

Amt für Mobilität und Infrastruktur
3930/VIII

Gremium: Mobilitätsausschuss

öffentlich

Sitzung am: 12.02.2025

**Zeithstraße - Vorzugsvariante;
Beschluss**

Sachverhalt:

Auf die Vorlage des Mobilitätsausschusses TOP 10.1 vom 3.12.2024 wird verwiesen.

Auf Basis der eingegangenen Stellungnahmen, Rückmeldungen sowie Ideen und der damit zusammenhängenden Prüfung dieser, hat die Verwaltung gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Sweco eine Vorzugsvariante erarbeitet. Diese ist der Vorlage anbei beigefügt. Das Ingenieurbüro Sweco wird in der Sitzung des Mobilitätsausschusses die Vorzugsvariante vorstellen.

Zu Beginn des Projektes war angedacht, zwei Varianten miteinander zu vergleichen und mit einem Punktesystem die „bessere“ Variante zu finden. Im Rahmen des Projektes wurde allerdings festgestellt, dass jede Variante ihre Vor- und Nachteile hat und auf Basis der Rückmeldungen eine „kombinierte“ Variante mit den eigenen Vorteilen als Vorzugsvariante zielführender ist. Die einzelnen Entscheidungen sind wie folgt zu begründen:

30 km/h:

Aufgrund der Schulwege und der schützenswerten Einrichtungen ist aus verkehrssicherheitsgründen die Anordnung von 30 km/h sinnvoll. Des Weiteren können bei diesem Ansatz andere Querschnitts- und Fahrbahnbreiten angesetzt werden. Dadurch kann beispielsweise dem Radverkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt werden. Für den Kfz-Verkehr wird trotzdem nicht die Mindestbreite angenommen, damit bei Begegnungen der Radfahrstreifen nicht überfahren wird. Ein entsprechender Spielraum wurde also auch für den Kfz-Verkehr genutzt.

Radfahrstreifen:

In Zusammenhang mit der 30 km/h Regelung bietet sich ein Radfahrstreifen an. Ein baulicher Radweg auf der Südseite (wie in Variante 2 angedacht) würde an jeder Zufahrt und Querungsstelle zu verkehrsplanerischen und baulichen Konflikten führen. Da nun durch eine 30 km/h Regelung mehr Platz und Übersicht eingeplant ist, eignet sich die einheitliche Vorgabe von Radfahrstreifen. Anders wie die bisherigen Schutzstreifen ist dieser deutlich breiter und darf auch nicht überfahren werden und ist somit eine komplett eigene Führung des Radverkehrs. Hinzu kommt, dass ein baulicher Radweg nicht mehr verändert werden kann, wobei ein Radfahrstreifen perspektivisch immer noch nachträglich „protected“ (also geschützt) ausgestaltet werden kann.

Kreisverkehr Tönnisbergstraße/Zeithstraße:

Durch die Anlage eines Kreisverkehrs können die Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen ausgeglichen werden. Außerdem dient ein Kreisverkehr auch als Verkehrsberuhigungselement und kann an allen Stellen vom Fuß- und Radverkehr auch sicher und vorrangig gequert werden.

Auch für den Schnellbus bildet der Kreisverkehr einen Ausgleich der Zeiten aufgrund der 30 km/h Regelung dar.

Signalisierung an den Einmündungen „Am Stadion“ und Seidenbergstraße:

Derzeit ist die Signalanlage „Am Stadion“ gekoppelt an die Anlage an der Kreuzung mit der Tönisbergstraße, die räumlich schwer zu fassen sind. Perspektivisch und mit dem Ausbau zu einem Kreisverkehr an der Kreuzung Zeithstraße/Tönisbergstraße kann die Anlage „Am Stadion“ dann komplett neu mit der Einmündung Seidenbergstraße aufgestellt und gemeinsam koordiniert werden. Die derzeitige reine Fußgängersignalanlage „Am Stadion“ ist nicht optimal und wäre mit einer Vollsignalisierung und entsprechend neuer Koordination die zielführendere Verkehrsregelung.

ÖPNV/Schnellbus:

Im Bereich zwischen den Haltestellen „Feuerwache“ bzw. „Holzgasse“ und „Schwimmbad“ fehlt seit Jahre eine zusätzliche Bushaltestelle. Der Abstand zwischen den Haltestellen ist sehr groß und fußläufig (auch wegen der Topographie) nicht gut erreichbar. Sowohl seitens des Kreises als auch durch die Bürgerschaft war der Wunsch einer neuen Haltestelle dazwischen immer gegeben. Hier eignet sich stadtauswärts die Fläche unmittelbar am städtischen Parkplatz, um entsprechende Gehwegaufweitungen im Bereich einer neuen Haltestelle auf städtischen Flächen umsetzen zu können. Nach heutigem Stand fallen hierbei auch keine Parkplätze auf dem Parkplatz weg. Als Gegenstück könnte die jetzige reine Ausstiegshaltestelle (morgens 7-9 Uhr) für das Schulzentrum zur regulären Linienhaltestelle umfunktioniert und ausgebaut werden.

Alle Bushaltestellen sind als Haltestellen am Fahrbahnrand geplant, damit etwaige Reisezeitverluste (durch 30 km/h oder zusätzliche Haltestellen) eingeholt werden können und der Bus immer priorisiert auf der Fahrbahn verbleiben kann.

Begrünung/Freiraum/Parkplätze südlich der Tönisbergstraße:

Ziel war es immer die Zeithstraße (auch durch den Masterplan Grün) mehr zu begrünen und weniger Flächen zu versiegeln. Aus verschiedenen Gründen (Querschnitt, Feuerwehraufstellflächen etc.) ist in der Projektbearbeitung allerdings festgestellt worden, dass die entsprechenden Flächen hierfür nicht zur Verfügung stehen. Als einzige Stelle eignet sich hier die Fläche gegenüber vom „Kubana“ bzw. dem „Regenrückhaltebecken“. Damit an einer Stelle der Gedanke des Masterplan Grüns umgesetzt werden kann, wurde hier eine Art „Grüner Raum“ eingeplant. Damit zusammenhängend sind Parkplatzverluste vorprogrammiert, die allerdings auf benachbarten städtischen Parkflächen abgefangen werden könnten. Eine Alternative für mehr „Grünraum“ gibt es leider nicht. Die konkrete Ausgestaltung kann im Rahmen anstehender Planungen noch diskutiert werden.

Ergebnis:

Mit den aufgeführten Entscheidungen wurde die anbei beigefügte Vorzugsvariante erarbeitet. Es ist anzumerken, dass dies das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie ist und lediglich ein „Konzept“ im Sinne einer ersten Vorplanung darstellt. In einem nächsten Schritt müssen gemeinsam mit den Stadtbetrieben die technischen Ingenieurleistungen für Kanal- und Straßenplanungen ausgeschrieben und vollumfänglich vergeben werden. Die beschlossene Vorzugsvariante soll die Grundlage dieser Leistungen bilden. Anpassungen und Änderungen können in der technischen Planung erforderlich werden oder auch noch berücksichtigt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Mittel stehen im Haushalt unter der Inv.Nummer I064.011 - Straßensanierungsprogramm zur Verfügung.

Beschlussempfehlung:

Der Mobilitätsausschuss beschließt, die anbei beigefügte Vorzugsvariante weiterzuverfolgen und die erforderlichen weiteren Leistungen in die Wege zu leiten.

Siegburg, 28.01.2025

Anlagen:

Vorzugsvariante mit Abschnitten