

Der Ausschussvorsitzende begrüßte Herrn Egenter (Landesbetrieb Straßen NRW, Regionalniederlassung Vile-Eifel) und Herr Baumert (Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser) die die Planung bezüglich der B56 mittels Präsentation vorstellen und übergab das Wort anschließend zwecks Einleitung an Herrn Gleß.

Herr Gleß erläuterte, dass sich alle Ausschussmitglieder gewünscht haben, dass die Planung zur B56 hier mal vorgestellt werde. Schließlich sei dies unser gutes Recht, da Sankt Augustin vom Vorhaben definitiv betroffen sei. Usus sein natürlich gewesen, dass die Planung zuerst dem Auftraggeber, also der Stadt Bonn vorgestellt würde aber man sei froh, dass man sich mit dem Landesbetrieb Straßen NRW verständigen konnte, die Planung auch mal hier vorzustellen. Herr Gleß übergab das Wort an die Gäste.

Herr Egenter und Herr Baumert stellten die Planung mittels Vortrag, PowerPoint-Präsentation und Videoeinspielung vor. (Präsentation im Anhang der Niederschrift)

Herr Knülle bedankte sich für den Vortrag und übergab das Wort an Herrn Dr. Frank von der SPD-Fraktion.

Herr Dr. Frank bedankte sich für den Vortrag, den er allerdings als sehr ernüchternd empfindet, da er aus seiner Sicht keine wirkliche Lösung der Sankt Augustiner Probleme feststellen kann. Ein Hauptproblem sei das Einbinden der Kautexstraße und das Aufeinanderfolgen zweier Ampelanlagen im Abstand von 50 Metern.

Das zweite Problem sei die Siegburger Straße, Einmündung in die Kautexstraße. Bei starkem Verkehr wäre es schwierig von der Siegburger Straße auf die B56 Richtung Sankt Augustin zu kommen, wenn man dazu die Kautexstraße überqueren muss.

Wenn das so ist, dann stelle sich die Frage, ob es überhaupt Sinn macht groß was zu investieren.

Den großen Kreisverkehr mit geplanten 7,8 Mio., am Ende erfahrungsgemäß wohl eher mit 11-12 Mio. müsse man sich, wenn man vernünftig bleiben wolle, abschminken. Wenn es auf eine Ampellösung rauslaufen wird, sehe er keinen Fortschritt zum Ist-Zustand und die Probleme wären die Gleichen wie bisher auch.

Aus seiner Sicht befürwortet er die Turbokreisellösung die zumindest einen Teil der Probleme lösen könnte.

Den Verkehr 4-Spurig zufließen zu lassen und dann 2-Spurig weiterführen zu wollen, ginge nur mit einem Kreisverkehr und nicht mit einer Ampelanlage, da sonst ein Riesenstau entstehen würde. Da man auch finanziell vernünftig bleiben wolle, solle die Turbokreisellösung weiter verfolgt werde.

Herr Günther von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bedankte sich für den Vortrag und wollte wissen, ob es richtig sei, dass Radfahrer im rechten Fall, bei der aufgeweichten Kreuzungslösung, beim Abbiegen aus der Bundesgrenzschutzstraße in die Kautexstraße dreimal eine Ampel überfahren müssen.

Zudem lese er die Zeichnung im 2. Fall so, dass es drei Etagen gibt. Einmal die tiefergelegte B56 und den Ring für die Radfahrer, der unterhalb der Arme durchgeführt würde und wolle wissen, ob er dies so richtig verstanden habe.

Ansonsten könne man sich beide Varianten außer der Turbokreisellösung vorstellen, obwohl man bei der Kreuzungslösung keine große Änderung erwartet.

Die Vielzahl der Zuführungen sei prädestiniert um in einen Kreisel einzumünden. Wenn man die zukünftige Entwicklung mit einbezieht, sei eine Kreisellösung aufgrund der höheren Leistungsfähigkeit zu bevorzugen.

Man dürfe aber auch die hohen Kosten nicht außeracht lassen, die ebenfalls eher im zweistelligen Millionenbereich gesehen werden und könne sich deshalb beide Varianten vorstellen, sofern es keine gravierende Schlechterstellung des Radverkehrs bedeutet. Hier sehe man allerdings bei beiden Varianten noch erheblichen Diskussionsbedarf. Herr Günther bat darum, die beiden Fragen noch beantwortet zu bekommen.

Herr Schell von der CDU-Fraktion merkte an, dass die Bewertung des Kreisels mit B ein aus seiner Sicht verzerrtes Bild wiedergeben würde. Wenn man von insgesamt sieben Armen, die in einen Kreisel münden, sechs mit B bewertet und nur einen, in dem Fall sogar kleinsten Arm mit C bewertet, könne als Gesamtbewertung keine Wertigkeit C erfolgen, es sei denn es gäbe eine formale Festlegung dafür. Vergleichbar mit Schulnoten würde dies bedeuten, dass man bei sechsmal der Note 2 und einmal der Note 3, im Gesamten die Note 3 erhalten würde, obwohl das Ergebnis mit 2,14 der Gesamtnote 2 entspricht. Herr Schell bewertet den Kreisel aus seiner Sicht eher mit der Wertigkeit B und somit hätte die große Masse des Verkehrs, ca. 40.000 Fahrzeuge, eine gute Leistung dieser Kontenlösung wenn man den Kreisel befürwortet.

Herr Schell wollte wissen, welche Grundlagen für die Simulation genommen wurden. Er geht davon aus, dass nicht nur die IST-Situation, sondern auch die geplante Bebauung in Villich und die für die Region erstellte Bevölkerungsprognose mit einbezogen worden ist.

Des Weiteren wurde nach dem aktuellen Status der Kreuzung gefragt.

Bei den Kosten sei er nicht der Ansicht, dass die Mehrkosten alleinig von den Kommunen zu tragen sind, da der Bund geplante Investitionen in Höhe von ca. einer halben Milliarde Euro in den bundesweit größten Standort der Bundespolizei in Hangelar tätigen möchte und es allein aus sicherheitstechnischen Gründen nicht sein könne, dass für den wichtigsten Knotenpunkt des Standorts im Einsatzbereich nur die zweit- bzw. drittbeste Lösung gefunden werde.

Bezüglich des Radverkehrs könne man verstehen, dass der Turbokreisel nicht in Frage kommt, weil die Stadt Bonn gesagt hat, dass sie gegen eine Lichtsignalanlage ist und sich für eine Kreisverkehrslösung entschieden hat bei der der Fußgänger- und Radverkehr entsprechend fließen muss. Dies funktioniert beim Turbokreisel nicht und deshalb kommt nur der große Kreisel in Betracht, für den sich auch die Bundespolizei in einer Stellungnahme vorrangig ausgesprochen hat.

Deshalb müsse mit den Bundesministerien geklärt werden, ob der hier vorliegende besondere Fall, auch bezüglich der Bundespolizei entsprechend anders bewertet wird, und man von der derzeitigen Position des Landesbetriebs Straßen, dass nur die günstigstwertige Lösung bezahlt werde, abrückt.

Herr Züll von der FDP-Fraktion bedankte sich für den Vortrag und merkte an, dass gerade am Wochenende bei Fußballspielen die ein- oder andere Hundertschaft auf die B56 fahren muss. Dies sei ein Punkt der angesprochen werden sollte obwohl es durchaus bei Lichtsignalanlagen die Möglichkeit gibt, bei Bedarf eine vorrangige Ampelschaltung zu gewährleisten und es somit eine preisgünstigere Lösung geben

könnte.

Da der Lidl-Markt zum erheblichen Teil von Fußgängern frequentiert werde sei es noch erörterungswert, wie der Fußverkehr erfolgen soll. Möglicherweise mit einer weiteren Ebene oder mit etwas anderen Wegen?

Eine weitere Frage wäre, in welcher Spurigkeit es in Richtung Siegburg weiter gehen soll. Ist es angedacht nicht nur bis zur Kautexstraße sondern evtl. bis Höhe Heckenweg zweispurig zu bleiben, damit es sich dort etwas besser einfädeln kann?

Sobald unfallbedingt die B56 dicht ist, staut es sich bisher schnell bis Sankt Augustin Ort und man weicht über die Kölnstraße aus. Es stellt sich die Frage, in wie weit sind solche Ausnahmefälle mit eingeplant worden?

Herr Züll machte noch auf eine Pressemeldung aufmerksam, wo die Stadt Bonn gesagt haben soll, wenn die Sankt Augustiner, die ja auf jeden Fall von der Sache profitieren würden was wollen, dann sollten sie sich auch finanziell beteiligen.

Im Anschluss bedankte er sich schon mal im Voraus auf die Beantwortung der von Ihm gestellten Fragen.

Herr Köhler von der Fraktion AUFBRUCH! bedankte sich ebenfalls für den Vortrag und merkte an, dass die Finanzierung mal außen vorgelassen, der große Kreisel die bestmögliche Lösung für das Problem darstellt. Es seien also zu primär Wege zu suchen, wie man die bestmögliche Lösung realisiert bekommt. Herr Köhler sieht hier ebenfalls den Bund aufgrund des Berlin-Bonn-Gesetzes und des dazugehörigen Ausgleichsvertrages in oberster Pflicht. Der Spricht für den Ausgleich der für die Region Bonn-Rhein-Sieg vom Bund zu zahlen ist und bis zum Jahr 2004 abgeschlossen sein soll, mit Ausnahme der Leistungen für Verkehr.

Die Bundespolizei würde, wie Herr Schell bereits angesprochen hat, in Zukunft noch größer und man sollte hier das Wort Bundes ganz dick unterstreichen. Wenn es nicht den Ausgleichsvertrag gegeben hätte, wäre auch die Bundespolizei schon längst weg aus Sankt Augustin.

Wir müssen also zusehen, dass wir den Bund in die Pflicht nehmen und die einzig vernünftige große Lösung zustande bringen.

Herr Hatz von der Fraktion DIE LINKE stellte fest, dass die Schilderungen und Fragestellungen der Vorredner gut nachvollziehbar seien und man müsse sehen, dass es nicht an der Kostenfrage scheitern darf, ob wir ein einigermaßen durchgängiges Verkehrssystem haben oder nicht. Insofern sei die große Kreisellösung die Beste.

Es sei also von Nöten, nicht nur von der Stadt Bonn bzw. der Stadt Sankt Augustin sondern auch vom Rhein-Sieg-Kreis verstärkt Druck auf den Bund auszuüben.

Wir müssen schauen wie es weiter gehen kann und es sollte nicht gespart werden um eine Minimallösung hervorzubringen. Unter der Berücksichtigung, dass die die Sache für die nächsten Jahrzehnte bestand haben soll, sei hier die Optimallösung anzustreben.

Der Ausschutsvorsitzende übergab das Wort an Herrn Egenter um die aufgekomen Fragen der Fraktionen zu beantworten.

Herr Egenter Stellte klar, dass das Land NRW und somit der Landesbetrieb in Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen arbeitet. Der Landesbetrieb ist in vielen Dingen auch Weisungsgebunden und es sei so, dass wer die Musik bestellt sie auch zu

bezahlen hat. Im vorliegenden Fall besteht der Kreuzungsknotenpunkt aus zwei Bundesstraßenästen, einem Landesstraßenast und einer Stadtstraße und nach Kreuzungsrecht gem. § 12 Abs. 3 Bundesfernstraßengesetz werden die Kosten geteilt. Dies geschieht nach Fahrbahnbreite und hier sind drei Baulastträger, der Bund, das Land und die Stadt per Gesetz in der "Bütt" und diese drei Partner müssen sich hinsichtlich der Bezahlung einig werden. Der Bund sei hier auch für den Landesbetrieb der unbequemste Partner. Er hat in den letzten 5 Jahren immer wieder die von Ihnen gesehenen Verkehrsplanungen auf dem Tisch gehabt und hat am 28.04.2017 entschieden, dass er nur gewillt ist die kostengünstigere ampelgeregeltere Knotenpunktregel zu finanzieren, da sie die verkehrs- und wirtschaftlichkeits-gerechtere Lösung sei.

Er sei mit Herrn Baumert im letzten Jahr in verschiedenen Verwaltungsgremien gewesen und haben als Wunsch anerkannt, dass ein großer Kreisverkehrsplatz viele Dinge und Anregungen, wie die Radverkehrslösung einfach lösen soll aber das Problem der bestehenden Kostendifferenz von rund 7-8 Millionen könne er nicht lösen und hier müsse das Geld irgendwo anders, durch die Politik beschafft werden. Dies bittet er mit auf den Weg zu nehmen, sie würden gerne die große Lösung planen und bauen.

Herr Baumert erläuterte welche Zahlen zu Grunde gelegen haben.

Es wurden umfangreiche aktuelle Knotenpunktzählungen gemacht, jeweils zwei Stunden am Vormittag und Nachmittag, woraus anschl. Tageswerte ermittelt worden sind. In dem Fall war es so, dass Prognosen bis zum Jahr 2025 inkl. Gewerbeentwicklung, Bevölkerungsentwicklung ect. berücksichtigt wurden. Die Daten wurden abgeglichen und liegen der Untersuchung zu Grunde. Basisdaten waren die ersten Zählungen aus dem Jahr 2009, diese wurden 2012 und 2014 aktualisiert und man hat das Verkehrsmodell jeweils nachkalibrieren können. Es liegen also sehr detaillierte Kenntnisse über die Fahrbeziehung vor.

Zur Wertigkeit der Kreuzung teilte Herr Baumert mit, dass man nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) die Kreuzungsanlage nach dem schlechtesten Strom bewertet.

Bei einer Kreuzungslösung mit Ampelanlagen könne man diese durchaus so koordinieren, dass es in Zeiten mit höherem Verkehrsaufkommen zu keinem auflaufen von Staus kommt.

Die heutige Situation ist mit sechs minus bewertet. Schlechter ginge es nicht.

Deshalb ist vom Landesbetrieb schnellstmöglich anvisiert die Bundesgrenzschutz-straße auszubauen, weil, wenn der Herrngarten mit der Vierstreifigkeit ertüchtigt sei, ergäbe sich ein hoher Handlungsbedarf.

Man sei damals ins Rennen gegangen mit dem Gedanken die B56 vierstreifig in Richtung Sankt Augustin auszubauen. Die Untersuchungen begrenzen sich auf das Gebiet hinter der Kautexstraße. Sicherlich gäbe es auch die Möglichkeit die Untersuchungen auf Sankt Augustiner Stadtgebiet fortzuführen.

Es wurde eine plangleiche, leistungsfähige und finanzierbare Variante geprüft und entwickelt und es wurde alternativ die Aufgabe erteilt einen Kreisverkehr zu prüfen. Dabei hat sich gezeigt, dass ein Kreisverkehr nur leistungsfähig in zwei Ebenen ist und diese zwei Ebenen seien schon nicht mehr mit einer Kreuzung zu vergleichen.

Die Größe des Kreisels komme aufgrund der Winklichkeiten. Der Radverkehr sei nicht in einer dritten Ebenen, sondern in der gleichen Ebenen, wie der Kreisverkehr selbst geführt. Hierbei müssen die Radfahrer untergeordnet über die Arme geführt werden, das heißt die Radfahrer müssen an jeder Querung anhalten, werden aber auf einem separaten Radweg geführt. Dies ist zwar nicht optimal aber es wird an den einzelnen Armen nicht mit so viel Verkehr gerechnet, dass es zu langen Wartezeiten kommen wird.

Die Fußgänger werden parallel zum Radverkehr umlaufend geführt.

Bei der Kreuzungslösung wäre ein Radfahrstreifen vorgesehen, der von Nord nach Süd signaltechnisch über die Kreuzung führen würde. In der Gegenrichtung sei es so, dass der Radverkehr mehrteilig über den Kreuzungspunkt geführt werden müsste.

Bei der Fortsetzung des jetzt gebauten Radweges von Bonn nach Sankt Augustin würden mehrere Arme unter Signalschutz überquert und es sei extra ein Rechtsabbiegestreifen vorgesehen, der ähnlich wie am Herrengarten, getrennt von den Radfahrern freigegeben wird. Das bedeutet, der Radfahrer fährt ohne KFZ-Konflikt bei einer längeren Grünphase komplett parallel entlang der B56. Für den Radverkehr können zwei Achsen auch bei der Kreuzung optimal gestaltet werden.

Aus Leistungsfähigkeitsgründen gäbe es bei einer Kreuzung im westlichen Arm keine Querungsmöglichkeit für den Fußgängerverkehr. Der Fußgänger müsste also einen Umweg in Kauf nehmen, was bei einer Kreisellösung besser gelöst werden könnte. Man darf allerdings auch nicht vergessen, dass die Kreisellösung aufgrund der zwei Ebenen dreimal so teuer wie die Kreuzung sei.

Herr Egenter merkte noch an, dass weiter östlich, also für den städtischen Teil im Zuge der B56 in naher Zukunft keine weiteren Aus-/ Umbaumaßnahmen geplant seien.

Der Ausschussvorsitzende bedankte sich für die Beantwortung der Fragen und teilte mit, dass ihn die Sache etwas an den Kreisell in Siegburg erinnern würde, wo vor Ort alles prima funktionieren soll aber teilweise ein Rückstau bis Mülldorf entstehe. Anschl. Übergab er das Wort an Herr Gleß.

Herr Gleß bedankte sich ebenfalls für die Beantwortung der Fragen und hatte drei Anmerkungen.

Man solle sich eigentlich schon Gedanken darüber machen, was am Anschluss an einen solchen Kreisell schlussendlich passiert. Man erwartet, wenn eine Verkehrsanlage in einer Größenordnung von mehreren Millionen Euro realisiert werden soll, dass überprüft werde, was angrenzend geschieht.

Es könne nicht sein das eine Argumentation gefahren werde, dass wenn wir als angrenzende und betroffene Stadt auch etwas haben oder mitreden wollen, dann sollen wir dafür auch bezahlen. Es war vermutlich nicht ganz so gemeint wie es in der Presse

abgedruckt war aber so ginge es halt eben nicht.

Herr Gleß geht davon aus, dass eine solche Verkehrsanlage in dieser Größenordnung, wie bei vielen anderen Dingen des planerischen Daseins auch, auf ihre weitergehende Auswirkung hin, überprüft werde. Es bestünde nach BauGB eine Verpflichtung die entstehenden Auswirkungen auf die angrenzenden Bereiche zu Überprüfung. Und diese Erwartungshaltung besteht auch an den weiteren Planungsprozess. Man sei momentan noch nicht soweit eine Entscheidung zu treffen, da viele Grundlagen noch nicht ermittelt wurden und wenn Sankt Augustin in der Verantwortung wäre jetzt eine Entscheidung treffen zu müssen würde man aus diesem Grund davon abraten.

Herr Gleß beklagte, dass die Planung genau dort aufhört zu schauen, wo es für Sankt Augustin erst interessant wird. Interessant wird es aus Sicht der Stadt dort, wo sich auf Augustiner Stadtgebiet im Verlauf der B56 sich der Verkehr von vier Spuren auf zwei Spuren verjüngt. Welche Auswirkungen hat es also wenn der Verkehr anstatt wie jetzt, auf Grund von Ampelschaltungen dosiert durch Augustin fährt und bei einem Kreisverkehr die Dosierung gar nicht mehr stattfinden kann. Was geschieht aber dann an dieser Stelle, wenn irgendwann zur rush hour der Verkehr undosiert auf diese Stelle trifft? Was geschieht im weiteren Fortlauf und was geschieht auch zurück in Richtung Kreisverkehr? Was wohl keiner möchte ist das der Kreisverkehr deshalb nicht zum Funktionieren kommt, weil es einen entsprechenden Rückstau gibt der bis in den Kreisverkehr hinein ragt. In der benachbarten Kreisstadt gäbe es genau eine solche Situation. Wenn man da keine genaue Zahlen oder Prognosen hat, die einem das Gefühl geben, wie sich das an dieser Stelle entwickelt, dann weiß man als Planer nicht so recht weiter. Und 6-7 Millionen Euro in einen Kreisverkehr zu investieren, der dann nicht funktioniert weil man den weiteren Fortlauf nicht geprüft hat käme einem Schildbürgerstreich gleich. Deswegen sei man noch nicht so weit mit gutem Gewissen eine Empfehlung abgeben zu können.

Es besteht die Befürchtung, dass wir in anderer Weise eingeschränkt werden. Momentan gibt es mit dem Landesbetrieb Straße NRW ein wenig Probleme bei der Abstimmung wie der Einmündungsbereich des Heckenwegs in die B56 gestaltet werden kann, weil man sagt, das dort eine Umgestaltung zu machen jetzt aber besonders schwierig sei weil man nicht weiß in welche Richtung der weitere Ausbau des Kreisverkehrs geht. Wenn hier schon das Eine mit dem Anderen verknüpft wird scheint es ja doch so zu sein, dass irgendwelche kausalen Zusammenhänge oder Probleme im weiteren Fortlauf der B56 befürchtet werden wo der jetzige Betrachtungshorizont aufhört. Wir möchten im Verlauf der B56 nicht in unserer Planungshoheit eingeschränkt werden weil man sich nicht im Klaren darüber ist ob denn nicht doch der Umbau auf Augustiner Stadtgebiet zu Verwerfungen führt. Diese Sorge müsse man haben.

Man wolle nicht aufgrund durch Stillstand der Diskussion oder durch einen zu gering bemessenen Betrachtungshorizont an anderen Stellen in Sankt Augustin Stillstand haben.

Beispielsweise gäbe es beim Bebauungsplangebiet Pützchensweg Investoren die man gerne dorthin bringen wolle aber dafür müsse man erst den Bebauungsplan rechtmäßig werden lassen. Um das zu erlangen bräuchte man Straßen NRW die halt sagen das ist alles kein Problem der geplante Umbau schafft die erforderliche Entlastung und man möchte da nicht hören, dass es auch belastend wirken könnte und solange müsse man

abwarten.

Herr Müller von der CDU-Fraktion bedankte sich für den Vortrag und stellte fest, dass sowohl der Turbokreisverkehr als auch die Lichtzeichenanlage abgelehnt wurde

In Köln-Süd sei am Ende der Autobahn ein großer Kreisverkehr der Ende der siebziger Jahre ein Hauptunfallbrennpunkt in Köln gewesen sei. Seitdem er auf Signalisierung umgebaut würde es dort "laufen".

Das "Endenicher Ei" war der Brennpunkt Nr. 1 in Bonn und man hatte überlegt ihn zu deckeln. Das wäre die Lösung gewesen aber sie war zu teuer ähnlich der Lösung für die Unterführung beim großen Kreisverkehr. Auch diese Kreisverkehr wurde erfolgreich signalisiert.

Ein neuer aktueller dreispuriger Kreisverkehr in Bonn sei ebenfalls signalisiert und deshalb regt er die Lösung des Turbokreisverkehrs mit Signalanlage an und bittet dies zu prüfen.

Frau Feld-Wielpütz von der CDU-Fraktion möchte gerne wissen wie weiter vorgegangen werden soll. Sie kann sich kaum vorstellen, dass das Sankt Augustiner Stadtgebiet nicht betrachtet wurde, weil es Teil des Ratsbeschlusses der Stadt Bonn gewesen sei, Sankt Augustin mit einzubinden. Da bereits in Bonn ein Haushaltsansatz für die Jahre 2019/2020 für dieses Projekt vorgesehen sei, kann davon ausgegangen werden, dass die Planungen bereits ziemlich weit fortgeschritten sind. Sankt Augustin ist allerdings erstmalig am 16.11.2017 von der Stadt Bonn eingeladen und informiert worden. Sankt Augustin hat darauf eine Stellungnahme abgegeben und hat sich dann für die Variante LKA, also Kreuzung ausgesprochen.

Der heutigen Diskussion sei aber zu entnehmen, dass sofern es finanziell zu realisieren sei und es für das Stadtgebiet vorteilig ist der Kreisverkehr auch vorstellbar sei. Am Ende hätte Frau Feld-Wielpütz gerne gewusst, was nun steht. Kann der Ausschuss die Verwaltung damit beauftragen diese Intension weiterzugeben an die Stadt Bonn, die dann entsprechend mit dem Landesverband Straße NRW kommuniziert? Und wie sei das weitere Prozedere bzw. der zeitliche Ablauf.

Herr Kespohl von der SPD-Fraktion hält den Wunsch des Bundes und des Landes nach einer Mitfinanzierung durch die Stadt Sankt Augustin mit ihren maroden Schultoiletten für abenteuerlich. Der Bund nimmt Jährlich 60 Milliarden Euro Mineralölsteuer ein und wenn der Bund sich nicht in der Lage sieht im Speckgürtel Bonns das zu finanzieren, dann solle man sich einen "Mc Donalds-Kreisverkehr" hinstellen aber nicht in unsere Taschen greifen.

Herr Schell von der CDU-Fraktion fragte an, ob es zu den gezeigten Simulationen noch nähere Informationen gäbe. Wenn man vor dem Heckenweg von vierspurig auf zweispurig gehe bestünde eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass es staut. Wobei es den Pendler weniger interessiert, wo man steht. Ihm gehe es darum, möglichst wenig zu stehen. Diese Frage sei also durchaus noch weiter zu diskutieren. Er bedankte sich für den Hinweis, dass Straßen NRW Weisungsgebunden sei und merkte an, dass das eine Sache sei, die man politisch nicht nur mit Bonn sondern auch mit dem Bund klären müsse. Herr Schell merkte an, dass es Ende April eine Stellungnahme des

Verkehrsministeriums gegeben habe und bis zum 10.04. 2017 die Bundespolizei noch nicht von dem Umbau der Kreuzung wusste.

Er stellte fest, dass der Kreisel die zu favorisierende Lösung sei die es zu finanzieren gilt und die Anbindung an die Polizei sei ein Thema der inneren Sicherheit die das ganze Land betrifft.

Herr Züll von der FDP-Fraktion, bittet darum den Foliensatz für die weiteren Beratungen zur Verfügung zu stellen.

Das Thema einer Kombination aus Kreisel und Ampelschaltung könne durchaus eine Sinnvolle Lösung beinhalten. Bei dem was sich an der B56 an roter Welle und dem Spitznamen "Staugustin" derzeit abspielt, seien noch genügend Optimierungsmöglichkeiten gegeben. Es gäbe in NRW trotz allem noch viel schlimmere Situationen als das was man in Höhe Hangelar teilweise erlebt. Wenn die Autobahnen dicht seien sei es "grottig" aber dies sei nicht der Normalfall. Hier solle man in Ruhe nochmal über die Varianten nachdenken, wie das Geld der Steuerzahl sinnvoll eingebracht werde.

Herr Züll fragte nach den Erfahrungen, die man mit siebenarmigen Kreiseln gemacht hat und kann sich persönlich vorstellen, dass der deutsche Autofahrer im Gegensatz zu en Franzosen so seine Problem damit hätte.

Herr Egenter von Straßen NRW erläuterte, dass der Kreisverkehrsplatz einstreifig sei und nicht wie in Bonn oder Paris mehrere Spuren hat und somit leichter zu befahren ist. Er spürt eine Erwartungshaltung aller Fraktionen an Straße NRW die sie nicht erfüllt sehen würden. Diese Erwartungshaltung könne keiner vom Landesbetrieb erfüllen. Er könne nachvollziehen was die Verwaltung gesagt hat, auch nach Osten zu schauen und nach vernünftigen Lösungen zu suchen allerdings funktioniere ihr System anders. Sie hätten hier einen bestehenden Knotenpunkt der ungenügend ist und diesen solle man verkehrstechnisch und auch von der Sicherheit her verbessern. Die Auftragserteilung erstreckt sich nur über diesen begrenzten Bereich und mehr könne er auch nicht in Auftrag bekommen.

Von der Verwaltung habe man mit auf den Weg bekommen eine Lichtsignalanlage mit Knotenpunkt baulich umzusetzen.

Für den ampelgeregelten Ausbau werden die Planungen fortgeführt. Der Kreis und die Stadt muss hinsichtlich ihrer Belange dafür sorgen, dass die Politik informiert würde.

Sollte der große Kreisverkehrsplatz kommen könnte man die Zeitschiene nicht benennen da dies maßgeblich von der Finanzierung abhängig sei. Die Gelddifferenz müsse allerdings irgendwo herkommen. Wer bezahlt sei Euskirchen egal.

Der Ausschutsvorsitzende merkte an, dass egal welche Ebenen bezahlt, letztendlich immer der Steuerzahler bezahlen würde und man könne niemandem erklären, dass man mehrere Millionen in einen Umbau investiert und am Ende sei die Situation schlechter als vorher. Und es läge an Ihnen als Auftragnehmer, dem Auftraggeber an der ein oder anderen Stelle auch mal mitzuteilen, dass man es für falsch halte, die Lage auf Sankt Augustiner Stadtgebiet nicht mit zu beachten. Dies sei in den bisherigen Stellungnahmen vom Landesbetrieb Straße nicht geschehen. Zumindest ist davon nichts öffentlich Wahrgenommen worden.

Herr Gleß stellte fest, wenn eine Finanzierung noch nicht gesichert sei, hätte man noch die Zeit die nötige Planung vernünftig fein zu justieren. Das wird getan werden müssen.

Er glaubt nicht das die Stadt Bonn ein Interesse daran hat, mit viel Aufwand eine Kreisverkehr zu bauen, der am Ende des Tages nicht funktioniert weil man in der entscheidenden Planungsphase einen entsprechenden Kardinalfehler gemacht hat.

Wir werden uns alle die Zeit nehmen müssen den Auftraggeber, die Stadt Bonn davon zu überzeugen, den Planungshorizont etwas weiter spannen zu müssen als er bisher gesponnen worden ist.

Und solange es noch keinen konkreten Zeit- und Finanzierungshorizont gibt, man also noch in der Planungsphase ist spricht nichts dagegen noch nach zu justieren.

Herr Gleß schlägt vor, dass wir als Stadt Sankt Augustin die Stadt Bonn als Auftragsgeber anschreiben mit dem Inhalt, man könne sich sehr wohl eine Kreisverkehrsanlage vorstellen, wenn gewisse Voraussetzungen (Betrachtungshorizont, Bebauungsplan Pützchensweg, Fußgänger- und Radfahrer-verkehr) erfüllt sind und man deshalb um Nachbesserung bittet. Der Landesbetrieb soll eine Durchschrift des Schreibens bekommen.

Der Ausschussvorsitzende ließ sodann über den Vorschlag von Herrn Gleß abstimmen und bedankte sich bei den Gästen nochmals für dessen Vortrag.

Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen wurde.