

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass die aktuelle Situation als E-Mail noch verschickt worden sei.

Herr Hennig stellte anhand einer Powerpointpräsentation, die der Niederschrift beigelegt ist, folgendes vor:

- Unterschiede der Varianten V1 zu V1A,
- Unterschiede der Varianten V2 zu V2A,
- Vergleich der Varianten V1A und V2A,
- Kostenschätzungen für alle Varianten,
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010),
- Argumente für eine Radverkehrsführung auf Schutzstreifen.

Außerdem ging er auf einen Vorschlag der Fraktion Bündnis90/Grüne ein, die Straßenelemente anders aufzuteilen.

Dies sei einzig ein Entwurf, der bis auf eine etwas andere Aufteilung den Charakter der Südstraße nicht verändert. Es entstehe eine große, versiegelte Asphaltfläche ohne gestalterische Eingriffe. Das komme der formulierten Zielsetzung zur Umgestaltung der Südstraße aus Sicht der Verwaltung nicht entgegen.

Er erläuterte den Kompromissvorschlag der Verwaltung. Beim letzten Mal habe es die Diskussion über die Führungsformen gegeben.

Er habe eben versucht zu erklären, warum die Verwaltung nach wie vor die Schutzstreifenlösung befürwortet.

Die Variante V2A, die Variante mit dem Lampenstreifen, verbessere aus Sicht der Verwaltung deutlich die Gestaltung. Die vorgeschlagenen Breiten seien so, dass man ohne weiteres diesen Schutzstreifen verbreitern kann, so dass man den Wünschen der Grünen, die zwei Meter ins Spiel gebracht haben, entgegenkommen könnte.

Die Kosten würden, wenn man das so machen würde, egal ob Radfahrstreifen oder Schutzstreifen,

- in der Variante 1 mit 1.210.000,-- €,
- in der Variante 1 A mit 1.380.000,-- € brutto
- in der Variante 2 mit 1.280.000,-- € und
- in Variante 2 A mit 1,415.000,-- €

berechnet.

Herr Züll (FDP-Fraktion) teilte zur Geschäftsordnung mit, dass er vor vielen Jahren bei der Stadt Sankt Augustin in der Stadtplanung gearbeitet hat. Er halte sich nicht für befangen, wollte aber trotzdem das Votum des Vorsitzenden hierzu haben.

Der Vorsitzende teilte ihm mit, dass der Erste Beigeordnete dies geprüft hat. Herr Züll sei nicht befangen.

Herr Gleß verwies auf den Kompromissvorschlag der Verwaltung, von dem er glaube, dass damit die sehr hitzige, strittige und kontroverse Diskussion vom letzten Mal (04.07.2019) ein Stück weit aufgelöst werden kann.

Er sagte auch ganz deutlich, es sei schon erforderlich, dass man sich ein wenig bewegt. Er bedankte sich ausdrücklich bei Herrn Hennig. Man sehe, das Planungsbüro sei heute nicht anwesend. Das bedeute, ein großer Teil der Arbeit sei Herrn Hennig zuzurechnen.

Der Vorsitzende bedankte sich bei der Verwaltung, die innerhalb von drei Tagen alle Vorschläge, die in der letzten Zentrumsausschusssitzung als Prüfauftrag formuliert wurden, berücksichtigt und die ganzen Alternativen dargestellt hat, so dass man nun einen guten Überblick habe.

Herr Schmitz-Porten (SPD-Fraktion) bedankte sich bei Herrn Hennig und in Abwesenheit bei der Planungsgruppe, die sicherlich den Sonntag damit verbracht habe, das alles noch zu machen, aber umso erfreuter seien sie, dass das klappt.

Die kurzfristige Einberufung der Sitzung habe ja nur den Zweck, dass man vor der Sommerpause der Verwaltung noch das Go geben könne, für die Bearbeitung eines Entwurfes, um Zuschüsse zu bekommen. Diesem Argument müsse man sich anschließen, deswegen säße man nun hier und habe recht kurzfristig die neuen Vorschläge der Verwaltung bekommen.

Er sei anderer Meinung. Es sei ein bisschen breiter. Aber ansonsten sei der Verwaltungsvorschlag der Alte, nämlich unterbrochene Wege, Schutzstreifen und kein Radfahrstreifen. Insoweit habe sich die Verwaltung nicht bewegt. Sie habe nur einen größeren Bereich zum Bemalen gehabt.

Das Zweite sei, dass man am Ende der Sitzung letztes Mal schon so weit gewesen sei, dass man hätte abstimmen können, wenn man die Frage beantwortet bekommen hätte, ob der Radfahrstreifen in beiden Varianten einzuplanen ist.

Man habe darüber diskutiert, dass dafür nicht genug Platz ist. Darauf sei dann gesagt worden, man sich das mal ansehen muss. Das sei gemacht worden, und es zeige sich, dass es bei beiden Varianten geht.

Das sei die Antwort dieser Prüfung.

Insoweit sei die Vertagung sehr sinnvoll gewesen, weil eine Frage, die nicht beantwortet werden konnte, jetzt beantwortet sei. Soweit sei man auch einvernehmlich dafür gewesen, sich diese Zeit zu gönnen, um den Planern die Gelegenheit zu geben und dieses Ergebnis mitzuteilen.

Nun habe man zwei Varianten von den Planern, nämlich die V1A und die V2A.

Die V1A und die V2A würden sich eigentlich nur durch die Lampenanlage unterscheiden. V2A sehe in der Mitte diesen Mittelstreifen mit den Lampen vor. Man habe beim letzten Mal schon diskutiert, ob man die Lampen unbedingt braucht oder nicht. Es seien ja 34.000,-- € mehr.

Es werde wahrscheinlich heute noch darüber zu reden sein, wie mit der Fragestellung der Lampen umzugehen ist.

Für sie sei ein Radfahrstreifen der effektivste Schutz für Radfahrer. Nicht ein sogenannter Schutzstreifen. Das Wort klinge bombastisch. Aber er gebe ja gar nicht so viel Schutz, denn er dürfe, und das sei ja gerade noch mal dargestellt worden, von Autofahrern mitbenutzt werden.

Man müsse sich immer vergegenwärtigen, dass das schwächste Glied auf der Straße, der Radfahrer auf der Fahrbahn, immer damit rechnen muss, dass plötzlich vor ihm, hinter ihm, an der Seite, überall, Autofahrer fahren, die den Raum, wo Fahrradverkehr vorgesehen ist, eben auch für das Kraftfahrzeug benutzen. Das sei ja erlaubt. Und das passiere dann auch. Das sei nicht die optimale Form für Radfahrer. Der Radfahrer sei besser geschützt, wenn er einen Bereich hat, auf dem ein Auto eben nicht fahren darf. Man habe im Radverkehrskonzept eine Priorisierung für Radfahrstraßen, Seite 42.

Dort stehe, dass diese einzurichten sind, wo es möglich ist. Man sei der Meinung, dass es hier möglich ist. Das sei beim letzten Mal nicht klar gewesen. Jetzt sei klar, dass es

hier möglich ist. Und wenn es möglich ist, und man ein Radverkehrskonzept hat, habe man eigentlich schon die Vorgabe aller Fraktionen. Es sei möglich, und man habe es im Rat einstimmig beschlossen.

Für ihn sei wesentlich, dass es tatsächlich eine Schutzlage ist. Wenn man auf dem 1,85 m breiten Streifen fährt, wisse man, dass da kein Autofahrer kommt. Das sei der Weg für Radfahrer.

Und deswegen plädiere seine Fraktion für die Variante V1A, für den Weg mit dem eigenen Radfahrstreifen ohne Lampen. Man werde die Lampen nicht unbedingt zum Sollpunkt machen. Wenn es später darum gehe, mit oder ohne Lampen, dann müsse man sich irgendwie verständigen. Aber er wolle darauf hinweisen, dass der Zentrumsausschuss eine große Tradition hat, einvernehmlich abzustimmen. Es gehe hin und her, das sei richtig, aber man komme meistens ganz gut raus. Da wünsche er sich, dass das auch heute gelingt. Der Vorschlag, mit einem Radfahrstreifen als Sicherheit für die Fahrradfahrer, Variante V1A, sei für ihn ein Weg, den man gehen kann. Er hoffe, dass ihn alle mitgehen können, und er danke noch einmal allen, die sich damit beschäftigt haben. Der Charakter eines Schutzstreifens reiche nicht mehr aus. Daher solle da, wo es möglich ist, ein Radfahrstreifen angelegt werden.

Der Vorsitzende ergänzte, dass im Radverkehrskonzept deutlich auch auf die Südstraße Bezug genommen sei, Seite 56/57. Er zitierte: „Beim Umbau der Südstraße ist eine beidseitige Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen, ggf. auf Radfahrstreifen, vorgesehen.“ Es sei eine gewisse Priorität da, aber der erste Punkt sei hier Schutzstreifen. Sachlich bewerten könne jeder, wie er will. Er glaube, dass andere vielleicht anderer Meinung sind. Aber Herr Hennig habe nur versucht, gemäß dem Prüfauftrag, gerade der SPD und der Grünen, diese Problematik deutlich zu machen. Und dann sei er halt der gleichen Meinung gewesen. Das stehe ihm zu.

Herr Schmitz-Porten gab dem Vorsitzenden Recht. Er habe erwähnt, dass Herr Hennig eine Profession ist, das zu bewerten und ein Vorschlag der Verwaltung wolle einen Schutzstreifen. Das sei beim ersten Mal so gewesen, und das sei auch heute so. Die Verwaltung begründet ihre Erkenntnis mit einer vernünftigen Begründung. Seine Fraktion sei dort anderer Meinung. Hinsichtlich des Zitats aus dem Radverkehrskonzept beziehe sich der Hinweis, „ggf. Radfahrstreifen“ auf 4.2. im allgemeinen Teil, und da stehe „Priorität Radfahrstreifen“.

Der Vorsitzende erläuterte, dass er nur den Text aus dem Radverkehrskonzept ohne Wertung wiedergeben habe, weil ja vielleicht viele nicht das Radverkehrskonzept in allen Seiten im Kopf haben.

Herr Bungarten (CDU-Fraktion) bedankte sich für seine Fraktion bei der Verwaltung, dem Planungsbüro und insbesondere Herrn Hennig, dass es so kurzfristig, innerhalb weniger Tage, geklappt hat, hier zwei komplett neue Varianten noch mal vorzulegen und vorzustellen. Es sei wirklich lobenswert, dass das funktioniert hat.

Aus Sicht seiner Fraktion sei es immer noch der Schutzstreifen.

Es seien mehrere Argumente, die ganz klar dafür sprächen:

1. Man habe es eben bei der Vorstellung von Herrn Hennig gesehen. Die Grafik sage nicht so besonders viel aus. Aber wenn man wisse, was dahintersteckt und man sich die Südstraße anschaut, sehe man: Es gibt da kein hohes Verkehrsauf-

kommen wie auf einer B56, wie auf einer Hauptstraße, wie auf außerörtlichen Straßen. Sondern es ist eine innerörtliche Straße die, und das ist ja der erklärte Wille, verkehrsberuhigt werden soll. Das heißt, man bewegt sich da am unteren Rand der Grafik, und deswegen sei es äußerst sinnvoll, hier maximal den Schutzstreifen vorzusehen und nicht eine durchgezogene Linie.

2. Das zweite sei, das habe Herr Hennig auch kurz erwähnt, die Einheitlichkeit. Man habe für die B56 beschlossen, dass dort ein Schutzstreifen kommen soll. Radfahrer und Autofahrer kämen nun aus der Südstraße auf die B56 und fänden dort eine völlig neue Situation vor, einen Schutzstreifen, und kämen von dem Radfahrstreifen vorher. Die Autofahrer wüssten dann auch nicht genau, was sie tun sollen. Das sei eine neue Situation. Man wolle das Radverkehrsnetz in Sankt Augustin vereinheitlichen, und das sei ein guter Schritt in genau diese Richtung.
3. Das 3. Argument sei die Sicherheit für die Radfahrer. Man rede hier davon, einen Radfahrstreifen zu bekommen, der 1,85 Meter breit ist. Herr Hennig habe es schon gesagt. Man könne auch über zwei Meter Breite reden. Das sei eine wahnsinnige Fläche, die ein Radfahrer da zur Verfügung hat. Und es sei auch nicht ganz richtig, dass der Autofahrer da einfach so drüber fahren kann. Auch eine gestrichelte Linie dürfe von einem Autofahrer nur berührt oder überfahren werden, wenn er das für die restliche verkehrliche Situation braucht. Also, wenn es beispielsweise Gegenverkehr gebe, dem er ausweichen muss. Und da sei man bei Variante V2A. Wenn es Mittelstreifen gebe, gebe es keinen Gegenverkehr, dem auszuweichen ist. Also werde der Radfahrstreifen nur überfahren, wenn es sich um ein besonders breites Fahrzeug handelt.
Bei der durchgezogenen Linie sei es ja nicht nur so, dass die Autofahrer ihn nicht überfahren dürfen, sondern auch die Radfahrer dürfen ihn nicht überfahren. Das bedeute, wenn Radfahrer sich auf diesem Weg bewegen, und wollen einander überholen, dann dürfen sie diesen Streifen nicht überfahren, wenn sie überholen möchten.
4. Das 4. Argument sei die Verkehrsberuhigung, warum man da einen Schutzstreifen und keinen Radfahrstreifen wolle.

Zum Radverkehrskonzept erläuterte er, dass es einen allgemeinen Teil und einen besonderen Teil gibt. Es sei nicht so, dass der besondere Teil auf den allgemeinen Teil Bezug nimmt, sondern der besondere Teil den allgemeinen Teil für die besondere Situation modifiziere, die man da in dem Moment bespreche, nämlich die Südstraße.

Man habe im Radverkehrskonzept gesagt, dass man auf der Südstraße einen Schutzstreifen haben will. Und das habe man auch damals aus dem Grund gesagt, weil da die Verkehrsberuhigung gewollt ist und keine große Hauptstraße, wo die Autofahrer und die Radfahrer entlang fahren.

Herr Köhler (Aufbruch!) verwies auf Beschlüsse aus der Vergangenheit, die anscheinend manchem nicht mehr präsent seien. Man habe aber in jüngerer Zeit u. a. beschlossen, dass das Ambiente in dem Bereich zwischen HUMA und Südarkaden geändert werden soll. Die jetzige Situation habe den Charakter einer Hauptverkehrsstraße, einer Verbindungsstraße zwischen Stadtteilen. So sei sie ehemals gewesen. Mittlerweile sei das eine innerstädtische Straße. Er meine, es sei eine Straße, die im Endeffekt einen urbanen Charakter haben soll. Ein urbanes Gepräge. Und das bekomme man nur dann hin, wenn man an der Beleuchtung anfängt, Beleuchtung, die auf einer geteilten Fahrbahn in der Mitte sitzt und dann beide Fahrbahnen beleuchtet. Das sei typischer

Weise eine Beleuchtung, wie sie im zentralen Bereich angelegt wird, Beispiel: Hennef. Die Beleuchtungskörper säßen auf einem gepflasterten Mittelstreifen, der zur Not auch einem Fußgänger, der an der nicht vorgesehenen Stelle die Straße überquert, einen Schutz bietet. Der sei 1,25 Meter breit. Da könne man sich ruhig mal drauf flüchten und abwarten, bis der Autoverkehr weg ist.

Radfahrstreifen würden suggerieren, dass jeder, der auf dem Radfahrstreifen fährt, jeweils ein gesonderte Recht hat, auf dem man bestehen kann. So ähnlich, wie das viele Menschen im Straßenverkehr ständig tun, nämlich nicht ihr Verhalten von Respekt, sondern von Recht haben leiten lassen. Das werde unterstützt dadurch, dass man eine klare Trennung macht. Die Radfahrstreifen würden dies suggerieren.

Wenn man Radfahrstreifen anlegt, müssten sie notwendiger Weise im Bereich der Auframpung aufgehoben werden. Das heiße, man führt Radfahrer und Autofahrer wunderschön getrennt, ausgestattet mit dem Gefühl, hier Recht zu haben und unbeeinträchtigt von allen anderen fahren zu können. Dann komme die Situation, wo man plötzlich Respekt üben und Rücksicht nehmen muss auf denjenigen, der gleich nebenan fährt.

Man habe eine Konzeption, ein Radverkehrskonzept, erarbeitet, und da wolle er jetzt mal nicht auf den Punkt 4.2, der immer zitiert werde, eingehen. Er habe eine generelle Priorisierung für Radfahrstreifen nicht gefunden.

Er habe bei der Analyse nur folgendes gefunden: Überall im innerörtlichen Bereich sei vorgesehen, Schutzstreifen anzulegen. Und überall, wo zwischen den Stadtteilen der Radverkehr abzuwickeln ist, seien gesonderte Radwege oder Radfahrstreifen. Und dieses Prinzip würde man an der Südstraße durchbrechen. Und das auch noch zusätzlich in so kurzer Distanz zur Bonner Straße, wo dem Radfahrer, der Radfahrerinnen dann wieder zugemutet wird, ganz schnell umzuschalten auf ein anderes System.

Das mache so überhaupt keinen Sinn.

Er denke, manchmal sei es auch geboten, dass man auf die Fachleute hört, die eindeutig sagen, in so einer Situation, bei der Verkehrsbelastung, ist der Schutzstreifen das, was man wählen sollte.

Auch Herr Günther (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) bedankte sich bei Herrn Hennig, der das ja offensichtlich in der kurzen Zeit sehr gut dargestellt hat.

Seine Fraktion habe die ganze Sache natürlich betrachtet. Man sei nach wie vor für eine Verkehrsberuhigung und attraktiven Umbau der Südstraße und für einen durch Respekt anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber gekennzeichneten Übergangsbereich.

Man habe aber die Priorität in erster Linie weniger auf städtebauliche Schmuckstücke, wie Lampen, gesetzt, sondern komme aus der Richtung Radverkehr. Und da wolle man ihn so sicher machen, wie es möglich ist. Und man sehe in einem Radfahrstreifen eine größere Möglichkeit, das sicher zu gestalten, als einen Schutzstreifen. Diese Abstufungen gebe es ja auch in den Empfehlungen. Die ERA sei ja auch nur eine Empfehlung und keine gesetzliche Vorgabe. Da könne man Radfahrstreifen machen, man könne sie auch breiter machen als Standard. Und da gebe es dann eine deutliche Abstufung.

Er wolle auch ein bisschen handfestere Argumente geben und auf die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung verweisen. In 2001 gebe es den Punkt: „Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden.“ Da sei also eine deutliche Priorisierung enthalten. Er könne auch von der Seite 34 vom Radverkehrskonzept zitieren, „Priorität hat die Anlage von Radfahrstreifen vor der Anlage von Schutzstreifen.“ Da sei auch eine Priorisierung enthalten.

Er wolle auch noch mal zu ein paar anderen Punkten Stellung nehmen.

Ein Radfahrstreifen sei tabu für Autofahrer. Ein Schutzstreifen könne überfahren werden, wenn es eine besondere Situation ist. Aber auf einem Schutzstreifen könne man auch anhalten, für mindestens zwei Minuten oder höchstens zwei Minuten. Das sei gängige Praxis. So werde momentan nämlich die Apotheke beschickt. Man fahre jetzt auf den Radfahrstreifen oder Schutzstreifen und den Bürgersteig. Da hielten auch regelmäßig Taxis, die die Leute ein- und aussteigen lassen.

Das sei bei einem Schutzstreifen auch möglich. Das diene nicht besonders der Sicherheit der Radfahrer.

Herr Hennig habe gesagt, dass in dem Vorschlag seiner Fraktion nun eine sehr weite asphaltierte Strecke, Fläche entstehen würde. Wenn man allerdings die Straße inklusive Radfahrstreifen gesamt sehe, komme man auf 9,5 Meter.

Variante V1A, also ohne die Lampen, 9,7 Meter. Das summiere sich auf 10,75 Meter bei der Variante V2A, und selbst bei der Variante V2, die Schutzstreifenvariante mit Laterne bei 9,75 Meter.

Er könne da jetzt keine Überdimensionierung des Vorschlages erkennen.

Man sei für das Argument der höheren Sicherheit, und das sehe man immer noch so, nämlich durch die Anlage eines Radweges, gut kombiniert mittlerweile auf dem Radfahrstreifen. Und man denke, man habe da auch alle Möglichkeiten der Selbstgestaltung der Straße. Wo finde man das denn sonst? Wo habe man in Sankt Augustin sonst eine Straße, die so breit ist, die man selbst gestalten kann, wo kein anderer Verkehrsträger dareinredet?

Und so verstehe er eben auch das Radverkehrskonzept. Da, wo man die Möglichkeit hat und nicht nur zwischen den Ortsteilen, sondern auch in den Ortsteilen, den sichereren Weg, den Radfahrstreifen, zu wählen, solle man das auch umsetzen. Wenn das nicht geht, dann bleibe als einzige Möglichkeit der Schutzstreifen. Der sei aber auch schon fast eine Notlage, wenn man überhaupt Radfahrer auf der Straße haben will.

Wenn sich der Ausschuss dazu entscheiden sollte, auf irgendeine Variante mit der Lampenreihe zu setzen, dann würde man auch auf den Vorschlag V2-1 durchaus noch in Erwägung ziehen. Es sei ja auch sinnvoll, die Entscheidung nicht als Paket zu führen, sondern dann erst mal sukzessive abzustimmen.

Herr Züll sagte ganz deutlich für seine Fraktion, dass man grundsätzlich Bauchschmerzen bei den Gesamtkosten für die Masse habe.

Die Beispiele, die er jetzt hier als Tischvorlage gesehen habe, bezüglich einer Querung und eines Mittelstreifs würden ihn nicht überzeugen.

Es seien städtebaulich völlig andere Situationen. Beispielsweise in Ulm oder in Köln, sei man wirklich innerstädtisch. Wenn man sich hier in Sankt Augustin in einer Situation befinde, wo man, wenn man aus dem HUMA herauskommt, sich erst mal durch eine parkähnliche Situation bewegt, dann sehe er jetzt auch nicht wirklich bei der vorgesehenen Randbepflanzung die Gefahr, dass da irgendwo jemand so rüberrennt und dann einen Mittelstreifen zum Verweilen braucht.

Er sehe diese Gefahr und diese Problematik nicht, dass man zum Beispiel aus diesem Grunde heraus diesen Mittelstreifen braucht.

Was ihn aber dann doch ein bisschen vom Hocker gehauen habe, ist anscheinend das breite Einvernehmen mit der Beleuchtung. Wo gebe es denn hier im Stadtgebiet eine derart vergleichbare Mittelbeleuchtung?

Er habe es zumindest so rausgehört, dass das nicht einvernehmlich ist.

Wenn man sich aufeinander zubewegen wolle, würde er jetzt hier an dieser Stelle schon mal einen Kompromiss anbieten in der Gestalt, dass man sage, man verzichtet auf die Mittelbeleuchtung.

Man könne sich ja vielleicht Gedanken machen, an einer Stelle vielleicht eine Raststelle mittelseitig zu machen. Ansonsten könne man bis auf zwei Leuchten in dem echten Querungsbereich, da, wo die Menschen wirklich hergeführt werden sollen, etwas abgesetzt von den Eckbäumen, jeweils auf einem Drittel der Fläche, eine Leuchte installieren.

Fraglich sei, ob hier wirklich zwei Ortsteile miteinander verbunden werden.

Fraglich sei auch, ob die Südstraße nicht vielleicht eine Art Promenade in Richtung Hochschule sei und den Nutzungen, die dort hinten stattfinden.

Und warum eigentlich nicht eine Fahrradstraße?

In der Bonner Nordstadt sehe man das und in anderen Städten auch.

In einer Fahrradstraße dürfe auch ein Auto fahren. Man sei ja auch hier informiert, so stark sei die Straße nicht belastet. Die Autosituation sei ja wohl zurückgegangen, durch die Spange.

Er wisse nicht, ob es letztes Mal ein Thema gewesen ist. Wenn nicht, dann könne man die Fachverwaltung fragen, ob eine Fahrradstraße all die Bedenken, die hier geäußert worden seien, vielleicht lösen könnte.

Man komme von der B56 und fahre in eine Fahrradstraße herein. Das Ganze werde dann noch ein bisschen abgebremst, dadurch, dass man, zumindest aus der Richtung Bonn/Siegburg, B56, bis auf weiteres noch eine oberirdische Straßenbahn habe. Am anderen Ende gehe es in einen Kreisel, wo man ohnehin die Radfahrenden, hineinleiten müsse.

Der Vorsitzende fasste die strittigen Punkte für die weitere Diskussion zusammen:

- Beleuchtung,
- Schutzstreifen, gestrichelt, nicht gestrichelt, also Schutzstreifen/Radfahrstreifen,
- Kosten.

Herr Günther bat um eine Aufklärung zu den Kosten.

Nach seinen Informationen und seiner Recherche seien im Haushalt 1,7 Mio € für das Projekt als Gesamtkosten eingestellt. Wenn man die Kosten der neuentwickelten Varianten (Nettokosten) hochrechne, komme man bei beiden ungefähr auf 1,6 Mio €. Das heiße, man würde durchaus im Kostenrahmen durchaus liegen.

Hinsichtlich der Lampen sei ihm aufgefallen, dass dieser Mittelstreifen mit den Lampen offensichtlich spätestens an der von-Claer-Straße aufhört. Das heiße, im östlichen Teil gebe es dann wieder eine ganz andere Beleuchtungssituation.

Man habe auch über eine Fahrradstraße gesprochen. Beim Schutzstreifen entstehe so eine Situation, wo jeder quasi aufeinander Rücksicht nimmt. Das sei ja keine Situation wie shared space, das sei schon was anderes, dann könne man ja in der Tat sehr schnell zu einer Fahrradstraße kommen. Die Anregung habe ihm gefallen.

Herr Bungarten fragte nach einer Einschätzung zur Fahrradstraße.

Herr Gleß teilte mit, dass die Kosten nach bestem Wissen und Gewissen und dem derzeitigen Stand der zu erwartenden Baukosten eruiert worden und so durch den Haushalt

abgedeckt seien. Voraussetzung dafür seien immer die Förderung, Fördermaßnahme und der Umstand, dass der Förderantrag auch bewilligt werde.

Dazu komme, dass, wenn es dann ganz konkret darum geht zu bauen, man sehen muss, ob der Baukostenindex sich möglicherweise verändert hat.

Zum Thema „Fahrradstraße“ erläuterte Herr Hennig, dass dies ein Mittel sei, das angewandt wird, wenn der Radverkehr in dieser Straße der dominante Verkehr ist. Das heiße, zahlenmäßig dominieren. Das werde man hier mit Sicherheit im Moment nicht haben. Aber alleine dadurch, dass die Zahlenwerte bei Weitem nicht ausreichen, würde das auch keine Anordnung kriegen.

Herr Bungarten bestätigte, es sei natürlich schon ein Problem, dass auf einem Schutzstreifen geparkt und dadurch die Radfahrer behindert werden. Aber das könne man lösen, indem man ein absolutes Halteverbotsschild aufstellt. Dann sei man zumindest ordnungsrechtlich auf der sicheren Seite.

Mit einem Schutzstreifen stelle man die Einheitlichkeit nicht nur zur B56 her, sondern auch zur Ost-West-Spange (OWS). Bei der OWS gebe es genauso eine gestrichelte Linie. Und bei der OWS habe man sich auch bewusst für den Schutzstreifen und nicht für den Radfahrstreifen entschieden.

Hinsichtlich der Lampen gebe es zwei Argumente, die dafür sprechen.

Es gebe die grüne Wiese im wunderschönen Zentrum, und man wolle, dass dieses wunderschöne Zentrum eine Champs-Élysée bekommt. Eine Champs-Élysée werde es wohl nicht, aber auf jeden Fall eine ansprechend gestaltete Straße. Eine Straße, von der man sagen könne, dass man im Zentrum der Stadt ist.

Er glaube, ein Mittelstreifen, 1,25 Meter breit mit ein paar Laternen obendrauf, sei nicht übermäßig viel, was da investiert wird. 30.000 €– 35.000 € Mehrkosten seien nicht die Welt.

Man rede jetzt nicht darüber, dass man jetzt städtebaulich große Eingriffe vornimmt.

Ganz entschieden sei aber, wenn man sich die Beleuchtungssituation an der Straße mal anschaut. Man habe auf der Seite vom HUMA demnächst eine Baumreihe direkt an der Straße stehen. Man sei sich weitgehend einig, egal, für welche Variante man sich dann wirklich an der Stelle entscheidet.

Man müsse auf der Straße eine Beleuchtung sicherstellen. Wenn man diese Rampen zwischen die Bäume stellt, müsse der Bauhof alle paar Wochen rausfahren und die Bäume zurückschneiden, damit etwas Licht, das um die Laternen abgestrahlt wird, auf die Straße kommt.

Man müsse sicherstellen, dass diese Straße beleuchtet ist.

Nebenan seien die Südarkaden und am anderen Ende die Hochschule, ein Gymnasium, der ASV und das Sportzentrum West.

Die Leute müssten sicher zu ihren jeweiligen Veranstaltungen kommen können und man müsse verhindern, dass da Angsträume entstehen.

Man sei schon von Bürgern darauf angesprochen worden, dass es da dunkel ist und es zu Ängsten kommt, wenn man da abends langgeht, auch durch den relativ dunklen HUMA-Park. Da könne so eine Beleuchtung auf der Straße helfen, diese Ängste zu beseitigen.

Herr Schmitz-Porten bekräftigte, dass beim vorherigen Beitrag viel Bedenkenswertes dabei gewesen sei. Es sei Merkmal des Ausschusses, dass Argumente ausgetauscht werden, um am Ende dann möglichst zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen.

Im Moment gebe es den Verwaltungsvorschlag, der dort einen Schutzstreifen vorsehe und keinen Radfahrstreifen, während beide Varianten V1 und V2 einen Radfahrstreifen vorsehen.

Er schlage vor, zunächst über den Verwaltungsvorschlag, der das ja genau nicht beinhaltet, zu diskutieren und abzustimmen. Dann sehe man, ob man sich dann, wenn er abgelehnt wird, darüber unterhält, ob man Variante 1 ohne Lampen oder Variante 2 mit Lampen oder den Kompromissvorschlag, die Lampen/Beleuchtung in dem shared-Space-Bereich macht.

Es werde letztendlich darauf hinauslaufen, dass man auf diese Entscheidungszuspitzung hinsteuert.

Es werde seitens seiner Fraktion keine Möglichkeit geben, dem Verwaltungsvorschlag zuzustimmen, weil sie keinen Radfahrstreifen bekomme, den sie dort für nötig halte.

Man könne jetzt noch drei Stunden über Lampen reden. Aber erst müsse die Grundsatzfrage gestellt werden, Radfahrstreifen oder nicht. Daher empfehle er, jetzt da vielleicht ins finale Verfahren zu gehen.

Insofern sei der Verwaltungsvorschlag zur Diskussion und Abstimmung zu stellen.

Aufgrund der vorherigen Sitzung gab Herr Montexier (CDU-Fraktion) Herrn Gleß erst mal Recht.

Es werde sehr viel diskutiert. Es sei ein Antrag da, es komme ein Änderungsantrag, man bespreche hier jetzt die 6., 7. und auch die 8. Variante und eine Fahrradstraße.

Es werde also hier in seinen Augen sehr viel zerredet, wo doch eigentlich schon durch die Verwaltung sehr gute Konzepte vorgelegt worden seien.

Er definierte die Begrifflichkeit „shared space“.

Charakteristisch sei dabei die Idee, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Markierungen zu verzichten.

Es gebe Untersuchungen, dass tatsächlich die Bürger, je mehr sie Freiheiten bekommen, einander respektieren und daher die Zahlen um 40% gesunken sind.

Deshalb verstehe er hier auch die ganze Diskussion nicht, mit dem Radfahrstreifen. Es sei das, was Herr Köhler auch bei der letzten Sitzung gesagt hat. Es klinge etwas paradox, dass eben gerade, wenn keine Regeln da sind, tatsächlich eine größere Sicherheit entsteht.

Es sei das Konzept von shared Space, eben halt nicht mit Verboten zu versuchen, die Verkehrsteilnehmer zu regeln. Bei shared Space sei man tatsächlich auch in anderen Städten, international, erfolgreich. Da habe man den Respekt, man gucke links und rechts, das habe sich eingespielt, das laufe hervorragend.

Er verstehe auch nicht die Diskussion von dem Radfahrstreifen. Es gebe die Kreuzung Alte Heerstraße, Pleistalstraße/Hauptstraße. Er sei viel mit dem Fahrrad unterwegs. Es gebe dort die gestrichelten Linien. Da fahren die Autos 50, 60, 70 km/h in die Alte Heerstraße rein bis kurz vor der Grundschule, wo Tempo 30 ist. Das klappe und da nähmen die verschiedenen Verkehrsteilnehmer Rücksicht aufeinander. Er denke, da sei es wichtig, was die Stadt möchte. So habe er das verstanden, hier ein harmonisches Konzept zu entwickeln, wo die Teilnehmer dann auch kommunizieren können, und das habe auch das Ingenieurbüro als solches ja auch klar und deutlich gesagt.

Man solle da nicht alles miesreden oder versuchen, hier und dort noch Regeln einzuführen.

Herr Günther erläuterte sein Verständnis der Beleuchtung:

Die Mittelleuchten beleuchten den nördlichen Fußweg und die Fahrbahn. Der südliche Fußweg müsse wegen der Baumreihe eh separat beleuchtet werden. Der habe also gar nichts von der Beleuchtung, ob die nun in der Mitte der Straße verläuft oder am Nordrand, Er wollte wissen, ob er das so richtig verstanden hat.

Herr Bungarten schlug vor, damit zu beginnen, über Variante 1A oder Variante 2A abzustimmen, nämlich mit Lampen oder ohne Lampen. In einem zweiten Schritt solle dann entschieden werden, ob die Linie auf dieser Straße dann durchgezogen oder nicht durchgezogen wird.

Herr Gleß wies darauf hin, dass die Verwaltung keinen Verwaltungsvorschlag als Beschlussvorschlag eingebracht habe. Es handele sich um den alten Beschlussvorschlag aus der letzten Sitzung, aber zu der Variante 2A gebe es keinen Beschlussvorschlag seitens der Verwaltung.

Der Vorsitzende erläuterte, dass seitens der Verwaltung gemäß des Prüfauftrages eine Variante V1A und V2A vorgelegt worden sind. Das sei dann die Fortschreibung von V1 und V2 von der letzten Sitzung.

Herr Dr. Frank teilte mit, dass er das Schreiben, ob nun als Beschlussvorschlag formuliert oder nicht, doch als Vorschlag einer Lösung betrachte.

Damit sei es eine dritte Lösung, die sich in einem Punkt von 2A unterscheidet, nämlich nicht durchgezogene Linie, sondern gestrichelte. Damit habe man drei Lösungen, über die jetzt zu diskutieren sei.

Das eine sei die 1A mit Radfahrstreifen, ohne Beleuchtung und ohne Mittelstreifen. Das sei der Vorschlag der SPD-Fraktion.

Weiterhin gebe es 2A, mit Mittelstreifen und Straßenbeleuchtung und Radfahrstreifen.

Und dann als 3. Lösung: Im Grunde 2A, aber mit der Variante nicht durchgezogen, sondern gestrichelt.

Man müsse zuerst über den weitergehendsten Beschlussvorschlag abstimmen.

Von Herrn Gleß wollte er wissen, ob es Sinn des Schreibens der Verwaltung war, einen Lösungsvorschlag zu machen und sich nicht einem der beiden anderen anzuschließen.

Herr Gleß bestätigte den Eindruck von Herrn Dr. Frank.

Der Vorsitzende fasste die Varianten noch einmal zusammen:

V1A, V2A, mit Beleuchtung, beides mit Fahrradstreifen, Radfahrstreifen, und V2A*, gestrichelt.

Nach einer kurzen Diskussion über die Reihenfolge der Abstimmung über die einzelnen Varianten, an der sich Herr Dr. Frank, Herr Schmitz-Porten, Herr Köhler, Herr Bungarten und Herr Montexier beteiligten, unterbrach der Vorsitzende für acht Minuten die Sitzung.

Sitzungsunterbrechung 19:15 Uhr bis 19:23 Uhr

Nachdem der Vorsitzende die Sitzung wieder eröffnet hatte, bat er die Verwaltung um einen Kompromissvorschlag.

Herr Gleß erklärte, dass er es für richtig halte, sich auf eine Variante zu versteifen und mache deswegen den Vorschlag, dass der Ausschuss über die Variante 2A abstimmt. Die Verwaltung solle damit beauftragt werden, die Variante 2A fortzuführen und auf der Grundlage dann einen entsprechenden Förderantrag zu stellen.

Das wiederum bedeute, dass man nur das Wort „Vorzugsvariante“ streichen und „Variante 2A“ einsetzen müsse.

Das sei seine Bitte. Da komme man insgesamt weiter. Alle würden ein bisschen abgeben. So gebe es eine gewisse Einhelligkeit.

Herr Köhler bat noch einmal um Erläuterung der Inhalte der Variante V2A.

Herr Hennig erläuterte diese wie folgt:

Die Variante 2A besteht aus einer Variante,

- in der die Mitte abgetrennt ist mit einer Leuchtenreihe
- und einem 1,25 m breiten Pflasterstreifen,
- 1,85 m Radfahrstreifen,
- 2,90 m Fahrbahn.
- Das ermöglicht, dass jeglicher Verkehr seine eigenen Wege gehen kann. Der Radfahrer kann seinen Radfahrstreifen nutzen, ohne auf die Autospur auszuweichen. Umgekehrt können selbst LKW die KFZ-Spur benutzen, ohne dem Radfahrer zu nahe zu kommen.
- Ein weiterer Bestandteil sind die beiden 2,50 m breiten Gehwege, rechts und links der Fahrbahn
- und ein Grünstreifen mit 2,50 m,
- der damalige Grünstreifen in der Variante 2 entfällt für die Verbreiterung der Fahrbahn.

Herr Köhler gab zu Protokoll, dass er dem Vorschlag seine Zustimmung gebe, aus dem einzigen Grunde, dass es mit diesem Beschluss, wie es scheint, ermöglicht, rechtzeitig einen Förderantrag zu stellen, um mit der Südstraße voranzukommen.

Gleichzeitig erkläre er aber auch seine Bedenken, die er nach wie vor habe, gegen den Radfahrstreifen.

Anschließend ließ der Vorsitzende abstimmen:

Der Zentrumsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt, die Planung zur Umgestaltung der Südstraße auf Grundlage der Variante 2A weiterzuführen und hierfür einen Förderantrag für das Programmjahr 2020 zu stellen.“

Einstimmig