaßnahmen bis zum Beginn der Taktverdichtung durchzuführen?

Festzustellen ist zunächst, dass es keine notwendigen Umbaumaßnahmen für die Taktverdichtung gibt, da die bestehende Infrastruktur diese verkehrstechnisch und verkehrsrechtlich uneingeschränkt ermöglicht. Die Korridorstudie stellt in Kapitel 4 Maßnahmenvorschläge zur Weiterentwicklung des Korridors zusammen. Diese wurden im ersten Schritt den zuständigen Fachausschüssen des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Sankt Augustin zur weiteren Diskussion präsentiert. Sofern gewünscht, werden die Stadt Sankt Augustin und der Rhein-Sieg-Kreis die vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt B 56/Arnold-Janssen-Straße mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW weiter abstimmen.

Mit freundlichen Grüßen