

Wie unter TOP 1 besprochen, wurden die TOPs 6 (DS-Nr. 19/0231), 7.1 (DS-Nr. 19/0263) und 7.2 (DS-Nr. 19/0265) wurden zusammen vor TOP 5 behandelt.

Zunächst stellten Frau Reinartz und Frau Cekic von der BSV, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH Aachen, die Planungen für die Umgestaltung der Südstraße anhand einer Powerpointpräsentation vor. Die Präsentation ist dieser Niederschrift als Anlage beigefügt.

Der Vorsitzende bedankte sich für den zügigen, aktualisierten Vortrag. Er sei dann auch ein guter Einstieg, in die Diskussion auch im Hinblick auf die beiden Anträge einzusteigen.

Auch Herr Günther bedankte sich hierfür.

Hinsichtlich des shared space sei er im Zusammenhang mit einem eigenständigen möglichen separaten Radweg gewesen. Er sei davon ausgegangen, dass auch der Radweg in diesem shared space-Bereich eingespeist wird. Und da er auch davon ausgehe, dass da gleiche Geschwindigkeiten gelten, nur dann könne man sich auch richtig arrangieren, werde da sowohl für die Fahrradfahrer als auch für die Autofahrer ja Schrittgeschwindigkeit oder Ähnliches angesagt sein. Daher habe er jetzt noch nicht so ganz verstanden, wo da mit dem eigenen Radweg da die Problematik entsteht.

Bei der Einmündung von-Claer-Straße sei heute eine rote Markierung, die auch dem einbiegenden Verkehr deutlich macht, dass man nicht auf der roten Fläche parken soll, sondern vorher, weil da eben Radfahrer kreuzen.

Der Vorschlag seiner Fraktion und der SPD-Fraktion eines eigenständigen Radweges baue auf der Variante 1 der Verwaltung auf, also ohne die Lampen im Mittelstreifen.

Fraglich sei, ob ein gegenständiger Radweg vom Querschnitt auch bei der Variante 2 funktionieren würde. Wahrscheinlich komme man nachher zu diesem Thema auch noch. Außerdem sei fraglich, wo und wie da Leuchten installiert werden und wie sie die in den Querschnitt passen.

Frau Reinartz und Frau Cekic nahmen hierzu wie folgt Stellung:

Fraglich sei, wie der Radweg in den shared space-Bereich eingespeist werden soll. Die jetzige Lösung sei, dass der Schutzstreifen für die Radfahrer über eine Aufpflasterung geführt werden soll. Man könne im Grunde eine Halblinie einfügen. Aber das widerspreche komplett dem Gedanken von shared space.

Es gelte außerdem ein Geschwindigkeitsniveau von 20 bis 30 km/h, aber keine Schrittgeschwindigkeit. Diese Geschwindigkeit gelte natürlich auch für den Radverkehr.

Die Einfärbung der Furt zur von-Claer-Straße in rot diene mit Sicherheit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auch das wäre bei einem Schutzstreifen möglich.

Es gebe alte Untersuchungen schon von 2009. Da komme der Schutzstreifen bei der Sicherheit wesentlich besser weg als der Radweg in Seitenform, weil die Unfälle nicht auf der Strecke passieren. Die Unfälle passieren an den Einmündungen und an den Knotenpunkten. Es gebe noch aktuelle Untersuchungen von 2015, die bestätigen, dass die Schutzstreifenführung die sichere Variante ist.

Für das Einspeisen gebe es hier zwei Möglichkeiten.

Wenn der Radfahrer zunächst auf dem Radweg fahre, müsse man diesen relativ frühzeitig über eine Fahrbahnabsenkung auf die Fahrbahn legen. Er müsse sich in den KFZ-

Verkehr einfädeln, was immer ein kritischer Punkt ist, und dann irgendwie in den KFZ-Verkehr fahren.

Eine andere Variante sei, dass man ihn geradeaus durchfahren lässt, weil er auf Fahrbahnniveau kommt. Aber auch dann gebe es so einen kritischen Punkt, weil der KFZ-Verkehr seine Verschwenkung hat. Außerdem rechne dieser vielleicht gerade gar nicht mit dem Radfahrer, der dann plötzlich von hinten kommt. Die diversen Fußgänger, die queren wollen, müssten dann auch noch berücksichtigt werden. Das wäre noch kritischer. Wahrscheinlich sei, dass der Radfahrer dann eben auf dem Gehweg geradeaus weiterfährt und die Radverkehrsführung ignoriert.

Herr Günther merkte hierzu an, dass man den Radweg auf demselben Niveau wie die Straße führen könnte, aber mit einer Begrenzung von einem halben Meter.

Er rekapitulierte, dass die Planerinnen in diesem shared space-Bereich Ränder für die Auframpung installieren würden, die zeigt, dass sich da etwas verändert. Es sei eine Verengung. Auch bei dieser Variante würden sich im shared space-Bereich Auto und Radfahrer treffen und die Rampe und die Durchfahrt im shared space-Bereich gemeinsam nutzen.

Man könne darüber diskutieren, wie man das konstruktiv genau macht.

Im Prinzip gelte für alle das gleiche, dass man im shared space-Bereich Rücksicht aufeinander nimmt.

Das heiße für ihn, dass alle annähernd die gleiche Geschwindigkeit haben. Wenn das Auto eine größere Geschwindigkeit habe als die Fußgänger, werde der Fußgänger zurückschrecken.

Es gehe hier darum, dass alle das gleiche Geschwindigkeitsniveau in diesem Bereich nutzen. Nur so könne das auch funktionieren, auch mal abzustocken und auch Vorrang zu lassen.

Die Markierung an der von-Claer-Straße sei schon da. Die könne man in diese Konstruktion einbauen.

Frau Reinartz erläuterte zur Geschwindigkeit, dass der Bereich nicht als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert wird. Hier gebe es ein Geschwindigkeitsniveau von 20 oder 30 km/h.

Entsprechend der vorherigen Erläuterung solle der Radweg auf das Fahrbahnniveau runter geführt werden. Dann gebe es aber das Problem, dass die Führung ja noch stärker wechselt.

Herr Willnecker wollte wissen, wie es gelingen soll, mit einem Rückbau und einer Verkehrsberuhigung einer Straße das dahinterliegende Gebiet zu beleben. Offenbar sei es Sinn der Sache, dass man das optisch mehr miteinander verbindet. Das scheine auch der Sinn des shared space, der freien Querung, zu sein.

Andererseits habe man jetzt eine total sichere Querung auf einer Straße ohne Mängel, nämlich durch eine Lichtzeichenanlage. Die falle dann weg und werde ersetzt durch eine Rampe, bei der man sich darauf verlassen muss, dass der Autofahrer merkt, dass er jetzt nicht fahren darf und der Fußgänger gehen kann. Es könne ja wohl nicht sein, dass man immer jemanden vorschicken muss, von der Gruppe, der entweder besonders mutig oder besonders entbehrlich ist, der dann ein Zeichen gibt.

Daher hätte seine Fraktion gerne eine Absicherung im Bereich dieses Überwegs mit einem klassischen Zebrastreifen, der auch ohne Ampel eine Regelungswirkung hat.

Seine Frage sei, ob damit dieser Gedanke vollkommen zerstört ist oder sich das in irgendeiner Art und Weise miteinander verbinden lässt.

Frau Reinartz erklärte, dass es das Ziel im Integrierten Stadtentwicklungskonzept sei, die beiden Bereiche zu vernetzen und stärker zu verbinden. Das könne nur durch die Funktion und die Gestaltung entstehen. Diese Gestaltung sei die besondere Gestaltung mit Bäumen, mit der Aufpflasterung, mit den Fontänen und mit dem Wasserbecken dahinter, so dass einfach diese Querbeziehung betont wird.

Es sei nicht so, dass ein Mutiger vorgeschickt werden muss.

Sie verwies auf die Forschungen ihres Büros zu shared space-Bereichen, wonach diese shared space-Bereiche, diese freien Querungen, funktionieren.

Es sei auch nicht so, dass man winken muss oder dass man sich besonders bemerkbar machen muss. Man stehe da als Fußgänger. Der Autofahrer merke, dass er in eine andere Situation kommt und fährt vorsichtig. Dann reiche meistens ein Nicken oder der Autofahrer winke mit der Hand.

Entsprechend ihrer intensiven Untersuchungen zur Verkehrssicherheit und zu Unfällen passieren dort kaum schwere Unfälle. Die meisten Unfälle seien dann mit leichtem Sachschaden. Das stelle sich ganz positiv dar.

Entsprechend der durchgeführten Befragung seien die Leute froh über diese Gestaltung, weil es funktioniert und weil es für ein stärkeres Miteinander sorgt.

Zum Thema Fußgängerübergang (FGÜ) wollte Sie wissen, ob sich seine Fraktion einen ganz standardmäßigen FGÜ ohne jegliche Gestaltung vorstellt, oder ob in diesen shared space-Bereich, also auf dem Plateau, ein Zebra markiert werden soll.

Herr Willnecker erläuterte, dass eine Rampe eingerichtet werden soll. Diese sei im Prinzip die Verlängerung des Wegs zum Haupteingang des HUMAs. An keinem anderen Ort mache es seines Erachtens Zweck, diesen Überweg einzurichten. Die Fußgängerampel würde wegfallen und durch einen Zebrastreifen ersetzt werden.

Dieser Zebrastreifen zeige selbst dem dümmsten Autofahrer, dass er aufpassen und Rücksicht nehmen muss auf Fußgänger und Radfahrer, die hier unterwegs sind.

Er denke, das sei eine größere Sicherheit als jetzt.

Er wisse nicht, wo es in Sankt Augustin einen solchen Bereich schon gibt und dass man das hier, an diesem neuralgischen Punkt, zum ersten Mal ausprobiert.

Herr Gleß rief in Erinnerung, was in den letzten Jahren immer wieder mit unterschiedlichsten Beteiligungsformaten, zwischen Politik und Verwaltung und Bürgerschaft und allen Beteiligten diskutiert wurde.

Als man damals mit dem HUMA-Einkaufspark angefangen habe, mit den Arbeiten zum Masterplan Urbane Mitte, seien diese Beteiligungsformate gemacht worden, mit Workshops mit den Bürgern usw.. Selbst in 2010/2011 habe die erforderliche Umgestaltung der Südstraße eine Rolle gespielt.

Man habe immer wieder gesagt, dass man die Südarkaden nicht von der Entwicklung abhängen will, sondern anbinden an die Entwicklung und integrieren.

Das sei von den Bewohnern der Siedlung Im Spichelsfeld, die hinter den Südarkaden leben, ebenfalls gesagt worden.

Dieses Konzept sei dann auch vom Rat beschlossen worden.

Es gebe eine Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 2009. Die enthalte ebenfalls etwas zu dem Thema Südstraße.

Man wolle die Südstraße, die zentrale Achse zwischen HUMA, Südarkaden und der dahinterliegende Siedlung, aufwerten. Hierzu zähle nicht die Einrichtung eines profanen Zebrastreifens, sondern immer die städtebauliche und gestalterische Aufwertung und eine möglichst weitgehende Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer. Dazu sei es erforderlich, die Südstraße entsprechend umzugestalten, es nicht dabei zu belassen und auf diesem breiten Querschnitt einen Zebrastreifen anzulegen.

Das zweite Bild des Vortrages, auf dem der heutige Zustand der Südstraße abgebildet ist, zeige überdeutlich, dass die Südstraße, so, wie sie jetzt ist, absolut überdimensioniert ist.

Man könne die Fahrgeschwindigkeiten zu Zeiten jenseits der Rushour prüfen. Da könne er garantieren, dass sie deutlich höher als 43 km/h sind. Sie seien deswegen deutlich höher, weil es nichts gebe, was dazu führen würde, dass die Geschwindigkeit sich minimieren lässt.

Die vorhandene Ampelanlage könne man schon weithin sehen auf dieser 800 m langen Achse. Wenn man feststelle, dass sich ein Fußgänger auf diese Ampelanlage zubewegt, und möglicherweise dann ein paar Minuten später den Knopf drückt, könne er, aus eigener Beobachtung heraus sagen, dass dann noch mal ordentlich Gas gegeben wird, damit man noch schnell diese Stelle passieren kann. Die Achse sei lang und breit und habe eine lange ausgeprägte Blickbeziehung, die es durch eine vernünftige Gestaltung umzusetzen gilt.

Deswegen gehe es eben auch nicht, dass man es dabei belässt, und einfach einen FGÜ macht.

Da müsse eine vernünftige städtebauliche Umgestaltung her. Und dazu wiederum sei es erforderlich, an dem Querschnitt zu rütteln, die Radfahrer anders zu führen und auch die Übergangsfurt zwischen Südarkaden und HUMA-Einkaufspark und dem vorgelagerten Park umzugestalten.

Der shared space-Gedanke sei ein Gedanke, über den vielfach diskutiert wurde, auch mit der Bürgerschaft.

Es sei vor etwa vier Jahren das erste Mal gewesen, dass man diesen Gedanken ganz konkret auf der Grundlage einer vernünftigen Planung geäußert hat. Es sei immer Gegenstand der Diskussionen gewesen, dass man dort etwas großzügig ändern will.

Die Bedeutung der Südstraße als Hauptsammelstraße werde sich nicht ändern. Sie könne sich auch nicht ändern. Die Südstraße werde weiterhin ein unbedingter, unverzichtbarer Bestandteil des Straßennetzes für alle Verkehrsteilnehmer sein.

Der Charakter solle sich verändern, weil er spätestens jetzt, wo die Abbiegespur zu dem großen Parkplatz des HUMA-Einkaufsparks weggefallen ist, ein anderer ist.

Die Querschnitte und die Führung der Verkehrsteilnehmer seien nicht mehr zeitgemäß.

Deswegen sei es viel zu wenig jetzt zu sagen, dass man da jetzt einen Zebrastreifen und vielleicht eine Beschilderung anbringt. Es werde nicht dem gerecht, wenn es darum geht, das Zentrum umzubauen und umzuplanen.

Man habe die klare Zielsetzung, Straßenräume und Verkehrsräume dort umzugestalten, wo sie umgestaltet werden müssen, eingepflegt in den damaligen Grundförderantrag für das integrierte Handlungskonzept, weil sie nicht mehr zeitgemäß und zeitgenössisch sind. Dazu habe auch immer die Südstraße gehört.

Der Grundförderantrag sei im Rat beschlossen worden.

Im Radverkehrskonzept stehe, dass an der Stelle shared space sein soll. Das sei auch so beschlossen worden, inklusive der Angebotsstreifen für Radfahrer. Auch die seien Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

Daher diene alles, was heute vorgestellt werde, auch dazu, das umzusetzen, was in den unterschiedlichsten Beteiligungsformaten besprochen wurde.

Herr Schmitz-Porten wollte wissen, warum in der Sitzung keine Mikrofone auf dem Tisch stehen. Man kenne das Desaster schon vom Rathaus. Bei den dortigen Sitzungen würden die Anlagen auch ständig ausfallen. Nun habe man hier für Unsummen ein neues technisches Rathaus hingestellt und laufe mit den Knochen durch die Gegend. Dieses Elend habe man schon am Vortag im Planungsausschuss gehabt. Und heute sei nichts verändert.

Herr Gleß teilte mit, dass die Mikrofonanlage am letzten Montag ausgefallen sei. Das Unternehmen versuche seitdem, die Mikrofonanlage zu reparieren. Es müsse ein neues Update geschaltet werden. Diese Situation habe man am Dienstag und Mittwoch in den Sitzungen gehabt, leider auch heute Abend. Es habe und Mittwoch am Dienstagabend funktioniert, und es werde auch heute Abend funktionieren. Die Verwaltung bemühe sich stets, auch dieses Problem zu beseitigen.

Herr Schmitz-Porten bedankte sich für die Auskunft.

Es sei nur bedauerlich, dass es in Deutschland vier Tage dauert, bis in einem neuen Haus so eine Mikrofonanlage wieder funktioniert. Das sei schon sehr schlecht. Das wolle es doch mal angemerkt haben, und bitte es auch im Protokoll aufzunehmen. Man werde darauf zurückkommen.

Jetzt zur Sache selbst:

Er glaube, man habe die Planungen im Kopf, die der Beigeordnete gerade dargestellt hat. Die Entwicklungen hin zu einer Veränderung in der Südstraße. Es sei richtig dargestellt, dass man dort etwas ganz Neues machen will.

Dieser komische Begriff „shared space-Bereich“, das sei also ein gleichberechtigter Bereich für alle Verkehrsteilnehmer. Man habe von den Planern gehört, dass andernorts damit gute Erfahrungen gemacht werden.

Er kenne das auch in Duisburg, und das funktioniere tatsächlich.

Und den Ansatz, das hier zu realisieren, halte er für vernünftig.

Einen Zebrastreifen dort einzubauen, würde diesen Paradigmenwechsel dort auf dieser Straße verhindern. Denn dann hätte man da wieder einen Stopp und jemand Bevorrechtigten. Er glaube, dass man das da nicht braucht, sondern die Rücksichtnahme.

Generell habe er Bedenken, wenn der Beigeordnete sagt, dass der Charakter der Straße sich nicht ändert. Das finde er schon. Es sei die Haupt-Ost-West-Achse: wenn man die Mendener Straße sehe, die mit einem Schutzstreifen verengt werden soll, die Unterführung und über die Philosophenkreuzung an der Arnold-Jansen-Straße.

Das seien die einzigen Möglichkeiten, um rüberzukommen, auf die andere Seite, in dem Bereich. Wenn man jetzt von Mülldorf zur Metro fahren will, fahre man durch die Südstraße. Sonst müsse man die Unterführung nehmen. Das heißt, dort sei schon eine Veränderung. Denn gerade mit diesem Bereich, den er gerade beschrieben habe, und eventuell sogar noch mit diesen dicken Lampen da in der Mitte, habe er ein ganz anderes Bild dieser Straße.

Und man wolle ja auch die Geschwindigkeit senken. Man wolle nicht, wie bei einer normalen Durchgangsstraße, 50 km/h erlauben, sondern auf 20 bis 30 km/h reduzieren. Da ändere sich etwas, und man halte das für richtig.

Er schlage vor, dass man sich als erstes auf die Frage, shared space oder Zebrastreifen konzentrieren sollte.

Er wollte wissen, ob die Verwaltung bzw. die Planerinnen es für vertretbar halten, dass der shared space-Bereich auf dieser Straße der richtige Ansatz ist und ob sie das empfehlen würden. In beiden Varianten, Variante 1 und 2, sei er enthalten.

Er bitte gleich mal darüber zu debattieren, ob man die Fragestellung, Zebrastreifen ja oder nein, abhandeln könne.

Danach bitte er den Antrag mit den Fahrradwegen zu diskutieren.

Vorab wollte er wissen, ob bei der Variante 2 mit den Lampen der Fahrradweg unmöglich ist, oder ob das auch geht.

Herr Gleß bekräftigte, dass sich die Bedeutung der Südstraße innerhalb des Verkehrsnetzes und Straßennetzes nicht verändern wird. Der Charakter werde ein anderer werden, die Bedeutung werde die Gleiche bleiben.

Zur Frage, ob sie den shared space-Bereich empfehlen kann, teilte Frau Reinartz mit, dass sie das natürlich kann. Sonst hätte sie diese Varianten nicht so entwickelt.

Gegen den FGÜ spreche, dass die wenigsten Radfahrer an diesem Zebrastreifen absteigen, was sie ja eigentlich müssten. Gerade da werde es gefährlich, weil der Autofahrer nicht damit rechnet. Er trete in Kontakt mit dem Fußgänger, der dort queren will. Aber wenn ein Radfahrer mit entsprechender Geschwindigkeit quert, könne das auch zu Verkehrssicherheitsproblemen führen.

Herr Montexier erläuterte, dass der Begriff „shared space“ „gemeinsamer Raum“ bedeutet. Es sei doch richtig, dass es die Idee ist, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen, Fahrbahnmarkierungen zu verzichten?

Es gebe Studien aus dem englischen und niederländischen Raum, die zeigen, dass, wenn die Verkehrsteilnehmer mehr Verantwortung bekommen, die Zahl der Verkehrsunfälle sogar über 40% zurückgegangen sind.

In Sachen der Inklusion sei er auf etwas gestoßen. Es gehe hier um Berücksichtigung der schwachen Verkehrsteilnehmer, § 8 Abs. 1 Nr. 4 Behindertengleichstellungsgesetz. Er wollte wissen, wie das bei der Baumaßnahme umgesetzt wird.

Frau Reinartz erläuterte, dass der Begriff „shared space“, also geteilter Raum, ein Begriff ist, patentiert ist von dem niederländischen Keuling-Institut. Und deswegen verwende sie hier den Begriff der freien Querung. Es sei nicht so, dass alle Vorrang oder das gleiche Recht hätten. Der KFZ-Verkehr habe rechtlich den Vorrang. Aber das Prinzip basiere auf diesem Miteinander, auf der Verständigung.

Bei der Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus von Tempo 50 auf Tempo 20 oder 30 gehe die Verkehrssicherheit hoch.

Bei Mobilitätseingeschränkten müsse man unterscheiden zwischen Gehbehinderten und den Sehbehinderten.

Für die Gehbehinderten sei es positiv, weil sie in einem Bereich gut passieren können. Das gelte auch für Familien mit Kinderwagen.

Bei den Sehbehinderten und Blinden müsse noch mal unterschieden werden. Entsprechend ihrer Forschungen habe es wenig oder gar keine Probleme mit Blinden gegeben. Sie würden mit den Bodenindikatoren hingeführt zu dieser Stelle und wüssten, dass dort

eine Querung ist. Und sie seien für die anderen Verkehrsteilnehmer erkennbar an ihrem Stock und an den Blindenpunkten. Da werde immer Vorfahrt gewährt.

Problematische Situationen könnten Sehbehinderte haben. Sie seien für den KFZ-Fahrer nicht erkennbar, aber agieren vorwiegend, wie Blinde eben auch, mit ihrem Hörsinn, und warten dann, ob sie passieren können oder nicht.

Es bestehe die Möglichkeit, dass die Rohre von der jetzigen Lichtsignalanlage, die man beispielsweise auch als Dunkelschaltung schalten könnte, dort verbleiben. Das heiÙe, dass nur Menschen mit Behinderung oder Kinder dort anfordern, wenn sie bei Grün passieren möchten. Es bestehe die Möglichkeit, das umzusetzen, für ein halbes Jahr zu testen und ggf. die Lichtsignalanlage zu reaktivieren, z. B. als Dunkelschaltung.

Herr Puffe bekräftigte, dass diese Straße umgestaltet werden muss. Das sei man Bürgerinnen und Bürgern, den Anwohnern und vor allen Dingen den Geschäftstreibenden in der Südstraße schuldig. Man habe in der Vergangenheit viel darüber gesprochen. Es sei auch Bestandteil des Grundförderantrages für die Umgestaltung des Zentrums. Man kenne die Leerstände in den Südarkaden und habe daher immer gesagt, diese Sichtbeziehung und die Erschließung fußläufig an das neue Zentrum muss gewährleistet werden.

Deshalb seien er und seine gesamte Fraktion sehr verwundert über die Presseberichterstattung der FDP-Fraktion gewesen, dass man am besten da gar nichts macht und das Geld nicht gut investiert sei, wenn man das machen würde.

Man müsse bei dem bleiben, was man auch den Bürgerinnen und Bürgern und den Geschäftstreibenden in der Vergangenheit gesagt, und auch im Grundförderantrag entsprechend mit aufgenommen hat.

Hinsichtlich der Beleuchtung interessierte ihn, wie sie in Variante 1 angebracht würde, weil kein beleuchteter Mittelstreifen vorgesehen ist.

Frau Reinartz wies darauf hin, dass das genaue Beleuchtungskonzept Bestandteil der Entwurfsplanung ist, die dann darauf folgt. Aber selbstverständlich werde für eine ausreichende Beleuchtung gesorgt. Wie die dann konkret aussehe, sei ein Detail, das in der jetzigen Planungsstufe noch nicht enthalten ist. Aber man könne davon ausgehen, dass der Bereich ausreichend ausgeleuchtet wird.

Herr Köhler teilte mit, dass seine Fraktion grundsätzlich mehr mit der Variante 2 sympathisiere, weil es wirklich einen schönen Straßenraum ergibt, wie man in Hennef sehen könne. Das würde tatsächlich dem Charakter der Straße eine ganz neue Qualität geben, den die Straße auch verdiene. Nach vielen Jahren der Gesichtslosigkeit würde sie dann ein doch sympathisches Gesicht bekommen.

Man könne auch zur Not mit der Variante ohne diesen Mittelstreifen leben. Das wichtigste sei, dass der Übergang HUMA/Südarkaden mit einer Auframpung gestaltet wird, die gehörig breit ist und einen guten Übergang für Fußgängerinnen und Fußgänger ermöglicht. Diese Auframpung werde dazu führen, dass Autofahrer und Leute, die zu Fuß unterwegs sind, vernünftig und respektvoll miteinander umgehen.

Paradox formuliert: Die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer werde sich dadurch erhöhen, dass sie verunsichert werden.

Weiterhin seien im Radverkehrskonzept bestimmte Dinge festgezurr worden. Es mache keinen Sinn, eine generelle Aussage über die Gestaltung des Radverkehrs zu machen, um sie dann im Einzelfall immer wieder aufzuheben und etwas anderes zu machen. In

dem Zusammenhang erinnere er daran, dass man ja auch vorhabe, die B56 umzugestalten mit einer Radverkehrsführung auf der Straße, auch auf einem Schutzstreifen. Und wenn man entlang der Südstraße auf das System mit Schutzstreifen verzichte, hätte man beim Einbiegen aus der B56 in die Südstraße oder auch umgekehrt, wieder einen Paradigmenwechsel, wieder einen Systemwechsel. Und das sei nicht gut.

Man müsse für die Radfahrer, als die schwächeren Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr, dafür sorgen, dass sie klare, eindeutige und möglichst überall durchgehaltene Regelungen vorfinden. Davon sei man im Stadtgebiet sowieso noch weit genug entfernt. Da müsse man an vielen Punkten noch arbeiten. Aber hier sei ein guter Punkt, um damit anzufangen.

Im Antrag der Grünen und der SPD sehe man den Radverkehr auf derselben Höhe wie den Fußgängerverkehr, also angehoben über das Fahrbahnniveau. Da sehe seine Fraktion ein großes Problem, gerade an der Querungsstelle. Man bevorzuge eine Lösung, wie sie hier in beiden Varianten vorgeschlagen worden ist, also einen Schutzstreifen auf der Straße.

Zu einer der vorhergehenden Fragen, ob bei Variante 2 ein Radweg funktionieren würde, erläuterte Frau Cekic nach Prüfung, dass sie das auf die Schnelle gerechnet habe.

Von den Maßen her passe es nicht.

Sie komme bei den Bestandsbreiten auf insgesamt 18,20 m. Bei einem Mittelstreifen von 1,25 m, müsse sie daneben eine Richtungsfahrbahn von jeweils 3,25 m einplanen. Dann sei sie bei 7,75 m, hinzu komme ein Gehweg von 2,50 m und ein Radweg von 2,50 m. Das bedeute, der eine Seitenraum habe 5 m Breite. Auf der anderen Seite seien noch Bäume gewünscht. Da komme man dann auf 7,50 m. Alles zusammen seien dann 20,25 m.

Da sei noch nicht geprüft, ob man an den engen Stellen, z. B. an den Querungsstellen usw., klar kommt.

Das müsse aber noch genau geprüft werden.

Es sei aber nicht so, dass es bei ihrer Planung keine Querungshilfe gebe, weil dieser shared space-Gedanke da ist. Dieser shared space-Gedanke ergebe sich natürlich aus der Gestaltung. Man habe eine schmalere Fahrbahn, Baumköpfe, ein Baumtor, eine Rampe, diese Pflasterung. Es gebe optisch viel, das dem KFZ-Fahrer sagt, dass hier etwas passiert.

Außerdem gebe es auch eine verkehrsrechtliche Geschichte, nämlich dass in dem Bereich die Geschwindigkeit auf 20 oder 30 km/h reduziert wird.

Das bedeute, der Verkehr fährt noch mal langsamer als bisher. Außerdem gebe es eine Mittelinsel, und das sei eine Querungshilfe.

Der Fußgänger müsse nicht nach links und rechts gucken und sich in beide Richtungen absichern, sondern immer nur in eine Richtung. Der Querungsweg sei deutlich kürzer, nämlich nur 3,25 m.

Der Fußgänger sei also auf mehrere Arten und Weisen gesichert.

Frau Reinartz gab noch einen Aspekt zu der Seitenraumführung zu Bedenken. Die Frage sei, ob diese Seitenraumführung sozusagen als benutzungspflichtiger Radweg gestaltet werden soll. Dann müsse einerseits die besondere Gefahrenlage nachgewiesen werden. Dies halte sie hier für schwierig.

Und wenn ein nichtbenutzungspflichtiger oder anderer Radweg dort angeboten würde, bestehe natürlich auch die Möglichkeit, dass auch auf der Fahrbahn gefahren werden

kann. Dies führe zu totaler Unsicherheit, selbst bei dem Abschnitt auf der Südstraße. Dies habe sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben. Radfahrer, die dort häufiger unterwegs sind, wüssten teilweise nicht, wie sie sich dort verhalten müssen oder sollen.

Angesichts der umfangreichen Ausführungen, dass shared space wirklich ein sicherer Weg ist, teilte Herr Willnecker mit, dass er für seine Fraktion den Antrag zurückziehe.

Es zeige, wenn es rampenmäßig und vernünftig abgetrennt dargestellt wird, dass man auch dann die Fußgänger nicht in irgendeiner Unsicherheit lässt. Darauf vertraue er. Seine Fraktion habe nie Bedenken dagegen gehabt, bei der Südstraße überhaupt irgendetwas zu machen.

Man wollte nur nicht einfach Geld auf den Kopf hauen, damit etwas Schönes da gemacht wird. Er habe sich jetzt überzeugen lassen.

Trotzdem wolle er eine Sitzungsunterbrechung beantragen, um sich noch einmal zu beraten, was genau mit der Wegführung der Grünen gemeint ist.

Herr Schmitz-Porten erläuterte, dass er die Einmündungsbereiche in die Straßen für das Gefährliche für die Radfahrer halte. Er fahre hier jeden Tag Fahrrad und sei 20 Jahre nach Siegburg gefahren. An vielen Einmündungen sei es immer gefährlich, weil die Autofahrer nicht mit dem dahinten irgendwo kommenden Radfahrer rechnen.

Man sei hier aber in einem Bereich, der nicht so ist, wie einige Durchgangsstraßen. Sondern es sei ein 20/30-Bereich, und dort habe man auch nur eine Einmündung nach rechts, die in die Südstraße. Nachher bei dem Netto-Markt müsse man dann noch mal aufpassen.

Und insoweit wäre da die Gefahrenlage nur an diesen zwei kleinen Punkten gegeben, wo man dann entsprechend durch Beschilderung aufpassen müsse. Man müsse dort die Autofahrer darauf hinweisen, mit maximal 30 km/h zu fahren, und dass ein Radfahrer kommen könnte, bevor sie rechts abbiegen.

Es gebe generell einen Vorrang für Fahrradfahrer, wenn ein Radweg vorhanden ist.

Er sei gerade wieder in Holland gewesen. Es gebe dort sehr viele Radwege ausschließlich für Fahrräder.

Man habe hier eigentlich die Grundregel, wo der Raum dafür da ist, wolle man auch Radwege bauen. Man habe bei der Südstraße Raum, zumindest bei der Variante 1. Bei der 2. Variante vielleicht auch noch.

Das Planungsbüro sage, da könnte man so etwas machen. Problematisch sei aber vor allem die Einmündung in diesen shared space-Bereich.

Wenn er jetzt auf der Fahrbahn komme, gehe die Fahrbahn durch den shared space-Bereich, Auto und Fahrräder nebeneinander, hintereinander. Der Schutzstreifen ende dort.

Und dann komme genau die Situation, die vorhin beschrieben worden sei: Der Fahrradfahrer komme in den Fahrbereich, ohne Schutz. Er sei dann auf der Fahrbahn.

Wenn der Fahrradweg im shared-Bereich quasi eine eigene Spur geradeaus bekommt, dann müsse man gar nicht in die Fahrbahn.

Da müsse man nur auf die Fußgänger achten. Da sei der Sicherheitscharakter des Fahrradweges wieder im Vordergrund.

Auf Seite 4 des Protokolls zur Bürgerdiskussion in der Südstraße zu diesem Thema habe es genau diese Frage gegeben. Die Bürger hätten darauf hingewiesen, dass es sicherer ist, auf einem Fahrradweg zu fahren. Da könne nämlich kein Auto kommen.

Er wollte wissen, ob man es sich vorstellen kann, dass man das auf der Fahrbahn macht, aber mit einem durchgehenden Streifen.

Das heiße, es gebe einen Fahrradstreifen mit einer Schutzlinie, die normal von Autos eben nicht berfahren werden darf.

Es gebe Platz genug.

Dann werde dem Autofahrer signalisiert: Das ist Fahrradflche und nicht der gestrichelte Bereich, wo jederzeit Autofahrer reinfahren können.

Frau Reinartz wies darauf hin, dass anders, als es Herr Schmitz-Porten gesagt hatte, es drei Zufahrten gibt:

Auf der einen Seite gebe es nur die Südstraße.

Der kritische Bereich sei auf der anderen Seite: Es gebe die zwei Zufahrten zu der Parkplatzfläche von den Südarkaden. Das seien die Grundstücksein- und ausfahrten, plus die von-Claer-Straße.

In Holland gebe es in den größeren Städten häufig separate Radwege. Dort sei es ganz anders organisiert, auch mit dem Parken, etc. Aber in Mittel- und Kleinstädten gebe es auch diese Schutzstreifen. Von allen Radverkehrsanlagen in den Niederlanden seien nur etwa 14% abgetrennt.

Ein Radfahrstreifen sei sicherlich ein Kompromiss. Der wäre ein bisschen breiter. Ein Radfahrstreifen habe eine Breite von 1,85 m inkl. Markierung. Das müsse verbreitert werden und zusätzlich die Kernfahrbahn.

Herr Puffe teilte für seine Fraktion mit, dass sie der Verwaltungsvorlage mit Empfehlung Variante 2 sehr gut folgen könne, und den Antrag von Bndnis90/Grüne / SPD kritisch sehe.

Er begründete dies wie folgt:

Es sei sehr viel gesagt worden zum Thema „Verkehrssicherheit“, was für ihn auch sehr plausibel sei.

Man habe es sehr gut gefunden, dass die Verwaltung eine Bürgerversammlung durchgeführt hat, wo die Nachbarn und Gewerbetreibenden informiert wurden. Den Teilnehmern seien die zwei Varianten präsentiert worden, und darüber sei diskutiert worden.

Es sei eine Person von den etwa 30 Teilnehmern dabei gewesen, die die Frage gestellt hat zum Thema „Fahrradweg“, wie Herr Schmitz-Porten ausgeführt habe. Die präferierte Variante sei aber die Variante 2 gewesen.

Wenn man Bürger einlade und mit ihnen diskutiert, und beschließe im Ausschuss etwas völlig anderes, finde er das zumindest unglücklich.

Daher könne seine Fraktion der Verwaltungsvorlage Variante 2 folgen.

Man könne später mit Sicherheit noch über den Kompromissvorschlag, den Herr Schmitz-Porten gerade auf den Weg gebracht hat, diskutieren, wenn das durchgängig möglich wäre. Aber eine Stückelung, erst den Schutzstreifen und dann wieder eine andere Version, mache keinen Sinn.

Herr Günther verdeutlichte, was man unter einem Radweg verstanden habe und wie er sich im Querschnitt darstellt.

Die Idee sei, den Radweg auf dem gleichen Höhenniveau wie die Fahrbahn zu führen, aber von der Fahrbahn konstruktiv abzutrennen, z. B. durch eine Aufwölbung. Damit wäre bei der Zusammenführung im Bereich shared space für beide diese Aufrmpung.

Dann müssten die Radfahrer nicht auf dem Fußgängerniveau fahren und damit auch gleich auf dem shared space-Niveau diesen Bereich kreuzen.

Man habe auch die Variante Radfahrstreifen basierend auf der Verwaltungsvariante 1 gerechnet, also ohne diesen Mittelleuchtenstreifen.

Die Rechnung Radweg impliziere auch, dass manche Flächen kleiner werden, oder ganz verschwinden.

Bei dieser Rechnung Radweg sehe man ja, dass auf der nördlichen Seite der Grünstreifen nicht mehr da ist.

Wenn man die Chance habe, die 18,20 m zu bearbeiten, und eigentlich relativ viele Freiheiten habe, einen eigenständigen Radweg anzulegen, dann wäre das eine gute Gelegenheit, das mal zu machen.

Beim Radfahrstreifen habe man das auch durchgerechnet. Das funktioniere auch. Da würden einige Flächen kleiner, aber das könne man durchaus machen. Das sei ein vernünftiger Kompromiss, der ein bisschen mehr Sicherheit bringen würde als ein Angebotsstreifen.

Es möge zwar im Radverkehrskonzept drinstehen. Aber wenn man die Möglichkeit habe, eine bessere Lösung zu kriegen, wie beispielsweise einen eigenständigen Radweg, der unbeeinflusst von irgendeinem Autoverkehr daherkommt, da solle man doch die Gelegenheit ergreifen.

Hinsichtlich der Beleuchtung wollte er wissen, ob eventuell auch daran gedacht sei, eine hängende Beleuchtung über die Straße zu spannen, ähnlich wie bei der B56.

Im Anschluss an diese Ausführungen unterbrach der Vorsitzende die Sitzung.

Sitzungsunterbrechung von 19:34 Uhr bis 19:48 Uhr.

Nachdem der Vorsitzende die Sitzung wieder eröffnet hatte, bestätigte Herr Willnecker, dass er den ergänzenden Antrag der FDP-Fraktion zurückzieht. Er habe sich davon überzeugen lassen, dass hinter dem shared space wohlüberlegte Gedanken sind. Das habe er eben schon in seiner Wortmeldung gesagt.

Herr Schmitz-Porten teilte mit, man habe festgestellt, dass es noch Aufklärungsbedarf gebe, der in der Sitzung nicht ausreichend befriedigt worden sei, um beraten zu können. Man habe dann in der Sitzungspause versucht, diese Informationen zu bekommen. Das sei etwas mühsam gewesen. Allerdings sei die Sitzungsunterbrechung zu kurz gewesen. Die Angelegenheit sei zu wichtig, als das man schnell, schnell macht.

Zur Sache selbst.

Wenn er es richtig verstanden habe, sei der angedeutete Kompromissvorschlag, nämlich einen Schutzstreifen mit einer durchgezogenen Linie zu machen, erst mal auf seine Möglichkeit hin zu überprüfen.

In der Sitzungsunterbrechung habe er es so verstanden, dass über den gesamten Verlauf der Straße bis zum Ende, kurz vor der Bahn, möglich wäre, wenn auf beiden Seiten 30 cm von den vorgesehenen Dingen, die dort sind, weggenommen würden. Das sei als möglich bezeichnet worden.

Bei dem Bereich unmittelbar vor der Bahn, müsse man die drei Verkehrsinseln berücksichtigen. Das werde teuer. Das heiße, man muss dort, anders als im vorderen Bereich, beidseitig 35 cm gewinnen, um einen durchgezogenen Streifen machen zu können, um auf die Radwegplanung verzichten zu können.

Diese sei ja in der Variante 2 mit den Leuchten gar nicht möglich.

Wenn man also die Leuchten haben und gleichzeitig die Radfahrer schützen wolle, brauche man mehr Raum. Er wollte wissen, ob er das so auf die Schnelle richtig wiedergegeben hat oder ob es dazu neue Informationen gibt.

Frau Reinartz verdeutlichte, dass die Varianten, die sie vorgestellt habe, abgesichert seien. Das seien die Maße, die sie jetzt so geben könne.

Man habe das so gestaltet, dass kein Umbau erforderlich ist. Es müssten keine Borde aufgehoben werden, die Schutzstreifenführung sei dort möglich. Die Kosten müssten dann noch entsprechend angepasst werden. Das müsse bedacht werden bei der Lösung.

Auf die Frage von Herrn Schmitz-Porten hinsichtlich eines Grünstreifens teilte sie mit, dass die Borde liegen bleiben. Die Kosten seien minimal. Es sei raumgewinnmässig möglich, dort 35 cm aus dem dort vorgesehenen Grünstreifen zu gewinnen, den es ja bisher nicht gibt, wenn man ihn eben etwas schmaler macht.

Hinsichtlich des Kompromissvorschlages wies Herr Puffe hin, es sei wirklich wichtig, dass es von Anfang bis Ende ohne Unterbrechung möglich ist. Die Frage sei, welche Kosten dabei entstehen würden, wenn man das entsprechend angehe. Das sei natürlich ein nicht zu vernachlässigender Punkt bei so einer Diskussion.

In der Sitzungsunterbrechung sei thematisiert worden, dass ein Wassersammler mit angepackt werden müsse, wenn man an diesen Grünstreifen geht.

Das müsse man für die Entscheidung wissen.

Ansonsten könne seine Fraktion, wie bereits angesprochen, mit der Variante 2, von der Verwaltung vorgeschlagen, sehr gut leben.

Herr Quast erläuterte, dass er das Thema „Wassersammler“ angesprochen hat. Er habe aus der Infoveranstaltung mitgenommen, dass die Südstraße auf der Nordseite entwässert wird. Er habe eben schon mal Rücksprache genommen und da sei ihm gesagt worden, das Verlegen der Sinkkästen, wo die Entwässerung stattfindet, sei nach vorsichtiger Auskunft des Tiefbauamtes, erst mal kein Problem.

Herr Günther fasste zusammen:

Es werde wohl der shared space-Bereich sein. So habe er jetzt auch die FDP verstanden.

Bei den Varianten laufe es anscheinend auf Verwaltungsvariante 2 hinaus, also mit den Leuchten in der Mitte der Straße. Da wolle er ein Votum haben.

Da der Radweg offensichtlich nicht mehrheitsfähig sei, bitte er darum, Variante 2 mit dem Radfahrstreifen zu planen, mit Kosten und zu präsentieren.

Herr Willnecker schlug vor, zunächst über die Varianten abzustimmen und zu gucken, welche Mehrheiten sich abzeichnen. Wenn er das richtig sehe, sei der Verwaltungsvorschlag mit der Variante 2 der weitergehende und der Änderungsantrag jetzt hier der weniger weitergehende. Und dann werde sich unter Umständen manches schon klären.

Der Vorsitzende teilte mit, dass er den Antrag von Bündnis90/Die Grünen und SPD für den Weitestgehenden hält, weil er ja zwei verschiedene Add-Ons hat und von dem Verwaltungsvorschlag V1 abweicht.

Herr Willnecker kündigte für seine Fraktion an, diesem Antrag, dem weitergehenden Antrag, mit einem Radstreifen anstelle eines Radweges, dann nicht zuzustimmen. Das sei nicht ausreichend genug, um von der Verwaltungsplanung abzuweichen.

Herr Dr. Frank resümierte, dass der aus seiner Sicht richtige Weg schon vor einer halben oder dreiviertel Stunde aufgezeigt worden sei.

Das sei der Vorschlag von Herrn Puffe gewesen, der Variante 2 zuzustimmen, mit der Maßgabe, dass geprüft werden soll, ob ein Fahrradstreifen möglich ist.

So habe man im Grunde drei Varianten:

- die Variante 1, die, so glaube er, vom Tisch ist,
- die Variante 2, so, wie von der Verwaltung vorgeschlagen,
- und eine Variante 2a, mit der Änderung, dass ein Fahrradstreifen, sprich, durchgezogene Linie in Frage kommt.

Über das letztere könne man aber im Moment nicht abstimmen, weil es technisch noch nicht geprüft sei.

Man könne aber, so meine er, durchaus abstimmen über die Variante 2A, also die Verwaltungsvorlage, mit dem Prüfauftrag, ob ein Fahrradstreifen möglich ist.

Wenn das Planungsbüro sage, es geht nicht, dann falle der Beschluss automatisch auf Variante 2 zurück.

Herr Gleß fasste zusammen, dass quasi eine Variante 2A als Prüfauftrag beschlossen werden soll, dergestalt, dass geschaut wird, ob eine durchgezogene Linie, als ein Fahrradstreifen, nicht Angebotsstreifen, möglich ist oder nicht.

Er habe es so verstanden, sollte das nicht möglich sein, das zu installieren, aus welchen technischen Gründen auch immer, dann automatisch die Variante 2 zur Ausführung käme, so, wie sie von der Verwaltung vorgeschlagen ist. Damit wäre ein gewisser Automatismus verbunden.

Entsprechend des Vorschlags von Herrn Dr. Frank wolle man keine Zeit verlieren durch unnötige Beratungen. Bis September müsse der Förderantrag gestellt werden.

Der Vorsitzende fügte hinzu, dass Grundlage der Verwaltungsvorschlag sei, ergänzt um einen Prüfantrag, ob es möglich ist, eine durchgezogene Linie für den Fahrradweg zu markieren. Das sei so übergekommen, und über diesen Antrag könne man auch als einzigen abstimmen.

Herr Schmitz-Porten wandte ein, dass man nicht das Ziel aus dem Auge verlieren sollte, eine sichere Wegeführung für Fahrradverkehr zu haben.

Wenn man auf die schwächste Variante, nämlich eine durchbrochene Linie, zurückfalle, habe man nicht die beste Variante gezogen.

Man habe hier einen großen Straßenbereich. Man könne hier planen. Man wollte sogar einen Fahrradweg haben. Es sei aber gesagt worden, dass dies nicht geht.

Wenn es bei Variante 2 nicht geht, dann bleibe nur die Variante 1 für den Radweg.

Den habe man ja beantragt. Eine durchbrochene Linie sei im Verwaltungsvorschlag enthalten. Das sei den Antragstellern aber zu wenig.

Das heiße, die Verwaltung bekommt den Prüfauftrag, ob ein Radweg möglich ist, der geschützt ist, nämlich mit einer durchgezogenen Linie.

Wenn man schon keinen separaten Radweg bauen könne.

Wenn diese Antwort heute nicht gegeben werden kann, sei die Sache für sie nicht entscheidungsfähig, weil man nicht den Schutz der Radfahrer opfere, um einige Lampen dort in der Mitte anzubringen. Denn das sei ja der Preis.

Bei der Variante 1 könne man es sofort machen mit der sicheren Radführung.

Wenn man sich aber auf die Lampen der Variante 2 versteife, und damit die Sicherheit der Radfahrer mit einer durchgezogenen Linie opfern wolle, gehe ihm das zu schnell.

Er bitte darum, das Prüfergebnis der Verwaltung abzuwarten, ob es nicht doch geht, 35 cm an beiden Seiten, dass man zwar in der Fahrbahn bleibe, wie vom Verwaltungsvorschlag vorgesehen, aber mit einer durchgezogenen Linie, um einen optimaleren Schutz zu erreichen.

Wenn das nicht möglich sei, dann müsse man über Lampen oder Sicherheit der Radfahrer diskutieren und ob Variante 1 genommen wird.

Man werde nicht automatisch dann eine durchbrochene Linie haben, dafür aber ein paar Lampen in der Mitte. Das sei als Sicherheit für die Radfahrer zu wenig.

Herr Beutel wandte ein, dass im östlichen Bereich keine Lampen angedacht seien.

Herr Günther beantragte, noch einmal in die Beratung zu gehen. Man sei mit zwei Sachen gestartet und beide fallen hinten runter. Da könne man jetzt nicht freihändig irgendetwas anderes aus dem Ärmel zaubern.

Herr Schmitz-Porten bestätigte, dass der Ausschuss bei Beratungsbedarf immer Rücksicht nehme.

Er bat trotzdem darum, zumindest die Verwaltung zu beauftragen zu prüfen, ob es mit diesen 35 cm dahinten so geht, um diese Information noch zu haben für die weitere Beratung.

Vielleicht könne man dies, wenn es eilig ist, sogar sofort in den Rat bringen.

Herr Puffe wandte ein, dass man auch bei der gerade diskutierten Variante, mit dem durchgängig gewünschten sicheren Radweg auf der Straße aufgezeichnet, wissen müsse, was sie kostet.

Er wiederholte, dass seine Fraktion der Variante 2 der Verwaltung zustimmen könne. Aber wenn etwas anderes geprüft wird, müsse man wissen, was es kostet, bevor es entschieden wird.

Der Rat tage nicht in Kürze und der Antrag müsse bis Ende September 2019 gestellt werden. Er wolle von der Verwaltung wissen, wie die zeitliche Abfolge denkbar wäre.

Herr Gleß bedankte sich bei Herrn Dr. Frank für dessen vorherigen Vorschlag.

Er wies darauf hin, dass der Förderantrag gestellt werden muss. Er verwies auf die Informationsveranstaltung für die Politik vor etwa vier Wochen im Rathaus. Die Fraktionen seien u. a. mit den Plänen versorgt worden. Außerdem verwies er auf die Informationsveranstaltung für die Bürgerinnen und Bürger.

Die Prüfung werde so laufen, dass mit möglichst wenig Aufwand eine durchgezogene Linie kreierte und Flächen dazugewonnen werden. Aus seiner Sicht solle dafür nicht eine Grünfläche erhalten. Man spreche immer über Biodiversität an Straßen, und da wolle er nicht ausgerechnet dort eingreifen, wo er Biodiversität schaffen möchte.

Das heiße, den Platz gewinne man eigentlich nur im östlichen Teil der Südstraße, dort, wo die Verkehrsinseln sind. Man müsse konstruktiv an das rangehen, was sich in der Straßenmitte befindet, um den Raum zu schaffen.

Wenn er an den Grünstreifen doch rangehen muss, dann werde das zur Folge haben, dass sich der Radstreifen auf der nördlichen Seite der Südstraße automatisch ein klein wenig verschwenkt. Das wiederum bedeute, dass man sich an die Mittelinsel bewegen muss, an die Konstruktion der Querungshilfe.

So werde dann die Prüfung sein.

Er glaube zu erkennen, dass sich die Kosten im Verhältnis zur Gesamtmaßnahme doch überschaubar gestalten.

Der Vorsitzende hatte den Eindruck, dass die Verwaltung auf der Grundlage des vorgelegten Verwaltungsvorschlages anfangen kann zu prüfen. Der Ausschuss lege aber ganz wesentlich Wert auf die Bearbeitung eines Prfufauftrages, über den er dann nochmal beschließen will, ohne dass die grundsätzliche Entscheidung in Frage gestellt wird. Danach unterbrach er die Sitzung erneut.

Sitzungsunterbrechung 20.16 Uhr bis 20.22 Uhr

Nachdem der Vorsitzende die Sitzung wieder eröffnet hatte, machte Herr Schmitz-Porten ausgehend von der Diskussion vor der Sitzungsunterbrechung den Vorschlag, dass die Verwaltung gebeten wird zu prüfen, ob der Schutzstreifen mit der durchgezogenen Linie bautechnisch bei der Variante 2 über die Gesamtlänge geht und was das zusätzlich kosten könnte, wenn man an den Mittelstreifen geht.

Der Vollständigkeit halber bitte man auch darum, den Schutzstreifen mit der durchgezogenen Linie für die Variante 1 gleich mit zu prüfen.

Diese sei ein bisschen grszgiger, weil dort keine Lampen sind.

Außerdem bitte man, diese Ergebnisse den Fraktionen mitzuteilen.

Das würde man dann gerne noch beraten.

Insoweit mache man auch den Beratungsbedarf geltend, wie die Grünen.

Er bitte die anderen Fraktionen, dies mitzutragen.

Diese Informationen seien für alle wichtig, weil alle den Schutz der Radfahrer wollen. Er habe diesen durchgezogenen Streifen vorgeschlagen, weil das ein Kompromiss sein sollte.

Nicht der Radweg, wie er beantragt war.

Dann treffe man sich erneut, ggf. auch in einer Sitzung vor der Ratssitzung, wieder.

Herr Khler beantragte, jetzt über die Variante 2, wie vorgestellt, ohne Veränderungen und ohne wenn und aber, abstimmen.

Herr Willnecker wies darauf hin, dass schon die zweite Fraktion Beratungsbedarf angemeldet habe.

Deshalb würde er ungern jetzt zu einer Abstimmung kommen.

Soweit er wisse, sei es Usus, in solchen Fllen dann auch dem Beratungsbedarf zu folgen.

Der Vorsitzende fasste die vorliegenden Anträge zusammen:

1. Die Vorlage der Verwaltung, eben formuliert durch Herrn Köhler auch noch mal und
2. ein Prüfauftrag, der auch erteilt werden kann, wenn sich da die Mehrheit findet.

Herr Dr. Frank hielt es nicht für sinnvoll, die Angelegenheit mit Rücksicht auf Beratungsbedarf zu vertagen, weil man dann auch nicht weiterkomme. Auch in den Beratungen würden wichtige Informationen fehlen, nämlich die Frage, ob der Fahrradstreifen in Variante 1 und in Variante 2 technisch möglich ist und was das Ganze kostet.

Er sei dafür, dass in jedem Fall heute der Prüfauftrag erteilt wird. Eine Beratung finde dann anschließend in den Fraktionen ohnehin statt, wenn das Ergebnis des Prüfauftrags vorliegt.

Der Prüfauftrag solle wie folgt formuliert werden: Ist ein Fahrradstreifen in Variante 1 und 2 technisch möglich und was kostet das?

Darüber bat er abzustimmen.

Der Vorsitzende verwies zunächst auf den Geschäftsordnungsantrag von Herr Köhler, der seinen Antrag noch einmal formulierte:

Der Ausschuss wurde befragt, ob jetzt über die Vorlage der Verwaltung abgestimmt wird, ja oder nein.

Der Vorsitzende ließ abstimmen.

Wer ist für die Abstimmung über die Verwaltungsvorlage?

8

Wer ist dagegen?

8

Damit war dieser Geschäftsordnungsantrag bei Stimmengleichheit abgelehnt.

Herr Dr. Frank beantragte anschließend, dass die Verwaltung beauftragt wird zu prüfen, ob bei der Variante 1 und der Variante 2 die Einrichtung eines Fahrradstreifens technisch möglich ist, und, wenn ja, wie hoch die Kosten sind. Das Ergebnis dieser Prüfung sei im Ausschuss zur weiteren Behandlung vorzustellen.

Der Vorsitzende ließ hierüber abstimmen.

Dafür: 14

Dagegen: 2

Enthaltungen: 0

Damit war der Antrag bei zwei Gegenstimmen angenommen.