

# Mobilitätsausschuss des Rates der Stadt Sankt Augustin

Virtuelle Diskussionsrunde am 04.02.2021

Protokoll

Hinweis zur Teilnehmerliste:

Als Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Politik sind die Personen aufgeführt, die sich aktiv an der Diskussion beteiligt haben.  
Personen, die diese Diskussionsrunde als Zuschauer beobachtet haben, sind nicht als Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgeführt.  
Von der Verwaltung sind alle Teilnehmer aufgeführt.

## **Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Politik:**

Herr Pätzold (Ausschussvorsitzender, Bündnis90/Die Grünen),  
Herr Liebers, CDU-Fraktion,  
Herr Beutel, CDU-Fraktion,  
Herr Tenschert, CDU-Fraktion,  
Herr Müller, CDU-Fraktion,  
Herr Puffe, CDU-Fraktion,  
Frau Brandt, SPD-Fraktion,  
Frau Echterhoff, SPD-Fraktion,  
Herr Bäsch, SPD-Fraktion,  
Herr Metz, Bündnis90/Die Grünen,  
Herr Monreal, Fraktion Bündnis90/Die Grünen,  
Herr Schütze, FDP-Fraktion.

## **Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Verwaltung:**

Herr Dr. Leitterstorf, Bürgermeister  
Herr Gleß, Dez. IV,  
Herr Trübenbach, FB 6,  
Herr Knipp, FD 6/10,  
Frau Bies, FD 6/10,  
Herr Kalle, FD 6/10,  
Herr Kallenbach, FB 7,  
Frau Adamek-Hoeken, Protokollführerin.

Der Vorsitzende, Herr Pätzold, begrüßte zur ersten Zusammenkunft des Mobilitätsausschusses. Er bedankte sich herzlich bei der Verwaltung, die die virtuelle Konferenz eingerichtet und es ermöglicht hat, auf diese Weise miteinander zu kommunizieren.

Da die Sitzung protokolliert werden sollte, wurde im Vorfeld darum gebeten, die Zustimmung zu dieser Aufzeichnung zu geben. Auch während der Veranstaltung lehnte niemand die Aufnahme ab.

Vorlagen, Unterlagen und Protokoll sollten nach dieser Diskussionsrunde auch im Ratsinformationssystem öffentlich verfügbar gemacht werden.

In den kommenden Jahren werde man sich mit der Mobilität in Sankt Augustin auseinander zusetzen haben. Die Menschen in dieser Stadt wollen mobil sein, die Mobilität ende aber oft genug im Stau, verspäteten Straßenbahnen, zugeparkten Rad- und Gehwegen und an vielem anderen.

Zugleich zeige das zunehmende Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit und intakter Umwelt, dass auch dies Aspekte sind, die in das Mobilitätsverhalten hineinspielen. Dieses Mobilitätsverhalten ändere sich im Moment ein wenig, und es sei Aufgabe dieses Ausschusses beizutragen, die Bedingungen für diese neue veränderte Mobilität zu schaffen.

Er freue sich darauf, einen regen und konstruktiven Austausch zu führen. Damit meine er ausdrücklich nicht nur die Mitglieder des Ausschusses, sondern auch die Verwaltung.

Herr Gleß erläuterte zum neuen Ausschuss, dass es in der Metropolregion Rheinland die ganz große Aufgabe sei, die Mobilitätswende hinzubekommen. Glaube man den Statistiken des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik, heute IT NRW, sei bis zum Jahr 2040 noch einmal mit einem Einwohnerzuwachs von 7 bis 8 Prozent zu rechnen. Die Region habe sich seit den 70iger Jahren stark entwickelt. Das sei an der Mobilität festzustellen. In der Vergangenheit habe man die Mobilität an der Nutzung der Autobahnen und der Stärke der Verkehrsdichte wahrnehmen können. Selten genug sei der Gedanke geäußert worden, die unterschiedlichen Arten von Mobilität so miteinander zu vernetzen, dass daraus interaktiv ein Mobilitätssystem für die Region wird, das in der Lage ist, das steigende Mobilitätsaufkommen zu bewerkstelligen.

Die Autobahnen und Straßen seien voll, und die einzige Reaktion, die man darauf feststellen könne, sei die Frage wo welche Autobahn neu gebaut oder verbreitert werden kann.

Es gebe zwei Aufgaben: Die Mobilitätswende auf lokaler Ebene hinzubekommen und regional mit interaktiven, miteinander verknüpften Mobilitätskonzepten nach vorne gehen. Das sei eine der ganz großen spannenden Aufgaben, denen man sich zu stellen muss.

Insofern sei es richtig, dass in Sankt Augustin der Mobilitätsausschuss eingerichtet wurde, der sich zumindest auf lokalen Ebene, aber mit den entsprechenden erforderlichen regionalen Bezügen dieses Themas annimmt.

Dieser Ausschuss dürfe aber nicht verkommen zu einem Sammelsurium unterschiedlichster kleinteiliger Anträge.

Das Thema „Mobilität“ sei eine strategische Aufgabe. Und diese gehöre in einen separat aufgestellten, also strategischen Ausschuss.

Der Vorsitzende schlug vor, die Tagesordnung dahingehend zu ändern, dass der Sachstandsbericht zur Umsetzung des Fahrradverleihsystems zuerst behandelt wird. Hierzu gab es keine Einwände.

## TOP 4

### Sachstandsbericht Umsetzung Fahrradverleihsystem

Herr Gleß stellte Frau Bies vor. Sie sei seit etwa zwei Jahren die Mobilitätsbeauftragte innerhalb der Stadtverwaltung im Fachdienst 6/10, Stadtplanung und Liegenschaften.

Damit gelinge es, viele Themen, die sich mit Mobilität auseinandersetzen, z. B. Jobticket, Fahrradverleihsystem, Mobilitätsstation, usw., federführend durch Frau Bies abzuarbeiten.

Frau Bies mache diese Aufgabe ganz großen Spaß. Sie habe sich da hervorragend eingearbeitet. Sie sei auch die Vertreterin im Netzwerk Mobilität des Landes NRW.

Frau Bies erläuterte den derzeitigen Sachstand zum Fahrradverleihsystem (FVS). Sankt Augustin habe am 1. Oktober gestartet, gemeinsam mit Siegburg, Niederkassel und Hennef. Am 1. März werde Troisdorf folgen.

Das Thema „Fahrradverleihsystem“ sei ein gemeinsames Thema von Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung, also könne Herr Kalle ergänzen.

Das FVS habe aktuell in Sankt Augustin neun Standorte. Acht Standorte seien ursprünglich geplant gewesen und auch so kommuniziert worden. Ein Standort sei inzwischen noch dazu gekommen, und zwar Menden-Markt.

Insgesamt gebe es 40 Räder im Stadtgebiet. Die Anzahl der Räder werde sich im Laufe des Frühjahrs/Sommers um 35 erhöhen.

Die Stationen würden im Laufe des Frühjahrs im Stadtgebiet ausgeweitet und die Anzahl der Fahrräder aufgrund der Nachfrage der Nutzenden angepasst.

Die Zahlen der Nutzer seien wegen der derzeitigen Einschränkungen im Moment noch nicht belastbar. Es sei zu hoffen, dass das System im Frühjahr und Sommer, nach etwaigen Lockerungen, etwas intensiver genutzt wird und dann auch Erfahrungswerte zu den Standorten und zu dem Anteil der Fahrräder an den Standorten gewonnen werden können.

Ab dem 1.3.2021 werde ein Testbetrieb mit Nextbike zur dienstlichen Nutzung gemacht. Nextbike biete in einen 6-monatigen Testbetrieb an, Nextbike auch dienstlich zu nutzen. Das biete der Stadtverwaltung die Möglichkeit, auch auf die Fahrräder zu dienstlichen Zwecken zuzugreifen. Nach den sechs Monaten könne dann darüber verhandelt werden, ob die Fahrräder weiter genutzt werden.

Mit dem Start in Troisdorf am 1. März, sei auch noch mal Werbung in der Öffentlichkeit geplant.

Herr Schütze (FDP-Fraktion) freute sich darüber, dass es in Sankt Augustin mittlerweile ein FVS gibt. Er habe es auch schon öfters genutzt. Die Fahrräder seien sehr gut von Nextbike. Er freue sich auch, dass die Fahrräder aufgestockt werden und dass es eine Ausdehnung auf Wohngebiete geben wird.

Er wollte folgendes wissen:

- werden dort jetzt Flexzonen eingerichtet?
- ist schon bekannt, in welchen Wohngebieten Stationen oder Flexzonen eingerichtet werden sollen?
- ist auch eine Einführung von E-Bikes geplant?
- gibt es auch schon eine Kompatibilität mit den Fahrrädern in Bonn?

Frau Echterhoff (SPD-Fraktion) fand es gut, dass kurzfristig Räder umdisponiert worden sind und jetzt in Menden-Markt auch eine Station ist. Sie wollte wissen, warum die Stadt Sankt Augustin ab dem 1.3.2021 das Angebot nicht nutzt.

Her Kalle ging davon aus, dass die Kompatibilität mit Bonn hergestellt werden kann. Das Ganze laufe über die E-Tickets des VRS, und da sei im Rahmen des Mobilitätsmanagements angestrebt, dass das Ganze ein integriertes System wird.

Herr Schütze konkretisierte, dass es ihm nicht um den Ausleihvorgang ging, sondern darum, in Bonn ein Fahrrad auszuleihen und in Hangelar wieder abzustellen.

Frau Bies räumte ein, dass dies zur Zeit noch nicht möglich ist. Das habe mit den unterschiedlichen Vertragswerken zu tun. Es werde angestrebt, dass dies funktioniert, wenn die Stadt Bonn das System umstellt. Momentan sei es so, dass das Fahrrad an einer bestimmten Stelle getauscht werden muss. Dies sei über die App kein Problem.

Hinsichtlich Standorten und Flexzonen sei es so, dass es virtuelle Stationen sind. Das heiße, sie werden eingerahmt und mit einem Schild versehen. So gebe es mehr Flexibilität, die Stationen auch noch anderswo zu positionieren und zu verändern.

Wo genau die Standorte in den Wohngebieten sein werden, sei noch nicht bekannt. Man orientiere sich an dem Antrag, der auch die Prioritäten klar darstellt. Man müsse ermitteln, wo die möglichen Flächen sind, die dafür genutzt werden können.

Die Stadtverwaltung werde das System ab 1.3.2021 zunächst für sechs Monate nutzen.

Herr Metz (Bündnis90/Grüne) teilte mit, er verfolge in der App, dass die Ausleihzahlen nicht besonders gut sind. Ein Start im Oktober mit Beginn der Schlechtwetterphase und einem Corona-Lockdown sei nicht die beste Bedingung, um so ein System in einer Stadt bekannt zu machen.

Die Annahme habe sich bestätigt, dass die Konzentration der Standorte auf die Linie 66 schwierig ist, weil dort das ÖPNV-Angebot schon da ist. Daher sei es ganz wichtig, dass man jetzt dorthin ausweitet, wo der Bedarf ist, und nicht alle zehn Minuten ein ÖPNV-Angebot vorhanden ist.

Er wollte wissen, mit wie vielen Stationen man in der 2. Stufe mit der Erweiterung von 40 auf 75 Räder rechnen kann, und ob man schon Teile der beschlossenen Priorität Stufe 2 da mit reinnehmen wird. Er denke da insbesondere an Buisdorf und Schmerbroich.

Frau Bies konnte zu den Standorten und dortiger Anzahl der Räder noch nichts sagen. Die ersten Gespräche, wann die neuen Fahrräder kommen, sollen im Frühjahr wieder aufgenommen werden. Sie werde das zu gegebener Zeit noch mal zur Kenntnis geben.

Frau Brandt (SPD-Fraktion) fragte nach der Wartung der Fahrräder. Nach ihrer Erkenntnis würden manche Räder nicht pfleglich behandelt.

Frau Bies teilte hierzu mit, sie gehe davon aus, dass Nextbike dieses Problem bekannt ist. Sie denke, dass das Unternehmen dies bei der Bauart der Räder berücksichtigt. Sie seien sehr stabil gebaut. Grundsätzlich würden die Räder nach einem Ausleihvorgang von einem Service-Mitarbeiter an den Ausleihstandort zurückge-

bracht, so dass sie auch sehen, wenn etwas kaputt ist. Die Wartung der Bremsenfunktion erfolge regelmäßig. Grundsätzlich könnten nur Fahrräder wieder angeboten werden, wenn sie im Verkehr nutzbar sind.

Auf Nachfrage von Herr Liebers (CDU-Fraktion) erklärte Frau Bies, dass es in Sankt Augustin ein stationsbasiertes System gibt. Das bedeute, dass man ein Fahrrad nur an einer festgelegten Station ausleihen und wieder zurückgeben kann. Das heiße, dadurch, dass die Fahrräder eine Art Tracking-Programm haben, werde ausgeschlossen, dass sie überall herumstehen.

Herr Beutel (CDU-Fraktion) wollte wissen ob die Anwohner in den Wohngebieten in den Entscheidungsprozess mit einbezogen, wo diese Stationen hinkommen und ob es eine Karte, wo die Stationen sich befinden.

Frau Bies erläuterte hierzu, dass man die Karte über das Monatsabo der Nextbike-App mit dem Handy abrufen kann.

Grundsätzlich sei es natürlich schwierig, Flächen zu finden, an denen die Fahrräder aufgestellt werden können. Es müsse ein Ort sein, der für alle gut erreichbar ist. Es könne nicht am Ende einer Sackgasse oder direkt vor der Haustür von Bürgerinnen und Bürgern sein. Aber sie sollten natürlich so positioniert sein, dass die Fläche auch schnell wahrzunehmen ist.

Über E-Bikes und Lastenfahrräder werde nachgedacht. Es sei natürlich auch eine Kostenfrage, weil die Technik Anforderungen an eine gewisse Infrastruktur am Standort hat.

Es sei natürlich eine Kostenfrage, um die Station herzustellen, aber auch, um das ganze System zu finanzieren.

Das Thema „Lastenräder“ sei da ähnlich zu betrachten, weil die ja in der Regel auch E-Unterstützung haben.

Herr Pätzold dankte für die Einführung in das FVS und den Ausblick in die Entwicklung.

## TOP 1

### Sachstandsbericht RadPendlerRoute Lohmar – Siegburg – Sankt Augustin - Bonn

Herr Kalle erläuterte den Sachstandsbericht.

Das Planungsbüro Lindschulte habe gemeinsam von den beteiligten Kommunen im RSK den Auftrag bekommen, eine Trassenfindung für diese Radpendleroute (RPR) zu betreiben.

Das Büro habe ein sehr aufwendiges Verfahren verwendet. Das Ergebnis sei die Karte vom Dezember 2020. Daraufhin habe es Darstellungen von den Kommunen gegeben. Ergebnis sei dann die zweite Karte gewesen, die mit „Final“ gekennzeichnet ist.

Die mittelfristig realisierbare Route sei die Route über die B56. Einerseits sei diese schneller umsetzbar als die andere Route.

Andererseits müsse die B56 eh umgebaut werden. Zurzeit laufe der Planungsauftrag für die Ortsdurchfahrt der B56, sie insbesondere fahrradfreundlich umzugestalten. Das bedeute, um sie zu verlängern, müssten im Prinzip nur die Außerortsbereiche angepackt werden. Es müsse mit StraßenNRW besprochen werden, dass die Radwege entsprechend ausgebaut werden, was aber dort nicht so problematisch ist, weil außerhalb der Ortsdurchfahrten Flächen seien.

Die B56 werde als Route benötigt, weil dort viel Quellen und Ziele sind.

Langfristige Vorzugsroute aus Sicht der Stadt Sankt Augustin sei letztlich im Wesentlichen die Stadtbahn-parallele Route. Diese laufe im Grundsatz von der Südstraße bis zur Bonner Stadtgrenze. Dort gebe es sie schon, aber man müsse noch eine ganze Menge daran tun.

Der schwierigste Teil sei der Teil von Siegburg bis zur Südstraße.

Wunsch sei ein eigenständiges Brückenbauwerk über die Sieg und die A560, parallel zur Bonner Stadtbahn. Schwierig sei der Bereich von der A560 bis zur Südstraße.

Die dritte Route verlaufe ein bisschen weiter im Westen, die im Prinzip auch an der gewünschten Sieg- und Autobahnquerung beginnt, dann aber über den Bereich „Gärten der Nationen“, hinter dem Freibadkreisel um den Kreisel am Flugplatz vorbei auf die stadtbahnparallele Route führt, bei Hangelar-Ost und weiter verläuft.

Ideen seien auch vom ADFC eingebracht worden: weiter über Nebenstraßen durch Hangelar und dann in Beuel eine Anbindung an die Flughafenstraße.

Das sei dann allerdings eine zusätzliche Route, weil sie an wesentlichen Teilen am Zentrum vorbeifährt. Das sei für die schnelle Verbindung Siegburg – Bonn wichtig, aber nicht für Siegburg – **Sankt Augustin** – Bonn, aber gleichzeitig ganz wichtig für die Erschließung der Hochschule, die dort unmittelbar angebunden ist.

Herr Kalle zeigte anhand der Karte (diesem Protokoll beigelegt):

- die fachgutachterliche Vorzugstrasse (dunkelblaue durchgezogene Linie),
- die vom Gutachter vorgeschlagene kurzfristige Variante (dunkelblaue gestrichelte Linie),
- die mögliche Vorzugstrasse, unter Einbeziehung dessen, was die Kommunen eingebracht haben (durchgezogene hellblaue Linie)
- und die kurzfristige Alternative (gepunktete hellblaue Linie).

Herr Beutel (CDU-Fraktion) merkte folgendes an:

Die B56 sei eine der gefährlichsten Straßen in Sankt Augustin, bis zur Kreuzung Südstraße/Wehrfeldstraße. Er halte den Umbau der B56 in Kombination mit der RPR

für gefährlich. Mit dem Hintergrund der Taktverdichtung der Linie 66 werde der Verkehr auf der B56 noch zäher fließen, als er es zu gewissen Zeiten jetzt schon tut.

Bei den vorgeschlagenen Routen sei nicht die Route dabei, die auch der ADFC als die optimalste Route vorschlägt. Diese sei nach seiner persönlichen Meinung am sichersten. Warum werde diese Route nicht mit einbezogen?

Diese Route wäre auch, bis auf das Stück über die Sieg, jetzt, mit kleinen Verbesserungen, schon umsetzbar und machbar. Sie führe zwar nicht genau durch die Stadt Sankt Augustin oder an die Stadtbahn, aber auch von dieser, vom ADFC vorgeschlagenen Route, komme man ganz schnell ins Zentrum, zur Hochschule, zum Einkaufen.

Herrn Schütze interessierten die Bereiche, die aktuell auch von Fußgängern genutzt werden, wie z. B. am Schwimmbad, die Zeitschiene und die Finanzierung.

Herr Kalle bestätigte die Gefährlichkeit der B56. Man komme auch durch die vielen Signalanlagen nicht zügig voran. Deswegen sei dies auch nicht die Vorzugsroute. Es sei eine Route, an die man vergleichsweise schnell komme, zumindest bis zur Südstraße.

An der Stadtbahn-parallelen Route werde man lange arbeiten müssen. Die B56 müsse so oder so so fahrradfreundlich wie möglich umgebaut werden. In dem Zusammenhang solle sie für Radfahrer sicher gemacht werden, weil im Umfeld der B56 viele Quellen und Ziele sind.

Dort würden immer ganz viele Radfahrer fahren müssen, damit sie ihre Ziele erreichen oder weil sie dort herkommen, unabhängig vom Umbau.

Die ADFC-Route sei vielleicht die sicherste. Aber sie führe in einem großen Bogen um den Zentrumsbereich herum. Diese Route sei die direkte Verbindung Siegburg – (Hochschule) - Bonn, nicht Siegburg – Sankt Augustin – Bonn.

Die Ziele seien sehr viel stärker entlang der Stadtbahn-parallelen Trasse konzentriert.

Die B56 müsse so oder so gemacht werden, und das könne in einigen Abschnitten ziemlich flott geschehen.

Die Stadtbahn-parallele Route erschließe am meisten und werde nach allgemeiner Erfahrung die meisten Radfahrer ansprechen.

Die westliche Route habe etwas andere Verbindungsfunktionen und eine etwas andere Zielgruppe.

Im Prinzip müsse man die alle drei anpacken.

Die ADFC-Route führe südlich des Bundespolizei-Geländes vorbei. Es gebe da auch schon Überlegungen, dort eine Straße zu bauen. Das seien sehr langfristige Überlegungen, was die Absprachen mit dem Bund anbetrifft.

Die Strategie müsse aber sein, mit den unterschiedlichen Prämissen, diese drei Routen anzugehen.

Die Frage nach der Zeitschiene sei schwierig zu beantworten, weil diese Routen aus einzelnen Abschnitten bestehen, die einzeln bearbeitet werden müssen.

Es gebe durchaus Förderprogramme des Landes für die Finanzierung.

Das würde sich dann über die Jahre hin strecken. Es werde entsprechend des Planungsprozesses und der Umsetzbarkeit zu finanzieren sein.

Er erläuterte die Unterschiede zwischen einem Radschnellweg und einer RPR.

Bei einem Radschnellweg gehe darum, möglichst Fußgänger und Radfahrer streng voneinander zu trennen.

Die RPR sei eine Stufe niedriger. Dabei sollen die Fußgänger nicht verdrängt werden, aber natürlich, wo es möglich ist, auch getrennt werden. Oder es sollen Breiten gebaut werden, die eine vernünftige Verträglichkeit schaffen. Das müsse man für jeden Abschnitt individuell behandeln. Fraglich sei, wie viele Radfahrer und Fußgänger dort unterwegs sind oder sein werden. Nutzungskonflikte und Verträglichkeit müssen überprüft werden. Sankt Augustin sei die zweitdichtbesiedeltste Kommune des Rhein-Sieg-Kreises. Es gebe einige bauliche Engpässe, die nicht verbreitert werden können. Bei einer gemischten Nutzung müsse es auch eine vernünftige Rücksichtnahme aufeinander geben. Die 100% perfekte Route könne auf der dichtbesiedelten Fläche nicht geschaffen werden, egal, wo sie langgeführt wird.

Herr Monreal (Grüne) wollte folgendes wissen:

- Wie ist der Stand der Straße zwischen der Bundesgrenzschutzstraße und der Richthofenstraße, und ggf. in welchem Zeitraum lässt sich das realisieren und kann man da eventuell auch für die Radfahrer etwas machen?
- Müsste man diese Trasse, um die Hochschule herum, am Flughafen vorbei nicht auch ertüchtigen bzw. verbreitern? Im Moment seien dort viele Fußgänger unterwegs und ein zügiges Fahren nicht möglich.
- Wann werden die Pläne vom ADFC vorgestellt?

Herr Bäsch (SPD-Fraktion) vermutete, dass die bahnparallele Strecke und die B56-Route benötigt werden, weil es von den Quell- und Zielverkehren abhängt. Gerade im Bereich Richtung Bonn hänge es stark davon ab, wohin die Leute pendeln.

Daher sei beides im Blick zu behalten und beide geeignet auszubauen.

Die bahnparallele Trasse habe den Vorteil, dass der Autoverkehr da gemieden wird und es weniger Ampeln gibt.

Zwischen der Arnold-Janssen-Straße und Beuel gebe es nicht viele Ampeln, aber es sei die Bahn zu queren.

Er nutze selbst die bahnparallele Strecke, und morgens gebe es dort sehr viele Radfahrer. Man werde sich überlegen müssen, wie man Konflikte mit den Fußgängern auf den Strecken löst.

Aufgrund des Tempos, gerade der E-Bikes, müsse man prüfen, wie man die Wege auch für Fußgänger sicher gestaltet.

Es sei auch wichtig, die RPR so zu gestalten, dass sie ganzjährig (24/7) nutzbar ist. Es gebe auf vielen Radwegen Probleme mit Reinigung, Winterdienst, Grünschnitt.

Es gebe Strecken, wie z. B. die Albert-Sonntag-Straße in Hangelar zwischen Udetstraße und Richthofenstraße, die sei relativ schmal und auch von ruhendem Verkehr stark belastet sind. Dies sei als RPR ziemlich ungeeignet. Da werde man mit den Bewohnern in die Konflikte gehen müssen, um die Straßen frei von ruhendem Verkehr bekommen.

Es müsse eine möglichst durchgängige Beleuchtung geben, z. B. auch mit Solarlampen, die sich nur bei Annäherung einschalten und wenn der Radfahrer vorbei ist, sich wieder ausschalten.

Herr Gless teilte mit, dass intensiv darüber diskutiert worden sei, wie das Flugplatzgelände zu erschließen ist, wenn das Verkehrsaufkommen vom und zum Flugplatz massiv ansteigen würde.

Es habe drei Planspiele gegeben:

1. Führung ausschließlich über die Richthofenstraße,
2. Führung südlich des Geländes der Bundespolizei,
3. Führung, wie sie Herr Kalle ganz kurz angerissen hat.

Für ihn sei dies ein Planspiel gewesen, um alle denkbaren Varianten einmal durchzuspielen. Er sehe nicht, über das Feld und die freie Landschaft eine Verkehrsstrasse zu führen aber, dass das Verkehrsaufkommen hin zum und vom Flugplatz deutlich ansteigen würde.

Eine bahnbegleitende Trasse zum Flugplatz gebe es bereits. Insofern sei eigentlich den Begehrlichkeiten der Radfahrer Genüge getan.

Die B56 sei sicherlich nicht gerade die Vorzugstrassenführung für eine RPR, aber wenn sie ohnehin umgebaut wird, dann solle man auch die Belange der Radfahrer unterbringen. Die B56 habe eine sehr ausgeprägte Trennwirkung des Stadtgebietes in Ost und West und der Radverkehr müsse dort integriert werden.

Die Radwege seien im Zuge des Baus der B56 bzw. nachträglich angelegt worden. Sie seien vom Querschnitt her äußerst gering und wegen der Enge des Querschnitts gefährlich. Außerdem sei ist der bauliche Zustand der Radwege so, dass dort dringend etwas getan werden muss.

Herr Kalle bestätigte, dass es bei der Hochschulroute durchaus Bereiche gibt, wo die Breiten noch nicht so sind, dass das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern jederzeit so ist, wie man sich das wünscht. Sie müsse schrittweise ertüchtigt werden. Zu möglichen Auswirkungen auf den Landschaftsschutz konnte er noch keine Aussagen machen. Aber zwischen Rathausallee und Flugplatz bestehe durchweg die Möglichkeit, die Breiten auszubauen.

Man werde berücksichtigen, dass bei den Routen soweit wie möglich Konflikte mit Fußgängern vermieden werden.

Hinsichtlich der ganzjährigen Nutzung 24/7 sei zu prüfen, wo die entsprechenden Baulasten sind.

Bei der Albert-Sonntag-Straße sei der ruhende Verkehr problematisch. Es gebe dort eine Tiefgarage, wo die Anwohner parken können.

Bei der stadtbahnparallelen Route gebe es schon durchgehende Beleuchtung.

Solar sei nur dort sinnvoll, wo wenig Strom gebraucht wird und hohe Leitungskosten sind.

Das An- und Abschalten mit Annäherungssensoren sei eine sehr komplexe Thematik, die heute mit der LED-Technologie nicht mehr günstiger ist.

Herr Metz (Grüne) bestätigte, dass die B56 ausgebaut und die Radverkehrssituation verbessert werden muss. Da sei die Verwaltung bereits tätig.

Gleiches gelte für die Route an der Stadtbahnlinie 66. Die Route an der 66 sei sicherlich wichtig. Allerdings sei schon deutlich geworden, dass sie einige Schwachpunkte hat, insbesondere an manchen Engstellen, wo es Probleme mit Fußgängerinnen und Fußgängern gibt.

In Vilich-Müldorf und Hangelar sei die Bahn zu kreuzen.

An vielen Stellen seien Drängelgitter angebracht.

Deshalb werbe er dafür, ein bisschen westlich der Bahn zu gehen. Wie Herr Beutel schon gesagt habe, sei die Rathausallee nicht unattraktiv.

Abgesehen vom Quell-Ziel-Verkehr, müsse man natürlich berücksichtigen, dass Sankt Augustin angebunden ist. Aber in Sankt Augustin müsse auch der überregionale Verkehr gestärkt werden, weil das die Straßen und die B56 entlastet. Daher sei

es wichtig, diese Perspektive, die der ADFC aufgezeigt hat, auch in Zukunft stärker zu beachten.

Beim Ausbau der Radwege seien Prioritäten zu setzen. Nach seiner Meinung sei die Alternativroute entlang des Flugplatzes zu priorisieren, weil sie für den regionalen Charakter deutlich besser sei und deutlich bessere Perspektiven biete für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad.

Herr Gleß fasste zusammen, dass es nicht die eine Route gibt. Es werde eine ganze Reihe von Routen und Alternativen geben. Die Route an der B56 sei gesetzt, durch den Umbau, den ohnehin stattfinden muss. Auch darüber hinaus werde es andere Möglichkeiten geben, mit dem Rad zu pendeln.

Wenn die Routen tatsächlich festgelegt sind, werde es darum gehen, das auch entsprechend umzusetzen, die Gelder bereitzustellen und ein regelrechtes Programm zu erstellen.

Herr Kalle teilte mit, dass es beim Ausbau darauf ankomme, welche Nutzungen beabsichtigt sind und welche Flächen zur Verfügung stehen.

Ideal sei natürlich der Radschnellwegstandard. Aber dieser sei nur auf ganz wenigen Wegen realisierbar, typischer Standard: 4 m Radweg und mindestens 2 m reiner Gehweg, am besten noch so abgetrennt, dass die Fußgänger im Fußgängerbereich und die Radfahrer im Radfahrerbereich bleiben.

Bei den drei Routen B56, Route 66 und Hochschulroute bediene man unterschiedliche Zielgruppen, und keine davon dürfe vernachlässigt werden.

In bestimmten Fällen gebe es Fördermittel. Bei der Förderantragstellung solle man sich auf die Route konzentrieren, wo die höchsten Kosten entstehen, also vermutlich die Stadtbahn-parallele Route.

Herr Tenschert (CDU-Fraktion) merkte an, dass die Strecke entlang der B56 im Bereich Mülldorf mit kleinen Kindern sehr gefährlich ist. Die Kinder könnten zwar auf dem Gehweg fahren, aber die Begleitperson müsse auf dem Radweg fahren.

Man müsse auch Niederleis, Hangelar usw. erschließen. Die sollten auch möglichst schnell und sicher auf die Strecke kommen.

Herr Liebers (CDU-Fraktion) fragte nach dem Zweck und den Adressaten des Radwegs.

Herr Bäsch verwies auf das Radverkehrskonzept, bei dem man jetzt in der Umsetzungsphase sei. Von der Verwaltung würden in der nächsten Zeit Beschlussempfehlungen kommen, wie einzelne Module oder Streckenabschnitte gestaltet werden können.

Es sei auch Teil des Radverkehrskonzepts, Drängelgitter und Poller zu minimieren. Er vertraue darauf, von der Verwaltung bald die einzelnen Maßnahmen vorgestellt zu bekommen. Es solle nicht ein Sammelsurium von Anträgen gestellt werden, sondern er vertraue darauf, dass sich die Verwaltung sukzessive die Strecken vornimmt und Maßnahmen vorschlägt, die man dann im Detail vor Ort umsetzen kann.

Beim Pendeln müsse man auch immer an die Kinder denken. Es gebe durch die Kindergarten-Problematik viele Menschen, die in andere Ortsteile pendeln, um die Kinder zum Kindergarten oder in die Schule zu bringen. Da sei ist der Sicherheitsaspekt natürlich wichtig.

Auf Nachfrage vom Ausschussvorsitzenden teilte Herr Kalle mit, dass die Verwaltung noch einen kleinen Auftrag vergeben wird, wo noch mal die exakten Routen für Sankt Augustin durchleuchtet werden sollen. Im vorliegenden Gutachten seien einige Gesichtspunkte enthalten, die man noch ein bisschen anders bewerten sollte.

Die B56 müsse saniert werden. Anschließend werde sie auch für Kinder besser sein, allerdings nicht die bevorzugte Route.

Quertrassen gehörten zur Radverkehrskonzeption dazu. An verschiedenen Stellen gebe es schon Querverbindungen, die auch bleiben sollen. Im weiteren Konzept seien mit Sicherheit auch weitere Querverbindungen vorgesehen.

Mit den drei Routen bediene man unterschiedliche Zielgruppen. Deswegen gebe es nicht die beste Route.

Auch Poller und Drängelgitter seien in den Fokus der Betrachtungen zu stellen.

Herr Gleß ergänzte, dass zunächst das beauftragte Planungsbüro mit weiteren Informationen versorgt wird. Die Verwaltung werde auch widerspiegeln, was in der heutigen Diskussion gelaufen ist. Daraus ergebe sich ein kleiner Ergänzungsauftrag für das Büro, mit der Zielsetzung, da noch mal zu prüfen. Die Ergebnisse würden in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt werden.

Herr Pätzold bat darum, dem Büro auch die Ausarbeitung des ADFC zur Verfügung zu stellen.

Frau Echterhoff fragte nach der Notwendigkeit des Anschlussgutachtens. Sie habe eigentlich auch den Eindruck, dass Herr Kalle das eigenständig überprüfen kann.

Herr Kalle meinte hierzu, dass es auch durchaus sinnvoll sein kann, wenn ein Außenstehender dies beurteilt.

Herr Gleß ergänzte, dass Herr Kalle bald der einzige Verkehrsplaner in der Stadtverwaltung ist und daher nicht die Kapazitäten da sein werden, das Gutachten eigenständig zu überarbeiten.

## TOP 2, Sachstandsbericht RadPendlerRoute Hennef-Sankt Augustin-Siegburg-Troisdorf

Herr Kalle teilte mit, dass dieser Teil der Route ausschließlich durch Buisdorf gehe. Eine Kartendarstellung gebe es noch nicht. dazu. Die Route führe südlich der Bahn-  
gleise. Man komme an der Unterführung der A3 an, weiter an den Gleisen entlang,  
über die Brücke über die L121, also die Hauptstraße und fahre dann weiter nach  
Siegburg.

Die drei Problempunkte seien:

- die Unterführung unter der A3.
- die Brücke über die Hauptstraße L121.
- und die Querung der L333.

Die Wege im Sankt Augustiner Bereich seien jetzt schon in einem guten Zustand. Es  
müssten ein paar Poller entfernt und evtl. ein paar Wege verbreitert werden.

Der RSK werde ein kleines Gutachten beauftragen, in dem aber nur die Problem-  
punkte angegangen werden. Die anderen Punkte könnten relativ zügig und mit klei-  
nem Aufwand abgearbeitet werden.

Herr Müller (CDU-Fraktion und Ortsvorsteher von Buisdorf) merke bezüglich der Pol-  
ler an, dass die Verwaltung vor der Entfernung noch mal die Gründe ermitteln solle,  
warum die Poller da stehen.

Der Poller Geistinger Sand sei installiert worden, um den Schleichverkehr, der sonst  
über den Rosenhain fließt, zu verhindern. Man solle die Poller versetzen, damit der  
Verkehr nicht wieder über den Rosenhain fließen kann, aber nicht entfernen.

Der andere Poller an der Johannes-Görgens-Straße mache Sinn, weil dieser Weg  
zurzeit für Fußgänger und für Radfahrer ausgewiesen ist. Wenn dieser Poller entfernt  
wird, sei dort möglicherweise auch wieder der KFZ-Verkehr.

Im Bereich Uferstraße am Sportplatz seien am Wochenende immer stark besuchte  
Sportveranstaltungen mit hohem parkenden PKW-Aufkommen. Man müsse sich dar-  
über unterhalten, wie das am besten gestaltet werden kann.

Er finde es gut, eine Radbrücke an die vorhandene Siegbrücke zu hängen, ähnlich  
einer Brücke im oberen Siegtal, bei Merten. Dort sei eine Metallkonstruktion mit Git-  
tern.

Herr Kalle erläuterte, dass Kleinigkeiten, Grünschnitt, kleine Wegeführungsverände-  
rungen, Poller anders gestalten, usw., auch ohne neues Gutachten abgearbeitet  
werden können.

Es sei unstrittig, dass diese Route dadurch entsteht, dass ganz viele von diesen  
Kleinigkeiten in Ordnung gebracht werden. Bei Pollern gehe es darum, eine Durch-  
fahrt zu verhindern. Da müsse nicht an jedem Ende ein Poller sein, sondern es rei-  
che einer.

Man müsse sich auch aufgrund der hohen Unfallgefahr, die von Pollern ausgeht,  
immer überlegen, ob man 100%ig ausschließen muss, dass dort jemals ein Auto  
durchfährt. Es komme auch darauf an, wie die Poller gestaltet werden und wie die  
Abstände sind.

Er habe Zweifel, dass man an die Siegbrücke eine weitere Brücke dranhängen kann,  
auch hinsichtlich der Kosten.

Bei der Uferstraße gehöre es natürlich auch dazu, zu überlegen, wie die Radver-  
kehrsführung und der ruhende Verkehr gestaltet werden. Das gehöre zu den Detail-  
planungen, die in der Summe auch erst eine vernünftige RPR ausmachen.

### TOP 3

#### Sachstandsbericht Taktverdichtung Linie 66/ Korridorstudie

Herr Gleß erläuterte, es werde immer deutlicher, wie wichtig es ist, eine solche Korridorstudie zu haben. Das hänge auch mit der Taktverdichtung der Linien 66 und 67 zusammen, aber es sei wichtig, den ganzen Bereich der Linie 66 mit der Korridorstudie zu versehen.

Ein externes Büro sei damit beschäftigt. Die Kosten i. H. v. 65.000,-- würden vom RSK und der Stadt geteilt.

Er habe das Gefühl, dass die Kreisverwaltung das Thema „Engpässe oder potenzielle Engpässe der Zukunft zu vermeiden“, nicht ganz ernst nimmt.

Er höre leider immer wieder aus dem Kreishaus, dass die Taktverdichtung kommen muss und extra die Ost-West-Spange (OWS) gebaut wurde.

Die OWS sei aber nicht dafür gebaut worden, um etwaige Engpässe durch die Taktverdichtung der Linie 66 auszugleichen. Sie sei gebaut worden, um potenzielle zusätzliche Einkaufsverkehre des HUMA mit abzufangen und generell erstmalig in Sankt Augustin dazu beizutragen, dass man barrierefrei die Linie 66 unterqueren kann.

Außerdem habe er das Gefühl, dass da die Wahrnehmung vorherrscht, es würde bei derartigen Engpässen nur um den motorisierten Individualverkehr gehen. Das sei nicht der Fall. Es gehe darum, insgesamt die Geschmeidigkeit des Verkehrs von Ost nach West der B56 bzw. der Linie 66 herzustellen. Es gebe nicht nur den motorisierten Individualverkehr, sondern auch Radfahrer, Fußgänger, Menschen mit Handicaps, Rollstuhlfahrer usw.

Die Südstraße sei nicht nur durch den motorisierten Individualverkehr frequentiert, sondern auch durch andere Verkehrsteilnehmer.

Diese Erwartungen, habe er an das Planungsbüro und auch in Richtung RSK.

Er weise darauf hin, dass die Südstraße ein stark frequentierter Schulweg ist. Konkrete Maßnahmen, die sich aus dem Gutachten ergeben, müssten auch umgesetzt werden.

Nach derzeitiger Zeitplanung sei angedacht, das Gutachten spätestens nach der Sommerpause in den Ausschuss zu bringen.

Herr Bäsch verwies auf fünf Schrankenanlagen in Hangelar quer durch den Ort. Und für den Ort nutze die OWS alleine aufgrund der räumlichen Entfernung gar nichts. Man müsse sich diese Probleme an den einzelnen Schranken oder Querungsmöglichkeiten angucken und ermitteln, welche Auswirkungen das hat. Er wünsche sich, dass bei einer Korridorstudie keine Denkblockade besteht zum Thema „Tieferlegung“.

Herr Puffe (CDU-Fraktion) bekräftigte, dass die Korridorstudie sehr wichtig ist. Die OWS sei nicht gebaut worden, um eine Taktverdichtung aufzufangen, sondern sie habe ausschließlich damit im Zusammenhang gestanden, eine erste schrankenfreie Querung der Linie 66 im Zusammenhang mit dem neuen Stadtzentrum, dem HUMA-Einkaufspark, zu realisieren. Diese Unterführung nutze nicht, aus Siegburg kommend, über die Brücke nach Mülldorf zu fahren, im Dauerstau von Ampel zu Ampel zu fahren, um dann diese eine Querungsmöglichkeit zu nutzen.

Den Hangelaren helfe das auch nicht weiter.

Er dankte Herrn Gleß für dessen Aussage, das auch beim RSK so zu vertreten. Selbst, wenn es darum geht, Schrankenschließzeiten zu verkürzen und zeitgleich

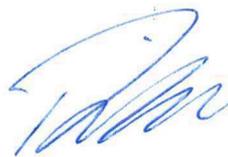
mehr Züge zu haben, werde es im bestmöglichen Fall den Status quo erhalten, aber nicht verbessern. Außerdem gehe es darum, dass Fahrrad- und Fußgängerverkehr, ÖVNV und auch die Feuerwehr diese Strecken nutzen. Es sei zu berücksichtigen, dass der einzige Sankt Augustiner Leiterwagen in Mülldorf steht. Der Brandschutzbedarfsplan müsse hier berücksichtigt werden. Man solle in allen Fraktionen in Richtung RSK deutlich machen, dass es nicht hinnehmbar ist, einfach auf die OWS zu verweisen und dann meint, damit ist Sankt Augustin geholfen.

Herr Pätzold schloss mit Ende der Tagesordnung die virtuelle Diskussionsrunde um 20:30 Uhr.

Sankt Augustin, den 11.03.2021



Susanne Adamek-Hoeken  
Protokollführerin



Thomas Pätzold  
Ausschussvorsitzender

Gesehen:



Dr. Max Leitterstorf  
Bürgermeister

8-04/103/21

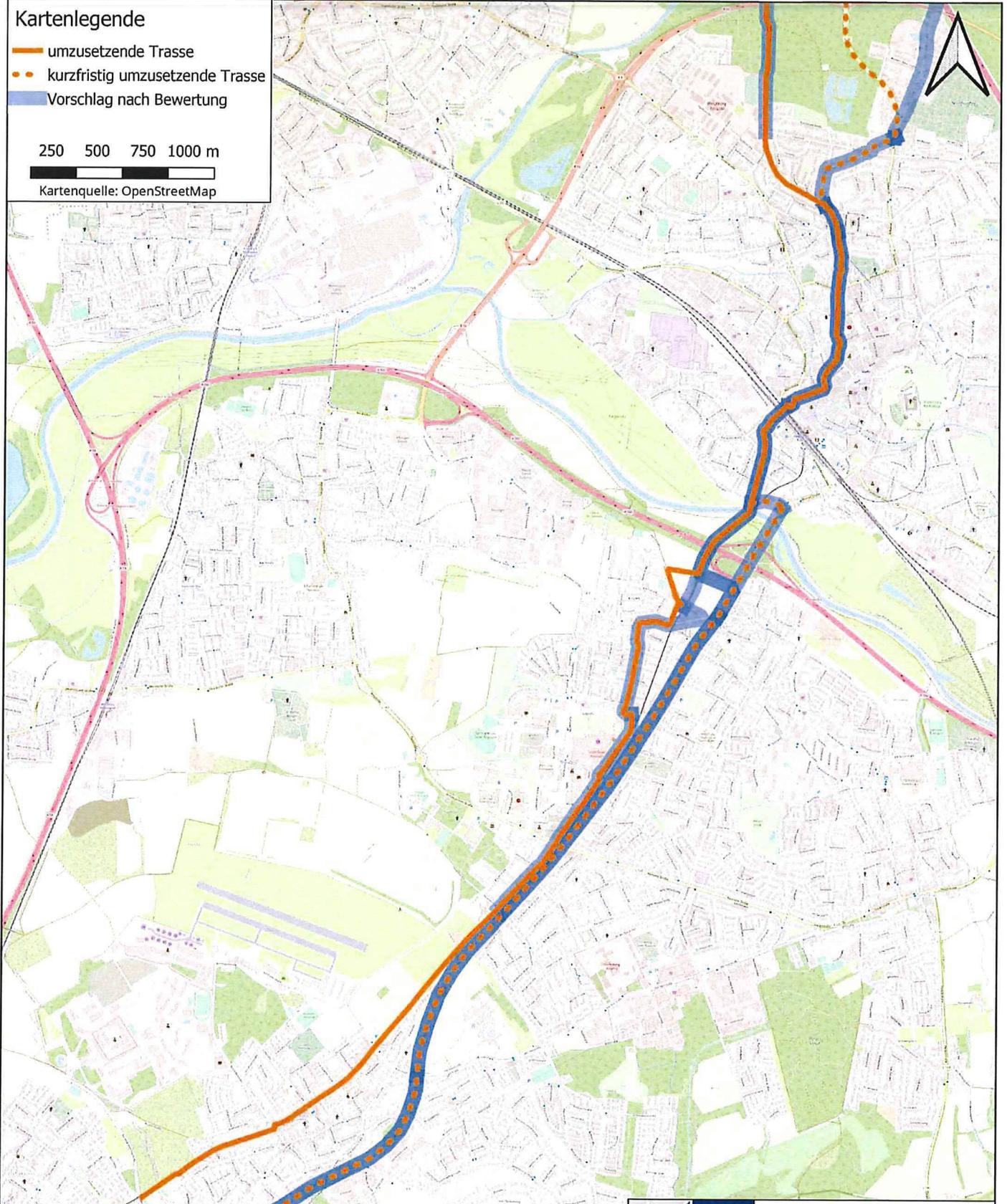


### Kartenlegende

- umzusetzende Trasse
- kurzfristig umzusetzende Trasse
- Vorschlag nach Bewertung

250 500 750 1000 m

Kartenquelle: OpenStreetMap



	<b>RadPendlerRoute</b> <b>Lohmar - Siegburg - Sankt Augustin</b>	
umzusetzende Trasse		
Plan Nr.: uT_03	1:20.000	Datum: 16.12.2020